

Anonymisierte Fassung

C-190/19 - 1

Rechtssache C-190/19

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

27. Februar 2019

Vorlegendes Gericht:

Amtsgericht Hamburg (Allemagne)

Datum der Vorlageentscheidung:

8. Februar 2019

Kläger:

MG

NH

Beklagte:

Germanwings GmbH

Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. 1107321	
Luxemburg, den 27. 02. 2019	Der Kanzler. im Auftrag
Fax/E-mail: [Signature]	Daniel Dittert Referatsleiter
eingegangen am: 27. 2. 19	

Amtsgericht Hamburg

[OMISSIS]

Beschluss

In dem Rechtsstreit

1) MG, [OMISSIS] Lübeck

- Klägerin -

2) NH, [OMISSIS] Lübeck

- Kläger -

DE

[OMISSIS]

gegen

Germanwings GmbH, [OMISSIS] Köln

- Beklagte -

[OMISSIS]

beschließt das Amtsgericht Hamburg [OMISSIS] am 08.02.2019:

- 1 Das Verfahren wird ausgesetzt.
- 2 Dem Gerichtshof der Europäischen Union wird gemäß Artikel 267 AEUV folgende Frage zur Auslegung des Unionsrechts vorgelegt:

Kann ein Ausgleichsanspruch nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auch dann bestehen, wenn ein Fluggast wegen einer relativ geringfügigen Ankunftsverspätung einen direkten Anschlussflug nicht erreicht und dies eine Verspätung von drei Stunden und mehr am Endziel zur Folge hat, die beiden Flüge aber von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen ausgeführt wurden und die Buchungsbestätigung durch ein Reisebüro erfolgte, das die Flüge für seinen Kunden zusammengestellt hat? **[Or. 2]**

Gründe:

Die Kläger begehren von der Beklagten Ausgleichszahlungen anlässlich einer Flugreise.

Die Kläger buchten über ein Reisebüro einen Flug für den 11.10.2014, der sich aus zwei Teilabschnitten zusammensetzt. Geplant war, dass die Kläger zunächst mit dem Flug 4U 7214 um 06:45 Uhr (Alle Zeiten sind Ortszeiten) von Hamburg nach Stockholm fliegen und dort um 08:10 Uhr ankommen. Für diesen Flug wies die Buchungsbestätigung die Angabe „Operated by EW EUROWINGS“ auf. Bei dem Bestandteil der Flugnummer „4U“ handelt es sich um den IATA Code der Beklagten. Um 09:05 Uhr sollten die Kläger mit einem Anschlussflug der Deutsche Lufthansa AG, LH 9108, nach Newark weiterbefördert werden, wo sie um 12:05 Uhr ankommen sollten. Der Flug 4U 7214 erreichte Stockholm mit einer Verspätung von 20 Minuten erst um 08:30 Uhr.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme geht das Gericht davon aus, dass die Kläger den Anschlussflug aufgrund der Verspätung des Fluges 4U 7214 nicht mehr erreichen konnten. Das Gericht geht weiter davon aus, dass auch der Vortrag der Kläger zutrifft, wonach sie sodann mit anderweitigen Flügen von Stockholm mit einem Zwischenstopp in München nach Newark geflogen sind, wo sie erst 6 Stunden und 30 Minuten später als ursprünglich geplant angekommen sind.

Nach Auffassung des Gerichts ist die Beklagte für den Flug 4U 7214 als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne des Artikels 2 b) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 anzusehen. Das Gericht geht zwar nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme davon aus, dass der Flug 4U 7214 mit einem Flugzeug und einer Besatzung der Fluggesellschaft Eurowings durchgeführt worden ist. Der Beweis der Tatsache, dass ein Flugzeug und eine Besatzung der Beklagten eingesetzt worden seien, ist den Klägern nämlich nicht gelungen. Das Gericht geht inzwischen aber davon aus, dass die Beklagte als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne des Artikels 2 b) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 unabhängig davon anzusehen ist, wessen Flugzeug und Besatzung eingesetzt worden sind. Denn das Gericht ist der Auffassung, dass im Einklang mit der [OMISSIS] [nationalen Rechtsprechung] auch im Falle eines sogenannten wet-lease dasjenige Luftfahrtunternehmen als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen ist, unter dessen IATA-Code der Flug durchgeführt wird, und nicht dasjenige Luftfahrtunternehmen, das das Flugzeug und die Besatzung vermietet hat. [OMISSIS] [Änderung] der deutschen Rechtsprechung [OMISSIS] Nun geht das Gericht, davon aus, dass das Luftfahrtunternehmen, dem Flugzeug und Besatzung gehören, unter dessen IATA-Code der Flug aber nicht gebucht worden ist, nur noch dann als ausführendes Luftfahrtunternehmen angesehen werden kann, wenn ein Fall des sogenannten codesharing vorliegt. Dazu, dass ein Fall des codesharing vorliegen würde, hat die Beklagte im vorliegenden Verfahren jedoch nichts vorgetragen. [OMISSIS] [Or. 3] [OMISSIS] [Begründung, warum die Beklagte hierzu hätte vortragen müssen]

Darüber hinaus geht das Gericht davon aus, dass für die Verspätung des Fluges 4U 7214 kein außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 verantwortlich war. Die bei Eurocontrol eingeholte Auskunft hat den Vortrag der Beklagten zu einer verspäteten Startfreigabe nämlich nicht bestätigt.

Nach allem kommt es für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits darauf an, ob die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahingehend auszulegen ist, dass eine Verantwortlichkeit der Beklagten für die Verspätung am Endziel anzunehmen ist, obwohl der verpasste Anschlussflug von einer anderen Fluggesellschaft ausgeführt worden ist, beide Flugabschnitte durch ein Reisebüro für die Kläger zusammengestellt worden sind und der von der Beklagten ausgeführte Flug selbst nur eine verhältnismäßig kurze Verspätung hatte.

Die vorliegende Fallkonstellation ähnelt insofern dem Fall, der Gegenstand des Verfahrens beim Gerichtshof der Europäischen Union unter dem Aktenzeichen C-186-17 [flightright] war, in dem sich der Generalanwalt für eine Haftung der Fluggesellschaft ausgesprochen hatte und in dem das Vorabentscheidungsersuchen sodann aber zurückgenommen worden ist. Ebenfalls ähnelt die Fallkonstellation dem Fall, der Gegenstand des Vorabentscheidungsersuchens des Bundesgerichtshofs vom 19.07.2016 [OMISSIS] [Markmann u.a., C-479/16, mit Beschluss des Gerichtshofs vom 11. Oktober 2016 im Register der Gerichtshofs gestrichen] ist.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Unterschrift]