

**Sag C-810/19**

**Anmodning om præjudiciel afgørelse**

**Dato for indlevering:**

4. november 2019

**Forelæggende ret:**

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

**Afgørelse af:**

22. august 2019

**Sagsøger og appellan:**

Flightright GmbH

**Sagsøgt og appelindstævnt:**

Qatar Airways

---

[Udelades]

**Kendelse**

I sagen mellem

Flightright GmbH, [udelades] Potsdam,  
sagsøger og appellan

[udelades] og

Qatar Airways [udelades],  
[udelades],  
sagsøgt og appelindstævnt

[udelades] har 24. civile afdeling ved Landgericht Frankfurt am Main (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main)

[udelades] afsagt følgende kendelse: **[org. s. 2]**

I. Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkningen af Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 til præjudiciel afgørelse:

1. Foreligger der også en »direkte tilsluttet flyforbindelse« som omhandlet i artikel 2, litra h), i forordning (EF) nr. 261/2004, hvis der i forbindelse med flyvninger, som er reserveret samlet, og som indebærer en mellemlanding i en omstigningslufthavn uden for den Europæiske Unions område, planlægges et længere ophold på stedet for mellemlandingen og videreflyvningen ikke er reserveret på den tidligst mulige flyvning?

2. Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende:

Skal artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning (EF) nr. 261/2004 fortolkes således, at forordningen også gælder for en passagertransport ved en flyvning, som ikke påbegyndes i en lufthavn på en medlemsstats område, men var en del af en samlet reservation, som også omfattede en flyvning fra en lufthavn på en medlemsstats område, også når der ikke er tale om en direkte tilsluttet flyforbindelse?

II. Appelsagen udsættes.

### **Præmisser:**

#### **I.**

Appellanten har anlagt søgsmål på vegne af 4 passagerer (herefter: »passagererne«).

Passagererne reserverede flyvninger hos indstævnte fra Frankfurt am Main til Doha [(Katar)] (flyvning QR 070) den 18. juli 2018, planmæssig afgang kl. 10.55 lokal tid [org. s. 3] og planmæssig ankomst kl. 17.55 lokal tid, og fra Doha til Windhoek [(Namibia)] den 20. juli 2018 (flyvning QR 1373), planmæssig afgang kl. 2.00 lokal tid og planmæssig ankomst kl. 10.40.

Passagererne reserverede et hotel i Doha for opholdstiden i Doha fra den 18. juli 2018 kl. 17.55 til den 20. juli 2018 kl. 2.00 (samlet 32 timer og 5 minutter).

En flyvning fra Doha til Windhoek med indstævnte havde også været mulig den 19. juli 2018 med afgang kl. 2.00.

Den 18. juli 2018 checkede passagererne ind på flyvningen fra Frankfurt am Main til Doha. Passagererne skulle afhente bagagen i Doha og indlevere den igen til videreflyvningen til Windhoek.

På nuværende tidspunkt er det uklart, om passagererne allerede modtog boardingkort til videreflyvningen fra Doha til Windhoek. Så vidt passagererne

husker, checkede de ind online til hele flyvningen til Namibia i Frankfurt am Main inden afgang. I henhold til indstævntes forklaring blev der i Frankfurt am Main endnu ikke udstedt noget boardingkort til videreflyvningen til Windhoek, men kun til flyvningen til Doha.

Flyvningen fra Frankfurt am Main til Doha forløb planmæssigt og uden forsinkelse. I Doha afhentede passagererne deres bagage og indleverede den igen til videreflyvningen til Windhoek. Flyvningen fra Doha til Windhoek var 5 timer og 52 minutter forsinket. I stedet for kl. 10.40 nåede passagererne først Windhoek kl. 16.32.

Passagererne overdrog deres ret til kompensation fra indstævnte til appellanten. Appellanten har nedlagt påstand om, at indstævnte tilpligtes at betale 600 EUR pr. passager (samlet 2 400 EUR), fordi ankomsten til Windhoek skete med mere end 3 timers forsinkelse.

Amtsgericht (byret) afviste påstanden om betaling af 2 400 EUR. Som begrundelse angav den, at den ret, som søgsmålet var anlagt ved, ikke havde kompetence, [org. s. 4] fordi forsinkelsen vedrørte en flyvning fra Doha til Windhoek, og indstævnte ikke er et luftfartsselskab i Det Europæiske Fællesskab. Det forhold, at den første flyvning begyndte i Frankfurt am Main, var ifølge byretten uden betydning. Der var tale om to adskilte flyvninger, eftersom der lå et ophold på »ca. 56 timer« mellem de to flyvninger og der derfor ikke var tale om en mellemlanding. Flyvningen fra Doha til Windhoek udgjorde ifølge byretten ikke en direkte tilsluttet flyforbindelse.

Appellanten har iværksat appel til prøvelse af afvisningen af søgsmålet, som den forelæggende ret, Landgericht Frankfurt am Main, skal træffe afgørelse i som appeldomstol

## II.

Spørgsmålet om, hvorvidt appellen skal tages til følge, afhænger i afgørende grad af, om flyvningen fra Doha til Windhoek skal anses for at være en direkte tilsluttet flyforbindelse som omhandlet i artikel 2, litra h), i forordning (EF) nr. 261/2004 (herefter: »forordningen«) til flyvningen fra Frankfurt am Main til Doha.

Såfremt flyvningen fra Doha til Windhoek skal anses for at være en direkte tilsluttet flyforbindelse til flyvningen fra Frankfurt am Main til Doha, har appellanten på vegne af passagererne et krav på udbetaling af kompensation i det omfang, som der er nedlagt påstand om. I så fald var det »endelige bestemmelsessted« nemlig bestemmelsesstedet for den sidste flyvning, altså Windhoek, og ikke bestemmelsesstedet for den første flyvning, Doha.

Som Domstolen har udtalt i sag C-402/07 (dom af 19.11.2009, [udelades] Sturgeon mod Condor) efter en præjudiciel forelæggelse fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) og som Domstolens Store Afdeling har bekræftet ved dom af

23. oktober 2012 (C-581/10 – Nelson mod Lufthansa), kan ikke blot passagerer på aflyste flyafgange, men også passagerer på forsinkede flyafgange påberåbe sig kompensationsretten i forordningens artikel 7, når de som følge af forsinkelsen lider et tab af tid på tre timer eller mere, fordi de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre **[org. s. 5]** timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet.

Dette er tilfældet i den foreliggende sag, eftersom passagererne først ankom til deres endelige bestemmelsessted med 5 timer og 52 minutters forsinkelse.

Som Domstolen desuden har fastslået i sag C-537/17 (dom af 31.5.2018, [udelades]), skal forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), fortolkes således, at denne forordning finder anvendelse på en passagertransport, der foretages i henhold til en samlet reservation, og som mellem afrejsen fra [en] lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, og ankomsten i en lufthavn, der er beliggende på et tredjelandets område, omfatter en planlagt mellemlanding [uden for Unionen] med et flyskift.

Også disse betingelser er opfyldt i den foreliggende sag. Flyvningerne fra Frankfurt am Main til Doha og fra Doha til Windhoek blev nemlig reserveret samlet ved indstævnte og også bekræftet samlet af indstævnte ved en »E-Ticket-Receipt« [udelades]. Passagerernes planlægning omfattede en rejse til Namibia med en mellemlanding i Doha, idet passagererne påtænkte at udnytte opholdet på stedet for mellemlandingen til at vente på deres venner, som rejste dertil senere, og at se byen.

Det forhold, at videreflyvningen til Windhoek skulle foretages af et andet fly end det, der blev anvendt i forbindelse med den første flyvning, er i henhold til Domstolens afgørelse af 31. maj 2018 ([udelades] sag C-537/17 [udelades]) uden betydning.

Som Domstolen endvidere har udtalt i sagen CS m.fl. mod České aeroline a.s. (dom af 11.7.2019, [udelades] C-502/18), er det forhold, at en forsinkelse, som medfører en forpligtelse til at betale kompensation, på en flyvning, som er sammensat af to flyvninger, først opstår på den anden af disse flyvninger, ikke til hinder for, at det luftfartsselskab, som udførte den første flyvning, er forpligtet til at betale kompensation, såfremt reservationen var genstand for en samlet reservation. I henhold til denne afgørelse er det forhold, at den første og den anden flyvning blev udført af forskellige **[org. s. 6]** luftfartsselskaber, fortsat uden betydning, eftersom også det luftfartsselskab, som udførte den første flyvning, er forpligtet til at betale kompensation.

Anvendelsen af denne afgørelse fra Domstolen medfører, at indstævnte er forpligtet til at betale kompensation, selv når der ikke er tale om et luftfartsselskab i Fællesskabet og den anden flyvnings afgangssted og ankomststed ikke ligger på Det Europæiske Fællesskabs område, eftersom indstævnte under alle omstændigheder er et luftfartsselskab, som er forpligtet til at betale kompensation,

fordi den første flyvnings afgangssted var Frankfurt am Main [jf. forordningens artikel 3, stk. 1, litra a)].

I denne sag gør der sig dog det særlige forhold gældende, at der var en opholdstid på stedet for mellemlandingen på cirka 32 timer mellem den første og den anden flyvning og videreflyvningen ikke var den tidligste mulighed for at flyve fra stedet for mellemlandingen til det endelige bestemmelsessted. Det havde tværtimod været muligt at påbegynde videreflyvningen allerede 24 timer tidligere, eftersom indstævnte også tilbød en flyvning fra Doha til Windhoek den 19. juli 2018 kl. 2.00, som passagererne kun afstod fra at benytte, fordi de ønskede at vente på deres venner og se byen og derfor også havde reserveret en overnatning i Doha. Den direkte tilsluttede flyforbindelse, som også havde været mulig, var flyvningen den 19. juli 2018, ikke flyvningen den 20. juli 2018.

Der opstår derfor det spørgsmål, om der i et sådant tilfælde fortsat foreligger en »direkte tilsluttet flyforbindelse« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra h).

Det kan ikke udledes af Domstolens afgørelser, således som de er offentliggjort, om tidsrummet for opholdet på stedet for mellemlandingen og muligheden for at benytte en tidligere tilsluttet flyforbindelse er et afgørende kriterium eller ej. Hverken dommen af 31. maj 2018 eller dommen af 11. juli 2019 i sagen Folkerts ([udelades] C-11/11) nævner tidsrummet for opholdet på stedet for mellemlandingen. Imidlertid vedrørte [org. s. 7] sagen Folkerts de faktiske omstændigheder, at den tilsluttede flyforbindelse ikke kunne nås, eftersom det fly, som bragte passagererne til stedet for mellemlandingen, var cirka to en halv time forsinket, hvoraf det kan udledes, at den planlagte opholdstid på stedet for mellemlandingen ikke oversteg dette tidsrum. I denne henseende anvender Bundesgerichtshof også i sine præjudicielle spørgsmål angående sammensatte flyvninger med flere delflyvninger denne formulering: »personbefordring på to flyvninger uden nævneværdigt ophold i omstigningslufthavnen« [udelades].

Dog kan det ikke med tilstrækkelig sikkerhed udledes af Domstolens domme, at retten til kompensation, såfremt en forsinkelse først indtræffer på den anden flyvning, ud over kravet om samlet reservation og planmæssig mellemlanding desuden forudsætter, at der foreligger en direkte tidsmæssig sammenhæng mellem ankomsten til og afgang fra stedet for mellemlandingen.

Spørgsmålet om, hvorvidt dette skal være tilfældet, afhænger i sidste ende af definitionen af begrebet »direkte tilsluttet flyforbindelse« i forordningens artikel 2, litra h). For så vidt taler begrebsbestemmelsen efter afdelingens opfattelse for, at der skal foreligge en direkte sammenhæng mellem den første og den anden flyvning. Forordningens artikel 2, litra h), begrænser sig nemlig ikke til sammensætningen af to flyvninger ved definitionen af det endelige bestemmelsessted, men kræver, at de tilsluttede flyforbindelser skal være »direkte«. Dermed er det nærliggende at antage, at videreflyvningen skal være den første mulighed for at påbegynde videreflyvningen efter ankomsten til stedet for mellemlandingen. Såfremt passagererne vælger en senere flyvning, fordi de

ønsker at udnytte opholdet til andre formål end omstigning (f.eks. til at vente på venner eller sightseeing), er der ikke længere nogen direkte sammenhæng og der foreligger ikke længere nogen »direkte« tilsluttet flyforbindelse. **[Org. s. 8]** Dette vil medføre, at der er tale om to adskilte flyvninger, og at Doha skal anses for at være det endelige bestemmelsessted som omhandlet i forordningens artikel 2, litra h). Den anden flyvning fra Doha til Windhoek vil i så fald ikke være en flyvning, som falder ind under forordningens anvendelsesområde i henhold til forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), eftersom flyvningen ikke påbegyndes på en medlemsstats område.

Det kan dog heller ikke udelukkes, at spørgsmålet om, hvorvidt forordningen finder anvendelse i henhold til forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), slet ikke afhænger af, om den anden delflyvning af flyvninger, som er reserveret samlet, skal anses for at være en »direkte tilsluttet flyforbindelse«, eftersom alene den samlede reservation af sammensatte flyvninger kan være en tilstrækkeligt til, at forordningen finder anvendelse. Dette vedrører det andet spørgsmål i kendelsen om præjudiciel forelæggelse.

Eftersom sagen vedrører fortolkningen af et begreb i forordningen og de tidligere domme ikke har taget entydigt stilling til kravet om en direkte sammenhæng eller til forordningens anvendelsesområde, er en forelæggelse for Domstolen i henhold til artikel 267 TEUF nødvendig.

[Udelades]