Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS KENDELSE (Niende Afdeling)

12. november 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – artikel 99 i Domstolens procesreglement – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – artikel 5, stk. 1, litra c) – artikel 7, stk. 1 – ret til kompensation – lang forsinkelse ved ankomsten – flyvning reserveret ved et EF-luftfartsselskab og sammensat af to flyvninger betjent af forskellige luftfartsselskaber med afgang fra et tredjeland og med bestemmelsessted i en medlemsstat – lang forsinkelse opstået i forbindelse med den første flyvning udført af et luftfartsselskab fra et tredjeland i henhold til en code share-aftale – søgsmål om kompensation anlagt mod EF-luftfartsselskabet«

I sag C-367/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamborg, Tyskland) ved afgørelse af 4. august 2020, indgået til Domstolen den 6. august 2020, i sagen

SP

mod

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

har

DOMSTOLEN (Niende Afdeling),

sammensat af dommerne D. Šváby (refererende dommer), som fungerende afdelingsformand, S. Rodin og K. Jürimäe,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet at træffe afgørelse ved begrundet kendelse i overensstemmelse med artikel 99 i Domstolens procesreglement,

afsagt følgende

* Processprog: tysk.

Kendelse

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3, stk. 5, artikel 5, stk. 1, litra b) og c), samt artikel 7, stk. 1, 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).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en sag mellem på den ene side en passager, SP, og på den anden side et luftfartsselskab, KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (herefter »KLM«), vedrørende sidstnævntes afvisning af at kompensere denne passager, hvis flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse var væsentligt forsinket ved ankomsten.

Retsforskrifter

3 Første betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.«

4 Denne forordnings artikel 2, litra b) og c), bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

b) »transporterende luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager

c) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber [(EFT 1992, L 240, s. 1)].«

5 Forordningens artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« fastsætter i stk. 1 og 5:

»1. Denne forordning gælder:

[…]

b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

[…]

5. Denne forordning gælder for transporterende luftfartsselskaber, der stiller transportydelser til rådighed for de passagerer, der er omfattet af stk. 1 og stk. 2. Hvis et transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passagererne, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal det betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer.«

6 Samme forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), bestemmer:

»Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[…]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre
   i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
   ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller
   iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.«

7 Artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

[…]

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).«

[…]

8 Denne forordnings artikel 13 bestemmer:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve kompensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

9 SP foretog en booking, der blev bekræftet, til en flyvning fastsat til den 8. juni 2019 mellem New York (De Forenede Stater) og Hamborg (Tyskland) via Amsterdam (Nederlandene).

10 I forbindelse med flyvningen med direkte tilsluttet flyforbindelse, der var genstand for en samlet reservation hos KLM, der er et »EF-luftfartsselskab« som omhandlet i artikel 2, litra c), i forordning nr. 261/2004, blev flyet mellem New York og Amsterdam, der i henhold til en code sharing-aftale udførtes af Delta Airlines, der har hjemsted i et tredjeland, forsinket ved ankomsten, således at tilslutningen til flyforbindelsen mellem Amsterdam og Hamborg ikke kunne gennemføres for de pågældende passagerer, hvilket medførte, at SP ved ankomsten til sit endelige bestemmelsessted var mere end tre timer forsinket.

11 Som følge af KLM's afslag på at yde kompensation som omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, indbragte SP sagen for den forelæggende ret, Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamborg, Tyskland).

12 Idet Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamborg, Tyskland) uagtet Domstolens fortolkning i dom af 11. juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) er i tvivl om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på den pågældende flyvning, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 3, stk. 5, fortolkes således, at i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som er sammensat af to flyvninger, og som har været genstand for en samlet reservation, fra en lufthavn, der er beliggende uden for en medlemsstats område (tredjeland), til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, via en lufthavn i en anden [medlemsstat], kan en passager, der ankommer til sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den første flyvning, som i kraft af en code sharing-aftale blev udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, i henhold til denne forordning anlægge sit søgsmål om kompensation mod det EF-luftfartsselskab, hos hvilket hele flyvningen blev booket, og som alene udførte den anden flyvning?«

Det præjudicielle spørgsmål

13 I medfør af artikel 99 i Domstolens procesreglement kan Domstolen til enhver tid på forslag fra den refererende dommer og efter at have hørt generaladvokaten beslutte at træffe afgørelse ved begrundet kendelse, såfremt besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl.

14 Da dette er tilfældet i den foreliggende sag, skal denne bestemmelse bringes i anvendelse.

15 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra b), og artikel 3, stk. 5, skal fortolkes således, at i forbindelse med en flyvning med en direkte tilsluttet flyforbindelse, som er sammensat af to flyvninger, og som har været genstand for en samlet reservation, fra en lufthavn, der er beliggende på et tredjelands område, til en lufthavn beliggende i en medlemsstat via en lufthavn i en anden medlemsstat, kan en passager, der ankommer til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den første flyvning, som i kraft af en code sharing-aftale blev udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, i henhold til denne forordning anlægge sit søgsmål om kompensation mod det EF-luftfartsselskab, som udførte den anden flyvning.

16 Svaret på dette spørgsmål forudsætter indledningsvis en vurdering af, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på en sådan flyvning.

17 I denne henseende gælder forordning nr. 261/2004 henhold til dens artikel 3, stk. 1, litra b), navnlig for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor EUF-traktatens bestemmelser finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre de pågældende passagerer har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

18 Det følger heraf, at anvendeligheden af forordning nr. 261/2004 på en situation omfattet af denne bestemmelse forudsætter opfyldelsen af tre betingelser, dvs. at der for det første skal være tale om en flyvning med afgang fra en lufthavn beliggende på et tredjelands område med bestemmelseslufthavn beliggende på en medlemsstats område, for det andet skal denne flyvning udføres af et transporterende EF-luftfartsselskab, hvilket i overensstemmelse med denne forordnings artikel 2, litra c), vil sige et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat, og for det tredje må den pågældende passager ikke i det tredjeland, hvorfra der var afrejse, have modtaget modydelser eller kompensation og have fået bistand (jf. i denne retning dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 33).

19 Hvad angår den første af disse betingelser har Domstolen haft anledning til at præcisere, at en flyvning med en eller flere direkte tilsluttede flyforbindelser, som har været genstand for en samlet reservation, udgør en helhed med henblik på passagerers ret til kompensation, der er fastsat i forordning nr. 261/2004, hvilket indebærer, at anvendeligheden af denne forordning skal vurderes på baggrund af flyvningens første afgangssted og dens endelige bestemmelsessted (dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 16 og den deri nævnte retspraksis).

20 En flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse som den i hovedsagen omhandlede, der som fastslået af den forelæggende ret havde været genstand for en samlet reservation, og som afgik fra New York og havde Hamborg som endeligt bestemmelsessted, skal således anses for at være udført fra et tredjelands lufthavn med en medlemsstats lufthavn som bestemmelsessted.

21 Hvad angår den anden betingelse omtalt i nærværende kendelses præmis 18 har Domstolen fastslået, at kvalificeringen som »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 forudsætter dels gennemførelsen af den pågældende flyvning, dels en aftale indgået med en passager (dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).

22 På denne baggrund har Domstolen bl.a. bemærket, at denne kvalificering omfatter et flyselskab, der på samme måde som KLM i hovedsagen udfører en af flyvningerne i en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse inden for rammerne af en transportaftale indgået mellem dette flyselskab og den pågældende passager (jf. i denne retning dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 24 og 25).

23 Følgelig skal en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, hvor en af flyvningerne gennemføres af et luftfartsselskab som KLM, der beviseligt har en gyldig licens udstedt af en medlemsstat, anses for en flyvning udført af et transporterende EF-luftfartsselskab som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, uanset at denne flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse delvist blev udført af et luftfartsselskab, der ikke er et EF-luftfartsselskab.

24 Med hensyn til den tredje betingelse omhandlet i nærværende kendelses præmis 18 fremgår det intetsteds af anmodningen om en præjudiciel afgørelse, at den pågældende passager havde modtaget modydelser eller kompensation og havde fået bistand i De Forenede Stater.

25 Med forbehold for, at den pågældende passager har modtaget modydelser eller kompensation og fået bistand i De Forenede Stater, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve, falder en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse med afgang fra en lufthavn beliggende på et tredjelands

område til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, som delvist udføres af et transporterende EF-luftfartsselskab som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, i det foreliggende tilfælde KLM, følgelig under anvendelsesområdet for denne forordning.

26 Dernæst skal det fastslås, om en passager på en sådan flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som har været genstand for en samlet reservation, der ankom til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, kan anlægge sit søgsmål med påstand om kompensation som fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, mod et hvilket som helst af de luftfartsselskaber, der har udført flyvningen, herunder mod det transporterende luftfartsselskab, som denne passager har indgået en transportaftale med, men hvis flyvning ikke var skyld i forsinkelsen.

27 Det skal i denne henseende bemærkes, at passagerer, hvis flyvning er forsinket, skal anses for at være berettigede til den kompensation, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7, stk. 1, for så vidt som de ved ankomsten til deres endelige bestemmelsessted har været udsat for en forsinkelse på tre timer eller mere (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 61; jf. ligeledes i denne retning dom af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 37).

28 Hvad angår spørgsmålet om, hvem der skal betale kompensation for en lang forsinkelse ved ankomsten af en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse som den i hovedsagen omhandlede, har Domstolen præciseret, at ethvert transporterende luftfartsselskab, der deltager i udførelsen af mindst en af disse flyvninger med direkte tilsluttet flyforbindelse, er forpligtet til at betale denne 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 (jf. i denne retning dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 20-26).

29 I denne henseende har Domstolen indledningsvis fastslået, at flyvninger med en eller flere tilslutninger med direkte flyforbindelse, som har været genstand for en samlet reservation, skal anses for at udgøre en helhed, således som det fremgår af nærværende kendelses præmis 19, hvilket indebærer, at et transporterende luftfartsselskab, der i forbindelse med sådanne flyvninger har udført den anden flyvning, ikke kan dække sig ind under en mangelfuld gennemførelse af en forudgående flyvning, som udføres af et andet luftfartsselskab (jf. i denne retning dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 27).

30 Domstolen har dernæst bemærket, at det i artikel 3, stk. 5, andet punktum, i forordning nr. 261/2004 præciseres, at hvis et transporterende luftfartsselskab, som ikke har indgået en aftale med den pågældende passager, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal det anses for at opfylde disse forpligtelser på vegne af det selskab, der har indgået aftalen med passageren. I en situation, hvor den første flyvning i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, der er sammensat af to flyvninger, som har været genstand for en samlet reservation, i henhold til en code sharing-aftale udføres af et andet transporterende luftfartsselskab end det, der indgik transportaftalen med den omhandlede passager, og som forestod den anden flyvning, er sidstnævnte luftfartsselskab fortsat aftalemæssigt bundet over for denne passager, også hvad angår udførelsen af den første flyvning (jf. i denne retning dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 28 og 29).

31 Domstolen har desuden anført, at denne løsning kan begrundes i hensynet til at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer som anført i første betragtning til forordning nr. 261/2004, med henblik på at sikre, at de transporterede passagerer ydes kompensation af det transporterende luftfartsselskab, med hvem de har indgået transportaftalen, uden at de behøver forholde sig til foranstaltninger truffet af dette luftfartsselskab vedrørende udførelsen af andre flyvninger, der indgår i flyvningen med direkte flytilslutning, som luftfartsselskabet har markedsført (jf. i denne retning dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 30).

32 Endelig har Domstolen fastslået, at i overensstemmelse med artikel 13 i forordning nr. 261/2004 begrænser de forpligtelser, som det transporterende luftfartsselskab opfylder i henhold til denne forordning, ikke dettes ret til at rejse erstatningskrav i overensstemmelse med den nationale lovgivning, der finder anvendelse, over for enhver person, der har været årsag til, at dette luftfartsselskab ikke overholdt sine forpligtelser, herunder over for tredjemænd, hvilket, når det drejer sig om en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som har været genstand for en samlet reservation og udførtes i henhold til en code sharing-aftale, gør det muligt for det transporterende luftfartsselskab, som har skullet betale den kompensation, der er fastsat i forordning nr. 261/2004, som følge af en lang forsinkelse af en flyvning, som dette selskab ikke selv har udført, at rejse krav over for det transporterende luftfartsselskab, som er ansvarlig for denne forsinkelse, med henblik på at opnå kompensation for denne økonomiske byrde (dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 31 og 32).

33 Henset til det ovenstående skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra b), og artikel 3, stk. 5, skal fortolkes således, at i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som er sammensat af to flyvninger, og som har været genstand for en samlet reservation, fra en lufthavn, der er beliggende på et tredjelands område, til en lufthavn beliggende i en medlemsstat via en lufthavn i en anden medlemsstat, kan en passager, der ankommer til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den første flyvning, som i henhold til en code sharing-aftale blev udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, i henhold til denne forordning anlægge sit søgsmål om kompensation mod det EF-luftfartsselskab, som udførte den anden flyvning.

Sagsomkostninger

34 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne.

Af disse grunde bestemmer Domstolen (Niende Afdeling):

Artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, 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, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra b), og artikel 3, stk. 5, skal fortolkes således, at i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som er sammensat af to flyvninger, og som har været genstand for en samlet reservation, fra en lufthavn, der er beliggende på et tredjelands område, til en lufthavn beliggende i en medlemsstat via en lufthavn i en anden medlemsstat, kan en passager, der ankommer til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den første flyvning, som i henhold til en code sharing-aftale blev udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, i henhold til denne forordning anlægge sit søgsmål om kompensation mod det EF-luftfartsselskab, som udførte den anden flyvning.

Underskrifter