



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

4. juli 2018*

»Præjudiciel forelæggelse – transport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 2, litra b) – anvendelsesområde – begrebet »transporterende luftfartsselskab« – kontrakt om leje af et fly med besætning (»wet lease«)«

I sag C-532/17,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht Hamburg (den regionale ret i første instans i Hamburg, Tyskland) ved afgørelse af 29. juni 2017, indgået til Domstolen den 11. september 2017, i sagen

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

mod

Thomson Airways Ltd,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, L. Bay Larsen, og dommerne J. Malenovský (refererende dommer), M. Safjan, D. Šváby og M. Vilaras,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder og Gisela Wirth ved Rechtsanwalt E. Stamer,
- Thomson Airways Ltd ved Rechtsanwalt P. Kauffmann,

* Processprog: tysk.

- den tyske regering ved T. Henze, M. Hellmann og J. Techert, som befuldmægtigede,
- den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,
- Europa-Kommissionen ved G. Braun og K. Simonsson, 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 2, litra b), 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 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder og Gisela Wirth Cette på den ene side og Thomson Airways Ltd på den anden side vedrørende spørgsmålet, om sidstnævnte har pligt til at udbetale kompensation til disse fire passagerer som følge af en forsinkelse på mere end tre timer ved flyets ankomst.

Retsforskrifter

Forordning nr. 261/2004

- 3 Første og syvende betragtning til forordning nr. 261/2004 lyder således:
 - »(1) Handling fra [Unionens] 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.
 - [...]
 - (7) For at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, der gennemfører eller har til hensigt at gennemføre en flyvning, uanset om det sker med eget luftfartøj, under dry eller wet lease eller i en hvilken som helst anden form.«
- 4 Denne forordnings artikel 2 med overskriften »Definitioner« bestemmer i litra b), at i denne forordning forstås ved »»transporterende luftfartsselskab« et luftrafikforetagende, 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 Forordningens artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer i stk. 5 følgende:

»Denne forordning gælder for transporterende luftfartsselskaber, der stiller transportydelse 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.«

Forordning (EF) nr. 2111/2005

- 6 1. og 13. betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF (EUT 2005, L 344, s. 15) lyder således:

»(1) På luftransportområdet bør handling fra Fællesskabets side først og fremmest sigte mod at sikre passagererne vidtgående beskyttelse mod sikkerhedsrisici. Derudover bør der tages fuldt hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav i almindelighed.

[...]

(13) Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89 af 24. juli 1989 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer (CRS) [(EFT 1989, L 220, s. 1), som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 323/1999 af 8. februar 1999 (EFT 1999, L 40, s. 1),] giver forbrugere, der bestiller billet via et CRS, ret til oplysning om identiteten på det transporterende luftfartsselskab. Inden for ruteflyvning indebærer luftfartsselskabers praksis med at anvende wet lease eller fælles rutenummer, hvor bestilling er foregået uden om et CRS, at der opstår situationer, hvor det luftfartsselskab, der har solgt flyvningen i eget navn, ikke selv udfører den, og hvor passagererne ikke på nuværende tidspunkt har noget lovfæstet krav på at få oplyst identiteten på det luftfartsselskab, der faktisk udfører en given flyvning.«

- 7 Artikel 11 i forordning nr. 2111/2005 med overskriften »Oplysning om identiteten på det transporterende luftfartsselskab« bestemmer i stk. 1:

»Når reservationen foretages, informerer det kontraherende selskab passageren om identiteten på det eller de transporterende luftfartsselskaber, uanset reservationsmåden.«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 8 I henhold til en kontrakt om leje af et fly med besætning (»wet lease«), lejede TUIFly GmbH hos Thomson Airways et fly med besætning til et fast antal flyvninger. I denne kontrakt var det fastsat, at TUIFly var ansvarlig for »service på landjorden, herunder håndtering af passagerer, passagerernes velbefindende på ethvert tidspunkt, håndtering af fragt, passager- og bagagesikkerhed, tilrettelæggelsen af service om bord etc.«. Med henblik på gennemførelsen af disse flyvninger ansøgte TUIFly GmbH om slots, solgte flyvningerne og indhentede alle krævede tilladelser.
- 9 Sagsøgerne i hovedsagen havde en reservationsbekræftelse til en flyvning fra Hamburg (Tyskland) til Cancún (Mexico) med et flynummer, hvis kode identificerer TUIFly. I denne bekræftelse blev det oplyst, at de nævnte reservationer var udstedt af TUIFly, men at flyvningen blev »gennemført« af Thomson Airways.

- 10 Den nævnte flyvning var stærkt forsinket, idet den forelæggende ret imidlertid ikke har præciseret forsinkelsens nøjagtige varighed, hvorfor sagsøgerne i hovedsagen anmodede Thomson Airways om betaling af den kompensation, som de mente at have krav på i overensstemmelse med artikel 5 og 7 i forordning nr. 261/2004, således som fortolket af Domstolen.
- 11 Thomson Airways afviste at udbetale denne kompensation med den begrundelse, at selskabet ikke var det transporterende luftfartsselskab i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i denne forordnings artikel 2, litra b), således at den betaling af kompensation til passagererne, der i givet fald skulle foretages på grundlag af den nævnte forordning i tilfælde af flyforsinkelse ved ankomsten på tre timer eller mere, ikke påhvilede dette selskab.
- 12 Sagsøgerne i hovedsagen anlagde herefter sag ved Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamburg, Tyskland), som gav dem medhold. Denne retsinstans fastslog, at Thomson Airways skulle anses for transporterende luftfartsselskab med den begrundelse, at det i henhold til syvende betragtning til forordning nr. 261/2004 ikke er afgørende, om det transporterende luftfartsselskab gennemfører flyvningen med eget fly eller under dry eller wet lease. Følgelig er det transporterende luftfartsselskab både det selskab, som anvender et lejet fly med eller uden besætning til gennemførelse af en flyvning, og det selskab, som i dets egenskab af ejer af flyet og arbejdsgiver for besætningen konkret gennemfører den nævnte flyvning.
- 13 I øvrigt bemærkede denne retsinstans ligeledes, at den reservationsbekræftelse, der var blevet udstedt til sagsøgerne i hovedsagen, udtrykkeligt nævnte sagsøgte i hovedsagen som det transporterende luftfartsselskab. Med henblik på at sikre gennemførelsen af det formål om beskyttelse af forbrugerne, som forfølges med forordning nr. 261/2004, skal forbrugeren kunne stole på de oplysninger, der fremgår af reservationsbekræftelsen.
- 14 Thomson Airways har iværksat appel til prøvelse af afgørelsen fra Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamburg, Tyskland) ved den forelæggende ret, Landgericht Hamburg (den regionale ret i første instans i Hamburg, Tyskland), idet selskabet har gjort gældende, at eftersom alene det luftfartsselskab, som har det operationelle ansvar for flyvningen, er i stand til at opfylde betingelserne i forordning nr. 261/2004 som følge af dets nødvendige tilstedeværelse i lufthavnene og de oplysninger, som det besidder om passagererne, er det sidstnævnte, som skal anses for at være det transporterende luftfartsselskab som omhandlet i denne forordning. Eftersom TUIFly i hovedsagen havde det operationelle ansvar for gennemførelsen af flyvningen, burde kompensationssøgsmålene have været rettet mod denne transportør.
- 15 På denne baggrund har Landgericht Hamburg (den regionale ret i første instans i Hamburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal begrebet »transporterende luftfartsselskab« i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at et luftfartsselskab, når det udlejer et fly med besætning til et andet luftfartsselskab under en såkaldt »wet lease« til et kontraktligt fastsat antal flyvninger, men ikke har det operationelle hovedansvar for de pågældende flyvninger, og der i passagerens reservationsbekræftelse er anført »udføres af« netop dette selskab, anses for transporterende luftfartsselskab i denne forordnings forstand?«

Om det præjudicielle spørgsmål

- 16 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om begrebet »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 og bl.a. i forordningens artikel 2, litra b), skal fortolkes således, at det omfatter et tilfælde med et luftfartsselskab, der, således som det er tilfældet i hovedsagen, udlejer et fly og en besætning til et andet luftfartsselskab i henhold til en

kontrakt om leje af et fly med besætning (»wet lease«), men ikke har det operationelle ansvar for flyvningerne, herunder når det i den reservationsbekræftelse af en plads på en flyvning, som er blevet udstedt til passagererne, er anført, at denne flyvning udføres af dette førstnævnte luftfartsselskab.

- 17 I denne henseende bemærkes, at begrebet »transporterende luftfartsselskab« i henhold til artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal forstås som »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«.
- 18 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.
- 19 For så vidt angår den første betingelse er det med henblik herpå begrebet »flyvning«, som udgør det centrale element. Domstolen har allerede fastslået, at dette begreb skal forstås som »en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute« (dom af 10.7.2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 40, af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 27, og af 22.6.2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, præmis 20).
- 20 Det følger heraf, at det luftfartsselskab, som i forbindelse med sine passagertransportaktiviteter træffer afgørelse om at udføre en præcis flyvning, herunder fastlægger ruten herfor, og om herved at give de pågældende et tilbud om lufttransport, skal anses for at være det transporterende luftfartsselskab. Vedtagelsen af en sådan afgørelse indebærer nemlig, at dette luftfartsselskab påtager sig ansvaret for gennemførelsen af den nævnte flyvning, herunder bl.a. for en eventuel annullation af denne eller for dennes væsentlige forsinkelse ved ankomsten.
- 21 I det foreliggende tilfælde er det ubestridt, at Thomson Airways begrænsede sig til at udleje det fly og den besætning, som udførte den i hovedsagen omhandlede flyvning, men at fastsættelsen af ruten og gennemførelsen af denne flyvning blev besluttet af TUI Fly.
- 22 Under disse omstændigheder, og uden at det er fornødent at undersøge den anden kumulative betingelse, der er fastsat i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, skal det konstateres, at et luftfartsselskab såsom Thomson Airways i hovedsagen, der udlejer et fly og en besætning til et andet luftfartsselskab, under alle omstændigheder ikke kan kvalificeres som »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 og bl.a. denne forordnings artikel 2, litra b).
- 23 En sådan løsning understøttes af det formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, der er fastsat i første betragtning til forordning nr. 261/2004, eftersom den gør det muligt at sikre, at de transporterede passagerer kompenseres eller sørges for, uden at det er nødvendigt for disse at tage hensyn til de arrangementer, der er truffet af det luftfartsselskab, der har besluttet at udføre den pågældende flyvning, med et andet luftfartsselskab med henblik på konkret at gennemføre denne.
- 24 Den nævnte løsning er desuden i overensstemmelse med det princip, der er anført i den syvende betragtning til denne forordning, hvorefter det forholder sig således, at for at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, uanset om det sker med eget luftfartøj eller under wet lease.
- 25 Den forelæggende ret har ganske vist endvidere præciseret, at det i den reservationsbekræftelse, der blev udstedt til sagsøgerne i hovedsagen, anføres, at den i hovedsagen omhandlede flyvning blev »udført« af det luftfartsselskab, der havde udlejet flyet og besætningen. Selv om denne angivelse forekommer relevant i forbindelse med anvendelsen af forordning nr. 2111/2005, kan den imidlertid

ikke foregribe identificeringen af det »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004, eftersom det klart fremgår af første betragtning til forordning nr. 2111/2005, at sidstnævnte forfølger et andet formål end det formål, der er omhandlet i forordning nr. 261/2004.

- 26 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at begrebet »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 261/2004, og navnlig i denne forordnings artikel 2, litra b), skal fortolkes således, at det ikke omfatter et luftfartsselskab, der i lighed med det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab udlejer et fly og en besætning til et andet luftfartsselskab i henhold til en kontrakt om leje af et fly med besætning (»wet lease«), men ikke har det operationelle ansvar for flyvningerne, herunder når det i den reservationsbekræftelse af en plads på en flyvning, som er blevet udstedt til passagererne, er anført, at denne flyvning udføres af dette førstnævnte luftfartsselskab.

Sagsomkostninger

- 27 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. Bortset fra nævnte parter udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

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

Begrebet »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om compensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, og navnlig i denne forordnings artikel 2, litra b), skal fortolkes således, at det ikke omfatter et luftfartsselskab, der i lighed med det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab udlejer et fly og en besætning til et andet luftfartsselskab i henhold til en kontrakt om leje af et fly med besætning (»wet lease«), men ikke har det operationelle ansvar for flyvningerne, herunder når det i den reservationsbekræftelse af en plads på en flyvning, som er blevet udstedt til passagererne, er anført, at denne flyvning udføres af dette førstnævnte luftfartsselskab.

Underskrifter