

## Anonimizált változat

Fordítás

C-190/19 – 1

C-190/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. február 27.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Hamburg (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. február 8.

Felperes:

MG

NH

Alperes:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg

[omissis]

Végzés

Az

1) **MG**, [omissis] Lübeck

– felperes –

2) **NH**, [omissis] Lübeck

– felperes –

[omissis]

és

a **Germanwings GmbH**, [omissis] Köln

– alperes –

[omissis]

között folyamatban lévő ügyben az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság) [omissis] 2019. február 8-án a következő határozatot hozza:

- 1 A bíróság az eljárást felfüggeszti.
- 2 A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezése céljából a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

Fennállhat-e a 261/2004/EK rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jog abban az esetben is, ha valamely utas egy viszonylag csekély érkezéskori késés miatt nem ér el egy közvetlenül csatlakozó járatot, és ennek következménye a végső célállomáson bekövetkező több mint három órás késés, azonban a két légi járatot különböző légifuvarozók üzemeltették, és a helyfoglalást egy, a légi járatokat az ügyfelei számára összeállító utazási iroda igazolta vissza? **[eredeti 2. o.]**

### Indokolás

A felperesek kártalanítást kérnek az alperestől egy repülőút okán.

A felperesek utazási irodán keresztül egy két részzszakaszból álló légi járatot foglaltak 2014. október 11-re. A menetrend szerint a felperesek először a 4U 7214. számú légi járatral 6 óra 45 perckor (minden idő helyi idő) Hamburgból Stockholmba repültek volna, és oda 8 óra 10 perckor érkeztek volna meg. Erre a légi járatra vonatkozóan a foglalás visszaigazolásán az „Operated by EW EUROWINGS” megjelölést tüntették fel. A járatszám „4U” alkotóeleme esetében az alperes IATA kódjáról van szó. A felpereseket 9 óra 5 perckor a Deutsche Lufthansa AG LH 9108. számú csatlakozó járatával kellett volna továbbszállítani Newarkba, ahova a felpereseknek 12 óra 5 perckor kellett volna megérkezniük. A 4U 7214 számú légi járat – 20 perces késéssel – csak 8 óra 30 perckor érkezett meg Stockholmba.

A bizonyítási eljárás eredményeként a bíróság abból indul ki, hogy a felperesek a csatlakozó járatot a 4U 7214. számú légi járat késése miatt nem érhették el. A bíróság továbbá abból indul ki, hogy helytálló a felperes azon előadása is, amely szerint Stockholmból más légi járatokkal – egy müncheni közbenső megállással – repültek Newarkba, ahova az eredetileg tervezetthez képest csak 6 óra 30 perccel később érkeztek meg.

A bíróság álláspontja szerint az alperes a 4U 7214. számú légi járat vonatkozásában a 261/2004/EK rendelet 2. cikke b) pontjának értelmében vett üzemeltető légifuvarozónak minősül. A bíróság a bizonyítási eljárás eredménye alapján abból indul ki ugyan, hogy a 4U 7214. számú légi járatot az Eurowings légitársaság repülőgépével és legénységével üzemeltették. A felpereseknek ugyanis nem sikerült bizonyítaniuk azt a tényt, hogy az alperes repülőgépét és legénységét vették igénybe. A bíróság azonban időközben abból indul ki, hogy az alperes attól függetlenül a 261/2004/EK rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légifuvarozónak minősül, hogy kinek a repülőgépét és legénységét vették igénybe. A bíróság ugyanis azt az álláspontot képviseli, hogy [omissis] [a nemzeti ítélkezési gyakorlattal] összhangban úgynevezett wet-lease (teljes bérlet) esetén is az a légifuvarozó minősül üzemeltető légifuvarozónak, amelynek IATA kódja alatt a légi járatot üzemeltetik, nem pedig az a légifuvarozó, amely a repülőgépet és a legénységet bérbe adta. [omissis] a német ítélkezési gyakorlat [változása] [omissis] A bíróság most abból indul ki, hogy az a légifuvarozó, amelynek a repülőgép és a legénység a tulajdonát képezi, amelynek IATA kódját azonban a légi járatra vonatkozó helyfoglalás nem tartalmazta, csak akkor minősülhet üzemeltető légifuvarozónak, ha az úgynevezett code sharing (közös üzemeltetés) esete áll fenn. Az alperes azonban a jelen eljárásban semmit nem adott elő azzal kapcsolatban, hogy a code sharing esete állna fenn. [omissis] **[eredeti 3. o.]** [omissis] [annak indokolása, hogy miért kellett volna az alperesnek ezzel kapcsolatban előadást tennie]

Ezenkívül a bíróság abból indul ki, hogy a 4U 7214. számú légi járat késését nem a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény okozta. Az Eurocontroltól kért tájékoztatás ugyanis nem erősítette meg az alperesnek a késedelmes felszállási engedélyre vonatkozó előadását.

E körülmények alapján a jelen jogvita eldöntése szempontjából az bír jelentőséggel, hogy úgy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendeletet, hogy meg kell állapítani az alperes felelősségét a végső célállomáson bekövetkező késés miatt, jöllehet a lekéselt csatlakozó járatot más légifuvarozó üzemeltette, a repülés mindkét szakaszát egy utazási iroda állította össze a felperesek részére, és maga az alperes által üzemeltetett légi járat csak viszonylag rövid késéssel érkezett meg.

A jelen eset e tekintetben hasonló ahhoz az esethez, amely az Európai Unió Bírósága C-186/17. sz. eljárásának [flightright] tárgyát képezte, amelyben a főtanácsnok a légitársaság felelőssége mellett foglalt állást, és amelyben az előzetes döntéshozatal iránt kérelmet azonban utóbb visszavonták. Az eset hasonló ahhoz az esethez is, amely a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) 2016. július 19-i előzetes döntéshozatal iránti kérelmének [omissis] [Markmann és társai, C-479/16, a Bíróság 2016. október 11-i végzésével a Bíróság nyilvántartásából törölve] tárgyát képezi.

[omissis]

[omissis] [aláírás]