

Anonymiseret udgave

Oversættelse

C-438/20 – 1

Sag C-438/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for modtagelse:

18. september 2020

Forelæggende ret

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Afgørelse af:

27. august 2020

Appellant:

BT

Appelinstævnt:

Eurowings GmbH

[Udelades]

Landgericht Düsseldorf

Kendelse

I sagen mellem

BT, [udelades] Bochum,

sagsøger og appellant,

[udelades]

mod

Eurowings GmbH, [udelades] Düsseldorf,

DA

sagsøgt og appelindstævnt,

[udelades]

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

den 27. august 2020

[udelades]

afsagt følgende kendelse:

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267, stk. 1, litra b), og stk. 3, TEUF følgende præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten: [**Org. s. 2**]

1. Foreligger der også en »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 4 og artikel 2, litra j), i forordning (EF) nr. 261/2004, når passagererne afvises på den pågældende flyvning, og dette ikke først sker ved boarding (gaten), men allerede forinden ved indcheckningsranken, og de derfor ikke engang når frem til boarding (gaten)?
2. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende: Foreligger der også en »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 4 og artikel 2, litra j), i forordning (EF) nr. 261/2004, når passageren først afvises få minutter før det planlagte afgangstidspunkt ved indcheckningsranken, dvs. på et tidspunkt, hvor det er klart, at boarding allerede er afsluttet, og det faktisk ikke længere er muligt at tage passagererne med?
3. Såfremt det andet spørgsmål besvares benægtende: Er en ombookning af passageren til en anden flyafgang en »boardingafvisning« som omhandlet i forordningens artikel 4 og artikel 2, litra j), når passageren først når frem til indcheckningsranken få minutter før det planlagte afgangstidspunkt, dvs. på et tidspunkt, hvor det er klart, at boarding allerede er afsluttet, og det faktisk ikke længere er muligt at tage passagererne med, og passageren er blevet afvist, fordi boarding allerede er afsluttet?
4. Såfremt det første, det andet og det tredje spørgsmål besvares benægtende: Skal artikel 2, litra j), i forordning (EF) nr. 261/2004 fortolkes således, at der i et tilfælde, hvor luftfartspassagererne stiller sig i kø foran indcheckningsranken i god tid (her: ca. to timer) inden afgang, men på grund af flyselskabets mangler ved tilrettelæggelsen (f.eks. et utilstrækkeligt antal åbne indcheckningsranker, personalemangel, ingen information af passagererne over højttalersystemer) og/eller på grund af driftsforstyrrelser i lufthavnen (her: et defekt bagagetransportbånd) først når frem til

indcheckningsskranken på et tidspunkt (her: fem minutter før den planlagte afgangstid), hvor boarding allerede er afsluttet, og passagerne derfor afvises, er tale om »boardingafvisning« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra j)? **[Org. s. 3]**

Præmisser:

I.

Sagsøgeren har på sine egne og sin mands vegne krævet betaling af 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 »forordningen«) på grund af boardingafvisning.

Sagsøgeren bookede til sig selv og sin mand en returflyvning hos sagsøgte på ruten Düsseldorf – Malaga (nr. EW 9536). Udturen skulle afgang fra Düsseldorf kl. 7.05 den 27. maj 2018 med ankomst i Malaga kl. 10.10.

Afstanden mellem Düsseldorf og Malaga er 1 854 km.

Sagsøgeren og hendes mand ankom til lufthavnen omkring kl. 05.00, dvs. ca. to timer før det planlagte afgangstidspunkt kl. 7.05, og de stillede sig i køen til indcheckningsskranken. Der stod mange passagerer i køen, ca. 200-300 personer. Årsagen var, at bagagetransportbåndet var i stykker. De stod i kø i to timer og ventede. Da det blev deres tur omkring kl. 7.00, blev de afvist af en ansat ved indcheckningsskranken med den begrundelse, at boarding allerede var slut. De blev sendt til informationsskranken, hvor de blev tilbudt en erstatningsflyvning, EW9536 dagen efter, den 28. maj 2018 kl. 6.45, således at de først var fremme ved deres endelige bestemmelsessted Malaga dagen efter kl. 9.00. Sagsøgeren og hendes mand blev hverken kaldt op ved navn eller som passagerer til fly EW9536 kaldt frem til skranken over højtaleranlægget, mens de stod og ventede i køen.

Sagsøgeren kræver bl.a. kompensation til sig selv og sin mand i henhold til forordningens artikel 4, stk. 3, og artikel 7, stk. 1, litra b), på grund af boardingafvisning. **[Org. s. 4]**

Sagsøgte mener, at der ikke er tale om en boardingafvisning i henhold til forordningens artikel 2, litra j), og artikel 4. Sagsøgte har fremført, at sagsøgeren ikke kom til gaten i rette tid til ombordstigning, hvilket netop forudsættes i forordningens artikel 2, litra j). De rejsende bærer i henhold til sagsøgte selv ansvaret for at møde rettidigt frem til boarding. Sagsøgeren og hendes mand havde haft mulighed for at gøre opmærksom på sig selv over for sagsøgtets personale og insistere på en tidligere indcheckning.

Ved dom af 5. december 2019 [udeladt] frifandt Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) sagsøgte i første instans.

Amtsgericht Düsseldorf begrundede sin afgørelse med, at der ikke havde været tale om »boardingafvisning« som omhandlet i forordningens artikel 4 og artikel 2, litra j), fordi sagsøgeren og hendes mand ikke var mødt frem ved gaten, inden boarding var afsluttet, og fordi de hverken ved gaten eller forinden havde fået entydigt at vide, at man ikke ville tage dem med på den reservede flyvning. Forordningen indeholder kun minimumsrettigheder og giver ikke mulighed for en kompensation i alle tilfælde, hvor en luftfartspassager ikke bliver transporteret.

Sagsøgeren har under overholdelse af form- og fristkrav iværksat appel til prøvelse af denne dom, hvilken appel den forelæggende ret nu skal træffe afgørelse i.

Sagsøgeren har til støtte for appellen gjort gældende, at Amtsgericht som første instans med urette benægtede, at betingelserne for »boardingafvisning« i henhold til forordningens artikel 4 og artikel 2, litra j), var opfyldt. For det første underkendte Amtsgericht, at sagsøgeren og hendes mand faktisk blev afvist, nemlig allerede ved indcheckningsranken, efter at det omkring kl. 7.00, dvs. fem minutter før den planlagte afrejse, var deres tur. Selv hvis der på så sent et tidspunkt ikke længere kan være tale om en boardingafvisning, er sagsøgte under alle omstændigheder »skyldig i dårlig tilrettelæggelse« (»Organisationsverschulden«). Sagsøgte skal tilrettelægge forløbene i lufthavnen på en sådan måde, at luftfartspassagerer, som møder rettidigt ved indcheckningsranken, under alle omstændigheder stadig har god tid til at nå deres flyafgang. Det har sagsøgte ikke gjort, idet sagsøgeren og hendes mand ikke blev tjekket ind rettidigt, selv om de havde stillet sig i kø ved indcheckningsranken allerede to timer inden det planlagte afgangstidspunkt. Sagsøgte er derfor pligtig til at betale kompensation for boardingafvisning. [Org. s. 5]

Sagsøgte har nedlagt påstand om, at dommen i første instans stadfæstes.

II.

Spørgsmålet, om sagsøgtes appel kan tages til følge, afhænger af de ovenfor nævnte spørgsmål.

Navnlig gør følgende sig gældende:

Sagsøgeren vil for sig selv og sin mand kunne gøre krav på en kompensation på 400 EUR til hver, og dermed et samlet beløb på 800 EUR, såfremt der er tale om boardingafvisning, jf. forordningens artikel 4, stk. 3, og artikel 7, stk. 1, litra b).

Der kan være tale om »boardingafvisning« som omhandlet forordningens artikel 2, litra j, og artikel 4.

Afvises passagerer mod deres vilje, skal det transporterende luftfartsselskab øjeblikkeligt yde dem kompensation i overensstemmelse med forordningens artikel 7 (jf. forordningens artikel 4, stk. 3). En »boardingafvisning« er i henhold til legaldefinitionen i forordningens artikel 2, litra j), afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i forordningens artikel 3, stk. 2, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation.

I henhold til forordningens artikel 3, stk. 2, litra a) – som der henvises til i legaldefinitionen i artikel 2, litra j) – skal passageren have en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang og være til stede ved indcheckning som foreskrevet og på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau, eller, hvis der ikke er angivet noget tidspunkt, senest 45 minutter før den offentliggjorte afgangstid.

1.

I første omgang kan det være uden relevans, at cedenterne ikke mødte op til »boarding« på de tidspunkter, der fremgår af forordningens artikel 3, stk. 2, og at de derfor ikke blev afvist fra boarding (gaten). **[Org. s. 6]** I henhold til ordlyden af forordningens artikel 2, litra j), kræves der en boardingafvisning, selv om luftfartspassagererne er mødt frem »til boarding« på de betingelser, der er fastlagt i forordningens artikel 3, stk. 2. Således taler ordlyden i første omgang for, at passagererne altid skal være mødt rettidigt frem til boarding, og at boardingafvisningen skal være sket ved gaten.

Den tyske Bundesgerichtshof (BGH) (forbundsdomstol, herefter »BGH«) har således også fastslået, at en passager, der ønsker at gøre et krav gældende som følge af boardingafvisning, principielt skal have været til stede ved gaten. Hvis passageren således har stillet sig i kø rettidigt, men ikke bliver tjekket ind rettidigt, fordi der står mange mennesker i køen, er der ikke tale om boardingafvisning. I så fald, anføres det, har passageren mulighed for ved egen handling at fremkalde en udtalelse eller en afvisende adfærd fra luftfartsselskabets side, hvorved boardingafvisning finder sted. Forordningen om luftfartspassagerers rettigheder indeholder nemlig ikke et fuldstændigt sæt bestemmelser, som fastsætter en ret til kompensation og godtgørelse af omkostninger og forplejningstjenester i alle tilfælde, hvor luftfartspassageren ikke transporteres eller ikke transporteres på det aftalte tidspunkt. Forordningen indeholder alene minimumsrettigheder for luftfartspassagerer i tilfælde af boardingafvisning mod deres vilje, aflysning af flyafgangen og forsinkelse af flyafgangen. Disse minimumsrettigheder er lovbestemte rettigheder, som ikke følger af den transportaftale, som luftfartspassageren har indgået med luftfartsselskabet. I henhold til forordningens artikel 12, stk. 1, overlades det i øvrigt til (national) aftaleret at afgøre, om det luftfartsselskab, som på grund af sin adfærd har fremkaldt boardingafvisning som omhandlet i forordningen, har et mere omfattende ansvar (jf. BGH, afgørelse om

henvisning af 16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, s. 1462, 1463). I den sag, som BGH traf afgørelse i, var der imidlertid ikke blevet konstateret nogen udtrykkelig boardingafvisning ved indcheckningsranken, og BGH udtalte udtrykkeligt, at det var muligt, at en boardingafvisning, som finder sted, inden passageren når frem til boarding, kan være omfattet af forordningen om luftfartspassagerers rettigheder, for så vidt som denne er blevet udtrykt entydigt over for passageren (jf. BGH, l.c., præmis 11).

Den tyske Bundesgerichtshof (BGH) har imidlertid i en senere afgørelse vedrørende en omlægning af en flyvning (ombookning), der fandt sted flere dage før det planlagte afgangstidspunkt, præciseret, at passagerens rettidige ankomst til indcheckning og boarding ved en tidlig boardingafvisning, som udtrykkes [org. s. 7] inden passagerens ankomst til boarding, ikke er en betingelse for et krav på kompensation som følge af boardingafvisning. Tværtimod er hverken passagerens fremmøde til indcheckning eller fremmøde ved udgangen afgørende, hvis luftfartsselskabet allerede forinden utvetydigt har givet udtryk for, at det vil afvise luftfartspassageren (såkaldt anticiperet boardingafvisning, jf. BGH, dom af 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, s. 2181 og 2182, præmis 8 ff.). Ganske vist behandles den situation, at passageren nægtes boarding, allerede inden denne er nået frem til boarding, ikke udtrykkeligt i forordningen. Derimod er boardingafvisning i forordningens artikel 2, litra j), netop defineret som afvisning af en passagerer, som er mødt frem til boarding og gerne vil boarde. I betragtning af det høje beskyttelsesniveau, der tilstræbes med forordningen om luftfartspassagerers rettigheder, kan det imidlertid ikke i alle tilfælde som betingelse for at opnå ret til kompensation kræves, at passagen indfinder sig ved udgangen (jf. BGH, l.c., præmis 11).

EU-Domstolen har imidlertid – så vidt det ses – endnu ikke taget stilling til muligheden for, at der kan foreligge en anticiperet boardingafvisning allerede ved indcheckningsranken, inden passageren når frem til boarding, hvorfor den skal forelægges dette spørgsmål til præjudiciel afgørelse.

2.

Hvis det antages, at luftfartsselskabet ikke kun kan afvise passageren som omhandlet i forordningens artikel 2, litra j), ved boarding (gaten), men også allerede tidligere, nemlig ved indcheckningsranken (jf. ovenfor i præmis 1), opstår det yderligere spørgsmål om, indtil hvornår en sådan boardingafvisning stadig kan finde sted. Ifølge den forelæggende ret kan boardingafvisningen af sagsøgeren og hendes mand ved indcheckningsranken den 27. maj 2018 omkring kl. 7.00, dvs. fem minutter før det planlagte afgangstidspunkt kl. 7.05, ikke længere anses for at være en retligt relevant boardingafvisning, eftersom det allerede på dette tidspunkt var klart, at boardinggen var afsluttet, og det ikke længere var muligt at tage sagsøgeren og hendes mand med. Den tyske Bundesgerichtshof (BGH) har således også udtalt, at *der ikke længere kan være tale om en boardingafvisning, når flyet allerede har forladt sin parkeringsposition*

[**org. s. 8**], og det faktisk ikke er muligt for yderligere passagerer at stige ombord (jf. BGH, dom af 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740, 2741, punkt 9).

Der findes – tilsyneladende – heller ikke praksis fra EU-Domstolen herom, hvorfor den anmodes om præjudiciel afgørelse vedrørende disse spørgsmål.

3.

Ifølge BGH's praksis ligger der heller ikke en sådan boardingafvisning i den omstændighed, at sagsøgeren og hendes mand blev ombooket af sagsøgte til en anden flyafgang den følgende dag, efter at de ikke var nået rettidigt frem til indcheckningsskranken. Ifølge BGH udgør en sådan ombooking efter at være nået for sent frem til indcheckningsskranken ikke boardingafvisning som omhandlet i forordningens artikel 2, litra j) (jf. BGH, dom af 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740 og 2742, præmis 20).

Der findes – tilsyneladende – heller ikke praksis fra EU-Domstolen herom, hvorfor Domstolen anmodes om præjudiciel afgørelse vedrørende disse spørgsmål.

4.

I tilfælde af, at en boardingafvisning ved indcheckningsskranken på et så sent tidspunkt få minutter før afgang og efter afslutning af boardinggen ikke falder ind under anvendelsesområdet for artikel 2, litra j), opstår det yderligere spørgsmål, om der i det foreliggende tilfælde, fordi flyselskabet er »skyldigt i dårlig tilrettelæggelse«, ikke undtagelsesvist helt kan ses bort fra, om der har fundet en udtrykkelig boardingafvisning sted, og passageren alligevel har krav på en kompensation i henhold til forordningens artikel 7, stk. 1.

Det er endnu ikke afklaret i EU-retten, om det i et tilfælde som det foreliggende, hvor luftfartspassagererne stiller sig i kø foran indcheckningsskranken i god tid (her: ca. to timer) før afgang, men på grund af sagsøgtes mangelfulde tilrettelæggelse (f.eks. et utilstrækkeligt antal åbne indcheckningsskranker, personalemangel, ingen information af passagererne over højttalersystemer osv.) og/eller på grund af driftsforstyrrelser i lufthavnen (f.eks. som her: et defekt bagagetransportbånd) først når frem [**org. s. 9**] til indcheckningsskranken på et tidspunkt (her: fem minutter før den planlagte afgangstid), hvor boardinggen allerede er afsluttet, og luftfartspassagererne ikke længere kan transporteres, foreligger et tilfælde af »boardingafvisning« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra j).

Ganske vist regulerer forordningen i henhold til den tyske Bundesgerichtshofs (BGH) nævnte praksis kun minimumsrettigheder og omfatter ikke alle tilfælde, hvor passageren – uanset af hvilken grund – afvises (jf. BGH, afgørelse om henvisning af 16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, s. 1462, 1463; dom af 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, s. 2740 og 2741 f., præmis 13 f.). Den forelæggende ret er imidlertid i tvivl om, hvorvidt EU-Domstolen ikke anser et

sådant tilfælde for at være omfattet af begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), navnlig henset til formålet med forordningen om luftfartspassagerers rettigheder, som er at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer.

Herfor kunne tale, at passagerens ansvar ophører og luftfartsselskabets ansvar begynder, når passageren har stillet sig i køen ved indcheckningsskranken i rette tid. Fra dette tidspunkt kan passageren ikke længere påvirke sin fremrykning i køen. I modsætning hertil har luftfartsselskabet principielt mulighed for at styre tilrettelæggelsen af indcheckningen, f.eks. ved at åbne yderligere indcheckningsskranker.

Luftfartsselskaberne skal desuden tilrettelægge deres drift på en sådan måde, at en passager, der er kommet, inden fristen for check-in er udløbet, kan nå at tjekke ind og komme med flyet. Hvis dette mislykkes på grund af personalemangel, funktionsforstyrrelser ved databehandlingen eller problemer med bagagehåndteringen og deraf følgende lange køer ved indcheckning, må det alene være transportvirksomheden, der bærer ansvaret for dette. Hvis dette ikke var tilfældet, ville resultatet være, at luftfartsselskabet havde mulighed at fratage passageren dennes rettigheder, f.eks. ved bevidst at gøre indcheckningen langsom (f.eks. i tilfælde af overbooking) eller ved at »frembringe« lange køer (f.eks. ved at åbne for få skranke). Det er desuden normalt, at luftfartsselskabet særskilt opfordrer passagererne til et fly, hvis sidste frist for indcheckning er umiddelbart forestående, til at gå til indcheckning eller kalder dem særskilt frem til indcheckning, og skaber eller åbner mulighed for en hurtigere indcheckning inden fristens udløb for passagerer, der reagerer på en sådan opfordring. **[Org. s. 10]**

Desuden har den frist på 45 minutter, der er fastsat i forordningens artikel 3, stk. 2, litra a), netop til formål at give passageren retssikkerhed med hensyn til, hvornår denne senest skal møde op til check-in, således at denne kan gøre krav på sin ret til transport. Hvis det derimod var den faktiske indcheckning, der var afgørende, kunne flypassageren næppe nogensinde med sikkerhed vide, hvornår denne skulle møde op til indcheckning. Passageren ville skulle tage højde for alle tænkelige forsinkelser i forbindelse med indcheckningen. Dette er næppe muligt, fordi flypassageren hverken kan forudse årsagerne til forsinkelser konkret eller de enkelte forsinkelsers omfang eller varighed korrekt. Desuden kan luftfartsselskabet på grundlag af de eksisterende reservationer på forhånd vurdere, hvor mange luftfartspassagerer der kan forventes at møde op ved den pågældende indcheckningsskranke. Det må navnlig forventes, at passagerer, der har tjekket ind online og allerede på forhånd har betalt for den indskrevne bagage, møder op til indcheckning. Hvis der efter luftfartsselskabets opfattelse må forventes forhindringer eller flaskehalse ved indcheckningen, står det transporterende luftfartsselskab heller ikke ubeskyttet. Det står nemlig luftfartsselskabet frit for i henhold til forordningens artikel 3, stk. 2, litra a), forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) at angive et længere tidsrum, inden for hvilket passagererne skal være til stede ved indcheckning.

For så vidt som sagsøgte er af den opfattelse, at passageren ikke blot skal blive stående i køen i tavshed, når tiden er fremskreden, men at denne aktivt skal gøre opmærksom på sig selv hos luftfartsselskabets personale og ellers kan forholdes selv at bære en del af skylden for sin situation, kan der også fremføres gode argumenter for denne opfattelse.

Da EU-Domstolen hidtil ikke har taget stilling til dette spørgsmål, anmodes der også om præjudiciel afgørelse af dette spørgsmål.

III.

[Udelades] [nationale procedureregler]

[udelades]

[Org. s. 11] [udelades]

Landgericht Düsseldorf

ARBEJDSDOKUMENT