

# Anonymiseret version

Oversættelse

C-190/19 -1

## Sag C-190/19

### Anmodning om præjudiciel afgørelse

#### Dato for indlevering:

27. februar 2019

#### Forelæggende ret:

Amtsgericht Hamburg (Tyskland)

#### Afgørelse af:

8. februar 2019

#### Sagsøgere:

MG

NH

#### Sagsøgt:

Germanwings GmbH

---

#### Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamburg)

[udelades]

#### Kendelse

I sagen

1) **MG**, [udelades] Lübeck

– sagsøger –

2) **NH**, [udelades] Lübeck

– sagsøger –

[udelades]

mod

**Germanwings GmbH**, [udelades] Köln

– sagsøgte –

[udelades]

har Amtsgericht Hamburg [udelades] den 8. februar 2019 afsagt følgende kendelse:

- 1 Sagen udsættes.
- 2 Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten:

Kan der også foreligge en ret til kompensation i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 261/2004, når en luftfartspassager som følge af en relativt kort forsinkelse i forhold til ankomsttidspunktet ikke når en direkte tilsluttet flyforbindelse, og dette medfører en forsinket ankomst til det endelige bestemmelsessted på tre timer eller mere, men de to flyvninger blev varetaget af forskellige luftfartsselskaber, og reservationsbekræftelsen blev foretaget af et rejsebureau, der havde sammensat flyvningerne for sin kunde? [Org. s. 2]

**Præmisser:**

Sagsøgerne kræver kompensation af sagsøgte i forbindelse med en flyrejse.

Sagsøgerne reserverede via et rejsebureau en flyvning til den 11. oktober 2014, som bestod af to delstrækninger. Det var planlagt, at sagsøgerne først skulle flyve med flyvningen 4U 7214 kl. 06:45 (alle tidsangivelser er lokal tid) fra Hamburg til Stockholm, hvor de skulle ankomme kl. 08:10. For denne flyvning var i reservationsbekræftelsen anført »Operated by EW EUROWINGS«. Elementet »4U« i flynummeret er sagsøgtes IATA-code. Kl. 09:05 skulle sagsøgerne transporteres videre med Deutsche Lufthansa AG's tilsluttede flyforbindelse LH 9108, til Newark, hvor de skulle ankomme kl. 12:05. Flyvningen 4U 7214 nåede først Stockholm kl. 08:30 med en forsinkelse på 20 minutter.

I henhold til bevisoptagelsen lægger retten til grund, at sagsøgerne på grund af forsinkelsen af flyvningen 4U 7214 ikke længere kunne nå den tilsluttede flyforbindelse. Retten lægger endvidere til grund, at sagsøgernes oplysninger, hvorefter de fløj videre med andre fly fra Stockholm med en mellemlanding i München til Newark, hvor de først ankom 6 timer og 30 minutter senere end oprindeligt planlagt, også er korrekte.

Efter rettens opfattelse skal sagsøgte for flyvningen 4U 7214 anses for transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning (EF) nr. 261/2004. På grundlag af bevisoptagelsen lægger retten ganske vist til grund, at flyvningen 4U 7214 blev gennemført med et fly og en besætning fra luftfartsselskabet Eurowings. Det er nemlig ikke lykkedes sagsøgerne at bevise, at der blev anvendt et fly og en besætning fra sagsøgte. Retten lægger i mellemtiden til grund, at sagsøgte skal anses for at være transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning (EF) nr. 261/2004 uafhængigt af, hvis fly og besætning der blev indsat. Retten er nemlig af den opfattelse, at det i overensstemmelse med den [udelades] [nationale retspraksis] også i tilfælde af en såkaldt wet-lease er det luftfartsselskab, under hvis IATA-code flyvningen gennemføres, der skal anses for at være det transporterende luftfartsselskab, og ikke det luftfartsselskab, som har udlejet fly og besætning. [udelades] [Ændring] af den tyske retspraksis [udelades] Nu lægger retten til grund, at det luftfartsselskab, som fly og besætning tilhører, men under hvis IATA-code flyet ikke er blevet booket, kun kan anses for at være transporterende luftfartsselskab, når der foreligger et tilfælde af såkaldt codesharing. I den foreliggende sag har sagsøgte dog intet anført om, at der skulle foreligge et tilfælde af codesharing. [udelades] [org. s. 3] [udelades] [Begrundelse for, hvorfor sagsøgte skulle have anført noget herom]

Retten lægger desuden til grund, at det heller ikke var en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, der var grunden til forsinkelsen af flyvningen 4U 7214. Oplysninger indhentet fra Eurocontrol har nemlig ikke bekræftet sagsøgtes argument om en forsinket starttilladelse.

Herefter er det afgørende for afgørelsen i den foreliggende sag, om forordning (EF) nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det skal lægges til grund, at sagsøgte er ansvarlig for forsinkelsen på det endelige bestemmelsessted, selv om den tilsluttede flyforbindelse, som ikke blev nået, blev udført af et andet luftfartsselskab, de to delstrækninger blev sammensat for sagsøgerne af et rejsebureau, og den flyvning, som blev udført af sagsøgte, i sig selv kun havde en forholdsvis kort forsinkelse.

De foreliggende faktiske omstændigheder ligner for så vidt den sag, som var genstand for sagen for Den Europæiske Unions Domstol under sagsnummer C-186/17 [flightright], hvor generaladvokaten udtalte sig til fordel for et ansvar for luftfartsselskabet, og hvori anmodningen om præjudiciel afgørelse derefter imidlertid blev trukket tilbage. De faktiske omstændigheder ligner ligeledes den sag, der er genstand for Bundesgerichtshofs (forbundsdomstolen, Tyskland) anmodning om præjudiciel afgørelse af 19. juli 2016 [udelades] [Markmann m.fl., C-479/16, slettet af Domstolens register ved Domstolens kendelse af 11.10.2016].

[udelades]

[udelades] [underskrift]