



KENDELSE

Afsagt den 5. juli 2017 i sag nr. BS 50S-3181/2016:

Part 1

Adresse 1

By 1

og

Part 2

Adresse 1

By 1

og

Part 3

Adresse 1

By 1

og

Part 4

Adresse 1

By 1

og

Part 5

Adresse 1

By 1

og

Part 6

Adresse 1

By 1

mod

Lufthansa

Amager Strandvej 392

2770 Kastrup

Under denne sag, der er anlagt ved Københavns Byret den 2. juni 2016, og som omhandler et krav om kompensation rejst i henhold til EU-forordning 261/2004, har sagsøgerne, Part 1, Part 2, Part 3, Part 4, Part 5 og Part 6, nedlagt påstand om, at sagsøgte, Lufthansa, inden 14 dage til sagsøgerne skal betale 11.157,75 kr. med tillæg af procesrente fra den 2. juni 2016 til betaling sker, samt sagens omkostninger.

Sagsøgerne har oplyst, at beløbet udgør kompensation i henhold til reglerne i Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært påstand om frifindelse mod betaling af modværdien af 1.500 EUR.

Sagen, som foreløbigt er begrænset til at omhandle spørgsmålet om rette

sagsøgte er behandlet som en småsag, jf. retsplejelovens kapitel 39. Kendelsen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 b, og er med parternes tiltrædelse afgjort på skriftligt grundlag.

Oplysningerne i sagen

Det fremgår af sagens oplysninger, at sagsøgerne den 14. juli 2013 under en rejse fra Johannesburg via Frankfurt til Billund på rute LH 836 blev forsinkede. Af den fremlagte billetter fremgår det blandt andet at: "*Flight operated by: Lufthansa Cityline*".

Sagsøgerens repræsentant, Flyforsinkelse.dk, har på den baggrund, ved mails af 3. maj 2016 og 13. maj 2016, jf. bilag 1 og 2, adresseret til "Lufthansa, Hedegaardsvej 88, 2300 København S" anmodet sagsøgte om kompensation i henhold til forordning 261/2004 af 11. februar 2004 med i alt 1.500 EUR inden 14 dage fra brevet datering. Af brevet til sagsøgte fremgår blandt andet følgende:

"...
Should the funds not be paid within the above stated deadline, Flyforsinkelse.dk reserves the right to add interest and other reminder fees to the amount, as well as taking further legal action.
 ..."

Ved mail af 19. maj 2016 med overskriften "*Your Feedback to Lufthansa, FB I...*" afviste sagsøgte sagsøgernes krav om kompensation. Det anførtes i den forbindelse, at forsinkelsen var opstået som følge af kraftige rotationsforsinkelser forårsaget af en omdirigering af et tidligere fly på grund af vejrforhold.

Ved udateret mail, jf. bilag 5, under henvisning til en mail sendt af sagsøgerne den 24. maj 2016, som ikke er fremlagt i sagen, uddybede sagsøgte afslaget på kompensation, og det fremgår blandt andet heraf, at sagsøgerne, som følge af vejrproblemer, var blevet ombooket til første mulige afgang. Som autosignatur på mailen er det anført, at den er afsendt af: "*Customer Relations*" hos "*Lufthansa German Airlines*", og at "*Corporate Headquarters*" er "*Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Koeln*".

Sagsøgeren har efterfølgende, den 2. juni 2016 anlagt sag ved Københavns Byret. Sagsøgte blev i stævningen angivet som "Lufthansa" med adressen Amager Strandvej 392, Kastrup.

Parternes synspunkter

Sagsøgerne har særligt vedrørende formalitetsindsigelsen i processkrift af 4. april 2017 gjort følgende gældende:

" ...

Af passagererne gøres det principalt gældende, at passagererne har stævnet ”Lufthansa”, og at navnet både kan dække over Deutsche Lufthansa AG og Lufthansa Cityline GmbH. Begge har i Danmark adresse på Amager Strandvej 392, 2., 2770 Kastrup.

Sagsøgtens advokat anvender da også blot betegnelsen ”Lufthansa” i sine e-mails mv., ikke ”Deutsche Lufthansa AG” (jf. f.eks. bilag 6). Det gøres således principalt gældende, at sagsøger har stævnet det korrekte selskab.

Det er i øvrigt ikke godtgjort, at der på tidspunktet for den i sagen omhandlede forsinkelse ikke var juridisk sammenfald mellem Deutsche Lufthansa AG og Lufthansa Cityline GmbH.

Subsidiært gøres det gældende, at Lufthansa Cityline GmbH er 100 % ejet af Deutsche Lufthansa AG (jf. bilag 7), og at Deutsche Lufthansa AG hæfter for Lufthansa Cityline GmbH’s forpligtelser i henhold til Forordningen, enten selskabsretligt eller som følge af en adfærdsfuldmagt eller lignende.

Dette gør sig – så meget desto mere – gældende,

idet ”Lufthansa” (hele 2 gange) har svaret i sagen (jf. bilag 3 og 5) – Det bemærkes, at alle de 3 henvendelser fra Flyforsinkelse.dk (bilag 1, 2 og 4) er stilet til ”Lufthansa”,

idet ”Lufthansa” klart og eksplicit er afsender af de 2 svar til Flyforsinkelse.dk (bilag 3 og 5), men også fordi ”Lufthansa” indirekte giver udtryk for, at behandle kravet på egne vegne (”according to our records”, ”we must therefore decline your request for compensation”, ”we were therefore happy to note [that the passengers] were provided with a rebooking on-to the first available flight LH 838” (en Deutsche Lufthansa AG-flyvning!)),

idet ”Lufthansa” på intet tidspunkt har orienteret Flyforsinkelse.dk om, at man ikke mente, at kravet skulle rettes mod ”Lufthansa”,

idet ”Lufthansa” tværtimod har realitetsbehandlet kravet fra sagsøger (hele 2 gange), uden at tilkendegive, at man ikke havde udført den i sagen omhandlede flyvning, endsige ikke men-te sig forpligtet til at betale kompensation, allerede fordi, flyvningen var udført af en anden,

idet kravet fra sagsøger alene er afvist med den begrundelse, at der var tale om ”usædvanlige omstændigheder”,

idet dette understreger, at Deutsche Lufthansa AG over for datterselskabet Lufthansa Cityline GmbH har anset sig forpligtet til at behandle sager om krav i henhold til Forordningen, men også evt. at udrede kompensationsbeløb,

idet man i hvert fald har givet udtryk for – udadtil – at man havde en eller

anden form for fuldmagt, og at krav kunne rettes over for Deutsche Lufthansa AG, og

idet man også derved hæfter for betalingen.

Endvidere hæfter Deutsche Lufthansa AG for Lufthansa Cityline GmbH's forpligtelser fordi selskaberne ikke udadtil hver især har legitimeret sig behørigt, herunder anvendt rette og fuldstændige navne, smh. m. Selskabslovens § 2.

Af sagsøger[ne] gøres det gældende, at sagsøgte da heller ikke førend ved replik af 10. marts 2017, dvs. mere end 10 måneder efter, at sagen blev anlagt, gjort gældende, at sagen skulle være rejst over for Lufthansa Cityline GmbH. Der er tale om en formalitetsindsigelse.

En sådan formalitetsindsigelse burde være fremsat i svarskriftet, jf. Retsplejelovens § 351, stk. 4.

..."

Sagsøgte har heroverfor i processkrift af 10. marts 2017 gjort følgende gældende vedrørende formaliteten:

"...

Lufthansa påstår i første omgang frifindelse med den begrundelse, at Lufthansa ikke er rette sagsøgte. Dette begrundes med, at den del af flyvningen, hvor forsinkelsen opstod, skulle udføres af Cityline. Det er netop dette spørgsmål - om rette sagsøgte - som behandles i dette processkrift. Der tages således forbehold for at fremsætte yderligere anbringender.

Lufthansas anbringende om ikke at være rette sagsøgte støttes først og fremmest på forordningens ordlyd. Dette beskrives i punkt 2.1. Efterfølgende beskrives i punkt 2.2 betydningen af, at et flyselskab viderekontraherer en rute til et andet flyselskab. I dette afsnit beskrives Lufthansas og Citylines aftaleforhold også.

Endvidere støttes argumentet om rette sagsøgte på den nyligt udsendte fortolkningsvejledning fra EU-Kommissionen (2016/C 214/04) pkt. 2.2.3, hvori det understreges, at det alene er det *transporterende* luftfartsselskab – og ikke et andet flyselskab, der *ex. har solgt* billetten – der altid er ansvarlig for de forpligtelser, som følger af forordningen.

Konklusionen i punkt 2.1 og 2.2 finder støtte i forordningens forarbejder, og derfor indeholder punkt 2.3 en analyse af de relevante dele af forarbejderne. Endeligt fastslås det i punkt 2.4, at der ikke er hjemmel for passagerernes krav mod Lufthansa – hverken i forordningen eller i øvrigt. I punkt 2.6 foretages henvisninger til retspraksis, der underbygger Lufthansas påstand, inden det i punkt 2.7 endeligt konkluderes, at Lufthansa ikke er rette sagsøgte.

2.1. Forordningens ordlyd

2.1.1 Forordningens ansvarssubjekt er det transporterende luftfartsselskab

Af EU-parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 ("forordning 261") artikel 5, stk. 1, litra c) fremgår det, at:

"Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

(...)

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7" [sagsøgtes fremhævelse]

Idet retten til kompensation i tilfælde af længerevarende forsinkelse følger samme regler som retten til kompensation i tilfælde af aflysninger, er ansvarssubjektet for begge typer af krav det **transporterende** luftfartsselskab.

2.1.2 Begrebet "det transporterende luftfartsselskab" er defineret i forordningen

Forordningen definerer i artikel 2, litra b) det transporterende luftfartsselskab 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" [sagsøgtes fremhævelser]

Det transporterende luftfartsselskab er altså det luftfartsselskab, der udfører en flyvning i henhold til en kontrakt med passagererne eller på vegne af den person, som har en kontrakt med en passager.

Det følger forudsætningsvist af passagen "*eller på vegne af den person, som har en kontrakt med en passager*", at det transporterende luftfartsselskab ikke nødvendigvis er det samme som det kontraherende selskab – og i det tilfælde, hvor der er tale om to forskellige aktører, er det det flyselskab, som rent faktisk udfører / havde til hensigt at udføre flyvningen, som er ansvarssubjekt.

Idet Cityline i denne sag udførte flyvningen på vegne af Lufthansa, er det altså Cityline, som i henhold til forordningen er defineret som det transporterende luftfartsselskab, og det er således Cityline, som er ansvarssubjekt i henhold til forordningen, jf. artikel 2, litra b.

For god ordens skyld bemærkes, at tilføjelsen "*eller har til hensigt at udføre*" ud fra en formålsfortolkning må forstås i relation til aflysningssituationen, hvor en flyvning altså ikke reelt blev gennemført. Dette er dog uden

betydning for denne sag.

2.2 Viderekontrahering har betydning for hvilket luftfartsselskab, der er transporterende luftfartsselskab

Da lovgiver ved udformningen af forordningen valgte det transporterende / udførende luftfartsselskab som ansvarssubjekt, tilføjede man samtidig en formålsbetragtning, som indgår som punkt 7 i forordningens præambel:

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.

Sammen med definitionen i artikel 2, litra b, gør denne formålsbestemmelse det muligt at fastlægge, *hvornår* et luftfartsselskab skal betragtes som *det transporterende luftfartsselskab* i henhold til forordningen.

Som det følger af gennemgangen af artikel 2, litra b ovenfor, er det afgørende for spørgsmålet om ansvarssubjekt hvilket luftfartsselskab, der faktisk udførte / skulle have udført transporten. Præambelens punkt 7 har til formål at præcisere, at dette gælder, uanset *hvordan* dette luftfartsselskab vælger at udføre transporten; altså uanset om det vælger at bruge sine egne fly og sin egen besætning, eller om det vælger at supplere sin egen flåde ved at lease fly og / eller besætning fra tredjemand.

Vælger flyselskabet derimod at viderekontrahere til et andet flyselskab, er det kontraherende flyselskab ikke længere ”transporterende” i henhold til forordningen og derfor heller ikke ansvarssubjekt. Det er det, som gør sig gældende i denne sag.

I denne sag havde Lufthansa og Cityline nemlig foretaget fælles markedsføring af ruten fra FRA til BLL. Begge selskaber solgte således ruten i eget navn og under eget rutenummer, men det var hele tiden aftalen, at Cityline skulle udføre flyvningen i eget navn. Lufthansa solgte populært sagt sæder på en Cityline-flyvning.

Med andre ord havde Lufthansa altså viderekontraheret til Cityline, som således var transporterende flyselskab og rette sagsøgte for passagerens søgsmål om kompensation.

2.3 Dette støttes også af forarbejderne og formålet med forordningen

Kommissionen, Parlamentet og Rådet har ved forordningens tilblivelse nøje diskuteret ansvarssubjektet, og flere modeller har været drøftet. Konklusio-

nen blev, at det rigtigste ville være, at lade det *udførende flyselskab* bære ansvaret. Begrundelsen var, at det ville være mest gennemsigtigt for passagerene, hvis de bare skulle rette et krav mod det flyselskab, som de fysisk havde mødt i lufthavnen og eventuelt under flyvningen.

Nedenfor følger en kort gennemgå de relevante dele forarbejderne og tilbivelseshistorien. Men forinden skal et vigtigt begreb fastlægges: Den type aftale, som Lufthansa og Cityline havde indgået i denne sag kaldes *codesharing* eller på dansk *flyvninger med fælles rutenummer*. Dette begreb er vigtigt at huske, og det betyder altså, at to eller flere flyselskaber sælger en rute i eget navn og under eget rutenummer, men hvor det hele tiden har været aftalt, hvilket af selskaberne, som rent faktisk skal udføre flyvningen.

A. Kommissionens første forslag: Passagerens medkontrahent

Kommissionens første udkast til revision af forordningen om boardingafvisning beskrev direkte, at "det luftfartsselskab, der afviser passageren" skulle være ansvarligt, jf. forslaget artikel 4 (KOM (1998) 580 (**bilag A**)). Dette forslag blev imidlertid ikke vedtaget, og Kommissionen fremsatte i 2000 nyt forslag, KOM(2001) 784 (**bilag B**), hvor ansvarssubjektet ændret til et eventuelt rejsebureau og ellers den kontraherende transportør. Det fremgår af forordningens artikel 3, stk. 3:

Denne forordning gælder for et luftfartsselskab eller en rejsearrangør, med hvilken en passager, som omtalt i stk. 1 og i stk. 2, andet afsnit, har en kontrakt. Rejsearrangøren eller, i tilfælde af fælles rutenummer, det sælgende luftfartsselskab, skal træffe alle de arrangementer, der er nødvendige for at sikre gennemførelse af bestemmelserne i denne forordning med det transporterende luftfartsselskab. [sagsørgtes fremhævelser]

I tilfælde af *codesharing* skabes altså to begreber: Det sælgende luftfartsselskab (i denne sag Lufthansa) og det transporterende luftfartsselskab (i denne sag Cityline). I dette tidligere udkast var det sælgende flyselskab ansvarligt.

Hensynet bag dette var, at det var passagerens medkontrahent, som passageren selv havde valgt at indgå en aftale med.

B. Europa-Parlamentet: Solidarisk ansvar

Ved Europa-Parlamentets efterfølgende behandling af forslaget i blev der imidlertid sat spørgsmålstegn ved valget af ansvarssubjekt. Man lagde vægt på, at det ville være nemmere for passagerene, hvis de skulle rette krav mod det luftfartsselskab, som de rent faktisk havde været i kontakt med i lufthavnen; altså det udførende luftfartsselskab.

Europa-Parlamentet foreslog på denne baggrund et **solidarisk ansvar** for den sælgende / kontraherende transportør, en eventuel rejsearrangør og ud-

førende luftfartsselskab. Dette fremgår af Europa-Parlamentets førstebehandling af 24. oktober 2002 (**bilag C**), artikel 3, stk. 3:

Denne forordning gælder for et luftfartsselskab eller en rejsearrangør, med hvilken en passager, som omtalt i stk. 1 og i stk. 2, andet punktum, har en kontrakt. Det ansvar og de forpligtelser, der er fastsat heri, gælder dog også for det transporterende luftfartsselskab, hvis der er fælles rutenummer, eller hvis rejsearrangøren af logistiske grunde ikke kan overholde sine forpligtelser. Rejsearrangøren eller, i tilfælde af fælles rutenummer, det sælgende luftfartsselskab, har fuld regresret over for det transporterende luftfartsselskab, hvis boardingafvisningen, flyaflysningen eller forsinkelsen er dette sidstnævnte luftfartsselskabs ansvar.

I tilfælde af *codesharing* ville passageren altså have haft ret til at rette krav mod **både** det sælgende (her: Lufthansa) **og** det transportende luftfartsselskab (her: Cityline).

C. Kommissionen: Passagerens medkontrahent

Ændringsforslaget blev imidlertid afvist af Kommissionen i KOM (2002) 717 endelig (**bilag D**). Kommissionen mente, at det solidariske ansvar dels ville skabe usikkerhed blandt passagererne og dels ville skabe tvister mellem de mulige ansvarssubjekter. Kommissionen fastholdt et enkelt ansvarssubjekt som den eneste part passagererne kunne rette krav mod, hvilket samtidig ville fjerne behovet for regreskrav.

Kommissionen foreslog, at passagerens medkontrahent blev fastholdt som eneste ansvarssubjekt. Det fremgår af afsnittet ”amendments not accepted” i KOM (2002) 717 endelig:

Delt ansvar, når det drejer sig om at opfylde forordningens forpligtelser, ved fælles rutenummer mellem luftfartsselskaberne og når det er logistisk umuligt for en rejsearrangør at opfylde disse forpligtelser (ændringsforslag 16, 17, 18, 19, 28, 29, 30 og 31). Dette skaber usikkerhed for passagererne og tvister mellem de forskellige parter. Kommissionens løsning er i stedet at forpligte rejsearrangøren eller det kontraherende luftfartsselskab til at træffe de nødvendige ordninger med det luftfartsselskab, der foretager flyvningen, og som har personale i lufthavnen. Dette tydeliggør ansvaret og er praktisk gennemførligt. [sagsøgtes fremhævelser]

D. Rådet: Den udførende transportør

Ved Rådets fælles holdning af 18. marts 2003 (**bilag E**) accepterede man, at det solidariske ansvar var uhensigtsmæssigt. Dog tog man afstand fra Kommissionens forslag om det kontraherende luftfartsselskab. I stedet foreslog Rådet, at det **eneste** ansvarssubjekt skulle være det transportørende luftfartsselskab. Selvom passagererne ikke har kontrakt med dette flyselskab, er det

trods alt det selskab, som passagererne havde kontakt med i lufthavnen. Artikel 3, stk. 4 fik derfor følgende ordlyd (som svarer til den nuværende artikel 3, stk. 5):

Artikel 3, stk. 4:

*Denne forordning gælder for **transporterende luftfartsselskaber**, der stiller transportydelser til rådighed for de passager, der er omfattet af stk. 1 og stk. 2. Hvis et **transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passagererne**, udfører forpligtelser under denne forordning, skal det betragtes som udførende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer. [sagsøgte fremhævelser]*

For så vidt angår *codesharing*-situationen omtales det sælgende flyselskab (her: Lufthansa) slet ikke længere. Der fokuseres i stedet udelukkende på det transporterende selskab (her: Cityline) som ansvarssubjekt.

Rådet foretog samtidig konsekvensrettelser i samtlige ansvarsbestemmelser, således ansvarssubjektet i de enkelte bestemmelser herefter blev angivet som *det transporterende luftfartsselskab*.

E. Kommissionen: Enig – den udførende transportør

Kommissionen tiltrådte efterfølgende den foreslåede ændring, jf. SEK/2003/0361 (**bilag F**), Kommissionen opsummerer samtidig denne historiske gennemgang således:

*”I sit oprindelige forslag placerede Kommissionen for at opnå klare og enkle regler ansvaret hos **det luftfartsselskab eller den rejsearrangør, som passagerne har kontrakt med**.*

*Parlamentet anbefalede under førstebehandlingen, at **ansvaret under visse omstændigheder fordeles** mellem disse parter og det udførende luftfartsselskab. Kommissionen afviste dette ændringsforslag, fordi det kunne skabe juridisk usikkerhed og gøre passagererne usikre.*

*Rådet valgte en enkel løsning (artikel 3, stk. 4, i den fælles holdning), hvorefter **alle forpligtelser til at kompensere og bistå passagererne pålægges det udførende luftfartsselskab**. Dette er praktisk, da det udførende luftfartsselskab normalt er **det, der bedst kan sikre, at flyvninger udføres planmæssigt**, og det, der har personale eller agenter i lufthavnene til at bistå passagererne. Det er desuden **en enkel løsning, som er let for passagererne at forstå**.” [Sagsøgte fremhævelser og opdeling]*

F. Parlamentet: Enig – den udførende transportør

Ved Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved andenbehandlingen den 3. juli 2003 (**bilag G**) blev det fastholdt at det udførende luftfartsselskab var

eneste rette ansvarssubjekt.

G. Betydning for dansk ret

Som det fremgår af tilblivelseshistorien, blev det overvejet at pålægge det kontraherende luftfartsselskab ansvaret efter forordningen, men Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet besluttede i sidste ende at pålægge den udførende transportør ansvaret *alene*. Det fremgår også eksplicit, at Kommissionen har afvist solidarisk ansvar, og hensynet til forbrugerbeskyttelse og klarhed har været de bærende argumenter for denne løsning.

Niels Fenger anfører i en artikel om forarbejders retskildeværdi i EU-retten, at der generelt lægges stor vægt på Rådets holdning, når denne er kommet til udtryk i selve lovtæksten. Artiklen er optrykt i U 2014B.293:

Efter nyere praksis spiller Rådets reaktioner på drøftelser mellem Kommissionen, Europa-Parlamentet og ØSU om Kommissionens forslag en betydelig rolle. EU-Domstolen fremhæver således ofte som fortolkningsmoment, at en given formulering i EU-Kommissionens forslag blev ændret under Rådets behandling af forslaget, og at denne ændrede formulering må dække over en realitetsændring i forhold til det oprindeligt forslåede.

Og under forordningen var det jo netop Rådet, som i første omgang foreslog, at eneste ansvarssubjekt skulle være det transporterende luftfartsselskab. Tilsvarende er forarbejderne og formålet også anerkendt som retskilder i dansk ret, og dette bør således tillægges stor retskildemæssig værdi.

Forarbejderne støtter altså det standpunkt, at et krav om compensation kun kan gøres gældende mod det luftfartsselskab, som rent faktisk udførte transporten. I denne sag er det Cityline.

2.4 Dette støttes endvidere af forordningens formål

Det følger af punkt 1 og 2 i forordningens præambel, at forordningens formål er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne samt generelt at tage hensyn til forbrugerbeskyttelse. Herudover fremhæves det, at boardingafvisning, aflysning og lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

Dette formål opnås selv sagt bedst, hvis den økonomiske ”straf” pålægges det flyselskab, som har bedst mulighed for at påvirke at flyvningen gennemføres i henhold til planen; det transporterende flyselskab.

2.5 Der er ikke hjemmel til at rette et krav om compensation mod Luft-hansa

Det følger blandet andet af de forenede sager C-581/10 og 629/10 (”Nelsonsagen”), at retten til økonomisk compensation i tilfælde af forsin-

kelse er kategoriseret som en afhjælpningsforanstaltning, der har offentlig-retlig karakter. Retten er standardiseret og er uden sammenhæng med skade der skyldes forsinkelse.

Der er med andre ord ikke tale om en obligationsretlig eller en erstatningsretlig forpligtelse, og den er således uafhængig af det foreliggende kontraktforhold.

Et krav om kompensation kræver altså hjemmel i lov eller aftale, og dette foreligger ikke her. Reglerne om debitorskifte er uden betydning for sagen.

2.6 Sagsøgtes påstand er i overensstemmelse med praksis

Københavns Byret har 9. juni 2015 i sagen BS 10S-5390/2014 afsagt dom vedrørende netop spørgsmålet om viderekontrahering af flyvninger og ansvaret herefter.

I sagen havde passageren booket en flyvning fra Firenze til København via Billund hos KLM, der viderekontraherede flyvningen Firenze – Amsterdam til Alitalia. Da flyvningen udført af Alitalia blev forsinket, stævnedes passageren KLM. KLM blev i den pågældende sag frifundet, eftersom det ikke var det transporterende luftfartsselskab.:

Det følger af rådets forordning 261/2004, at krav om kompensation i forbindelse med aflysning eller forsinkelse af flyrejser, skal rettes mod det transporterende flyselskab. Det transportende flyselskab defineres i artikel 2 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".

*I nærværende sag indgik passageren kontrakt med Travellink Privatrejser, som efterfølgende bookede flyrejsen via KLM. Det fremgår af klagerens billet, at Alitalia skulle udføre den pågældende flyvning. **Alitalia må på baggrund af en rent sproglig fortolkning, betragtes som det transporterende flyselskab, hvilket støttes af Kommissionens bemærkninger til forordningen, hvori fremhæves, at det udførende luftfartsselskab normalt er det, der bedst kan sikre, at flyvninger udføres planmæssigt og det, der har personale eller agenter i lufthavnene til at bistå passagererne. Kravet om kompensation bør derfor rettes imod dette selskab.** På denne baggrund er sagsøgte ikke sagsøgt med rette, hvorfor påstanden om frifindelse tages til følge. [Sagsøgtes fremhævelser]*

Som det fremgår af dommens konklusion, lagde retten især vægt på en almindelig ordlydsfortolkning og på, hvem der generelt er til stede i lufthavnen til at assistere passagererne.

Ansvarssubjektet fandtes at være det udførende luftfartsselskab. Dommen

fremlægges som **bilag H**.

2.7 Opsummerende

Forordningen giver alene hjemmel til at rette krav mod det transporterende luftfartsselskab, som i denne sag var Cityline.

Der er således ikke hjemmel til at rette et krav om kompensation mod Lufthansa. Lufthansa skal derfor frifindes allerede som følge af, at Lufthansa ikke er rette sagsøgte.

..."

I supplerende processkrift af 22. maj 2017 har sagsøgte videre anført, at:

"...

Formalitetssindsigelsen blev indgivet rettidigt, idet sagsøgte i første omgang ikke var i stand til at vurdere sagen på baggrund af den ufuldstændige stævning, jf. retsplejelovens § 348.

Såfremt retten - imod forventning - skulle finde, at der er tale om rette sagsøgte, forbeholder sagsøgte sig retten til at indgive et processkrift om sagens materielle genstand; usædvanlige vejrforhold, der udgør usædvanlige omstændigheder efter forordning 261/2004

..."

Rettens begrundelse og afgørelse

Retten forstår det af sagsøgerne anførte således, at sagsøgerne i principalt gør gældende, at det skal tillades sagsøgerne at berigtige/præcisere, at der med sagsøgte "Lufthansa" menes "Lufthansa Cityline GmbH", idet sagsøgerne ikke bestrider sagsøgtes synspunkt om, at det efter forordningens artikel 3, stk. 4, er det transporterende luftfartsselskab, som hæfter for kompensationskrav i forordningens artikel 5.

Sagsøgtes indsigelse vedrørende rette sagsøgte er først fremsat med sagsøgtes processkrift af 10. marts 2017 ('duplikken'), efter at sagsøgerne fremlagde kopi af sagsøgernes rejsedokumentation med processkriftet af 9. februar 2017 ('replikken').

Forud herfor havde sagsøgte egenhændigt i svarskriftet identificeret sagsøgte som "Lufthansa AG" svarende til "Lufthansa Aktiengesellschaft".

Under disse omstændigheder finder retten, at det skal tillades sagsøgerne at berigtige/præcisere sagsøgtes navn til "Lufthansa Cityline GmbH".

Derfor bestemmes:

Sagsøgernes påstand om sagens fremme tages til følge.

Sagen blev **udsat til den 21. august 2017** på sagsøgte afgivelse af proceskrift med redegørelse for sin indsigelse vedrørende sagens realitet.

Dommer