

Sag C-196/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

6. maj 2020

Forelæggende ret:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Afgørelse af:

6. april 2020

Sagsøgt og appellat:

Eurowings GmbH

Sagsøger og appelindstævnt:

Flightright GmbH

[Udelades]

Landgericht Düsseldorf

Kendelse

I sagen

Eurowings GmbH, [udelades] Düsseldorf,

sagsøgt og appellat,

[udelades]

mod

Flightright GmbH, [udelades] Potsdam,

sagsøger og appelindstævnt,

[udelades]

har 22. afdeling for civile sager ved Landgericht Düsseldorf (regional appeldomstol i Düsseldorf)

efter retsmødet den 6. marts 2020

[udelades]

afsagt følgende kendelse:

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkning af EU-retten: **[Org. s. 2]**

1. Har en passager en »bekræftet reservation« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i 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 17.2.2004, s. 1 ff.), når passageren fra en rejsearrangør, med hvilken passageren har en kontrakt, har fået et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, hvorved passageren gives løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgang- og ankomststed, afgang- og ankomsttidspunkt og flynummer, uden at rejsearrangøren har foretaget en pladsreservation til denne flyvning hos det pågældende luftfartsselskab og har fået den bekræftet af dette selskab?
2. Skal et luftfartsselskab i forhold til en passager allerede anses for at være et transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, når denne passager ganske vist har en kontrakt med en rejsearrangør, som har givet passageren løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgang- og ankomststed, afgang- og ankomsttidspunkt og flynummer, men rejsearrangøren ikke har reserveret et sæde til passageren og dermed ikke har stiftet et kontraktforhold til luftfartsselskabet for så vidt angår denne flyvning?
3. Kan det »planlagte ankomsttidspunkt« for en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 med henblik på kompensation for aflysning eller lang forsinkelse ved ankomsten fremgå af et »andet bevis«, som en rejsearrangør har udstedt til en passager, eller skal der i så henseende tages udgangspunkt i billetten i henhold til artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004?

Præmisser:

I.

Sagsøgeren har nedlagt påstand om, at sagsøgte på grundlag af overdragede rettigheder tilpligtes at betale sagsøgeren kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 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 (herefter »forordning nr. 261/2004«) på grund af en lang forsinkelse ved ankomst.

To af sagsøgerens kunder (herefter »cedenterne«) bookede den 24. oktober 2017 hos et rejsebureau en pakkerejse til Mallorca, Spanien, som blev udbudt af [org. s. 3] Reiseveranstalter ITS Reisen (rejsearrangøren ITS Reisen). Denne rejse indeholdt lufttransport til Palma de Mallorca og retur. [Cedenterne] modtog et dokument med titlen »Reiseanmeldung« (rejseregistrering) [udelades], hvorpå sagsøgtes flyvninger var anført, bl.a. udrejse med flynummer EW 7582 fra Hamburg til Palma de Mallorca den 22. maj 2018, for hvilken afgangstidspunktet var angivet til kl. 07:30 og ankomsttidspunktet til kl. 10:05 (alle tidsangivelser i lokal tid). Cedenterne blev faktisk transporteret fra Hamburg til Palma de Mallorca på en af sagsøgtes flyafgange med flynummer EW 7582 over en flystrækning på 1 658 km, men de nåede først deres endelige bestemmelsessted kl. 21:08.

[Cedenterne] overdrog eventuelle kompensationskrav i henhold til forordning nr. 261/2004 til sagsøgeren. Sagsøgeren har nu nedlagt påstand om, at sagsøgte på grundlag af overdragede rettigheder tilpligtes at betale sagsøgeren 800,00 EUR med den begrundelse, at flyvning EW 7582 den 22. maj 2018 blev aflyst. Cedenterne havde en bekræftet reservation til denne flyvning med de planlagte flytider fra kl. 07:30 til kl. 10:00.

Sagsøgte forsvarede sig i første instans ved Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) med det argument, at cedenterne havde haft bekræftede reservationer til flyvningen EW 7582 den 22. maj 2018 med planlagte flytider fra kl. 16:20 til kl. 19:05. Passagersæderne var blevet reserveret hos sagsøgte den 17. maj 2018 af »bookingheld« som arrangørkvote. Den 18. maj 2018 angav »bookingheld« herefter cedenterne som passagerer til de reserverede passagersæder. Flyvning EW 7582 blev gennemført med en forsinkelse ved ankomsten på to timer og seks minutter.

Amtsgericht (byretten) gav sagsøgeren medhold, idet den anførte, at den »Reiseanmeldung« fra Reiseveranstalter ITS Reisen, som sagsøgeren havde fremlagt, udgør en reservationsbekræftelse som omhandlet i artikel 2, litra g), sammenholdt med artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004. Ifølge Amtsgericht (byretten) var der tale om et »andet bevis« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra g). I henhold til denne bestemmelse er det tilstrækkeligt, at reservationen er blevet accepteret af rejsearrangøren. Det fremgår klart af bestemmelserne, at det var EU-lovgivers hensigt, at kun passagerens perspektiv skal være afgørende, og ikke de interne aftaler og forretningsgange mellem den luftfartstransportør, der indgås kontrakt med, og det transporterende luftfartsselskab. Begrundelsen herfor

er, at det i henhold til ansvarsordningen i forordning nr. 261/2004 ikke er passagerens kontrahent, der er erstatningspligtig, men det transporterende luftfartsselskab, og at EU-lovgiver har ønsket at opnå det højst mulige beskyttelsesniveau for passageren og en effektiv anvendelse af forordningen. Ifølge praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) er en rejsebekræftelse tilstrækkelig som reservationsbekræftelse [udelades]. I det foreliggende tilfælde indeholdt den »Reiseanmeldung«, som sagsøgeren har fremlagt, en erklæring om, at reservationen var blevet accepteret og registreret af rejsearrangøren [org. s. 4]. Kriteriet om bekræftelse af en reservation som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004 har ingen selvstændig betydning i forhold hertil. Sagsøgtes anbringender blev ikke behandlet af procesretlige grunde. Endelig var det også irrelevant for afgørelsen, om der skulle antages at være tale om en aflysning af flyafgangen eller en lang forsinkelse ved ankomst, idet begge dele ifølge Domstolens praksis har de samme retsfølger.

II.

Dette ræsonnement kan kun tiltrædes, såfremt sagsøgte skal anses for at være transporterende luftfartsselskab på flyvning EW 7582 med planlagt ankomst kl. 10:05 og cedenterne havde bekræftede reservationer til en sådan flyafgang.

1.

Sagsøgeren er af den opfattelse, at dette spørgsmål skal besvares bekræftende, og har forsvaret den appellerede dom.

2.

Sagsøgte er derimod af den opfattelse, at cedenterne ikke havde en bekræftet reservation til en flyvning med nummer EW 7582 den 22. maj 2018 med planlagt ankomst kl. 10:05. Ganske vist kan en rejsearrangør også bekræfte en flyreservation, men kun, såfremt rejsearrangøren også er autoriseret af luftfartsselskabet til at gøre dette, eller såfremt rejsearrangøren på sin side har foretaget en dækningsreservation hos det pågældende selskab. Det følger nødvendigvis af artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004, idet en rejsearrangørs bekræftelse kun under disse omstændigheder kan danne grundlag for et krav på transport. Sagsøgeren har hverken godtgjort, at rejsearrangøren ITS havde bemyndigelse til at bekræfte flyvningen med planlagt ankomst kl. 10:05 over for [cedenterne], eller at rejsearrangøren havde foretaget en dækningsreservation hos sagsøgte til en sådan flyvning. Dertil kommer, at sagsøgte i forhold til cedenterne heller ikke kan anses for at være transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 vedrørende en sådan flyvning. Det kræver nemlig en kontrakt med cedenterne. Af denne bestemmelse fremgår det ligeledes tydeligt, at et luftfartsselskab ikke uden egen medvirken kan være forpligtet over for en person i henhold til forordning nr. 261/2004. Det bekræftes endelig også af forordningens artikel 3, stk. 5, andet punktum. Sagsøgte har, for så

vidt angår en flyvning med planlagt ankomst kl. 10:05, ikke opfyldt nogen form for forpligtelser inden for forordningens rammer. **[Org. s. 5]**

III.

Spørgsmålet, om sagsøgtes appel kan tages til følge, afhænger af, om en rejsearrangørs reservationsbekræftelse uden en underliggende reservation foretaget hos det luftfartsselskab, over for hvilket der rejses krav om kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, (»dækningsreservation«) kan anses for at være en »bekræftet reservation« som omhandlet i forordningens artikel 3, stk. 2, litra a), om det luftfartsselskab, over for hvilket der i et sådant tilfælde rejses krav, skal anses for at være »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, og om det »planlagte ankomsttidspunkt« for en flyvning kan fastslås på grundlag af en sådan reservationsbekræftelse fra en rejsearrangør.

Passagerer kan over for det transporterende luftfartsselskab påberåbe sig ret til kompensation på grund af lang forsinkelse ved ankomst, når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af det transporterende luftfartsselskab (Domstolens dom af 19.11.2009, C-402/07 og C-432/07, Sturgeon m.fl. [...], præmis 69; bekræftet ved dom af 23.10.2012, C-581/10 og C-629/10, Nelson m.fl. [...]; også ved dom af 26.2.2013, C-11/11, Air France mod Folkerts, præmis 33).

1.

Spørgsmålet, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, afhænger i henhold til forordningens artikel 3, stk. 2, litra a), indledningsvis af, om passagererne havde en »bekræftet reservation til den pågældende flyafgang«. Begrebet »reservation« er defineret i forordningens artikel 2, litra g). I henhold hertil udgør et »andet bevis« end en »billet« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra f), også en »reservation«, hvis det fremgår af det pågældende bevis, at reservationen er blevet registreret og accepteret af »rejsearrangøren«. Ifølge praksis fra Tysklands Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) kan den »bekræftede reservation« også fremgå af et bevis desangående, der er udstedt af en »Reiseveranstalter«, dvs. rejsearrangøren, og som indeholder bindende oplysninger om den planlagte lufttransport på en bestemt flyvning, der typisk er specificeret ved angivelse af flynummer og klokkeslæt [udelades]. Også efter den forelæggende rets opfattelse følger det af samspillet mellem forordningens artikel 3, stk. 2, litra a), og artikel 3, stk. 2, litra g), at et sådant bevis skal være tilstrækkeligt til, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse. Med henblik herpå er det ikke nødvendigt, at der også ligger en »dækningsreservation« hos det pågældende luftfartsselskab til grund for det reservationsbevis, som rejsearrangøren har udstedt.

2.

Efter den forelæggende rets opfattelse afhænger sagsøgerens ret til kompensation fra sagsøgte dog af, om sagsøgte havde givet rejsearrangøren ITS Reisen tilsagn om transport af cedenterne på flyafgang EW 7582 [org. s. 6] den 22. maj 2018 med planlagt ankomst kl. 10:05, idet sagsøgte kun i så fald også havde til hensigt at gennemføre den således specificerede flyvning på vegne af rejsearrangøren ITS Reisen, som cedenterne havde kontrakt med [artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004], og derfor som transporterende luftfartsselskab kunne sagsøges. En sådan hensigt fra luftfartsselskabets side kræver imidlertid nødvendigvis, at rejsearrangøren forudgående havde meddelt luftfartsselskabet, at denne ønskede at få den pågældende passager transporteret på en af de flyafgange, som luftfartsselskabet tilbød interesserede kredse. En sådan meddelelse indebærer imidlertid, at rejsearrangøren har foretaget en reservation. Efter den forelæggende rets opfattelse skal rejsearrangøren derfor også altid have foretaget en dækningsreservation, og uden en sådan er et »bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, som er udstedt af rejsearrangøren, ikke tilstrækkeligt med henblik på at opnå kompensation for boardingafvisning, aflysning eller lang forsinkelse.

3.

Det »ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt« som omhandlet i den ovenfor anførte praksis fra EU-Domstolen kan efter den forelæggende rets opfattelse ikke fremgå af et bevis, som en rejsearrangør har udstedt uden at afstemme dette med det pågældende luftfartsselskab.

Det »planlagte ankomsttidspunkt« nævnes også i artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004. I dommen i sagen Air France mod Folkerts fastslog EU-Domstolen, at opgørelsen af en forsinkelse med henblik på kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 skal foretages i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted; med hensyn til begrebet »endeligt bestemmelsessted« henviste Domstolen i præmis 34 til definitionen i artikel 2, litra h), i forordning nr. 261/2004. Ifølge denne definition er det endelige bestemmelsessted det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsranken[,] eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning. I den pågældende sag lagde Domstolen med henblik på fastsættelsen af det endelige bestemmelsessted således vægt på billetten i henhold til artikel 2, litra f), dvs. et dokument i papirform eller tilsvarende papirløs form, som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, og dermed det fysiske eller elektroniske dokument, som repræsenterer passagerens ret til transport. Domstolen henviste ikke til et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004 (»reservation«).

Overføres dette på fastsættelsen af det planlagte ankomsttidspunkt med henblik på kompensation, er konklusionen, at det afgørende også i så henseende må være den »billet«, der er udstedt til passageren, hvorfor en anden angivelse på

»reservationen« er irrelevant. Dermed kan cedenternes »Reiseanmeldung« af 24. oktober 2017 [udelades] i den foreliggende sag som udgangspunkt heller ikke komme på tale som grundlag for fastsættelsen af det planlagte ankomsttidspunkt, [org. s. 7] uden at der lægges afgørende vægt på, om denne »Reiseanmeldung« i det hele taget kan anses for at være en »bekræftet reservation« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004. Endvidere opfylder denne »Reiseanmeldung« heller ikke kriterierne for en »billet« i henhold til forordningens artikel 2, litra f), eftersom det ikke kan lægges til grund, at en agent, der er autoriseret af sagsøgte, med denne »Reiseanmeldung« har udstedt et dokument, der giver ret til transport på de angivne flyvninger. Denne »Reiseanmeldung« giver kun grundlag for at antage, at den skulle dokumentere tilmeldingen til en pakkerejse, der blev arrangeret af ITS Reisen. I den omtvistede sag foreligger der ikke et dokument, der entydigt kan identificeres som »billet«.

Under alle omstændigheder kan det »planlagte ankomsttidspunkt« efter den forelæggende rets opfattelse imidlertid ikke fremgå af et »andet bevis«, som er udstedt af en rejsearrangør, der ikke har en kontrakt med luftfartsselskabet vedrørende den pågældende flyvning. Planlægningen af flyafgange er nemlig alene luftfartsselskabets anliggende. Et luftfartsselskab har planlagt en flyafgang, når det har optaget afgangens i sin flyveplan og dermed har fastlagt afgangens- og bestemmelsessted, afgangens- og ankomsttidspunkt, forsynet afgangens med et flynummer og gjort den tilgængelig for reservation [udelades]. Så længe der ikke foreligger en reservation, dvs. en reservation af et sæde på en sådan flyafgang, kan luftfartsselskabet ændre eller opgive planlægningen, uden at passagerer kan støtte ret til kompensation herpå; det følger af forordningens artikel 2, litra 1). Deraf følger, at et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, der er udstedt af en rejsearrangør, før en sådan reservation har fundet sted, i det mindste i sådanne tilfælde ikke kan danne grundlag for krav på kompensation. Dette taler imod den antagelse, at et sådant »andet bevis« i alle tilfælde er tilstrækkeligt til at danne grundlag for kompensationskrav, såfremt det pågældende luftfartsselskab ikke gennemfører den på beviset angivne flyvning eller gennemfører den på andre tidspunkter.

4.

Noget andet kan heller ikke følge af artikel 13 i forordning nr. 261/2004, eftersom den forelæggende ret ikke kan se, hvordan luftfartsselskabet, over for hvem kravet er rejst, kan gøre regres gældende over for rejsearrangøren, når der ikke er indgået kontrakt mellem disse, men luftfartsselskabet skal opfylde kompensationskrav i medfør af forordning nr. 261/2004, som bliver rejst over for selskabet på grund af manglende overholdelse af en flyveplan, som det slet ikke selv har udarbejdet. I denne henseende kan postulatet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer (første betragtning til forordning nr. 261/2004) efter den forelæggende rets opfattelse heller ikke begrunde en anden konklusion. Det er rejsearrangøren, som den enkelte passager er kontraktmæssigt bundet til, der er passagerens modpart, og over for hvilken [org. s. 8] passageren kan gøre regres gældende på

grund af det individuelle tab, som den pågældende har lidt som følge af, at denne satte sin lid til rejsearrangørens fejlagtige oplysninger om flyveplanlægningen.

5.

[Udelades]

IV.

[Udelades]

ARBEJDSDOKUMENT