

Sag C-434/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

16. september 2020

Forelæggende ret:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Afgørelse af:

2. september 2020

Sagsøger og appellat:

flightright GmbH

Sagsøgt og appelindstævnt:

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S.

[Udelades]

Kendelse

I sagen mellem

flightright GmbH [udelades], Potsdam,

sagsøger og appellat

[udelades]

mod

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S. [udelades], Antalya,

sagsøgt og appelindstævnt

[udelades] [Org. s. 2]

har 24. civile afdeling ved Landgericht Frankfurt am Main (regional appeldomstol, Frankfurt am Main)

den 2. september 2020 afsagt følgende kendelse:

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkning af EU-retten:

- 1. Skal artikel 4 og 7 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 2004, L 46, s. 1, berigtiget i EUT 2016, L 321, s. 83)] fortolkes således, at en ombookning til en anden, tidligere flyafgang, hvormed luftfartspassageren når sit endelige bestemmelsessted 10 timer og 1 minut før det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt bookedede flyafgang, udgør en boardingafvisning, der udløser en ret til kompensation?**
- 2. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende: Skal luftfartspassageren – således som det i princippet kræves i henhold til artikel 3, stk. 2, henholdsvis artikel 2, litra [j]), i [Europa-Parlamentet og] Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 – også i dette tilfælde have været til stede ved indcheckningen på det tidspunkt, der er angivet, have været til stede senest 45 minutter før den offentliggjorte afgangstid for den oprindeligt bookedede flyafgang eller være mødt frem til boarding for at være omfattet af anvendelsesområdet for [Europa-Parlamentets og] Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004, henholdsvis for at begrunde en boardingafvisning, der udløser en ret til kompensation, selv om dette – som følge af, at pågældende gjorde brug af den ombookede, tidligere erstatningsflyvning – faktisk ikke længere var muligt? [Org. s. 3]**

Præmisser

Sagsøgeren kræver på grundlag af en overdraget rettighed betaling af kompensation på grund af boardingafvisning som omhandlet i forordning (EF) nr. 261/2004 (herefter »forordning nr. 261/2004«).

Cedenterne havde som del af en pakkerejse bekræftede reservationer til en flyafgang, der skulle udføres af sagsøgte, fra Frankfurt til Antalya den 18. april 2019 (YQ141) med planmæssig afgang kl. 18.40 og planmæssig ankomst til Antalya kl. 23.05. Én dag før afgang, den 17. april 2019, meddelte rejsearrangøren dem, at de var blevet ombooket til en anden, tidligere flyafgang (XQ143) med planmæssig afgang kl. 9.02 og planmæssig ankomst til Antalya kl. 13.04. Denne flyafgang rejste de faktisk med. Med erstatningsflyet nåede cedenterne deres mål i Antalya allerede den 18. april 2019 kl. 13.04, dvs. 10 timer og 1 minut før det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt bookedede flyafgang.

Amtsgericht Frankfurt (byretten i Frankfurt) frifandt ved dom af 28. november 2019 sagsøgte med den begrundelse, at der hverken forelå en aflysning som omhandlet i artikel 5 i forordning nr. 261/2004 eller en såkaldt lang forsinkelse ved ankomsten. Der var heller ikke tale om en boardingafvisning som omhandlet i artikel 4 i forordning nr. 261/2004: For det første var cedenterne ikke udtrykkeligt blevet afvist fra transporten, da de – i modsætning til det, der er fastsat i artikel 3, stk. 2, og artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 – ikke havde været til stede ved indcheckningen på det tidspunkt, der var angivet ikke var til stede senest 45 minutter før den offentliggjorte afgangstid for den oprindeligt bookedede flyafgang, eller ikke var mødt frem til boarding. Derudover havde cedenterne ikke måttet vente på grund af ombookningen; de havde derimod endda kunnet tilbringe en halv dag længere på feriestedet. Efter forordningens hensigt og formål er det kun i tilfælde af en forsinkelse ved ankomsten og ikke i tilfælde af en tidligere ankomst end planlagt, at der kan kræves kompensation.

I appellen har sagsøgeren gentaget sin opfattelse om, at fremrykningen til en anden, tidligere flyafgang udgør en boardingafvisning. [Org. s. 4]

Spørgsmålet, om appellen kan tages til følge, afhænger af, om en ombookning imod luftfartspassagerens vilje, som har ført til en tidligere ankomst til det endelige bestemmelsessted i forhold til den oprindeligt bookedede flyafgang, udgør en boardingafvisning.

EU-Domstolen har endnu ikke truffet afgørelse om dette spørgsmål. EU-Domstolen udtalte ganske vist i dom af 30. april 2020 (sag C-191/19), at der ikke består en ret til kompensation i tilfælde af en samlet reservation og en ufrivillig ombookning af den første flyafgang til en senere flyafgang, når tilslutningsflyet på den anden delstrækning nås på trods af den ombookede første delstrækning, således at luftfartspassagerne når deres endelige bestemmelsessted på det »planlagte ankomsttidspunkt« uden forsinkelse. Ombookningen af en delflyvning er ganske vist forbundet med gener. Sådanne gener kan imidlertid ikke anses for at være »alvorlige« og dermed give anledning til kompensation i denne forordnings forstand, når passageren ankommer til sit endelige bestemmelsessted på »det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt«.

Den nævnte sag kan dog ikke sammenlignes med den foreliggende. I det foreliggende tilfælde er der for det første ikke tale om en samlet reservation af sammensatte flyvninger. I det foreliggende tilfælde har cedenterne navnlig ikke nået deres endelige bestemmelsessted på »det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt«, men derimod 10 timer og 1 minut før det planlagte ankomsttidspunkt.

Det kunne følge af det forhold, at kompensationskrav i tilfælde af en aflysning, som luftfartspassageren har fået meddelelse om mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt, i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), kun er udelukket, hvis den pågældende har fået tilbudt en omlægning af rejsen, så denne kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det

endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, at der også består et krav på kompensation i tilfælde af en ombookning, hvis det tilbudte erstatningsfly afgår mere end en time tidligere end den bookedede flyvning, henholdsvis ankommer til det endelige bestemmelsessted mere end 1 time tidligere.

For antagelsen om, at der foreligger en boardingafvisning, der udløser en ret til kompensation, kunne også tale, at en tidligere flyafgang ganske vist teoretisk set kan føre til en forlængelse af opholdet på det endelige bestemmelsessted, men at luftfartspassageren ikke nødvendigvis ønsker dette, f.eks. fordi flyvningen ikke var en del af en ferie, eller fordi den tidligere ankomst medfører en yderligere omkostningskrævende overnatning på bestemmelsesstedet, eller fordi den pågældende [org. s. 5] ankommer om natten. Alle disse gener kunne begrunde en kompensation.

Såfremt en sådan ombookning til en tidligere flyafgang udgør et tilfælde med boardingafvisning som omhandlet i artikel 4 i forordning nr. 261/2004, opstår det yderligere spørgsmål, om forordningen også i dette tilfælde kan finde anvendelse, dvs. om – således som det kræves i artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 261/004 – luftfartspassageren på det angivne tidspunkt skal have været til stede ved indcheckningen, og om – således som det kræves i artikel 2, litra [j]) – luftfartspassageren derudover skal være mødt frem til boarding.

Spørgsmålet, om disse krav skal være opfyldt uden undtagelse, dvs. navnlig, om det, for at forordning nr. 261/2004 kan anvendes, også er en betingelse, at luftfartspassageren skal have været til stede ved indcheckningen til den oprindeligt reserverede flyafgang, når dette – som i det foreliggende tilfælde med en ombookning, der blev meddelt i god tid, og hvor der blev gjort brug af en erstatningsflyvning, som lå tidligere end den bookedede flyafgang – faktisk ikke ville have været muligt, er hidtil ikke afgjort endeligt af EU-Domstolen, navnlig heller ikke i EU-Domstolens afgørelse af 30. april 2020 (sag C-191/19). Denne afgørelse vedrørte ligeledes faktiske omstændigheder, hvor en luftfartspassager mod sin vilje var blevet ombooket til en anden flyafgang. EU-Domstolen kritiserede, at det ikke fremgik af det præjudicielle spørgsmål, om sagsøgeren i denne sag rent faktisk havde været til stede ved indcheckningen inden for de frister, der er fastsat i artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 261/2004. Det kunne ganske vist udledes heraf, at det er EU-Domstolens opfattelse, at luftfartspassageren også i tilfælde af en anticiperet boardingafvisning skal have begivet sig mod indcheckningen. Det kan dog ikke udelukkes, at EU-Domstolen kun fastholder dette krav, når luftfartspassageren – i modsætning til, hvad der er tilfældet i det foreliggende tilfælde – beslutter sig for ikke at rejse med det ombookede erstatningsfly og i stedet fortsat kræver at blive transporteret på den oprindeligt reserverede flyafgang. Om luftfartspassageren derimod også skal være mødt frem til boarding, når den pågældende – som i det foreliggende tilfælde – gør brug af det ombookede erstatningsfly, fremgår ikke af EU-Domstolens afgørelse af 30. april 2020 (sag C-191/19). [Org. s. 6]

I tilfælde af en såkaldt anticiperet boardingafvisning, dvs. en ombookning, der er blevet meddelt flere dage før den planlagte afgang, kunne kravene i henhold til artikel 3, stk. 2, og artikel 2, litra [j]), være overflødige. I henhold til praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) skal rækkevidden af forordning nr. 261/2004 på grundlag af en teleologisk fortolkning begrænses således, at det i tilfælde af en såkaldt anticiperet boardingsafvisning ikke kan kræves af luftfartspassageren, at denne alligevel begiver sig til indcheckningen eller møder frem til boarding. I betragtning af det høje beskyttelsesniveau, der tilstræbes med forordning nr. 261/2004, ville det ikke være hensigtsmæssigt at kræve af luftfartspassageren, at denne skal tage i lufthavnen og kræve at blive transporteret, hvis det allerede fra begyndelsen er klart, at denne vil blive nægtet transport. Det ville være en meningsløs formalitet. I øvrigt ville det være uredeligt, hvis et luftfartsselskab havde mulighed for at forpurre opfyldelsen af betingelserne for et kompensationskrav på grund af boardingafvisning ved at nægte luftfartspassageren adgang til indcheckning eller til møde frem til boarding. Derfor kan et kompensationskrav i de tilfælde, hvor der foreligger en såkaldt anticiperet boardingafvisning, ikke gøres afhængigt af, at luftfartspassageren møder op til indcheckning.

[udelades]

ARBEJDS
DOKUMENT