

Rechtssache C-252/20
Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

10. Juni 2020

Vorlegendes Gericht:

Amtsgericht Hamburg (Deutschland)

Datum der Vorlageentscheidung:

25. Mai 2020

Klägerin:

CY

Beklagte:

Eurowings GmbH

Beglaubigte Abschrift

Amtsgericht Hamburg

[OMISSIS]

Beschluss

In dem Rechtsstreit

CY, [OMISSIS] Witzhave

- **Klägerin** -

[OMISSIS]

gegen

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf

- **Beklagte** -

[OMISSIS]

beschließt das Amtsgericht Hamburg – [OMISSIS]

Das Verfahren wird ausgesetzt.

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Art. 267 AEUV folgende Fragen zur Auslegung der Verordnung (EG) 261/2004 des Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen vorgelegt:

1. Kann ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 der Verordnung 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, wobei die Buchung nicht über das die erste Teilstrecke ausführende und im Ausgangsverfahren in Anspruch genommene Luftfahrtunternehmen erfolgt ist? **[Or. 2]**

2. Für den Fall, dass die erste Frage bejaht wird:

Ist das den verspäteten Flug auf der ersten Teilstrecke tatsächlich durchführende Luftfahrtunternehmen das „ausführende Luftfahrtunternehmen“ im Sinne von Art. 5 Abs. 1 c), Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) 261/2004 oder ist das den pünktlichen Flug auf der zweiten Teilstrecke durchführende Luftfahrtunternehmen, über das beide Flüge gebucht worden sind, das „ausführende Luftfahrtunternehmen“ im Sinne von Art. 5 Abs. 1 c), Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) 261/2004?

3. Für den Fall, dass beide Luftfahrtunternehmen als „ausführende Luftfahrtunternehmen“ im Sinne von Art. 5 Abs. 1 c), Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) 261/2004 anzusehen sind:

Steht dem Fluggast dann ein Wahlrecht zu, welches der beiden Luftfahrtunternehmen er in Anspruch nimmt?

Gründe:

A. Darstellung des Sachverhalts

1. Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Ausgleichszahlung in Höhe von 400,00 Euro nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in Anspruch.

2

Anonymisierte Fassung

2. Die Klägerin buchte überein Reisebüro eine Flugreise von Hamburg über Zürich nach Kairo für den 23.10.2016. Die Buchungsbestätigung wurde ausgestellt durch Swiss International Air Lines AG. Ausweislich der Buchungsbestätigung sollte die Beförderung wie folgt erfolgen: Von Hamburg nach Zürich mit dem Flug LX 4413 (planmäßiger Abflug am 23.10.2016 um 07:00 Uhr und planmäßige Ankunft am 23.10.2016 um 08:25 Uhr) und von Zürich nach Kairo mit dem Flug LX 236 (planmäßiger Abflug am 23.10.2016 um 09:05 Uhr und planmäßige Ankunft am 23.10.2016 um 14:05 Uhr).
3. Der Flug von Hamburg nach Zürich wurde im Wege des Code-Sharings von der Swiss unter der Flugnummer LX 4413 und unter der Flugnummer EW 4762 von der Beklagten angeboten. Aufgrund des Code-Share-Agreements mit der Swiss führte die Beklagte den Flug von Hamburg nach Zürich (LX 4413) unter der Flugnummer EW 4762 mit ihrem Fluggerät und ihrem Personal durch.
4. Der Flug von Hamburg nach Zürich wurde von der Beklagten verspätet durchgeführt und landete erst um 08:46 Uhr in Zürich. Die Klägerin verpasste daraufhin ihren von der Swiss **[Or. 3]** durchgeführten Anschlussflug nach Kairo, da ihr nur noch 19 Minuten Umsteigezeit zur Verfügung standen. Die minimum connecting time lag für diese Flugverbindung bei 30 Minuten. Die Klägerin wurde sodann auf eine spätere Verbindung über Mailand nach Kairo umgebucht und landete in Kairo mit einer Verzögerung von über 5 Stunden.
5. Die Klägerin ist der Ansicht, dass die Beklagte im Rahmen des Code-Sharing das ausführende Luftfahrtunternehmen des verspäteten Fluges von Hamburg nach Zürich gewesen sei und bereits deshalb zur Leistung der Ausgleichszahlung verpflichtet sei. Die Beklagte habe den von ihr durchgeführten Flug EW 4762 im Buchungssystem Amadeus angeboten und ihre Flüge dort konkret für die Zusammensetzung verschiedener Flugsegmente zur Verfügung gestellt.
6. Die Beklagte ist der Auffassung, dass ein Anspruch auf eine Ausgleichszahlung bei einem aufgrund der geringfügigen Verspätung des ersten Teilfluges verpassten Anschlussfluges voraussetze, dass sowohl der Zubringer- als auch der Anschlussflug von demselben Luftfahrtunternehmen durchgeführt worden sind. Der Weiterflug mit einem anderen Luftfahrtunternehmen falle nicht in die Risikosphäre des den ersten Teilflug durchführenden Luftfahrtunternehmens.

B. Gründe für die Vorlage an den Europäischen Gerichtshof

7. Die Entscheidung erfordert die Beantwortung der Vorfragen durch den Gerichtshof der Europäischen Union.

I. Zur Vorlagefrage Nr. 1

8. Der Klägerin könnte ein Erstattungsanspruch aus Art. 7 Abs. 1 c) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zustehen.

9. Nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs steht eine Verspätung einer Annullierung des Fluges im Sinne des Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gleich mit der Folge, dass auch für derartige Verspätungen eine Entschädigung nach Art. 5 Abs. 1 c i. V. m. Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gefordert werden kann, wenn die Verspätung am Endziel drei Stunden oder mehr beträgt (vgl. [OMISSIS] Urteil vom 19.11.2009, [OMISSIS] C-402/07 Sturgeon, [OMISSIS] EU:C:2009:716 – Rn. 41ff; [OMISSIS] Urteil vom 23.10.2012, [OMISSIS] C-581/10 Nelson, [OMISSIS] EU:C:2012:657 – Rn 28ff.). Dies gilt auch dann, wenn eine relativ geringfügige Verspätung **[Or. 4]** wegen des Verpassens eines Anschlussfluges zu einer großen Verspätung am Endziel führt (vgl. [OMISSIS] Urteil vom 26.02.2013, [OMISSIS] C-11/11 Folkerts, [OMISSIS] EU:C:2013:106 – Rn 25ff.). Allerdings lag der Entscheidung in der Sache Folkerts die Konstellation zugrunde, dass sowohl der Zubringer- als auch der Anschlussflug von derselben Fluggesellschaft durchgeführt worden ist (vgl. [OMISSIS] Urteil vom 26.02.2013, [OMISSIS] C-11/11 Folkerts, [OMISSIS] EU:C:2013:106 – Rn 18).
10. Der Europäische Gerichtshof hat bislang nicht entschieden, ob dies auch dann gilt, wenn – wie hier – der Zubringerflug und der Anschlussflug nicht von derselben Fluggesellschaft durchgeführt worden sind.
11. Der Bundesgerichtshof hat in einem vergleichbaren Fall das Verfahren ausgesetzt und dem EuGH vorgelegt mit einer der hiesigen Vorlagefrage zu 1. im Wesentlichen gleichlautenden Frage zur Auslegung der Fluggastrechteverordnung [OMISSIS]. Der EuGH hat die Vorlagefrage nicht entschieden, da der Bundesgerichtshof die Vorlagefrage zurückgenommen hat, nachdem im dortigen Verfahren der Klageanspruch anerkannt worden ist.
12. Der Bundesgerichtshof [OMISSIS] hat ausgeführt:
13. „d) Aus dem Sinn und Zweck von Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 könnte sich ergeben, dass ein Anspruch auf Ausgleichsleistung nur besteht, wenn das Flugunternehmen, das die Verspätung am Endziel verursacht hat, die Zusammenstellung der aufeinanderfolgenden Flüge durch Ausgabe oder Genehmigung einer Buchungsbestätigung gebilligt hat. Diese Frage ist durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union nicht abschließend geklärt.
14. aa) Der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist zu entnehmen, dass ein Ausgleichsanspruch jedenfalls dann bestehen kann, wenn mehrere aufeinanderfolgende Flüge bei dem Luftfahrtunternehmen gebucht werden, das auf Ausgleichszahlung in Anspruch genommen wird.
15. In den Entscheidungen, in denen sich der Ausgleichsanspruch aus einer verspäteten Ankunft am Zielort eines direkten Anschlussfluges ergab, waren die aufeinanderfolgenden Flüge bei dem im Ausgangsverfahren in Anspruch genommenen Luftfahrtunternehmen gebucht worden ([OMISSIS] [C-11/11]

Rn. 18 – Folkerts [OMISSIS]; Beschluss vom 4. Oktober 2012 [**Or. 5**] – C-321/11, [OMISSIS] Rn. 10, 34 – Rodriguez Cachafeiro u. a.). Andere Entscheidungen des Gerichtshofs, in denen der Begriff des Flugs im Sinne der Verordnung von Bedeutung war, betreffen ebenfalls Fälle, in denen der Fluggast alle relevanten Flüge bei demjenigen Luftfahrtunternehmen gebucht hatte, das er später auf Ausgleichszahlung in Anspruch nahm (vgl. [OMISSIS] [C-173/07] Rn. 13 – Emirates Airlines; [OMISSIS] [C-402/07] Rn. 11 – Sturgeon u. a.; [OMISSIS] [C-581/10] Rn. 15 – Nelson u. a.).

16. bb) Diese Konstellation liegt im Streitfall nicht vor.
17. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sind die beiden Flüge von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen ausgeführt worden. Die Buchung erfolgte nicht bei einem dieser Unternehmen, sondern bei einem Reiseunternehmen. Dieses hat auch die [OMISSIS] Buchungsbestätigung ausgestellt. Mangels entsprechender Feststellungen kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Beklagte selbst einen Flugschein für beide Flüge ausgegeben oder genehmigt hat.
18. cc) Für diese Konstellation ergeben sich aus der Verordnung und der aufgezeigten Rechtsprechung des Gerichtshofs keine hinreichend sicheren Schlussfolgerungen.
19. Gemäß Art. 3 Abs. 2 Buchst. a FluggastrechteVO ist die Verordnung nur dann anwendbar, wenn der Fluggast über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügt. Dies setzt gemäß Art. 2 Buchst. g FluggastrechteVO voraus, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde. Letzteres kann in einem Flugschein im Sinne von Art. 2 Buchst. f FluggastrechteVO erfolgen, den das Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassener Vermittler ausgegeben oder genehmigt hat, oder in einem anderen Beleg.
20. Aus dieser Regelung ergibt sich zweifelsfrei, dass einem Fluggast auch dann ein Ausgleichsanspruch gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen zustehen kann, wenn dieses zwar nicht an der einzelnen Buchung und deren Bestätigung beteiligt war, aber einem Vermittler oder einem Reiseunternehmen die Möglichkeit eingeräumt hat, solche Buchungen entgegenzunehmen und zu bestätigen. Das Luftfahrtunternehmen muss sich in diesen Fällen die Buchungsbestätigung des Vermittlers oder Reiseunternehmens wie eine eigene Erklärung zurechnen lassen. [**Or. 6**]
21. Hieraus kann aber nicht zweifelsfrei abgeleitet werden, dass sich ein Luftfahrtunternehmen die Buchungsbestätigung eines Vermittlers oder Reiseunternehmens auch insoweit zurechnen lassen muss, als diese einen anderen Flug betrifft, der von einem anderen Luftfahrtunternehmen ausgeführt wird. Hinsichtlich eines solchen Flugs tritt der Vermittler oder das Reiseunternehmen primär an die Stelle des Luftfahrtunternehmens, das diesen Flug ausführt. Aus Sicht der beteiligten Luftfahrtunternehmen stellt sich die Lage damit ähnlich dar, wie wenn der Fluggast selbst mehrere separate Buchungen bei unterschiedlichen

Luftfahrtunternehmen für aufeinander folgende Flüge vornimmt. Für den zuletzt genannten Fall geht jedenfalls die Kommission in ihren Leitlinien zur Auslegung der Verordnung davon aus, dass kein Ausgleichsanspruch besteht (Leitlinien der Kommission vom 10. Juni 2016, C(2016) 3502 final, S. 18 unter 4 d A ii).

22. dd) Nach Auffassung des Senats spricht dennoch einiges dafür, einen Ausgleichsanspruch auch dann zu bejahen, wenn die Buchungsbestätigung für aufeinanderfolgende Flüge von einem Reiseunternehmen ausgegeben wurde.
23. (1) Die Verordnung sieht für die unterschiedlichen Formen der Buchungsbestätigung grundsätzlich dieselben Rechtsfolgen vor. In Erwägungsgrund 5 wird zudem hervorgehoben, dass sich der Schutz auch auf Fluggäste im Rahmen von Pauschalreisen erstrecken soll. Eine Einstandspflicht für Flüge, die ein Reiseunternehmen zusammengestellt hat, stünde ferner in Einklang mit dem in den Erwägungsgründen 1 bis 4 definierten Ziel, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen und den Erfordernissen des Verbraucherschutzes Rechnung zu tragen, und dem daraus vom Gerichtshof abgeleiteten Grundsatz, dass die Vorschriften der Verordnung, mit denen den Fluggästen Ansprüche eingeräumt werden, weit auszulegen sind (dazu [OMISSIS] [C-402/07] Rn. 45 – Sturgeon u. a.), während Begriffe in einer Bestimmung, die eine Ausnahme von einem Grundsatz oder spezifischer, von gemeinschaftsrechtlichen Verbraucherschutzzvorschriften darstellt, grundsätzlich eng auszulegen sind (dazu [OMISSIS] Urteil vom 22. Dezember 2008 – C-549/07, [OMISSIS] [EU:C:2008:771] Rn. 17 – Wallentin-Hermann).
24. (2) Die Bejahung eines Ausgleichsanspruchs steht nach Auffassung des Senats auch in Einklang mit dem vom Gerichtshof hervorgehobenem Gesichtspunkt der Verantwortlichkeit für die mit der Buchungsbestätigung übernommenen Leistungspflichten.
25. Für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen, bei dem zwei aufeinanderfolgende Flüge **[Or. 7]** gebucht wurden, die Beförderung auf dem zweiten Flug in der Annahme verweigert, der Fluggast könne diesen Flug wegen Verspätung des ersten Flugs nicht mehr erreichen, hat der Gerichtshof einen Ausgleichsanspruch bejaht. Als ausschlaggebend hierfür hat er angesehen, dass der Anspruch die Unannehmlichkeiten ausgleichen soll, die durch einen irreversiblen Zeitverlust von drei Stunden und mehr entstehen, und dass ein ausführendes Luftfahrtunternehmen für diese Unannehmlichkeiten jedenfalls dann einstehen muss, wenn feststeht, dass es sie zu vertreten hat – sei es, weil es die Verspätung des ersten von ihm selbst durchgeführten Flugs zu verantworten hat, sei es, weil es irrig davon ausgegangen ist, die betroffenen Fluggäste könnten sich nicht rechtzeitig am Flugsteig des Anschlussflugs einfinden, oder weil es Flugscheine für aufeinanderfolgende Flüge verkauft hat, bei denen die für das Erreichen des Anschlussflugs zur Verfügung stehende Zeit nicht ausreichte ([OMISSIS] [C-321/11] Rn. 34 – Rodriguez Cachafeiro u. a.).

26. Jedenfalls aus Sicht des Fluggasts, dessen Schutz der Ausgleichsanspruch dient, liegt eine vergleichbare Situation vor, wenn das Luftfahrtunternehmen die Flugscheine für aufeinanderfolgende Flüge zwar nicht selbst ausgegeben oder genehmigt, einem Reiseunternehmen aber die Möglichkeit eingeräumt hat, solche Flugscheine auszustellen und hierbei auch Flüge zusammenzustellen, die von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.
27. ee) Dennoch sieht sich der Senat an einer eigenen Entscheidung gehindert.
28. Eine entsprechende Anwendung der vom Gerichtshof entwickelten Grundsätze auf die hier zu beurteilende Konstellation erscheint aus den dargelegten Gründen zwar naheliegend. Sie ergibt sich aus den bisherigen Entscheidungen des Gerichtshofs aber nicht zweifelsfrei.“
29. Diesen Ausführungen schließt sich das vorlegende Gericht an.

II. Zur Vorlagefrage Nr. 2

30. Mit Urteil vom 11.07.2019 ([OMISSIS] C-502/18, [OMISSIS] EU:C:2019:604) hat der EuGH über einen aus mehreren Teilflügen zusammengesetzten, aber einheitlich zu bewertenden Flug von Prag über Abu Dhabi nach Bangkok entschieden, und die dortige Beklagte Ceske aerolinie als ausführendes und damit haftendes Luftfahrtunternehmen nach der Fluggastrechteverordnung angesehen. Dabei ist der von Ceske aerolinie durchgeführte erste Teilflug pünktlich gewesen und erst der **[Or. 8]** zweite Teilflug, der im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung von Etihad Airways durchgeführt worden ist, verspätet gewesen. Der EuGH hat entscheidend darauf abgestellt, dass Ceske aerolinie der Vertragspartner des Fluggastes gewesen ist und es das hohe Schutzniveau für den Fluggast gebietet, den Vertragspartner des Fluggastes als ausführendes Luftfahrtunternehmen haften zu lassen, zumal es auch Regressmöglichkeiten gegenüber dem den verspäteten Flug tatsächlich durchführenden Luftfahrtunternehmen gibt.
31. Überträgt man diese vom EuGH aufgestellten Grundsätze auf den vorliegenden Sachverhalt, könnte dies dazu führen, dass die Swiss, die vorliegend die Buchungsbestätigung ausgestellt hat, und nicht die Beklagte hier als das ausführende Luftfahrtunternehmen anzusehen wäre [OMISSIS]. Über eine dem vorliegenden Sachverhalt vergleichbare Konstellation hat der EuGH bislang allerdings noch nicht entschieden.

III. Zur Vorlagefrage Nr. 3

32. Für den Fall, dass vorliegend sowohl die Swiss als Vertragspartner der Klägerin als auch die Beklagte, die den verspäteten Zubringerflug mit eigenem Fluggerät und Personal im Wege des Code-Sharing tatsächlich durchgeführt hat, jeweils als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. 5 Abs. 1 c), Art. 7 Abs. 1

der Verordnung (EG) 261/2004 anzusehen sind, stellt sich weiter die Frage, ob der Fluggast dann seinen Vertragspartner in Anspruch nehmen muss oder ob ihm ein Wahlrecht zusteht, welches der beiden Luftfahrtunternehmen er in Anspruch nimmt. Auch diese Frage ist bislang von dem EuGH noch nicht entschieden worden.

Dr. Kaiser
Richterin am Amtsgericht

[OMISSIS]