

# Tunnistetiedot poistettu

Käännös C-190/19 - 1

**Asia C-226/19**

## **Ennakkoratkaisupyyntö**

### **Jättämispäivä:**

27.2.2019

### **Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:**

Amtsgericht Hamburg (Hampurin paikallinen alioikeus, Saksa)

### **Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:**

8.2.2019

### **Kantajat:**

MG ja

NH

### **Vastaaja:**

Germanwings GmbH

---

**Amtsgericht Hamburg**

--

## **Välipäätös**

Asiassa

1) **MG**, --, Lyypekki

kantajana

2) **NH**, --, Lyypekki

kantajana

--

vastaan

**Germanwings GmbH, -- Köln**

vastaajana -

--

Amtsgericht Hamburg -- on päättänyt 8.2.2019 seuraavaa:

- 1 Asian käsittelyä lykätään.
- 2 Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan mukaisesti seuraava kysymys unionin oikeuden tulkinnasta:

Voiko asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan mukainen oikeus korvaukseen olla olemassa myös silloin, kun lennon saapumisen verrattain vähäisen viivästymisen vuoksi matkustaja ei ehdi suoraan mainittuun lentoon liittyvälle liityntälennolle, minkä vuoksi lopulliseen määräpaikkaan saapuminen viivästyy vähintään kolme tuntia, mutta kyseisten kahden lennon liikennöinnistä vastasivat eri lentoliikenteen harjoittajat ja varausvahvistuksen antoi matkanjärjestäjä, joka yhdisti lennot asiakkaalleen? [alkup. s. 2]

**Perusteet:**

Kantajat vaativat vastaajalta korvausta lentomatkiaan liittyen.

Kantajat varasivat erään matkatoimiston kautta kahdesta osuudesta koostuvan lennon ajankohdalle 11.10.2014. Suunnitelmana oli, että kantajat lentäisivät ensin lennolla 4U 7214 klo 6.45 (kaikki ajat paikallista aikaa) Hampurista Tukholmaan ja saapuisivat sinne klo 8.10. Tätä lentoa koskevassa varausvahvistuksessa oli merkintä ”Operated by EW EUROWINGS”. Lennon numeron osa ”4U” on vastaajan IATA-koodi. Kantajat oli määrä kuljettaa edelleen Deutsche Lufthansa AG:n liityntälennolla LH 9108 Newarkiin, johon heidän oli määrä saapua klo 12.05. Lento 4U 7214 saapui Tukholmaan 20 minuuttia viivästyneenä eli vasta klo 8.30.

Asiaa käsittelevä tuomioistuin lähtee todistelun perusteella siitä, että kantajat eivät lennon 4U 7214 viivästymisen vuoksi ehtineet liityntälennolle. Se pitää niin ikään paikkansapitävänä kantajien kertomaa siitä, että heidät reititettiin uudelleen lennoille Tukholmasta Münchenin kautta, jossa oli välilasku, Newarkiin, jonne he saapuivat alkuperäisestä aikataulusta 6 tuntia 30 minuuttia myöhässä.

Asiaa käsittelevän tuomioistuimen käsityksen mukaan vastaajaa on pidettävä asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana. Tuomioistuin katsoo tosin todistelun

perusteella, että lento 4U 7214 suoritettiin Eurowings-lentoyhtiön lentokoneella ja miehistöllä. Kantajat eivät nimittäin ole kyenneet osoittamaan, että lennolla olisi käytetty vastaajan lentokonetta ja miehistöä. Tuomioistuimien katsoo kuitenkin, että vastaajaa on pidettävä asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana riippumatta siitä, kenen lentokonetta ja miehistöä käytettiin. Tuomioistuimien nimittäin katsoo, että kansallisen – – oikeuskäytännön mukaisesti myös ns. wet-lease -tapauksissa lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana on pidettävä sitä lentoliikenteen harjoittajaa, jonka IATA-koodilla lento suoritetaan, eikä sitä lentoliikenteen harjoittajaa, joka on antanut lentokoneen ja miehistön vuokralle. – – saksalaisen oikeuskäytännön [muutos] Asiaa käsittelevä tuomioistuin katsoo, että lentoliikenteen harjoittajan, jolle lentokone ja miehistö kuuluvat mutta jonka IATA-koodilla lentoa ei ole varattu, voidaan katsoa olevan lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vain silloin, kun kyseessä on ns. codesharing. Vastaaja ei käsiteltävänä olevassa asiassa kuitenkaan väittänyt, että kyseessä olisi ollut codesharing. – – – – [Perustelut sille, minkä vuoksi vastaajan olisi pitänyt esittää väite tältä osin.]

Asiaa käsittelevä tuomioistuin katsoo lisäksi, että lennon 4U 7214 viivästyminen ei johtunut mistään asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta olosuhteesta. Eurocontrolilta saadut tiedot eivät tue vastaajan väitettä lento-onlähetselvityksen viivästyisestä.

Käsillä olevan oikeusriidan ratkaisu riippuu lopulta siitä, onko asetusta (EY) N:o 261/2004 tulkittava siten, että vastaajan on katsottava olevan vastuussa viivästyisestä määräpaikassa, vaikka liityntälennon, jolta kantajat myöhästyivät, suoritti toinen lentoyhtiö; matkatoimisto oli yhdistänyt lento-osuudet kantajille ja vastaajan suorittama lento sinänsä viivästy vain suhteellisen vähän.

Käsillä oleva tapaus muistuttaa tapausta, joka oli unionin tuomioistuimen käsiteltävänä asianumerolla C-186/17 (flightright) ja jossa julkisasiamies katsoi, että lentoyhtiön olisi katsottava olevan vastuussa ja jossa ennakkoratkaisupyyntö tämän jälkeen peruutettiin. Käsillä oleva tapaus muistuttaa myös tapausta, jossa Bundesgerichtshof esitti 19.7.2016 ennakkoratkaisukysymyksen – – [Markmann ym., C-479/16, joka poistettiin unionin tuomioistuimen rekisteristä 11.10.2016 tehdyllä päätöksellä).

– –

– – [Allekirjoitukset]