Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Niende Afdeling)

11. juli 2019*

»Præjudiciel forelæggelse – transport – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 1, litra c) – artikel 7, stk. 1 – ret til kompensation – direkte tilsluttede flyforbindelser – flyvning sammensat af to flyvninger, der blev udført af to forskellige luftfartsselskaber – lang forsinkelse som følge af den anden flyvning, hvis afgangssted og ankomststed lå uden for Den Europæiske Union, og som blev udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland«

I sag C-502/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Městský soud v Praze (byretten i Prag, Den Tjekkiske Republik) ved afgørelse af 17. maj 2018, indgået til Domstolen den 30. juli 2018, i sagen

CS m.fl.

mod

České aerolinie a.s.,

har

DOMSTOLEN (Niende Afdeling),

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

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– CS m.fl. ved advokát R. Jehne,

– České aerolinie a.s. ved advokát J. Horník,

– den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato P. Garofoli,

* Processprog: tjekkisk.

– Europa-Kommissionen ved P. Němečková og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3, stk. 5, 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 tvist mellem CS m.fl. (herefter »de omhandlede passagerer«) og luftfartsselskabet České aerolinie a.s. vedrørende sidstnævntes afslag på at udbetale kompensation til disse passagerer, hvis flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse var væsentligt forsinket ved ankomsten.

Retsforskrifter

3 Artikel 2, litra b) og c), i forordning nr. 261/2004 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)].«

4 Forordningens artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer følgende i stk. 1 og 5:

»1. Denne forordning gælder:

a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse

[…]

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.«

5 Den nævnte 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.«

6 Samme forordnings artikel 7, stk. 1, 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).

[…]«

7 Artikel 13 i forordning nr. 261/2004 fastsætter:

»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

8 De 11 omhandlede passagerer havde hver især booket en flyrejse fra Prag (Den Tjekkiske Republik) til Bangkok (Thailand) via Abu Dhabi (De Forenede Arabiske Emirater) hos České aerolinie.

9 Den første flyvning i denne flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som blev udført af České aerolinie, fra Prag til Abu Dhabi, ankom i overensstemmelse med flyveplanen rettidigt til dens bestemmelsessted. Derimod var den anden flyvning, der i henhold til en code sharing-aftale blev udført af Etihad Airways, som ikke er et »EF-luftfartsselskab« i den forstand, hvori udtrykket anvendes i artikel 2, litra c), i forordning nr. 261/2004, fra Abu Dhabi til Bangkok, 488 minutter forsinket ved ankomsten.

10 Som følge af České aerolinies afslag på at betale de omhandlede passagerer den i artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 omhandlede kompensation anlagde de sag ved den tjekkiske domstol, som i første instans har kompetence til at træffe afgørelse i en sag anlagt mod dette luftfartsselskab. Denne domstol gav sagsøgerne medhold i deres påstand om kompensation, idet den bl.a. fastslog, at selv om České aerolinie ikke havde udført den flyvning, der var stærkt forsinket, kunne luftfartsselskabet pålægges at betale den nævnte kompensation i medfør af artikel 3, stk. 5, sidste punktum, i forordning nr. 261/2004.

11 Denne afgørelse blev efter appel stadfæstet af den forelæggende ret, Městský soud v Praze (byretten i Prag, Den Tjekkiske Republik). I dens afgørelse af 26. april 2016 fastslog den bl.a., at det ikke var nødvendigt at indhente en præjudiciel afgørelse fra Domstolen i medfør af artikel 267 TEUF, da fortolkningen af artikel 3, stk. 5, i forordning nr. 261/2004 klart kunne udledes af denne forordnings ordlyd og af Domstolens dom af 28. februar 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). Den forelæggende ret fandt i denne forbindelse, at det følger af denne bestemmelse, at České aerolinie var direkte ansvarlig over for de omhandlede passagerer for det tab, som de havde lidt på grund af forsinkelsen på den del af flyvningen med direkte tilsluttet flyforbindelse, som var blevet udført af Etihad Airways, eftersom det grundlæggende element i det retlige begreb »fuldmagt« er, at fuldmagtsgiveren er direkte ansvarlig for den befuldmægtigedes handlinger. Ifølge den forelæggende ret var denne fortolkning af den nævnte forordning ligeledes fuldt ud i overensstemmelse med den faktuelle situation, med hensyn til hvilken den skulle træffe en afgørelse, og korrekt, eftersom det kontraherende luftfartsselskabs ansvar følger af kontrakten, og eftersom luftfartsselskabet ikke kan fritage sig for forpligtelsen med den begrundelse, at den forsinkede del af flyvningen blev udført af en anden part, eftersom en sådan situation er den samme som ved enhver anden form for underentreprise.

12 Denne afgørelse blev imidlertid ophævet af Ústavní soud (forfatningsdomstol, Den Tjekkiske Republik) ved en afgørelse af 31. oktober 2017. I sin afgørelse fastslog Ústavní soud (forfatningsdomstol), at den forelæggende ret skulle undersøge České aerolinies argumenter, hvorefter selskabet påberåbte sig en afgørelse truffet af Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland), hvori denne domstol i en lignende sammenhæng havde fundet, at det kontraherende luftfartsselskab ikke kunne gøres ansvarligt, da det ikke var det transporterende luftfartsselskab.

13 Efter henvisningen fra Ústavní soud (forfatningsdomstol) har den forelæggende ret konstateret, at der alene kan gives medhold i de omhandlede passageres søgsmål om kompensation, hvis det kontraherende luftfartsselskab, dvs. i det foreliggende tilfælde České aerolinie, kan drages til ansvar for den lange forsinkelse ved ankomsten af den flyvning, som blev udført uden for Den Europæiske Union af et luftfartsselskab, der har hjemsted uden for Den Europæiske Union, nemlig Etihad Airways. Kravet om et højt passagerbeskyttelsesniveau taler for denne løsning, navnlig når der, som i det foreliggende tilfælde, er tale om en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, hvoraf en af flyvningerne blev udført uden for Den Europæiske Union af et ikke-EF-luftfartsselskab, hvilket indebærer, at forordning nr. 261/2004 ikke finder anvendelse. Derimod taler den omstændighed, at denne forordning bestemmer, at den, der skal betale den i forordningens artikel 7, stk. 1, litra c), omhandlede kompensation, er det transporterende luftfartsselskab, imod denne løsning, hvilket støttes af praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol).

14 På denne baggrund har Městský soud v Praze (byretten i Prag) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er et EF-luftfartsselskab i medfør af artikel 3, stk. 5, andet punktum, i [forordning nr. 261/2004] forpligtet til at betale kompensation til passagerer i tilfælde, hvor EF-luftfartsselskabet som det kontraktligt forpligtede luftfartsselskab udfører den første del af en flyvning med [direkte tilsluttet flyforbindelse] i en lufthavn i en ikke-medlemsstat, hvorfra et luftfartsselskab, som ikke er et

EF-luftfartsselskab, udfører den anden del af flyvningen i kraft af en code sharing-aftale, og hvor der er en forsinkelse på mere end tre timer ved ankomsten til den endelige ankomstlufthavn, som udelukkende er opstået under den anden del af flyvningen?«

Det præjudicielle spørgsmål

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 forordningens 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 en medlemsstats område, til en lufthavn i et tredjeland via en lufthavn i et andet tredjeland, kan en passager, der ankommer til sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den anden 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 første flyvning.

16 Indledningsvis bemærkes for det første, 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 den kompensation, der er fastsat i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom af 31.5.2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, præmis 18 og 19 og den deri nævnte retspraksis), hvilket indebærer, at anvendeligheden af forordning nr. 261/2004 skal vurderes i forhold til det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted (jf. i denne retning dom af 31.5.2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, præmis 25).

17 I henhold til artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 gælder denne forordning bl.a. for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse.

18 En flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse som den i hovedsagen omhandlede fra Prag til Bankok via Abu Dhabi, der blev udført fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, er dermed omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004.

19 Domstolen har for det andet fastslået, 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 et tab af tid på tre timer eller mere (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 61, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 38).

20 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, fremgår det af ordlyden af artikel 5, stk. 1, litra c), og af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at der kun kan være tale om det »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra b).

21 Det skal følgelig afgøres, om et luftfartsselskab, såsom České aerolinie, i en situation som den i hovedsagen omhandlede kan kvalificeres som et sådant selskab.

22 I henhold til artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 er et »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«.

23 Denne definition stiller således to kumulative betingelser for, at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab«, dels vedrørende gennemførelsen af den pågældende flyvning, dels vedrørende eksistensen af en kontrakt indgået med en passager (dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 18).

24 I det foreliggende tilfælde, og som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, er det ubestridt, at České aerolinie rent faktisk har udført en flyvning inden for rammerne af den transportaftale, der er indgået med de omhandlede passagerer.

25 České aerolinie skal følgelig kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab« og skal, med forbehold af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, følgelig betale den kompensation, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1.

26 En sådan betragtning kan ikke drages i tvivl af den omstændighed, som České aerolinie har påberåbt sig i sine skriftlige indlæg, at de i hovedsagen omhandlede passagerers forsinkelse ikke skyldes den første flyvning i flyvningen med direkte tilsluttet flyforbindelse, som blev udført af dette luftfartsselskab, men den anden flyvning i denne flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som blev udført af et andet luftfartsselskab.

27 I denne henseende bemærkes indledningsvis, at som det fremgår af den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 16, anses en flyvning med en eller flere tilsluttede flyforbindelser, som har været genstand for en samlet reservation, for at udgøre en helhed, hvilket indebærer, at et transporterende luftfartsselskab, der i forbindelse med sådanne flyvninger har udført den første flyvning, ikke kan dække sig ind under en mangelfuld gennemførelse af en efterfølgende flyvning, som udføres af et andet luftfartsselskab.

28 Dernæst præciseres det i artikel 3, stk. 5, andet punktum, i forordning nr. 261/2004, at 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.

29 I en situation som den i hovedsagen omhandlede, hvor den anden flyvning inden for rammerne af en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som er sammensat af to flyvninger, og som har været genstand for en samlet reservation, i henhold til en code sharing-aftale udføres af et andet transporterende luftfartsselskab end det transporterende luftfartsselskab, som indgik transportaftalen med de omhandlede passagerer, og som foretog den første flyvning, er sidstnævnte luftfartsselskab fortsat aftalemæssigt bundet til passagerne, også hvad angår udførelsen af den anden flyvning.

30 Formålet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, jf. første betragtning til forordning nr. 261/2004, kan desuden ligeledes understøtte den konklusion, at det transporterende luftfartsselskab, der har gennemført den første flyvning i tilfælde af en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som har været genstand for en samlet reservation og er gennemført inden for rammerne af en code sharing-aftale, skal betale kompensation selv i tilfælde af forsinkelse under den anden flyvning, som er udført af et andet luftfartsselskab. En sådan løsning er nemlig med til at sikre, at de transporterede passagerer får udbetalt kompensation af det transporterende luftfartsselskab, som de har indgået en transportaftale med, uden at de behøver at tage hensyn til de aftaler, som dette luftfartsselskab har indgået vedrørende udførelsen af den anden flyvning i flyvningen med direkte tilsluttet flyforbindelse.

31 Endelig bemærkes, at i henhold til 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 lovgivning, der finder anvendelse, over for enhver

person, der har været årsag til, at dette luftfartsselskab ikke overholdt sine forpligtelser, herunder tredjemand (dom af 11.5.2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).

32 Herefter, og navnlig hvad angår en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som har været genstand for en samlet reservation, og som er gennemført inden for rammerne af en code sharing-aftale, tilkommer det, i givet fald, 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.

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 forordningens 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 en medlemsstats område, til en lufthavn i et tredjeland, via en lufthavn i et andet tredjeland, kan en passager, der ankommer til sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den anden 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 første flyvning.

Sagsomkostninger

34 Da sagen 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. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

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

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 artikel 3, stk. 5, i forordning nr. 261/2004, 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 en medlemsstats område, til en lufthavn i et tredjeland, via en lufthavn i et andet tredjeland, kan en passager, der ankommer til sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den anden 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 første flyvning.

Underskrifter