

Sag C-918/19

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

16. december 2019

Forelæggende ret:

Landgericht Hamburg (Tyskland)

Afgørelse af:

9. december 2019

Sagsøger og appellat:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Sagsøgt og appelindstævnt:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[Udelades]

Kendelse

I sagen

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [udelades] 90402 Nürnberg

- sagsøger og appellat -

[Udelades]

mod

SWISS International Air Lines AG, [udelades] 4052 Basel, Schweiz

- sagsøgt og appelindstævnt -

[Udelades]

har Landgericht Hamburg (den regionale ret i første instans i Hamburg) den 9. december 2019 afsagt følgende kendelse:

- I. Sagen udsættes.
- II. Den Europæiske Unions Domstol forelægges i medfør af artikel 267 TEUF følgende spørgsmål med henblik på fortolkning 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 (EUT L 46 af 17.2.[org. s. 2] 2004, s. 1 ff.) og aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund af 21. juni 1999 om luftfart, som ændret ved afgørelse nr. 2/2010 truffet af Luftfartsudvalget Fællesskabet/Schweiz af 26. november 2010:

1. Skal aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund af 21. juni 1999 om luftfart, som ændret ved afgørelse nr. 2/2010 truffet af Luftfartsudvalget Fællesskabet/Schweiz af 26. november 2010 fortolkes således, at 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 i overensstemmelse med forordningens artikel 3, stk. 1, litra b), også gælder for luftfartspassagerer, der efter en flyvning fra et tredjeland ankommer til en lufthavn i Schweiz for derefter at påbegynde en flyvning til en medlemsstat?

2. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende: Omfatter denne anvendelighed for retter i en medlemsstat også EU-Domstolens praksis, hvorefter passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation (Domstolens dom af 19.11.2009, [forenede sager] C-402/07 og C-432/07)?

3. Kan der også foreligge en kompensationsret i henhold til forordningens artikel 7, når en luftfartspassager som følge af en relativt kort forsinkelse i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt ikke når en direkte tilsluttet flyforbindelse, og dette medfører en forsinket ankomst til det endelige bestemmelsessted på tre [org. s. 3] timer eller mere, men de to flyvninger blev varetaget af forskellige luftfartsselskaber, og reservationsbekræftelsen blev foretaget af en rejsearrangør, der havde sammensat flyvningerne for sine kunder?

Præmisser:

1. A. Sagsøgeren, der er indtrådt i de pågældende passagerers rettigheder, har nedlagt påstand om, at sagsøgte skal betale 600 EUR for hver passager i kompensation i henhold til 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 (EUT L 46 af 7.2.2004,, s. 1 ff., herefter »forordningen« eller »forordning nr. 261/2004«). Ifølge det foreløbige resultat af bevisoptagelsen har sagsøgeren søgsmålskompetence.

2. De to cedenter bookede via en rejsearrangør en flyrejse fra Bangkok Suvarnabhumi Intl via Zürich til Hamburg den 14. maj 2016. Flyvningen fra Bangkok til Zürich, som blev varetaget af sagsøgte, havde planmæssig ankomst i Zürich kl. 19:30. Derefter skulle cedenterne flyve til Hamburg med luftfartsselskabet Eurowings kl. 20:20. Det er ubestridt, at flyet først ankom til Zürich kl. 20:20. Ifølge det foreløbige resultat af bevisoptagelsen nåede cedenterne ikke deres tilslutningsfly til Hamburg og ankom til Hamburg næste dag kl. 10:30, dvs. med en forsinkelse på 12 timer og 45 minutter. Sagsøgte, der har sit hjemsted [**org. s. 4**] i Det Schweiziske Forbund, ombookede cedenterne til et fly næste dag og sørgede for forplejning på stedet og indkvartering på et hotel.
3. Amtsgericht (byret) frifandt sagsøgte. Sagsøgeren har appelleret denne afgørelse og gentaget sin påstand. Sagsøgte har påstået stadfæstelse.
4. B. For at kunne træffe afgørelse i appelsagen er det nødvendigt at anmode Den Europæiske Unions Domstol om at besvare tre præjudicielle spørgsmål.
5. Amtsgericht (byret) lagde til grund, at EU-Domstolens praksis vedrørende sidestilling af forsinkelser med aflysninger af afgang (Domstolens dom af 19.11.2009, [forenede sager] C-402/07 og C-432/07) ikke kan anvendes over for Schweiz, eftersom Domstolen ikke blot fortolkede forordningen, men skabte en ny ret.
6. Spørgsmålet, om appellen kan tages til følge, afhænger derfor af, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, og af fortolkningen af denne forordnings artikel 7.
7. I. Spørgsmålet, om forordning nr. 261/2004 er anvendelig, afhænger af fortolkningen af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund af 21. juni 1999 om luftfart, som ændret ved afgørelse nr. 2/2010 truffet af Luftfartsudvalget [**org. s. 5**] Fællesskabet/Schweiz af 26. november 2010 (herefter »luftfartsaftalen«).
8. 1. De tyske retters internationale kompetence følger af opfyldelsesstedet for hovedydelsen i den kontrakt, der ligger til grund for flyvningen.
9. a) Der er værneting ved de tyske retter i henhold til artikel 5, stk. 1, litra b), andet led, i konventionen af 30. oktober 2007 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (herefter »Luganokonventionen«), som trådte i kraft for Schweiz den 1. januar 2011 (Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts 2010, 5609).

10. b) I forbindelse med en flyrejse skal ankomststedet også anses for at være opfyldelsesstedet for de karakteristiske ydelser, som er relevant i forbindelse med Luganokonventionens artikel 5, stk. 1. I denne forbindelse er det i den foreliggende sag ankomststedet for den sidste flyvning, der er relevant, eftersom flyforbindelsen var planlagt uden nævneværdigt ophold i omstigningslufthavnen (jf. udførligt og med yderligere henvisninger om den tilsvarende situation i forhold til afgangsstedet: Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol, herefter også »BGH«) præjudicielle forelæggelse af 9.4.2013 ¹, [udelades] præmis 9 ff.).
11. 2. Sagsøgerens kompensationsret afhænger af, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på den flyvning fra Bangkok til Zürich, som sagsøgte varetog.
12. a) Hverken afgangsstedet eller det endelige bestemmelsessted for denne flyvning ligger **[org. s. 6]** i en medlemsstat i Den Europæiske Union. Desuden er sagsøgte ikke et EU-luftfartsselskab. I henhold til luftfartsaftalen og afgørelse nr. 1/2006 truffet af Luftfartsudvalget Fællesskabet/Schweiz, der er nedsat i henhold til luftfartsaftalens artikel 23, stk. 4 (EUT 2006, L 298, s. 23), samt den efterfølgende afgørelse nr. 2/2010 (EUT 2010, L 347, s. 54; Schweizer AS 2011, 205) finder forordning nr. 261/2004 dog også anvendelse for Schweiz' område fra den 1. december 2006. I begge afgørelser bliver forordning nr. 261/2004 anført som del af bilaget til luftfartsaftalen. I henhold til aftalens artikel 2 gælder de i bilaget nævnte bestemmelser i den udstrækning, de angår luftfarten eller anliggender i direkte tilknytning til den, således som angivet i aftalens bilag.
13. b) Imidlertid er der endnu ikke taget stilling til, om denne anvendelse også omfatter sådanne tilfælde, hvor flyet afgår fra et tredjeland, har destination i Schweiz og udføres af et schweizisk luftfartsselskab.
14. c) Den forelæggende ret hælder til den opfattelse, at sådanne flyvninger også er omfattet, i lighed med Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) i det omvendte tilfælde med et fly, der afgik fra Schweiz og havde destination i et tredjeland. Herom anførte Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) (BGH's præjudicielle forelæggelse af 9.4.2013 [udelades], præmis 23 ff.):
15. »Andet led i bilaget til luftfartsaftalen, som ændret ved Luftfartsudvalgets afgørelse nr. 2/2010, fastslår[,] at de i bilaget anførte retsakter, der indeholder henvisninger til medlemsstaterne i Det Europæiske Fællesskab eller Den **[org. s. 7]** Europæiske Union, i henhold til aftalen skal forstås således, at der også henvises til Schweiz. Artikel 3, stk. 1, i forordning [nr. 261/2004] kan derfor anvendes på en sådan måde, at det er tilstrækkeligt for krav efter denne forordning, når afgangsstedet for en flyafgang ligger i Schweiz, eller når luftfartsselskabet har hjemsted i Den Europæiske Union eller i Schweiz, [ankomststedet].

¹ O.a.: Forelæggelseskendelsen, der henvises til, vedrørte sag C-259/13, som ved kendelse af 6.2.2014 blev slettet af Domstolens register.

16. En sådan udlægning af luftfartsaftalen med bilag er ikke blot i overensstemmelse med denne ordlyd, men ligeledes med det i aftalens præambel anførte formål om at harmonisere reglerne for den interne luftfart i Europa, indbefattende Schweiz. Herefter skal luftfartsselskaber i Schweiz udøve virksomhed under samme betingelser som enhver anden virksomhed i Den Europæiske Union. Luftfartsselskabernes kunder og forbrugerne skal have den samme kvalitetsstandard i Schweiz og følgelig ligeledes kunne gøre de samme rettigheder gældende over for disse virksomheder i Schweiz som i medlemsstaterne i Den Europæiske Union, og luftfartsselskaberne skal for deres vedkommende være underlagt de samme konkurrencevilkår. Det er således vanskeligt foreneligt med forordning [nr. 261/2004], såfremt forordningen kun finder anvendelse for flypassagerer på flyafgange fra en lufthavn i Schweiz til en lufthavn i en medlemsstat i Den Europæiske Union. I henhold til artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning [nr. 261/2004] finder forordningen nemlig tillige anvendelse på passagerer til en flyafgang fra en lufthavn i Den Europæiske Union, der flyver til et tredjeland.«
17. Desuden er der, som det også er tilfældet i denne sag, ofte en tæt sammenhæng med **[org. s. 8]** Den Europæiske Union. I den foreliggende sag var det cedenternes hensigt at påbegynde en tilsluttet flyvning til Den Europæiske Union, nemlig til Hamburg, umiddelbart efter den forsinkede flyvning. Forordningen knytter selv flere flyvninger sammen på en sådan måde, at det endelige bestemmelsessted er afgørende, navnlig i forbindelse med fastsættelsen af kompensationen i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvortil der også skal tages stilling i den foreliggende sag. Hvis man i disse tilfælde, som der til dels argumenteres for i Schweiz, vil begrænse forordningens anvendelsesområde til flyvninger fra Schweiz til Den Europæiske Union, ville dette medføre en utilsigtet forskelsbehandling af passagerer afhængig af, om de derefter påbegynder en direkte tilsluttet flyvning til en medlemsstat (jf. udførligt om dette argument BGH's præjudicielle forelæggelse af 9.4.2013 [udelades], præmis 28 ff.).
18. II. Såfremt det første præjudicielle spørgsmål besvares bekræftende, afhænger sagsøgerens kompensationsret endvidere af, om anvendelsen af forordningen også omfatter Den Europæiske Unions Domstols praksis, hvorefter passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation, når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet.
19. 1. Dette spørgsmål besvares til dels benægtende i den tyske retspraksis [udelades], som sagsøgte har tilsluttet sig. I henhold til luftfartsaftalens artikel 1, stk. 2 **[org. s. 9]**, skal afgørelser og kendelser, der træffes hhv. afsiges efter skæringsdagen den 2. juni 1999, meddeles Schweiz, for at de kan blive anerkendt i Schweiz og godkendt af det fælles udvalg. Dette er ikke sket med Domstolens dom af 19. november 2009 i [de forenede] sager C-402/07 og C-432/07 samt de efterfølgende domme. På grundlag heraf konkluderer de ovenfor nævnte [nationale] retter, at de i sager, hvor der rejses søgsmål mod et schweizisk luftfartsselskab, ikke kan

inddrage denne retspraksis med henblik på begrundelsen af krav, men kun kan tage udgangspunkt i forordningens ordlyd. En anvendelse af Domstolens praksis, som højst beror på en analogi til de regulerede krav, udgør et væsentligt indgreb i Det Schweiziske Forbunds statslige suverænitet [udelades].

20. 2. Retten hælder til en mere differentieret opfattelse. Herefter må det nok antages, at den nævnte praksis fra Domstolen vedrørende såkaldte lange forsinkelser rent faktisk ikke finder anvendelse for schweiziske retter [udelades]. Den forelæggende ret er imidlertid ikke en schweizisk ret, men en ret i en medlemsstat, og er derfor, såfremt forordningen finder anvendelse på schweiziske luftfartsselskaber, bundet af retspraksis vedrørende denne forordning. I modsat fald skulle retter i medlemsstaterne anvende en og samme forordning forskelligt på i øvrigt sammenlignelige situationer, alt efter om **[org. s. 10]** sagsøgte er et luftfartsselskab med hjemsted i Det Schweiziske Forbund eller et luftfartsselskab med hjemsted i EU. Dette ville dog være i strid med andet led i bilaget, som ændret ved Luftfartsudvalgets afgørelse nr. 2/2010, hvorefter en henvisning til EU's medlemsstater i forordningen (også) skal gælde som en henvisning til Det Schweiziske Forbund.
21. III. I sidste ende afhænger retten til kompensation af en fortolkning af artikel 7 i forordning nr. 261/2004, nemlig af, om denne ret også gælder, når de to flyvninger blev sammensat af en rejsearrangør og udført af forskellige luftfartsselskaber.
22. 1. Det er ikke udelukket, at sagsøgerne har ret til kompensation, fordi begge fly afgik på det planlagte tidspunkt, og fordi kun det første fly var forsinket og denne forsinkelse var på mindre end tre timer.
23. Flyvningerne Bangkok-Zürich og Zürich-Hamburg er ganske vist to særskilte flyvninger i forordningens forstand (jf. udførligt herom BGH's præjudicielle forelæggelse af 19.7.2016², [udelades] præmis 17). Hvis særskilte flyvninger imidlertid er direkte tilsluttede flyforbindelser, og hvis forsinkelsen af det første fly, som i det foreliggende tilfælde, fører til, at passagererne ikke når den tilsluttede flyforbindelse, kan der også foreligge en ret til kompensation. Dette forudsætter ifølge EU-Domstolens praksis (Domstolens dom af 19.11.2009, [forenede sager] C-407/07 og C-432/07, Sml. I, s. 10923, [udelades] præmis 40 ff., Sturgeon m.fl.; dom af 23.10.2012 **[org. s. 11]**, [forenede sager] C-581/10 og C-629/10, [udelades] præmis 28 ff., Nelson m.fl.) og Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol) praksis ([udelades] præjudiciel forelæggelse af 19.7.2016, [udelades] præmis 14), at der på det endelige bestemmelsessted som omhandlet i forordningens artikel 2, litra h), er opstået et tidstab på mere end tre timer. Retten til kompensation er ikke underlagt overholdelse af betingelserne angående forsinkelse af flyafgangen som omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra a)-c), i

² O.a.: Og forelæggelseskendelse af 12.4.2017, sag C-186/17. Denne sag blev ved kendelse af 2.8.2018 slettet af Domstolens register. Forelæggelseskendelsen af 19.7.2016 er ikke oversat til dansk.

forordning nr. 261/2004 (Domstolens dom af 26.2.2013, [udelades] C-11/11, Folkerts).

24. Dette er tilfældet i den foreliggende sag; der var navnlig kun planlagt et kort ophold i Zürich mellem de to flyvninger.
25. 2. I den foreliggende sag sammensatte sagsøgte dog ikke selv flyvningerne, ligesom sagsøgte kun gennemførte den første, forsinkede delflyvning. Det var derimod en rejsearrangør, der sammensatte flyvningerne.
26. En lignende sag blev indbragt for Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) i forbindelse med en revisionsanke iværksat til prøvelse af en dom afsagt af Landgericht Hamburg (den regionale ret i første instans i Hamburg) [udelades]. Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) udsatte sagen og forelagde Domstolen et stort set identisk spørgsmål om fortolkningen af forordning nr. 261/2004. Det præjudicielle spørgsmål blev imidlertid trukket tilbage af Bundesgerichtshof (forbundsdomstol), efter at sagsøgte i den pågældende sag havde anerkendt proceskravet. Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) (præjudiciel forelæggelse af 19.7.2016, [udelades] præmis 27 ff.) anførte herom:
27. »d) Det kan muligvis udledes af formålet med artikel 7 i forordning nr. 261/2004, at der kun **[org. s. 12]** består en ret til kompensation, såfremt det luftfartsselskab, der har forårsaget forsinkelsen på det endelige bestemmelsessted, har accepteret sammensætningen af de flyforbindelser, der ligger i forlængelse af hinanden, ved at udstede eller autorisere en reservationsbekræftelse. Den Europæiske Unions Domstol har ikke afklaret dette spørgsmål endeligt.
28. aa) Det kan udledes af Domstolens praksis, at der i hvert fald kan bestå en ret til kompensation, såfremt flere på hinanden følgende flyvninger reserveres hos det luftfartsselskab, over for hvilket der stilles krav om betaling af kompensation.
29. I de afgørelser, hvor retten til kompensation opstod som følge af en forsinket ankomst til bestemmelsesstedet for et direkte tilslutningsfly, var de på hinanden følgende flyvninger blevet booket hos det luftfartsselskab, som kravet blev gjort gældende over for (Domstolens dom, [udelades] præmis 18, Folkerts [udelades]; kendelse af 4.10.2012, C-321/11, [udelades] præmis 10 og 34, Rodríguez Cachafeiro m.fl.). Andre afgørelser fra Domstolen, hvor udtrykket »flyvning« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 havde betydning, vedrører ligeledes tilfælde, hvor passageren havde reserveret alle relevante flyvninger hos det luftfartsselskab, som vedkommende senere rettede sit kompensationskrav imod (jf. Domstolens dom, [udelades] præmis 13, Emirates Airlines; [udelades] præmis 11, Sturgeon m.fl.; Domstolens dom, [udelades] præmis 15, Nelson m.fl.).
30. bb) Her er der ikke tale om denne situation.
31. Ifølge appelrettens konstateringer blev de to **[org. s. 13]** flyvninger varetaget af forskellige luftfartsselskaber. Reservationen blev ikke foretaget hos et af luftfartsselskaberne men derimod hos en rejsearrangør. Rejsearrangøren har også

udstedt den reservationsbekræftelse, der er fremlagt som bilag K1. Når det modsatte ikke er fastslået, kan det ikke lægges til grund, at sagsøgte selv har udstedt eller autoriseret en billet til begge flyvninger.

32. cc) Det fremgår ikke tilstrækkelig klart af forordningen og den nævnte praksis fra Domstolen, hvorledes denne situation skal bedømmes.
33. I henhold til artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004 gælder forordningen kun, såfremt passageren har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang. I henhold til artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004 forudsætter dette, at reservationen er blevet accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren. Registreringen kan foregå i form af en billet, der som omhandlet i artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004 er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, eller en anden dokumentation.
34. Det fremgår klart af disse regler, at en passager også kan have et kompensationskrav over for det luftfartsselskab, der varetager flyvningen, hvis dette ganske vist ikke deltog i den enkelte reservation og reservationsbekræftelsen men havde givet en agent eller rejsearrangør mulighed for at modtage og bekræfte sådanne reservationer. I disse tilfælde skal agenten eller rejsearrangørens reservationsbekræftelse tilregnes luftfartsselskabet som en erklæring, det selv har afgivet. [Org. s. 14]
35. Det kan imidlertid ikke udledes klart af dette, at et luftfartsselskab også må affinde sig med, at en agents eller rejsearrangørs reservationsbekræftelse tilregnes det, når der er tale om en anden flyvning, som varetages af et andet luftfartsselskab. Hvad angår en sådan flyvning træder agenten eller rejsearrangøren primært i stedet for luftfartsselskabet, der varetager denne flyvning. Set ud fra de involverede luftfartsselskabers synsvinkel ligner situationen derfor den, at passageren selv foretager flere separate reservationer hos forskellige luftfartsselskaber til flere på hinanden følgende flyafgange. Med hensyn til sidstnævnte tilfælde går Kommissionen i hvert fald i sin fortolkningsvejledning vedrørende forordningen ud fra, at der ikke består nogen ret til kompensation [jf. Kommissionens vejledning af 10.6.2016, C(2016) 3502 final., s. 18 under punkt 4 d A, nr. ii)].
36. dd) Efter den forelæggende rets opfattelse er der dog en del, der taler for at fastslå, at der også består en ret til kompensation, såfremt reservationsbekræftelsen af flere på hinanden følgende flyafgange blev udstedt af en rejsearrangør.
37. (1) Forordningen knytter principielt samme retsfølger til de forskellige former for reservationsbekræftelse. I femte betragtning til forordningen fremhæves det desuden, at beskyttelsen også bør gælde for passagerer på flyvning, der indgår i pakkerejser. Et ansvar for flyvninger, som en rejsearrangør har sammensat, ville desuden være i overensstemmelse med det formål, der fremgår af første til fjerde betragtning til forordningen, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer og tage hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav, samt det princip

som Domstolen har afledt heraf, hvorefter de bestemmelser i forordningen, der tildeler **[org. s. 15]** rettigheder til luftpartspassagererne, skal fortolkes vidt (jf. Domstolens dom [udelades], præmis 45, Sturgeon m.fl.), hvorimod begreber, der forekommer i en bestemmelse, der er en undtagelse fra et princip, eller nærmere bestemt fra fællesskabsretlige bestemmelser om forbrugerbeskyttelse, principielt skal fortolkes strengt (jf. Domstolens dom af 22.12.2008, C-549/07, Sml. I, s. 11061, [udelades] præmis 17, Wallentin-Hermann).

38. (2) Efter den forelæggende rets opfattelse ville indrømmelse af en kompensationsret også være i overensstemmelse med det aspekt, som Domstolen har fremhævet, og hvorefter der består et ansvar for de pligter til at levere ydelser, der overtages ved reservationsbekræftelsen.
39. I en situation, hvor et luftfartsselskab, hos hvilket der blev reserveret to på hinanden følgende flyafgange, nægter passagerer boardingadgang til den anden flyafgang ud fra en vurdering om, at passagerne ikke vil nå denne afgang, fordi den første flyvning er forsinket, har Domstolen fastslået, at passagererne har en ret til kompensation. Domstolen har anset det for at være afgørende, at kompensationen skal udligne de vanskeligheder og gener, der opstår ved et uigenkaldeligt tab af tid på tre timer eller mere, og at disse gener i hvert fald skal dækkes af det luftfartsselskab, der varetager flyvningen, hvis det står fast, at de alene kan tilskrives selskabet – idet selskabet har ansvaret for forsinkelsen af den første flyvning, som blev varetaget af luftfartsselskabet selv, eller fejlagtigt har vurderet, at de pågældende passagerer ikke ville være i stand til at nå frem i tide til at boarde den efterfølgende flyvning, eller endelig har solgt billetter til flere på hinanden følgende flyvninger, hvor den tid, der var til rådighed for at nå den efterfølgende flyvning, var utilstrækkelig (Domstolens dom [udelades], **[org. s. 16]** [udelades] præmis 34, Rodríguez Cachafeiro m.fl.).
40. I hvert fald set ud fra luftfartspassagerens synsvinkel og ud fra, at kompensationsretten skal beskytte passagererne, foreligger der en lignende situation, når luftfartsselskabet ganske vist ikke selv har udstedt eller autoriseret billetterne til flere på hinanden følgende flyafgange, men har indrømmet en rejsearrangør mulighed for at udstede sådanne billetter og i denne forbindelse også sammensatte flyvninger, der varetages af forskellige luftfartsselskaber.
41. ee) Alligevel mener den forelæggende ret ikke, at den selv kan træffe en afgørelse herom.
42. Ganske vist virker det af de nævnte grunde nærliggende at anvende de principper, som Domstolen har udviklet, på den situation, der skal bedømmes her. Det fremgår imidlertid ikke helt klart af Domstolens hidtidige praksis, at der skal ske en sådan anvendelse.«
43. Efter rettens opfattelse kan der kun tages stilling til sagsøgerens appel, hvis de præjudicielle spørgsmål besvares.

[Udelades]