

Anonymisierte Fassung

Übersetzung

C-286/19 – 1

Rechtssache C-286/19

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

5. April 2019

Vorlegendes Gericht:

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Frankreich)

Datum der Vorlageentscheidung:

25. März 2019

Kläger:

JE

KF

Beklagte:

XL Airways SA

TRIBUNAL D'INSTANCE

... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] **AULNAY-SOUS-BOIS** (Amtsgericht Aulnay-Sous-Bois, Frankreich)

... [nicht übersetzt]

Urteil ... [nicht übersetzt] vom 25. März 2019

... [nicht übersetzt]

nach öffentlicher mündlicher Verhandlung vom 10. Dezember 2018

... [nicht übersetzt]

DE

ZWISCHEN DEN KLÄGERN:

JE, wohnhaft ... [nicht übersetzt] PARIS

KF, wohnhaft ... [nicht übersetzt] PARIS,

... [nicht übersetzt]

EINERSEITS

UND DER BEKLAGTEN:

S.A. XL AIRWAYS, ... [nicht übersetzt] TREMBLAY-EN-FRANCE,

... [nicht übersetzt]

ANDERERSEITS,

... [nicht übersetzt]

[Or. 2] Mit ... [nicht übersetzt] Klageschrift vom 17. März 2017 ... [nicht übersetzt] erhoben JE und KF Klage gegen XL AIRWAYS ... [nicht übersetzt] auf Ersatz in Höhe eines Hauptbetrags von jeweils 600 Euro als Ausgleichsleistung bei Annullierung eines Flugs auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1) zuzüglich Zinsen zum gesetzlichen Zinssatz ab der Zahlungsaufforderung. Darüber hinaus forderten sie jeweils 400 Euro als Schadensersatz wegen missbräuchlichen Widerstands der Fluggesellschaft und 500 Euro nach Art. 700 des Code de procédure civile (Zivilprozessordnung) sowie Kostenerstattung.

Die Kläger trugen vor, dass sie bei diesem Luftfahrtunternehmen zwei Flugscheine für einen Flug Punta Cana (Dominikanische Republik)/Paris erworben hätten. Der Abflug sei für den 24. Mai 2014 um 21.20 Uhr und die Ankunft für den 25. Mai 2014 um 12.20 Uhr am Flughafen Roissy CDG vorgesehen gewesen. Dieser Flug sei jedoch annulliert worden, und sie hätten erst am 25. Mai 2014 um 17.35 Uhr (Ortszeit) einen Ersatzflug nehmen können, so dass sie ihr Endziel Paris am nächsten Tag um 7.50 Uhr erreicht hätten.

In der Folge richteten die Kläger am 27. Mai 2016 über ihren Anwalt ein Schreiben an XL AIRWAYS mit der Aufforderung, die in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 bei Annullierung eines Flugs mit einer Flugstrecke von mehr als 3 500 km vorgesehene pauschale Ausgleichsleistung von 600 Euro pro Fluggast zu zahlen.

Da die Fluggesellschaft dieser Aufforderung nicht nachkam, reichten die Kläger die vorliegende Klage ein, damit der Rechtsstreit gemäß dem anwendbaren Recht entschieden werde.

Nach einigen Verschiebungen fand am 10. Dezember 2018 die mündliche Verhandlung in der Rechtssache statt, an der die Parteien teilnahmen ... [nicht übersetzt].

In der Verhandlung stellten die Kläger, da sie die Möglichkeit in Betracht zogen, dass das Gericht die geltend gemachte Flugannullierung in eine Flugverspätung umdeuten würde, ... [nicht übersetzt] einen Antrag auf Aussetzung des Verfahrens, den sie damit begründeten, dass sich in der vorliegenden Rechtssache die Frage nach der Auslegung von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 stelle, nach dem als Fluggast anzusehen sei, wer über eine bestätigte Buchung verfüge und sich gemäß den von der Fluggesellschaft festgelegten Bedingungen und mindestens 45 Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit zur Abfertigung eingefunden habe, wobei die letztgenannte Bedingung allerdings nicht bei Annullierung gelte.

Die Kläger beantragen deshalb die Aussetzung des Verfahrens bis zur Beantwortung der in diesem Bereich bereits zur Prüfung vorgelegten Fragen durch den Gerichtshof der Europäischen Union und legen dem Gericht neue Vorlagefragen zur Anwendung derselben Bestimmungen vor, die ebenfalls an das europäische Gericht übermittelt werden sollten.

Hilfsweise wiederholen die Kläger die in ihrer Klageschrift vorgebrachten Anträge und Klagegründe, allerdings unter Erhöhung ihrer Schadensersatzforderungen wegen missbräuchlichen Widerstands sowie nach Art. 700 des Code de procédure civile auf jeweils 1 000 Euro pro Fluggast.

Zum Antrag auf Aussetzung trug die Vertreterin von XL AIRWAYS vor, dass der streitige Vorfall sehr wohl eine Flugverspätung im Sinne der europäischen Rechtsprechung darstelle und dass dieser Antrag zurückzuweisen sei, da die Frage der Feststellung der Fluggasteigenschaft nach Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 durch eine völlig eindeutige Rechtsprechung der Cour de cassation (Kassationsgerichtshof, Frankreich) gelöst sei. In der Sache beantragte die Beklagte, alle Anträge zurückzuweisen, da es sich um eine Flugverspätung handle und die Kläger mangels Nachweises, dass sie sich unter den erforderlichen Bedingungen zur Abfertigung des Flugs eingefunden hätten, ihre Eigenschaft als Fluggäste, die für eine Ausgleichsleistung auf der Grundlage der angeführten Verordnung in Betracht kämen, nicht nachgewiesen hätten. **[Or. 3]**

... [nicht übersetzt]

BEGRÜNDUNG

Zum Antrag auf Aussetzung des Verfahrens

... [nicht übersetzt] [Nationales Verfahrensrecht]

... [nicht übersetzt] Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht vor, dass der Gerichtshof der Europäischen Union im Wege der Vorabentscheidung u. a. über die Auslegung der Verträge entscheidet.

Wird eine derartige Frage in einem schwebenden Verfahren bei einem einzelstaatlichen Gericht gestellt, dessen Entscheidungen selbst nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, so ist dieses Gericht zur Anrufung des Gerichtshofs verpflichtet, wobei der Code de l'organisation judiciaire (Gerichtsverfassungsgesetz) in Art. R221-37 bestimmt, dass das Tribunal d'instance über Rechtsstreitigkeiten bis zu einem Wert von 4 000 Euro in letzter Instanz und, wenn die Forderung diesen Betrag überschreitet oder unbestimmt ist, unter Vorbehalt der weiteren Entscheidung einer Berufungsinstanz entscheidet.

... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] [Nationales Verfahrensrecht]

Im vorliegenden Fall steht fest, dass, da die Forderungen der Kläger die Obergrenze von 4 000 Euro nicht überschreiten, über den Rechtsstreit in der Sache mit einer Entscheidung zu befinden ist, die in letzter Instanz ergeht und daher im Sinne von Art. 267 AEUV nicht mehr mit einem Rechtsmittel angefochten werden kann.

Hinzu kommt, dass in diesem Fall zwar ernsthafte Gründe dafür vorliegen, eine Umdeutung des der Klage zugrunde liegenden Vorfalls von einer Annullierung in eine Flugverspätung in Betracht zu ziehen, dass aber feststeht, dass die Auslegung von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hinsichtlich der Punkte, die mit den dem Gericht unterbreiteten neuen Vorlagefragen aufgeworfen werden, dafür entscheidend ist, ob die in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsvorschriften auf den Rechtsstreit anwendbar sind.

Daher ... [nicht übersetzt] ist dem Antrag der Kläger auf Aussetzung ... [nicht übersetzt] bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union über die Vorlagefragen ... [nicht übersetzt] stattzugeben.

Zu den Vorlagefragen

Das Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois verzeichnet einen beträchtlichen Anstieg der Zahl der Verfahren, die aufgrund seiner Zuständigkeit für das Gebiet des Flughafens Roissy-Charles-de-Gaulle bei ihm anhängig gemacht werden.

Diese Verfahren werfen Fragen dazu auf, wie der Nachweis zu erbringen ist, dass sich ein Fluggast bei einem verspäteten Flug zur Abfertigung eingefunden hat, was potenziell einen Anspruch auf den mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingeführten pauschalen Ausgleich eröffnet.

[Or. 4] Mit zwei Urteilen vom 14. Februar 2018 ... [nicht übersetzt] und vom 12. September 2018 ... [nicht übersetzt] bestätigte die Cour de cassation Urteile des Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois, mit denen auf der Grundlage der genannten Verordnung gegen das ausführende Unternehmen erhobene Klagen auf pauschale Ausgleichsleistungen für eine Flugverspätung von mehr als drei Stunden am Endziel abgewiesen worden waren. In diesen Rechtssachen hatten die Kläger lediglich Belege einer bestätigten Buchung in elektronischer Form und, für eine davon, eine Bescheinigung über eine Verspätung ohne Namensangabe vorgelegt.

Trotz dieser Rechtsprechung zur Auslegung von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auf der Grundlage des Schuldrechts führt die Zahl der Fluggäste, die nicht mehr über Belege verfügen, mit denen sie förmlich nachweisen können, dass sie sich tatsächlich zur Abfertigung der fraglichen Flüge eingefunden haben, und die sich auf die neuesten technologischen Entwicklungen berufen, die insbesondere zur Folge haben, dass Bordkarten aus „Papier“ allmählich ganz verschwinden, zu einer großen Zahl an Rechtsstreitigkeiten zu dieser Frage.

Es wird insbesondere geltend gemacht, dass der Besitz einer bestätigten Flugbuchung die einfache Vermutung begründe, dass sich der Fluggast zur Abfertigung eingefunden hat, und es Sache der Fluggesellschaft sei, den Gegenbeweis zu erbringen. Diese Auffassung ist durch Entscheidungen einiger Tribunaux d'instance bestätigt worden, die den Luftfahrtunternehmen unter Androhung einer Geldbuße aufgegeben haben, die PNR(Passenger Name Record)-Daten des fraglichen Flugs vorzulegen.

Da das Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois 2017 mit 2 700 Rechtsstreitigkeiten betreffend den Flugverkehr und 2018 mit fast 5 000 Rechtsstreitigkeiten befasst wurde, verlangt eine geordnete Rechtspflege eine endgültige Klarstellung hinsichtlich der Voraussetzungen für die Anwendung des genannten Art. 3 Abs. 2 Buchst. a, um im Interesse der Fluggäste selbst eine Harmonisierung der Entscheidungen der Gerichte zu ermöglichen, die über diese Rechtsstreitigkeiten im Allgemeinen in letzter Instanz zu entscheiden haben.

Dasselbe Thema war bereits Anlass für die Übermittlung eines Vorabentscheidungsersuchens an die Kanzlei des Gerichtshofs der Europäischen Union, das am 3. Dezember 2018 in einem Verfahren vor dem Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois ... [nicht übersetzt] eingereicht und unter dem Aktenzeichen C-756/18 beim Gerichtshof eingetragen wurde. Die Vorlagefrage ging dahin, ob sich der Fluggast für den Nachweis, dass er sich zur Abfertigung eingefunden hat, auf eine einfache Vermutung berufen kann.

Im vorliegenden Fall tragen die Kläger zunächst vor, dass die Rechtsprechung, wonach eine Verspätung von mindestens drei Stunden mit einer Flugannullierung gleichzusetzen sei, nicht zur Folge habe, dass Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auf verspätete Flüge Anwendung finde, und dass eine mögliche Anwendbarkeit in derartigen Fällen jedenfalls die Frage aufwerfe, ob der maßgebliche Zeitpunkt des Abflugs die ursprünglich vorgesehene Startzeit sei oder der tatsächliche Zeitpunkt des Abflugs des verspäteten Flugs.

Was die Beweislast für das Erscheinen zur Abfertigung betrifft, werfen die Kläger, die auf die neuesten technologischen Entwicklungen, insbesondere die Entmaterialisierung von Bordkarten, verweisen, die Frage nach der Art der in Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 genannten Voraussetzungen. Es sei zu klären, ob es sich um Voraussetzungen für die Anwendbarkeit dieser Verordnung handle, deren Erfüllung der Verbraucher nachzuweisen habe, oder aber um einen Grund für die Befreiung der Fluggesellschaft von der Ausgleichspflicht, wofür die Fluggesellschaft den Nachweis zu erbringen habe.

Schließlich machen die Kläger geltend, dass es gegen den Grundsatz der praktischen Wirksamkeit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 im Hinblick auf deren Ziele eines hohen Schutzniveaus für Verbraucher, die im vorliegenden Fall die Fluggäste seien, verstoßen könnte, wenn die Beweislast für das Erscheinen zur Abfertigung ausschließlich den Fluggästen aufgebürdet würde.

Diese Vorlagefragen, die die Kläger gestellt haben, wurden kontradiktorisch Verfahren erörtert ... [nicht übersetzt]. Die Beklagte widerspricht einer Aussetzung des Verfahrens, weil die Vorlagefragen der Kläger ihrer Ansicht nach jeder Grundlage entbehren, da die Cour de cassation mit ihren [Or. 5] Urteilen vom 14. Februar 2018 und vom 12. September 2018 eine eindeutige Rechtsprechung entwickelt habe, mit der sie bestätigt habe, dass die Fluggäste nachweisen müssten, dass sie sich tatsächlich zur Abfertigung des Flugs eingefunden hätten, und zwar durch die Übermittlung ihrer Bordkarte oder eines anderen Belegs, mit dem sich der erforderliche Nachweis erbringen lasse.

Insoweit ist davon auszugehen, dass die von den Klägern aufgeworfenen Fragen zwar grundsätzlich die Problematik der am 3. Dezember 2018 in einer ähnlichen Rechtssache an den Gerichtshof der Europäischen Union übermittelten Vorlagefrage aufnehmen, diese aber unter verschiedenen Gesichtspunkten der rechtlichen Analyse erweitern, so dass sie geeignet erscheinen, eine umfassendere Prüfung des heute kontroversen Themas zu ermöglichen.

Da die Entscheidung in der Sache in letzter Instanz ergeht, sind dem Gerichtshof der Europäischen Union daher die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

... [nicht übersetzt] [Or. 6]

... [nicht übersetzt] [Vorlagefragen, die im Tenor wiedergegeben werden]

... [nicht übersetzt] [Entscheidung über die Aussetzung des Verfahrens]

... [nicht übersetzt] [Klarstellung hinsichtlich der Kosten]

AUS DIESEN GRÜNDEN

BESCHLIESST

das Gericht ... [nicht übersetzt] die Übermittlung folgender Fragen zur Vorabentscheidung an den Gerichtshof der Europäischen Union:

1. Zur Anwendbarkeit von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a in seinen beiden Teilen im Fall einer Flugverspätung:

a) Ist die im Wortlaut von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 enthaltene, nur im Fall der Nichtbeförderung geltende Bedingung, dass sich der Fluggast zur Abfertigung einfindet, in Anbetracht dessen, dass der in Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 vorgesehene Ausgleichsanspruch bei Nichtbeförderung oder Annullierung durch die Rechtsprechung auf Flugverspätungen ausgedehnt wurde (Urteil des Gerichtshofs vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716), auch im Zusammenhang mit einer Ausgleichsleistung anwendbar, die von einem Fluggast gefordert wird, der von einer Flugverspätung und nicht von einer Nichtbeförderung betroffen ist?

b) Für den Fall, dass die Frage 1a bejaht wird: Ist die Frist nach Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 („spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit“) in Anbetracht ihrer Ziele, die an die Überbuchungsfrage und Sicherheitsziele anknüpfen, in diesem Fall als „spätestens 45 Minuten vor der auf den Anzeigetafeln des Flughafens veröffentlichten oder den Fluggästen mitgeteilten neuen Abflugzeit des verspäteten Flugs“ auszulegen?
[Or. 7]

2. Zur Beweislast für das „sich zur Abfertigung Einfinden“:

Für den Fall, dass die Frage 1a bejaht wird, d. h. für den Fall der Anwendung von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 auf eine von einem Fluggast, der von einer Flugverspätung betroffen ist, geforderte Ausgleichsleistung:

a) Sind die in Art. 3 Abs. 2 Buchst. a aufgeführten Bedingungen in Anbetracht der technologischen Entwicklungen, die nunmehr die elektronische Ausstellung papierloser Bordkarten erlauben, des Fehlens jeglicher Zeitstempel auf Papierbordkarten, des damit

einhergehenden Fehlens jeder Verpflichtung, sich physisch an einem Abfertigungsschalter einzufinden, und des Umstands, dass nur die Fluggesellschaften im Besitz sämtlicher Informationen über die Abfertigung der Fluggäste bis zum Abschluss der Abfertigungsvorgänge sind, Vorbedingungen, die der Verbraucher für die Anwendung der Verordnung nachzuweisen hat, oder ein Grund für die Befreiung der Fluggesellschaft, der es dieser erlaubt, das Register der Fluggäste zum Nachweis dafür vorzulegen, dass sich der Verbraucher nicht „wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit ... oder, falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit“ im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 zur Abfertigung eingefunden hat?

- b) Verboten es der Grundsatz der praktischen Wirksamkeit, die Ziele der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 und das durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 oder andere Bestimmungen oder Normen des Unionsrechts garantierte hohe Schutzniveau für Fluggäste und Verbraucher im Allgemeinen in Anbetracht der technologischen Entwicklungen, die nunmehr die elektronische Ausstellung papierloser Bordkarten erlauben, des Fehlens jeglicher Zeitstempel auf Papierbordkarten, des damit einhergehenden Fehlens jeder Verpflichtung, sich physisch an einem Abfertigungsschalter einzufinden, und des Umstands, dass nur die Fluggesellschaften im Besitz sämtlicher Informationen über die Abfertigung der Fluggäste bis zum Abschluss der Abfertigungsvorgänge sind, ausschließlich dem Fluggast allein die Beweislast dafür auferlegen, dass er sich „wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit ... oder, falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit“ im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 zur Abfertigung eingefunden hat?

... [nicht übersetzt]