

Anonymiseret version

Oversættelse

C-20/21 – 1

Sag C-20/21

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

13. januar 2021

Forelæggende ret:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Afgørelse af:

26. november 2020

Sagsøgere:

JW

HD

XS

Sagsøgt:

LOT Polish Airlines

Landgericht Frankfurt am Main
2020

[udelades] 26. november

[udelades]

[udelades]

Kendelse

I sagen [udelades]

1. JW, [udelades]

2. HD, [udelades]

3. XS, repræsenteret af JW og HD, Berlin,

sagsøgere og appellanter

[udelades]

mod

LOT Polish Airlines[udelades],

sagsøgt og appelindstævnt

[udelades] [org. s. 2]

[udelades]

har Landgericht Frankfurt am Mains (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main), 24. afdeling for civile sager [udelades], den 26. november 2020 afsagt følgende kendelse:

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

Skal artikel 7, nr. 1), litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1215/2012 af 12. december 2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område fortolkes således, at opfyldelsesstedet som omhandlet i denne bestemmelse i forbindelse med en flyvning, som er kendetegnet ved en bekræftet samlet reservation for hele rejsen og opdelt i to eller flere delflyvninger, også kan være ankomststedet for den første delflyvning, når transporten på disse delflyvninger udføres af to forskellige luftfartsselskaber, og søgsmålet om kompensation, som anlægges på grundlag af forordning (EF) nr. 261/2004, er foranlediget af forsinkelsen på den første delflyvning og rettet mod det transporterende luftfartsselskab for den første delflyvning?

II. Appelsagen udsættes. [Org. s. 3]

Præmisser

Sagsøgerne kræver kompensation i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 på grund af en flyforsinkelse.

Sagsøgerne havde en bekræftet samlet flyreservation den 27. april 2019 fra Warszawa til Frankfurt med sagsøgte (flynummer LO 379) med direkte tilsluttet flyforbindelse med Lufthansa AG fra Frankfurt til Male/Maldiverne (flynummer LH 704). Flyvningen LO 379 skulle efter planen starte kl. 17:05 lokal tid og lande i Frankfurt kl. 19:00 lokal tid. Flyets afgang blev imidlertid forsinket, og flyvningen LO 379 nåede derfor først Frankfurt kl. 20:07 lokal tid, og sagsøgerne nåede ikke deres flyforbindelse til Male, som startede kl. 20:05 lokal tid.

Sagsøgerne nåede første deres endelige destination Male med en forsinkelse på over fire timer. Afstanden mellem Warszawa og Male udgør over 3 500 km.

I første instans krævede sagsøgerne en kompensation på 600,00 EUR samt dækning af advokatomkostninger forud for retssagen. Sagsøgte gjorde gældende, at Amtsgericht Frankfurt (byretten i Frankfurt) ikke havde stedlig og international kompetence.

Amtsgericht Frankfurt (byretten i Frankfurt) afviste søgsmålet ved dom af 29. april 2020. Som begrundelse anførte retten, at der ikke forelå værning i Frankfurt, da hverken afgang- eller ankomststed lå i retsdistriktet Frankfurt. Et sådant værning følger heller ikke af forordning nr. 1215/2012. I forbindelse med transport af personer i lufttrafikken skal såvel afgangsstedet i henhold til kontrakten som ankomststedet i henhold til kontrakten anses for de steder, hvor ydelsen hovedsageligt bliver leveret. Imidlertid ligger hverken afgang- eller ankomststed i Frankfurts retsdistrikt.

Sagsøgerne har iværksat appel og gør fortsat gældende, at søgsmålet bør antages til realitetsbehandling. Efter deres opfattelse følger Amtsgericht Frankfurts (byretten i Frankfurt) stedlige kompetence af artikel 7, nr. 1), litra b), i forordning (EU) nr. 1215/2012. Den omstændighed, at Warszawa og Male er opfyldelsessteder i den foreliggende sag, udelukker ikke, at der kan være flere opfyldelsessteder.

Appelsagens udfald afhænger af, om opfyldelsesstedet som omhandlet i artikel 7, nr. 1), litra b), i forordning (EU) nr. 1215/2012 i forbindelse med en flyvning, som er kendetegnet ved en bekræftet samlet reservation for hele rejsen og opdelt i to eller flere delflyvninger, også er ankomststedet for den første delflyvning, når [org. s. 4] transporten på disse delflyvninger gennemføres af to forskellige luftfartsselskaber, og søgsmålet om kompensation, som anlægges på grundlag af forordning (EF) nr. 261/2004, er foranlediget af forsinkelsen på den første delflyvning og rettet mod det transporterende luftfartsselskab for den første delflyvning.

Domstolen har hidtil ikke truffet afgørelse om dette spørgsmål.

Domstolen fastslog ganske vist i afgørelse af 9. juli 2009 (C-204/08), at de eneste steder, der har en direkte tilknytning til disse tjenester, som præsteres med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i henhold til aftalen, er flyets afgang- og ankomststed, idet det præciseres, at »afgangs- og ankomststedet« skal anses for de steder, som er fastsat i den omhandlede befordringsaftale, der er indgået med ét enkelt luftfartsselskab, nemlig det transporterende luftfartsselskab. Den nævnte sag kan dog ikke sammenlignes med den foreliggende. I den foreliggende sag drejer det sig – til forskel fra den situation, som Domstolen afgjorde – ikke om en direkte flyvning, men om en samlet reservation af en flyrejse bestående af to delflyvninger, hvor kun den første delflyvning blev gennemført af sagsøgte.

Endvidere fastslog Domstolen i dom af 7. marts 2018 (C-274/16, C-447/16, C-448/16), at ankomststedet for den anden flyvning ved en direkte tilsluttet flyforbindelse udgør »opfyldelsesstedet« som omhandlet i artikel 7, nr. 1, litra b), i forordning (EU) nr. 1215/2012, når transporten på de to flyvninger udføres af to forskellige luftfartsselskaber, og søgsmålet er støttet på en forstyrrelse, der har fundet sted på den første af de nævnte flyvninger, som blev udført af det luftfartsselskab, som ikke er de pågældende passagerers medkontrahent. Ankomststedet for den anden flyvning er nemlig et af de steder, hvor tjenesteydelser, der leveres i henhold til en lufttransportkontrakt, hovedsageligt leveres, og dette sted frembyder en tilstrækkelig tæt forbindelse med sagens materie. Dermed besvarede Domstolen imidlertid ikke spørgsmålet i den foreliggende sag, nemlig om ankomststedet for den første delflyvning frembyder en sådan tilstrækkelig tæt forbindelse. Det kan tale imod at lægge dette til grund, at det vigtigste for parterne i den foreliggende sag formentlig var transporten til den endelige destination, hvor omstigningen kun er et middel til at nå målet, og at omstigningsstedet Frankfurt i sidste ende er vilkårligt. Efter den forelæggende rets opfattelse er det dog ikke obligatorisk at lægge en sådan antagelse til grund [org. s. 5]. På denne baggrund kan det ikke udelukkes, at der også foreligger et yderligere opfyldelsessted på ankomststedet for den første delflyvning, dvs. i Frankfurt.

Heller ikke Domstolens kendelse af 13. februar 2020 (C-606/19) besvarer spørgsmålet i den foreliggende sag. I denne kendelse fastslog Domstolen nemlig, at opfyldelsesstedet, når der er tale om en flyvning, som er kendetegnet ved en bekræftet samlet reservation for hele rejsen, og som er opdelt i flere delflyvninger, kan udgøres af afgangsstedet for den første delflyvning, når transporten på disse delflyvninger er udført af to forskellige luftfartsselskaber, og søgsmålet om kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004 er baseret på aflysningen af den sidste delflyvning og er anlagt mod det luftfartsselskab, som havde ansvaret for denne sidste delflyvning. Det kan derimod ikke udledes entydigt af afgørelsen, om dette også gælder for ankomststedet for den første delflyvning.

[udelades]