

Sag C-436/21

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

15. juli 2021

Forelæggende ret:

Bundesgerichtshof (Tyskland)

Afgørelse af:

22. juni 2021

Sagsøger og revisionsappellant:

flightright GmbH

Sagsøgte og revisionsindstævnt:

American Airlines, Inc.

BUNDESGERICHTSHOF

Kendelse

[Udelades]

I sagen

flightright GmbH, [udelades]

[udelades] Potsdam (Tyskland),

sagsøger og revisionsappellant,

[udelades]

mod

American Airlines Inc., [udelades] Fort Worth, Texas (USA),

sagsøgte og revisionsindstævnt

[Udelades]

Tiende afdeling for civilsager i Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har efter mundtligt retsmøde den 18. maj 2021 [udelades] [sammensætning af dommere]

afsagt følgende kendelse:

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende præjudicielle spørgsmål om fortolkning af henholdsvis 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 ff.) og aftale af 21. juni 1999 mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (EFT 2002, L 114, s. 73):

1. Foreligger der direkte tilsluttede flyforbindelser som omhandlet i forordningens artikel 2, litra h), allerede når et rejsebureau har sammensat flyvninger fra forskellige luftfartsselskaber til ét transportforløb, har faktureret passageren en samlet pris herfor og har udstedt en samlet elektronisk billet, eller forudsætter det derudover et særligt retligt forhold mellem de transporterende luftfartsselskaber?
2. Såfremt der forudsættes et særligt retligt forhold mellem de transporterende luftfartsselskaber:

Er det tilstrækkeligt, hvis der i en reservation som den, der er beskrevet i det første spørgsmål, er sammensat to på hinanden følgende flyvninger, som skal udføres af det samme luftfartsselskab?

3. Såfremt det andet spørgsmål besvares bekræftende:

Skal artikel 2 i aftalen og den med afgørelse nr. 1/2006 truffet af Luftfartsudvalget Fællesskabet/Schweiz af [18. oktober 2006] (EUT 2006, L 298, s. 23) i bilaget til aftalen indsatte henvisning til forordning (EF) nr. 261/2004 fortolkes således, at forordningen også gælder for passagerer, som påbegynder en flyvning til et tredjeland i lufthavne på schweizisk område?

Præmisser:

- 1 I. Sagsøgeren har efter at have fået overdraget rettigheder nedlagt påstand om, at sagsøgte tilpligtes at betale kompensation i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 (herefter: »forordningen«).

- 2 Rettighedsoverdrageren reserverede i et rejsebureau en flyvning med luftfartsselskabet Swiss fra Stuttgart til Zürich og flyvninger med sagsøgte fra Zürich til Philadelphia (USA) og fra Philadelphia til Kansas City (USA) den 25. juli 2018. Den første og den anden flyvning blev udført som planlagt. På den sidste strækning startede flyvningen med forsinkelse. Rettighedsoverdrageren nåede frem til Kansas City med en forsinkelse på mere end fire timer. I sit søgsmål har sagsøgeren nedlagt påstand om betaling af kompensation på 600 EUR.
- 3 Amtsgericht (byret) frifandt sagsøgte. Sagsøgeren fik ikke medhold i sin anke. Sagsøgeren har med sin revisionsanke, som appelretten har antaget til realitetsbehandling, fastholdt sin påstand fra første instans. Sagsøgte har påstået frifindelse i revisionsankesagen.
- 4 II. Appelretten fandt, at sagsøgte ikke er forpligtet til at betale kompensation.
- 5 Forordningen kan ifølge Den Europæiske Unions Domstols praksis anvendes på passagerer, som påbegynder en flyvning fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område. Som det fremgår af den fremlagte faktura fra rejsebureauet, er forskellige luftfartsselskabers flyvninger i den foreliggende tvist blevet sammensat med henblik på at ankomme til det endelige bestemmelsessted. Efter passagerens synsvinkel er der tale om en samlet reservation. Det kan ikke gøre nogen forskel, om passageren reserverer sin flyvning til det endelige bestemmelsessted, som passageren har valgt, direkte hos et luftfartsselskab eller gennem et rejsebureau.
- 6 Sagsøgte er imidlertid ikke transporterende luftfartsselskab for en flyvning, som er påbegyndt på en medlemsstats område. Der er ikke holdepunkter for at antage, at sagsøgte har forpligtet sig kontraktligt til at udføre transporten af rettighedsoverdrageren fra Stuttgart til Kansas City. Det fremgår heller ikke, at sagsøgte har overtaget transporten i henhold til en code sharing-aftale. De enkelte luftfartsselskaber har således udført flyvningerne på eget ansvar. Sagsøgte var dermed alene forpligtet for så vidt angår transporten på de to strækninger fra Zürich til Kansas City via Philadelphia.
- 7 III. Revisionsankesagens afgørelse afhænger af fortolkningen af forordningens artikel 2, 3 og 7 og eventuelt af fortolkningen af aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (herefter: »aftalen«).
- 8 1. Forordningen anvendes i henhold til artikel 3, stk. 1, litra a), på passagerer, som påbegynder en flyvning fra en medlemsstats område.
- 9 Ifølge Den Europæiske Unions Domstols praksis skal forordningens anvendelighed i forbindelse med en flyvning med flere tilsluttede flyforbindelser vurderes på baggrund af flyvningens første afgangssted og dens endelige bestemmelsessted, når flyvningen skal betragtes som en helhed (EU-Domstolen, dom af 31.5.2018 – C-537/17, [udelades] præmis 25 f. – Wegener mod Royal Air

Maroc; dom af 11.7.2019 – C-502/18, [udelades] præmis 16 – České aerolinie; kendelse af 12.11.2020 – C-367/20, [udelades] præmis 19 – KLM).

- 10 Herefter kan forordningen kun anvendes på den foreliggende tvist, såfremt de tre flyvninger, som overdrageren havde reserveret, skal betragtes som en samlet flyvning, eller såfremt mindst to af de flyvninger, som sagsøgte har udført, udgør en helhed, og forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), også finder anvendelse ved påbegyndelse af en rejse i Schweiz.
- 11 2. Spørgsmålet om, hvorvidt en flyvning skal betragtes som en helhed, har også betydning for spørgsmålet om, mod hvem der i tilfælde af en forsinkelse på tre eller flere timer ved ankomst til det endelige bestemmelsessted kan gøres krav om betaling af skyldig kompensation.
- 12 Domstolen har fastslået, at ethvert transporterende luftfartsselskab, som er involveret i mindst én flyvning af flyvninger, som betragtes som en helhed, er forpligtet til at betale kompensation, uanset om den flyvning, som det pågældende luftfartsselskab har udført, er skyld i, at passageren ved ankomsten til sit endelige bestemmelsessted er væsentligt forsinket (EU-Domstolen, dom af 11.7.2019 – C-502/18, [udelades] præmis 20-26 – České aerolinie; kendelse af 12.11.2020 – C-367/20, [udelades] præmis 28 f. – KLM).
- 13 Det endelige bestemmelsessted er i henhold til den også i denne forbindelse relevante definition i forordningens artikel 2, litra h), det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsranken, eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning (EU-Domstolen, dom af 26.2.2013 – C-11/11, [udelades] præmis 34 – Folkerts).
- 14 3. Ifølge Domstolens praksis skal der ved tilsluttede flyforbindelser i denne forstand forstås to eller flere flyvninger, som udgør en helhed med henblik på passagerers ret til kompensation i henhold til forordningen.
- 15 Der foreligger en sådan helhed, når to eller flere flyvninger har været genstand for en samlet reservation. Det er i denne forbindelse uden betydning, om de enkelte flyvninger udføres med det samme eller med forskellige fly (EU-Domstolen, dom af 11.7.2019 – C-502/18, [udelades] præmis 16 og 27 – České aerolinie; kendelse af 30.4.2020 – C-939/19, [udelades] præmis 18; kendelse af 12.11.2020 – C-367/20, [udelades] præmis 19 og 29 – KLM). Dette gælder også, når alene afgangslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, mens stedet, hvor der mellemlandes, og det endelige bestemmelsessted er beliggende på et tredjelandts område (EU-Domstolen, dom af 31.5.2018 – C-537/17, [udelades] præmis 19 f. – Wegener mod Royal Air Maroc).
- 16 4. I henhold til forordningens artikel 2, litra g), foreligger der en reservation, når passageren er i besiddelse af et bevis, hvoraf det fremgår, at passagerens reservation er blevet accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren. Sidstnævnte kan bl.a. ske med en billet som omhandlet i

forordningens artikel 2, litra f), som er udstedt af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent.

- 17 I den foreliggende tvist har ingen af de to transporterende luftfartsselskaber, men derimod alene det rejsebureau, hvor reservationen er foretaget, udstedt en billet.
- 18 Rejsebureauet har udstedt en faktura på en »formidlingsopgave«, af hvilken der fremgår en samlet »deltagerpris« for de her relevante flyvninger samt for returflyvningen fra Kansas City via Chicago og Heathrow (England) til Stuttgart. Af fakturaen fremgår det endvidere, at rejsebureauet har udstedt en samlet elektronisk billet for flyvningerne, hvis nr. – delvist suppleret med yderligere tal – også er gengivet på boardingpassene til de tre flyvninger, som er relevante her.
- 19 5. Hermed opstår spørgsmålet om, hvorvidt der allerede er tale om en samlet reservation, som forbinder en flyvning med en eller flere tilsluttede flyforbindelser til en enhed, når et rejsebureau har sammensat flere forskellige luftfartsselskabers flyvninger til ét transportforløb, har faktureret passageren en samlet pris herfor og har udstedt en samlet elektronisk billet, eller om det derudover forudsætter et særligt retligt forhold mellem de transporterende luftfartsselskaber?
- 20 a) Ifølge Domstolens efterhånden faste praksis skaber en kontrakt, der er kendetegnet ved en bekræftet samlet reservation for hele rejsen, en forpligtelse for et luftfartsselskab til at transportere passageren fra afgangslufthavnen til det endelige bestemmelsessted.
- 21 Dette gælder også i det tilfælde, hvor et transporterende luftfartsselskab ikke er de pågældende passagerers medkontrahent og alene påtager sig transporten på en flyvning, som ikke ender på endelige bestemmelsessted (EU-Domstolen, dom af 7.3.2017 – C-274/16, [udelades] præmis 71 f. – Air Nostrum; kendelse af 13.2.2020 – C-606/19, [udelades] præmis 29 – Iberia). I henhold til forordningens artikel 3, stk. 5, andet punktum, skal det lægges til grund, at et transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passagererne, opfylder forpligtelser under denne forordning på vegne af den person, der har kontrakt med passagererne.
- 22 b) Det er den forelæggende rets opfattelse, at Domstolen i sin praksis har fastslået, at en gyldig reservation også kan foretages af tredjemand, som indgår i direkte eller indirekte kontraktforhold med et af de transporterende luftfartsselskaber, og som af dette er tillagt beføjelse til at modtage reservationer og udstede billetter.
- 23 Således har Domstolen også fundet anvendelse for princippet om, at en flyvning med en eller flere tilsluttede flyforbindelser, som har været genstand for en samlet reservation, udgør en helhed med henblik på passagerers ret til kompensation i henhold til forordningen, i et tilfælde, hvor reservationen er foretaget gennem en rejsearrangør (EU-Domstolen, dom af 30.4.2020 – C-191/19, [udelades] præmis 10 – Air Nostrum). Domstolen har derudover fastlagt, at et luftfartsselskab i tilfælde af en aflysning principielt også skal godtgøre den samlede pris, som

passageren har betalt, når reservationen er sket gennem en autoriseret agent, og prisen indeholder et gebyr til agenten, medmindre gebyret er blevet fastsat uden luftfartsselskabets kendskab (EU-Domstolen, dom af 12.9.2018 – C-601/17, [udelades] præmis 16-19 – Harms).

- 24 Dette er efter den forelæggende rets opfattelse i overensstemmelse med den allerede omtalte bestemmelse i forordningens artikel 2, litra f), hvorefter den nødvendige autorisation ikke alene kan produceres af luftfartsselskabet, men også af en agent, som er autoriseret af samme, og med forordningens artikel 2, litra g), hvorefter det er tilstrækkeligt, at en reservation er registreret og accepteret af et luftfartsselskab.
- 25 c) Efter den forelæggende rets opfattelse er det derimod ikke endeligt afgjort, om der i tilfælde af en reservation, med hvilken et rejsebureau eller en anden hertil bemyndiget tredjemand sammensætter flere flyvninger, som udføres af forskellige luftfartsselskaber, derudover er krav om et særligt retligt forhold mellem de transporterende luftfartsselskaber.
- 26 aa) Ifølge Domstolens praksis kan et luftfartsselskab, der har udført den første flyvning, ikke i forbindelse med en flyvning med tilsluttede flyforbindelser dække sig ind under en mangelfuld udførelse af en efterfølgende flyvning, som udføres af et andet luftfartsselskab (dom af 11.7.2019 – C-502/18, [udelades] præmis 27 f. – České aerolinie). Omvendt kan et luftfartsselskab, som har udført den sidste flyvning, ikke til sit forsvar påberåbe sig en mangelfuld udførelse af en forudgående flyvning, som er udført af et andet luftfartsselskab (EU-Domstolen, kendelse af 12.11.2020 – C-367/20, [OMISSIS] præmis 29 f. – KLM).
- 27 Disse afgørelser fra Domstolen beror efter den forelæggende rets opfattelse på den antagelse, at der i det mindste er én person, som har forpligtet sig kontraktligt over for passageren til at transportere denne fra den første flyvnings afgangslufthavn til den sidste flyvnings bestemmelsessted, og at det derfor i henhold til forordningens artikel 3, stk. 5, andet punktum, også må lægges til grund, at ethvert transporterende luftfartsselskab opfylder forpligtelser under denne forordning på vegne af den pågældende person.
- 28 I begge de sager, hvor Domstolen har godkendt ansvar for flyvehændelser i forbindelse med en flyvning, som udføres af en anden virksomhed, var reservationen foretaget hos selve det ansvarlige luftfartsselskab. Desuden var de pågældende virksomheder bundet til hinanden i henhold til en code sharing-aftale (EU-Domstolen, dom af 11.7.2019 – C-502/18, [udelades] præmis 8 og 29 – České aerolinie; kendelse af 12.11.2020 – C-367/20, [OMISSIS] præmis 10 – KLM).
- 29 bb) I den foreliggende tvist består den eneste synlige forbindelse mellem de to transporterende luftfartsselskaber deri, at de gør det muligt for tredjemand at fungere som agent og udstede billetter, som kombinerer deres flyvninger.

- 30 Efter den forelæggende rets opfattelse kan der ikke udledes et klart svar af den anførte praksis fra Domstolen vedrørende denne konstellation.
- 31 (1) En anvendelse af det i forordningens artikel 3, stk. 5, andet punktum, forankrede princip forudsætter efter den forelæggende rets opfattelse, at de transporterende luftfartsselskaber med en reservation tilkendegiver, at de i fællesskab overtager transporten fra den første flyvnings afgangslufthavn til den sidste flyvnings bestemmelsessted.
- 32 Denne antagelse er ifølge den anførte praksis fra Domstolen begrundet, når et af de involverede luftfartsselskaber modtager eller bekræfter en sådan reservation og har indgået en code sharing-aftale med de andre transporterende luftfartsselskaber. Efter den forelæggende rets opfattelse foreligger der lignende situationer, når de involverede luftfartsselskaber har sluttet sig sammen i en alliance, som reklamerer med sit nære samarbejde over for potentielle kunder, eller når de involverede luftfartsselskaber er selskabsretligt forbundet med hinanden som f.eks. moder- og datterselskab.
- 33 (2) Efter den forelæggende rets opfattelse forekommer det ganske vist nærliggende og overbevisende at tiltræde, at der er tale om et samarbejde mellem forskellige luftfartsselskaber, som er tilstrækkeligt til, at der foreligger en fælles reservation, når blot disse tredjeparter muliggør sammensætningen af de flyvninger, som de tilbyder, med andre luftfartsselskabers flyvninger. Den konklusion, at der derudover ikke forudsættes et særligt retligt forhold mellem de transporterende luftfartsselskaber, forekommer imidlertid på grundlag af den foreliggende retspraksis ikke indlysende.
- 34 Domstolen har i forbindelse med krav om refusion af billetprisen efter en aflysning af en flyvning fastslået, at et luftfartsselskab hæfter for en agents handlinger, såfremt disse ikke har fundet sted uden luftfartsselskabets kendskab (EU-Domstolen, dom af 12.9.2018 – C-601/17, [udelades] præmis 16 ff. – Harms). Efter den forelæggende rets opfattelse følger der heraf ikke noget utvetydigt svar på spørgsmålet om, hvilke retsfølger det har, at en agent foretager en fælles reservation på vegne af flere luftfartsselskaber.
- 35 I en anden afgørelse har Domstolen henvist til princippet om, at et luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passageren, i tilfælde af tvivl skal opfylde de forpligtelser, som luftfartsselskabet frivilligt har påtaget sig over for passagerens medkontrahent, uden specifikt at angive, hos hvem reservationen blev foretaget, og hvem der har bekræftet reservationen (EU-Domstolen, kendelse af 13.2.2020 – C-606/19, [udelades] præmis 8 – Iberia). Efter den forelæggende rets opfattelse kan det ikke utvetydigt heraf udledes, at en reservation gennem et rejsebureau eller en anden hertil bemyndiget tredjepart er tilstrækkelig. Det kan ikke udelukkes, at reservationen i den hovedsag, som lå til grund for den omtalte afgørelse, var blevet bekræftet af et af de transporterende luftfartsselskaber, og at dette ikke er omtalt i afgørelsen, alene fordi dette forhold ikke udgjorde et problem.

- 36 6. Den foreliggende ret er tilbøjelig til at anse en reservation til en samlet pris og udstedelsen af en samlet billet til alle strækninger for tilstrækkelig til, at de ovenfor anførte principper om en samlet reservation finder anvendelse. Dermed vil den sagsøgte i den foreliggende tvist skulle betale den krævede compensation, fordi den sagsøgte har forpligtet sig til at transportere rettighedsoverdrageren fra Stuttgart til Kansas City.
- 37 a) Som den forelæggende ret allerede i en tidligere afgørelse har redegjort for [BGH (forbundsdomstol), kendelse af 19.7.2016 -X ZR 138/15, [udelades] præmis 34], følger det af forordningens artikel 2, litra f), at en passager også kan have krav på compensation fra det transporterende luftfartsselskab, selv om dette ganske vist ikke har været involveret i den specifikke reservation og bekræftelse af samme, men har givet en agent eller et rejsebureau mulighed for at modtage og bekræfte sådanne reservationer. Luftfartsselskabet skal i sådanne tilfælde betragte agentens eller rejsebureauets reservationsbekræftelse som en bekræftelse, der er afgivet af luftfartsselskabet selv.
- 38 b) Det er den forelæggende rets opfattelse, at også det i forordningen angivne beskyttelsesniveau og Domstolens praksis, som er baseret herpå, taler for en sådan fortolkning.
- 39 Første til fjerde betragtning til forordningen definerer formålet, som går ud på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer og at tage hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav. Domstolen har heraf udledt det princip, at de bestemmelser i forordningen, som tildeler passagererne rettigheder, skal fortolkes bredt (jf. EU-Domstolen, dom af 19.11.2009 – C-402/07 og C-432/07 – [udelades] præmis 45 – Sturgeon), hvorimod begreber i en bestemmelse, der udgør en undtagelse fra et princip eller, nærmere bestemt, fra EU-retlige bestemmelser om forbrugerbeskyttelse, principielt skal fortolkes snævert (jf. EU-Domstolen, dom af 22.12.2008 – C-549/07, [udelades] præmis 17 – Wallentin-Hermann).
- 40 c) Et medhold i påstanden om compensation vil også være i overensstemmelse med det af Domstolen fremhævede synspunkt om ansvarlighed for de forpligtelser, som er overtaget med bekræftelsen af reservationen [BGH (forbundsdomstol), kendelse af 19.7.2016 -X ZR 138/15, [udelades] præmis 38 ff.].
- 41 Domstolen har tiltrådt, at der skal betales compensation, såfremt et luftfartsselskab, hos hvilket der er reserveret to på hinanden følgende flyvninger, afviser en passager fra boarding i forbindelse med den anden flyvning i den tro, at passageren som følge af den første flyvnings forsinkelse ikke kan nå den anden flyvning. Domstolen har i denne sammenhæng fundet det afgørende, at kravet på compensation skal udligne de gener, som opstår som følge af en uoprettelig forsinkelse på tre timer og mere, og at et transporterende luftfartsselskab skal hæfte for disse gener i hvert fald i den situation, hvor det står fast, at generne kan tilskrives luftfartsselskabet – fordi luftfartsselskabet har ansvaret for forsinkelsen af den første flyvning, som blev udført af luftfartsselskabet selv, eller fejlagtigt har

vurderet, at de pågældende passagerer ikke ville være i stand til at nå frem i tide til at boarder 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 (EU-Domstolen, dom af 4.10.2012 – C-321/11, [udelades] præmis 34 – Rodríguez Cachafeiro).

- 42 For passageren, som kompensationskravet skal tjene til at beskytte, foreligger der en lignende situation, når luftfartsselskabet ganske vist ikke selv har udstedt eller autoriseret billetterne til flere på hinanden følgende flyvninger, men dog har givet en agent mulighed for at udstede sådanne billetter og i denne forbindelse at sammensætte flere flyvninger, som skal udføres af forskellige luftfartsselskaber.
- 43 d) Dette gælder ikke alene i det tilfælde, hvor de enkelte flyvninger udføres af luftfartsselskaber, som har indgået en code sharing-aftale (jf. herom generaladvokat Tanchev, forslag til afgørelse af 6.6.2018 – C-186/17[,] præmis 41), eller indgår i en anden retlig relation med hinanden.
- 44 Som der allerede er redegjort for ovenfor, kan den i henhold til forordningens artikel 2, litra f), nødvendige autorisering ikke alene foretages af luftfartsselskabet, men også af en agent, som er autoriseret af dette. Såfremt en sådan agent med det pågældende luftfartsselskabs kendskab arbejder for flere udbydere, og udbyder agenten i denne forbindelse samlet reservation af flyrejser, som består af flere flyvninger med forskellige luftfartsselskaber, forekommer det konsekvent at beskytte passageren i dennes forventning om, at de enkelte luftfartsselskaber ikke alene er ansvarlige for transporten på den flyvning, som de pågældende luftfartsselskab udfører, men i fællesskab også for transporten fra afgangslufthavnen til den sammensatte flyrejses endelige bestemmelsessted.
- 45 IV. Såfremt sammensætningen af de enkelte flyvninger gennem et rejsebureau ikke er tilstrækkelig til at knytte forskellige luftfartsselskabers flyvninger sammen til en helhed, afhænger afgørelsen i hovedsagen af, om i det mindste de to flyvninger, som er udført af den sagsøgte, skal betragtes som en helhed, og om det er tilstrækkeligt til en anvendelse af forordningen, at denne sammensatte flyvnings afgangslufthavn ligger i Schweiz.
- 46 1. For så vidt angår de to flyvninger fra Zürich til Kansas City via Philadelphia følger en tilstrækkelig sammenhæng i den foreliggende tvist efter den forelæggende rets opfattelse allerede deraf, at begge flyvninger skulle udføres af den sagsøgte, og at denne havde givet rejsebureauet mulighed for at foretage sådanne kombinerede reservationer. Det er hensigten med det andet præjudicielle spørgsmål at få afklaret, om denne forståelse er korrekt.
- 47 2. Den flyvning, der var sammensat af disse to flyvninger, havde ikke afgangslufthavn på en medlemsstats område. Derfor opstår i givet fald det yderligere spørgsmål, om forordningen også er anvendelig, når passageren påbegynder sin flyvning på det schweiziske område.

- 48 a) I henhold til aftalens artikel 2 gælder bestemmelserne i aftalens bilag i den udstrækning, de angår luftfarten eller anliggender i direkte tilknytning til den, således som angivet i aftalens bilag.
- 49 Til disse bestemmelser hører i henhold til nr. 7 i aftalens bilag forordningen. Denne henvisning blev indsat ved afgørelse nr. 1/2006 (EUT 2006, L 298, s. 23) truffet af det i henhold til aftalens artikel 21 oprettede luftfartsudvalg, som i henhold til aftalens artikel 23, stk. 4, har beføjelse til at vedtage afgørelser, som ændrer aftalens bilag, således at lovændringer kommer til at indgå deri.
- 50 I henhold til andet led i bilagets indledning gælder omtalen af EU-medlemsstater i de anførte retsakter også Schweiz.
- 51 b) Den forelæggende ret har allerede i en tidligere afgørelse [BGH (forbundsdomstol), kendelse af 9. april 2013 – X ZR 105/12, [udelades] præmis 22] været tilbøjelig til at mene, at også sådanne flyvninger, som afgår fra Schweiz' område og har deres bestemmelsessted i et tredjeland, på grundlag af disse bestemmelser falder ind under forordningens anvendelsesområde (jf. også LG Korneuburg-sagen, dom af 15.7.2014 – 21 R 106/14g). Dette er fortsat den forelæggende rets opfattelse.
- 52 Som den forelæggende ret allerede har anført i den ovenfor nævnte afgørelse, er en sådan fortolkning ikke alene i overensstemmelse med aftalens ordlyd, men også med det i aftalens præambel formulerede formål at harmonisere bestemmelserne for den interne luftfart i Europa, herunder på schweizisk område.
- 53 Herefter bør luftfartsselskaberne i Schweiz kunne og skulle drive virksomhed på de samme vilkår som i Den Europæiske Unions medlemsstater. Luftfartsselskabernes brugere og kunder skal forefinde den samme kvalitet i Schweiz og dermed også kunne gøre de samme rettigheder gældende over for disse selskaber i Schweiz som i Den Europæiske Unions medlemsstater, og luftfartsselskaberne skal for deres vedkommende være underlagt de samme konkurrencevilkår.
- 54 Det lader sig ikke let forene hermed, at forordningen kun skulle finde anvendelse på passagerer til en flyafgang fra Schweiz' område til en lufthavn på en EU-medlemsstats område. I henhold til forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), finder forordningen således også anvendelse på passagerer, som flyver fra en lufthavn i Den Europæiske Union til et tredjeland.
- 55 c) Civilretten i kantonen Basel-Stadt (Basel by, Schweiz) har derimod givet udtryk for den opfattelse, at forordningen kun gælder for passagerer til en flyafgang fra Schweiz, hvis deres bestemmelsessted ligger i en EU-medlemsstat [Zivilgericht Basel-Stadt (Civilretten i kantonen Basel by, Schweiz), afgørelse af 11.3.2011 [udelades]; afgørelse af 20.6.2011, [udelades]; afgørelse af 15.5.2012 [udelades]].

- 56 Den forelæggende ret har derfor én gang tidligere forelagt Domstolen det præjudicielle spørgsmål.
- 57 d) Denne situation er ikke forandret.
- 58 Så vidt det kan konstateres, har Schweizer Bundesgericht endnu ikke udtalt sig om spørgsmålet [udelades] [henvisning til national litteratur]. Domstolen kunne ikke besvare den forelæggende rets tidligere forelæggelse, fordi den pågældende hovedsag blev afsluttet på anden vis.

[Udelades] [Navne på dommerne, som medvirkede ved afgørelsen]

Foregående instanser:

AG Nürtingen (byretten i Nürtingen), afgørelse af 14. marts 2019 – 12 C 96/19 -

LG Stuttgart (den regionale ret i første instans i Stuttgart, afgørelse af 12. december 2019 – 5 S 93/19 -

ARBEJDS
DOKUMENT