

# Anonymiserad version

Översättning

C-190/19 - 1

Mål C-190/19

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

27 februari 2019

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Amtsgericht Hamburg (Tyskland)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

8 februari 2019

### Klagande:

MG

NH

### svarande:

Germanwings GmbH

---

**Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland)**

[utelämnas]

### Beslut

I målet mellan å ena sidan

1) MG [utelämnas] Lübeck,

käranden – och

2) NH [utelämnas] Lübeck,

käranden –

[utelämnas]

och, å andra sidan,

**Germanwings GmbH**, [utelämnas] Köln

svarande -

[utelämnas], har

Amtsgericht Hamburg ... den 8 februari 2019 beslutat följande:

- 1 Målet vilandeförklaras.
- 2 Följande fråga angående unionsrättens tolkning hänskjuts till Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 267 FEUF:

Kan rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 också föreligga när en passagerare missar en direkt anslutande flygning på grund av en relativt liten försening i förhållande till den planerade ankomsttiden, vilket orsakar en försening på drygt tre timmar till den slutliga bestämmelseorten, när de båda flygningarna utförts av olika lufttrafikföretag och bokningsbekräftelsen skickats av ett resebolag som sammanställt flygningarna för sina kunder? **[Orig. s. 2]**

**Skäl:**

Kärandena har begärt kompensation avseende en flygresa.

Kärandena bokade genom en resebyrå en flygning för den 11 oktober 2014, bestående av två delar. Kärandena planerade att först med flyg 4U 7214, kl. 06:45 (alla tider är lokala tider), flyga från Hamburg till Stockholm och ankomma där kl. 08:10. För denna flygning angavs i bokningsbekräftelsen ”Operated by EW Eurowings”. Delen ”4U” i flygnumret utgörs av svarandens IATA-kod. Kl. 09:05 skulle kärandena med ett anslutningsflyg från Deutsche Lufthansa AG, med nummer LH 9108, till Newark, med ordinarie ankomsttid kl. 12:05. Flygningen 4U 7214 ankom till Stockholm först kl. 08:30, det vill säga med en försening på 20 minuter.

Såsom framgår av resultatet av bevisupptagningen utgår Amtsgericht från att kärandena, på grund av förseningen av flygningen 4U 7214, inte kunde hinna med den anslutande flygningen. Amtsgericht utgår vidare från att kärandena, vilket också framgår av deras yttranden, därefter flög vidare med ett annat flyg från Stockholm, med en mellanlandning i München, och slutligen ankom 6 timmar och 30 minuter senare än den planerade ankomsttiden.

Amtsgericht anser att svaranden, vad gäller flygningen 4U 7214, ska anses vara ett lufttrafikföretag som utför flygningen, i den mening som avses i artikel 2b i förordning nr 261/2004. Mot bakgrund av resultaten av bevisupptagningen anser

Amtsgericht att flygning 4U 7214 utfördes med ett flygplan och en besättning från flygbolaget Eurowings. Käranden har nämligen inte lyckats visa att det var svarandens flygplan och besättning som användes. Amtsgericht utgår emellertid numera från att svaranden ska betraktas som lufttrafikföretag som utför flygningen, i den mening som avses i artikel 2b i förordning nr 261/2004, oavsett vems flygplan och besättning som användes. Den anser nämligen att det i enlighet med [utelämnas] [nationell rättspraxis], också i fråga om wet lease, är det lufttrafikföretag som ska betraktas som utförande under vars IATA-kod flygningen utförs, och inte det lufttrafikföretag som hyrt ut flygplanet och besättningen. [Utelämnas] [Ändring] av tysk rättspraxis [utelämnas]. Numera anser Amtsgericht att det lufttrafikföretag som äger det flygplan och den besättning under vars IATA-kod flygningen emellertid inte bokades, enbart kan betraktas som lufttrafikföretag som utför flygningen om det är fråga om ett fall av så kallad code sharing. Kärandena har i förevarande förfarande emellertid inte anfört att det skulle vara fråga om ett fall av code sharing. [Utelämnas] **[Orig. s. 3]** [Motivering till varför svaranden borde ha anfört detta]

Dessutom anser Amtsgericht att förseningen av flygningen 4U 7214 inte var en extraordinär omständighet, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. De uppgifter som erhållits från Eurocontrol bekräftar nämligen inte kärandenas anföranden vad gäller det försenade starttillståndet.

Mot denna bakgrund beror utgången i förevarande mål på huruvida förordning nr 261/2004 kan tolkas så, att svaranden bär ansvaret för den försenade ankomsten till den slutliga bestämmelseorten, trots att den missade anslutningsflygningen utfördes av ett annat flygbolag, att båda flygningarna hade sammanställts för kärandenas räkning av en resebyrå, och att den flygning som svaranden utförde i sig enbart hade en relativt liten försening.

Förevarande omständigheter liknar omständigheterna i det mål som avgjordes av Europeiska unionens domstol under målnummer C-18/17 (flightright), i vilket generaladvokaten uttalade sig för flygbolagets ansvar och i vilket begäran om förhandsavgörande dock därefter drogs tillbaka. De förevarande omständigheterna liknar också dem i Bundesgerichtshofs begäran om förhandsavgörande av den 19 juli 2016 [utelämnas] (Markmann m.fl., C-479/16, ett mål som avskrevs från domstolens register genom domstolens beslut den 11 oktober 2016).

[Utelämnas]

[Utelämnas] [Underskrifter]