Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS KENDELSE (Sjette Afdeling)

13. februar 2020 *

»Præjudiciel forelæggelse – artikel 99 i Domstolens procesreglement – område med frihed, sikkerhed og retfærdighed – retternes kompetence og anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område – forordning (EU) nr. 1215/2012 – artikel 7, nr. 1), litra b), andet led – specielle kompetenceregler i sager om kontraktforhold – begrebet »opfyldelsessted« – kontrakt om levering af tjenesteydelser – lufttransport – forordning (EU) nr. 261/2004 – flypassagerers ret til kompensation ved aflysning eller lange forsinkelser – flyvning booket ved en bekræftet samlet reservation omfattende flere delflyvninger udført af to forskellige luftfartsselskaber – aflysning af den sidste delflyvning – søgsmål med påstand om kompensation anlagt mod det luftfartsselskab, som havde ansvaret for den sidste delflyvning, ved den ret, inden for hvis retskreds afgangsstedet for den første delflyvning ligger«

I sag C-606/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamburg, Tyskland) ved afgørelse af 31. juli 2019, indgået til Domstolen den 12. august 2019, i sagen

flightright GmbH

mod

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

har

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Safjan (refererende dommer), og dommerne L. Bay Larsen og N. Jääskinen,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

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 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 (EUT 2012, L 351, s. 1).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem flightright GmbH, som er et selskab med hjemsted i Potsdam (Tyskland), og luftfartsselskabet Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (herefter »Iberia«), som har hjemsted i Madrid (Spanien), vedrørende et krav om kompensation fremsat på grundlag af 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.

Retsforskrifter

Forordning nr. 1215/2012

3 Afdeling 2 i kapitel II i forordning nr. 1215/2012, der har overskriften »Specielle kompetenceregler«, indeholder artikel 7, som bestemmer følgende i nr. 1):

»En person, der har bopæl på en medlemsstats område, kan sagsøges i en anden medlemsstat:

1) a) i sager om kontraktforhold ved retten på det sted, hvor den forpligtelse, der ligger til grund for sagen, er opfyldt eller skal opfyldes
   b) ved anvendelsen af denne bestemmelse, og medmindre andet er aftalt, er opfyldelsesstedet for den forpligtelse, der ligger til grund for sagen:

      – ved salg af varer, det sted i en medlemsstat, hvor varerne i henhold til aftalen er blevet leveret eller skulle have været leveret

      – ved levering af tjenesteydelser, det sted i en medlemsstat, hvor tjenesteydelserne i henhold til aftalen er blevet leveret eller skulle have været leveret
   c) er litra b) ikke relevant, finder litra a) anvendelse.«

Forordning nr. 261/2004

4 Artikel 2 i forordning nr. 261/2004, der har overskriften »Definitioner«, fastsætter følgende:

»[…]

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

[…]«

5 Denne forordnings artikel 3, der har overskriften »Anvendelsesområde«, bestemmer følgende i stk. 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 Nævnte forordnings artikel 5, der har overskriften »Aflysning«, bestemmer følgende i stk. 1, litra c):

»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 Samme forordnings artikel 7, der har overskriften »Kompensationsret«, bestemmer følgende i stk. 1, litra a):

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

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km«.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

8 Baggrunden for tvisten i hovedsagen er en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, som var planlagt til den 25. august 2018, og som to passagerer (herefter »de omhandlede passagerer«) havde booket ved en bekræftet samlet reservation.

9 Flyvningen skulle afgå fra Hamburg (Tyskland) med bestemmelsessted i San Sebastian (Spanien) og omfattede tre delflyvninger. Den første delflyvning fra Hamburg til London (Det Forenede Kongerige) blev udført af luftfartsselskabet British Airways, mens Iberia havde ansvaret for de to øvrige delflyvninger, nemlig mellem henholdsvis London og Madrid (Spanien) og Madrid og San Sebastian.

10 De to første delflyvninger blev gennemført planmæssigt, hvorimod den tredje blev aflyst, uden at de omhandlede passagerer blev rettidigt informeret herom.

11 På grund af denne aflysning anlagde flightright, som de omhandlede passagerer havde overdraget deres eventuelle ret til kompensation til, sag ved den forelæggende ret, Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamburg, Tyskland), med påstand om en kompensation på i alt 500 EUR, dvs. 250 EUR pr. passager, mod Iberia på grundlag af artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, nr. 1), litra a), i forordning nr. 261/2004, idet afstanden mellem Hamburg og San Sebastian er ca. 1 433 km.

12 Den forelæggende ret er i tvivl om dels, om den har international kompetence til at påkende tvisten i hovedsagen, dels om de omhandlede passagerer kan anlægge sag mod de to luftfartsselskaber, der var involverede i udførelsen af den flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, som er baggrunden for tvisten i hovedsagen.

13 Den forelæggende ret nærer navnlig tvivl med hensyn til, om den har kompetence til at afgøre tvisten i hovedsagen hvad angår den delflyvning, som blev aflyst, selv om afgangsstedet og ankomststedet for denne flyvning, nemlig henholdsvis Madrid og San Sebastian, ligger uden for dens retskreds.

14 Den forelæggende ret har i øvrigt anført, at Domstolen i dom af 11. juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), har fastslået, at der i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, der har været genstand for en samlet reservation, kan anlægges sag med påstand om kompensation på grundlag af forordning nr. 261/2004 mod det luftfartsselskab, som har udført den første del af denne flyvning – for hvilken afgangsstedet ligger i den retskreds, hvor sagen er anlagt – vedrørende alle dele af denne flyvning.

15 I lyset af denne dom ønsker den forelæggende ret oplyst, om der på dette grundlag ligeledes kan anlægges sag med påstand om kompensation mod det luftfartsselskab, som havde ansvaret for den sidste del af en sådan flyvning.

16 På denne baggrund har Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Har den ret, for hvilken en sag er indbragt, international kompetence, når der er tale om flere delflyvninger, som udgør en helhed, […] forskellige luftfartsselskaber fra Fællesskabet udførte de enkelte delflyvninger, og den ret, for hvilken sagen er indbragt, kun har international kompetence for så vidt angår den delflyvning, som ikke er berørt af en aflysning?

2) Er de to luftfartsselskaber, der deltager i helheden af delflyvningerne, begge passivlegitimeret, når det er to luftfartsselskaber fra Fællesskabet, der udførte delflyvningerne?«

De præjudicielle spørgsmål

17 I henhold til procesreglementets artikel 99 kan Domstolen, navnlig såfremt besvarelsen af et præjudicielt spørgsmål klart kan udledes af retspraksis, eller såfremt besvarelsen af et sådant spørgsmål ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl, til enhver tid på forslag fra den refererende dommer og efter at have hørt generaladvokaten beslutte at træffe afgørelse ved begrundet kendelse.

18 Denne bestemmelse bør anvendes i nærværende sag.

19 Indledningsvis bemærkes, at det fremgår af fast retspraksis, at det som led i den samarbejdsprocedure mellem de nationale retter og Domstolen, som er indført ved artikel 267 TEUF, tilkommer denne at give den nationale ret et hensigtsmæssigt svar, som sætter den i stand til at afgøre den tvist, der verserer for den. Ud fra dette synspunkt påhviler det Domstolen efter omstændighederne at omformulere de spørgsmål, den forelægges. Domstolen kan desuden inddrage EU-retlige regler, som den nationale ret ikke har henvist til i sine spørgsmål (dom af 5.12.2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Anerkendelse og fuldbyrdelse af bødestraffe), C-671/18, EU:C:2019:1054, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

20 I den foreliggende sag har den forelæggende ret ikke henvist til nogen bestemmelse i sine præjudicielle spørgsmål. Det fremgår imidlertid klart af forelæggelsesafgørelsen, at den forelæggende ret nærer tvivl med hensyn til, om den har kompetence til at afgøre den sag med påstand om kompensation, som er anlagt mod det luftfartsselskab, der havde ansvaret for den sidste delflyvning, og som verserer for den forelæggende ret.

21 Disse spørgsmål skal følgelig undersøges i lyset af bestemmelserne om retternes kompetence i forordning nr. 1215/2012.

22 Under disse omstændigheder skal de nævnte spørgsmål, som skal behandles samlet, forstås således, at den forelæggende ret nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 7, nr. 1), litra b), andet led, i forordning nr. 1215/2012 skal fortolkes således, at »opfyldelsesstedet« i denne bestemmelses forstand, 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.

23 Det skal i denne forbindelse erindres, at artikel 7, nr. 1), litra b), andet led, i forordning nr. 1215/2012 bestemmer, at med henblik på at sagsøge en person, der har bopæl på en medlemsstats område, udgøres – i sager om kontraktforhold – opfyldelsesstedet for den forpligtelse, der ligger til grund for sagen, ved anvendelsen af denne bestemmelse, og medmindre andet er aftalt, med hensyn til levering af tjenesteydelser det sted i en medlemsstat, hvor tjenesteydelserne i henhold til aftalen er blevet leveret eller skulle have været leveret.

24 I denne forbindelse skal det ligeledes bemærkes, at for så vidt som Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (EFT 2001, L 12, s. 1) er blevet ophævet ved og erstattet af forordning nr. 1215/2012, gælder den af Domstolen anlagte fortolkning af førstnævnte forordnings bestemmelser ligeledes for forordning nr. 1215/2012, når bestemmelserne i disse to EU-retlige instrumenter kan sidestilles med hinanden (dom af 8.5.2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

25 Følgelig gælder den af Domstolen anlagte fortolkning af artikel 5, nr. 1), i forordning nr. 44/2001 også for artikel 7, nr. 1), i forordning nr. 1215/2012, når disse bestemmelser kan sidestilles med hinanden (dom af 8.5.2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, præmis 20 og den deri nævnte retspraksis).

26 Hvad angår artikel 5, nr. 1), i forordning nr. 44/2001 har Domstolen med hensyn til direkte flyvninger fastslået, at såvel afgangsstedet som ankomststedet skal anses for de steder, hvor tjenester, der leveres i henhold til en aftale om lufttransport, hovedsageligt leveres, således at en sagsøger, som anlægger sag om kompensation på grundlag af forordning nr. 261/2004, kan vælge at anlægge sagen ved den ret, inden for hvis retskreds enten flyets afgangssted eller dets ankomststed befinder sig, således som disse steder er fastsat i aftalen (jf. i denne retning dom af 9.7.2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, præmis 43 og 47).

27 Domstolen har i denne henseende præciseret, at begrebet »opfyldelsessted« som fortolket i dom af 9. juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), selv om det henviser til en direkte flyvning, desuden finder tilsvarende anvendelse for så vidt angår en situation, hvor en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, der er kendetegnet ved en samlet reservation for hele rejsen, omfatter to delflyvninger (jf. i denne retning dom af 7.3.2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 69 og 71).

28 Det følger heraf, at når en flyvning er kendetegnet ved en bekræftet samlet reservation for hele rejsen og omfatter to delflyvninger, kan en sagsøger, som anlægger sag om kompensation på grundlag af forordning nr. 261/2004, ligeledes vælge at anlægge sagen enten ved den ret, inden for hvis retskreds afgangsstedet for den første delflyvning ligger, eller ved den ret, inden for hvis retskreds ankomststedet for den anden delflyvning ligger.

29 Som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, omfattede flyvningen i hovedsagen tre delflyvninger. For så vidt som en lufttransportkontrakt er kendetegnet ved en bekræftet samlet reservation for hele rejsen, skaber denne kontrakt imidlertid en forpligtelse for et luftfartsselskab til at transportere passagerer fra punkt A til punkt D. En sådan transport udgør en tjenesteydelse, og et af de steder, hvor denne hovedsageligt leveres, er punkt A (jf. analogt dom af 7.3.2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 71).

30 På denne baggrund skal det fastslås, at når der er tale om en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, som er kendetegnet ved en bekræftet samlet reservation for hele rejsen, og som omfatter flere delflyvninger, kan opfyldelsesstedet for denne flyvning som omhandlet i artikel 7, nr. 1), litra b), andet led, i forordning nr. 1215/2012 udgøres af afgangsstedet for den første delflyvning som et af de steder, hvor tjenesteydelser, der leveres i henhold til en lufttransportkontrakt, hovedsageligt leveres.

31 Eftersom dette sted frembyder en tilstrækkelig tæt forbindelse med sagens materie og dermed sikrer den tætte tilknytning mellem lufttransportkontrakten og den kompetente ret, som tilstræbes med de specielle kompetenceregler i artikel 7, nr. 1), i forordning nr. 1215/2012, opfylder det det formål om nærhed, som ligger bag disse regler (jf. i denne retning dom af 7.3.2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 74 og den deri nævnte retspraksis).

32 Denne løsning er desuden i overensstemmelse med princippet om forudsigelighed, som ifølge disse regler skal overholdes, for så vidt som den gør det muligt for både sagsøgeren og den sagsøgte at identificere retten på afgangsstedet for den første delflyvning, således som den er anført i denne transportkontrakt, som den ret, ved hvilken en sag vil kunne anlægges (jf. i denne retning dom af 7.3.2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 75 og 77 og den deri nævnte retspraksis).

33 Hvad angår muligheden for i en sag som hovedsagen at sagsøge det luftfartsselskab, som havde ansvaret for den sidste delflyvning, ved den ret, inden for hvis retskreds afgangsstedet for den første delflyvning ligger, bemærkes, at det ganske vist ikke fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at Iberia var de omhandlede passagerers medkontrahent, men den specielle kompetenceregel i sager om kontraktforhold, der er fastsat i artikel 7, nr. 1), i forordning nr. 1215/2012 kræver ikke, at der er indgået en aftale mellem to personer, men at en person frivilligt har påtaget sig en retlig forpligtelse over for en anden person, og at denne forpligtelse ligger til grund for sagsøgerens sagsanlæg (jf. i denne retning dom af 7.3.2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 60 og den deri nævnte retspraksis).

34 I denne henseende præciseres det i artikel 3, stk. 5, andet punktum, i forordning nr. 261/2004, at hvis et transporterende luftfartsselskab som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra b), som ikke har kontrakt med passagererne, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal dette luftfartsselskab betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer.

35 Dette luftfartsselskab skal således anses for at opfylde forpligtelser, som det over for de pågældende passagerers medkontrahent frivilligt har påtaget sig. Disse forpligtelser udspringer af lufttransportkontrakten (dom af 7.3.2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 63).

36 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 7, nr. 1), litra b), andet led, i forordning nr. 1215/2012 skal fortolkes således, at »opfyldelsesstedet« i denne bestemmelses forstand, 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.

Sagsomkostninger

37 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 sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Sjette Afdeling) for ret:

Artikel 7, nr. 1), litra b), andet led, 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 skal fortolkes således, at »opfyldelsesstedet« i denne bestemmelses forstand, 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 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 er baseret på aflysningen af den sidste delflyvning og er anlagt mod det luftfartsselskab, som havde ansvaret for denne sidste delflyvning.

Underskrifter