

Anonymisierte Fassung

Übersetzung

C-618/20 – 1

Rechtssache C-618/20

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

19. November 2020

Vorlegendes Gericht:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Spanien)

Datum der Vorlageentscheidung:

24. September 2020

Klägerinnen:

ZU

TV

Beklagte:

Ryanair Ltd

**JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (Handelsgericht
Nr. 1 Cordoba)**

... [nicht übersetzt; Besetzung des Gerichts, Verfahren, Parteien, Ort und Datum]

BESCHLUSS

(VORLAGE ZUR VORABENTSCHEIDUNG)

... [nicht wiedergegeben; Name des Richters, Ort und Datum]

Nach Art. 19 Abs. 3 Buchst. b des Vertrags über die Europäische Union, Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Art. 4 *bis* der Ley Orgánica del Poder Judicial (Gerichtsverfassungsgesetz) ist es erforderlich, dass der Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden: Gerichtshof) die

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 [Or. 2] auslegt. Zu diesem Zweck ergeht das folgende Vorabentscheidungsersuchen.

SACHVERHALT

1.- AUSGANGSRECHTSSTREIT

- Frau ZU und Frau TV kauften Flugscheine für einen Flug von Malaga (Spanien) nach Düsseldorf (Deutschland).
- Die Flugscheine wurden über die Website der Fluggesellschaft RYANAIR gekauft, und aus den von den Klägerinnen vorgelegten Beweisstücken ergibt sich eindeutig, dass ihnen eine von RYANAIR ausgestellte Reisebestätigung per E-Mail übermittelt wurde.
- Der Flug wurde allerdings von der Gesellschaft LAUDAMOTION durchgeführt.
- Bei dem gebuchten Flug kam es zu einer Verspätung von mehr als vier Stunden.
- Die Klägerinnen haben Klage gegen RYANAIR erhoben und beantragen Ausgleichsleistungen nach 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.
- Die Beklagte, RYANAIR, beantragt Klageabweisung wegen fehlender Passivlegitimation. Sie habe LAUDAMOTION lediglich ihre Website für den Verkauf der Flugscheine zur Verfügung gestellt und sei mit den Klägerinnen keinerlei Vertragsverhältnis eingegangen, da der Flug von LAUDAMOTION durchgeführt worden sei.

2.- Vorlage zur Vorabentscheidung

... [nicht übersetzt; Ausführungen zum nationalen Verfahrensrecht]

RECHTLICHE WÜRDIGUNG

1.- Die Streitfrage aus Sicht des Unionsrechts

Bei der vorliegenden Rechtsstreitigkeit geht es um die Haftung einer Fluggesellschaft, die über ihre eigene Website Flugscheine einer anderen Fluggesellschaft verkauft, und zwar im Rahmen des persönlichen Anwendungsbereichs der genannten Verordnung Nr. 261/2004.

2.- Unionsrechtliche Vorschriften

Die einschlägige Unionsregelung ist die 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, insbesondere ihr Art. [3 Abs.] 5 [:] *„(5) Diese Verordnung gilt für alle ausführenden Luftfahrtunternehmen, die Beförderungen für Fluggäste im Sinne der Absätze 1 und 2 erbringen. Erfüllt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung, so wird davon ausgegangen, dass es im Namen der Person handelt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht.“* Ferner heißt es in Art. 2 dieser Verordnung: *„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck a) ‚Luftfahrtunternehmen‘ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung; b) ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt“.*

In der Bekanntmachung der Europäischen Kommission vom 15. Juni 2016 mit den Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen 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 und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates heißt es in Nr. 2.2.3 *„2.2.3. Anwendung auf ausführende Luftfahrtunternehmen*

Gemäß Artikel 3 Absatz 5 ist stets das ausführende Luftfahrtunternehmen für die Verpflichtungen im Rahmen der Verordnung verantwortlich und nicht beispielsweise ein anderes Luftfahrtunternehmen, das den Flugschein möglicherweise verkauft hat. Der Begriff ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ ist im Erwägungsgrund 7 dargelegt.“ (Hervorhebung nur hier) [Or. 3]

3.- Nationales Recht und/oder nationale Rechtsprechung

Da es um die Durchsetzung des Anspruchs auf Ausgleichsleistungen nach der Verordnung Nr. 261/2004 geht, die unmittelbar anwendbar ist und keiner Umsetzung in das nationale Recht bedarf, gibt es auf dem Gebiet des Luftverkehrs keine einschlägige nationale Regelung.

Im Bereich der Rechtsprechung wird die Frage jedoch unterschiedlich behandelt. Dabei ist erstens darauf hinzuweisen, dass Verfahren mit einem Streitwert von unter 3 000 Euro nach dem im spanischen Prozessrecht vorgesehenen Rechtsbehelfssystem in einem einzigen Rechtszug vor den erstinstanzlichen Gerichten, hier den Handelsgerichten der einzelnen spanischen Provinzen, geführt werden. Deshalb gibt es zu dieser Art von Ansprüchen, die so gut wie nie den Streitwert von 3 000 Euro übersteigen, lediglich die Rechtsprechung der Handelsgerichte, und es besteht keine Gelegenheit einer Vereinheitlichung durch Entscheidungen höherer Gerichte. So sind verschiedene Handelsgerichte, die ähnliche Fragen zu behandeln hatten, zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen gelangt. Manche verneinten die Beklagteigenschaft von RYANAIR, andere bejahten sie. Von Letzteren wird ein vielfach wiederholtes Argument angeführt: Das Rechtssystem, das auf dem Gebiet des Luftverkehrs in der Verordnung Nr. 261/2004 geregelt sei, gehe über diese Verordnung hinaus, und die übrigen Vorschriften dieses Systems blieben anwendbar. Nach dem Urteil des Gerichtshofs vom 6. Mai 2010, [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251,] besteht der rechtliche Rahmen, der bei der Entscheidung über Rechtsstreitigkeiten auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu berücksichtigen ist, in der Verordnung und den im Rahmen der Europäischen Union geschlossenen Verträgen. So setzt „[18] ... die im vorliegenden Fall anwendbare Verordnung Nr. 2027/97 in Bezug auf die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Union bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr im Gebiet der Union die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal [um]. Insbesondere ergibt sich aus Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung, dass für die Haftung der Luftfahrtunternehmen der Union für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal gelten ... 19. Das von der Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 auf der Grundlage von Art. 300 Abs. 2 EG unterzeichnete Übereinkommen von Montreal wurde durch den Beschluss 2001/539 im Namen der Gemeinschaft genehmigt und trat in Bezug auf sie am 28. Juni 2004 in Kraft“.

Außerdem heißt es im Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juli 2008[, C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400]: „43. Es trifft zu, dass das Übereinkommen von Montreal integraler Bestandteil der Gemeinschaftsrechtsordnung ist (vgl. in diesem Sinne Urteil IATA und ELFAA, Randnrn. 35 und 36). Im Übrigen geht aus Art. 300 Abs. 7 EG hervor, dass die von der Gemeinschaft geschlossenen Abkommen für ihre Organe verbindlich sind und daher Vorrang vor den Bestimmungen des abgeleiteten Gemeinschaftsrechts haben (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. September 1996, Kommission/Deutschland, C- 61/94, Slg. 1996, I- 3989, Randnr. 52).“

Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass zur Bestimmung des Umfangs der Haftung der Luftfahrtunternehmen nicht auf eine am Wortlaut orientierte Auslegung abgestellt werden darf, bei der die Grundgedanken der Gemeinschaftsordnung außer Acht gelassen würden. Die Regelung ist vielmehr anhand des ihrem Geiste entsprechenden Sinns und Zwecks auszulegen, mit dem den Fluggästen zu gewährenden Schutz. Zwar sieht die Verordnung Nr. 261/2004 nicht ausdrücklich vor, dass das Luftfahrtunternehmen, das den Vertrag mit dem Fluggast schließt, nicht aber die Beförderung durchführt, haftet. Das Übereinkommen von Montreal von 1999 (das, wie bereits ausgeführt, gilt, Teil der Gemeinschaftsordnung und damit direkt und unmittelbar anwendbar ist) legt jedoch die hier einschlägige Rechtsnorm fest, und zwar in Art. 45, der bestimmt: *„Soweit der ausführende Luftfrachtführer die Beförderung vorgenommen hat, kann eine Klage auf Schadenersatz nach Wahl des Klägers gegen diesen Luftfrachtführer, den vertraglichen Luftfrachtführer oder beide, gemeinsam oder gesondert, erhoben werden.“* Damit wird es dem Kläger gestattet, den Beklagten nach Zweckdienlichkeit zu wählen, und zwar im Einklang mit dem siebten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004, in dem Verpflichtungen (und damit Haftung) dem Luftfahrtunternehmen [Or. 4] zugeschrieben werden, das Vertragspartner des Fluggastes ist, ob es nun tatsächlich die Beförderung durchführt oder nicht. Der Fluggast ist nicht an den Verträgen beteiligt, die sein Vertragspartner mit Dritten schließt, und durch diese Verträge nicht berührt. Sein Schutz wird dadurch maximiert, dass der Kreis etwaiger Haftender auf den ausführenden Luftfrachtführer und den vertraglichen Luftfrachtführer (in der Formulierung von Art. 39 des Übereinkommens von Montreal) ausgeweitet wird.

4.- Zweifel hinsichtlich der Auslegung (und/oder der Gültigkeit) des Unionsrechts

Die Auslegungszweifel knüpfen, wie ausgeführt, am Begriff „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ an, und insbesondere an der Frage, wer unter diesen Begriff fallen kann und damit für die Ausgleichsleistungen haftet, die in der Verordnung Nr. 261/2004 bei großer Verspätung oder Annullierung eines Fluges vorgesehen sind.

Wie bereits dargelegt, schließt die Bekanntmachung der Kommission vom 15. Juni 2016 vom Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens das Luftfahrtunternehmen aus, das nur den Flugschein verkauft, nicht aber den Flug durchführt.

Zu den jüngeren Entscheidungen des Gerichtshofs, die in diesem Zusammenhang von Interesse sein könnten, gehört das Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 4. Juli 2018, [Wirth u. a.] C-532/17, in dem der Sachverhalt zwar nicht dem hier in Rede stehenden entspricht, das aber relevante Erwägungen enthält. Dort heißt es: *„Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der Begriff ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 und insbesondere ihres Art. 2 Buchst. b dahin auszulegen ist, dass er den Fall eines*

Luftfahrtunternehmens erfasst, das – wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende – einem anderen Luftfahrtunternehmen im Rahmen eines Vertrags über die Vermietung eines Flugzeugs mit Besatzung („wet lease“) das Flugzeug samt Besatzung vermietet, für die Flüge aber nicht die operationelle Verantwortung trägt, auch wenn es in der den Fluggästen ausgestellten Buchungsbestätigung über einen Platz auf einem Flug heißt, dass dieser Flug von dem erstgenannten Unternehmen ausgeführt wird.

17 *In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ nach dem Wortlaut von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 so zu verstehen ist, dass er das Luftfahrtunternehmen bezeichnet, ‚das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt‘.*

18 *Diese Definition stellt demnach zwei kumulative Voraussetzungen für die Einstufung eines Luftfahrtunternehmens als ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ auf, nämlich zum einen die Durchführung des betreffenden Fluges und zum anderen das Bestehen eines mit einem Fluggast abgeschlossenen Vertrags.*

19 *Was die erste Voraussetzung betrifft, so führt diese den Begriff ‚Flug‘ an, der dabei das zentrale Element ist. Der Gerichtshof hat bereits festgestellt, dass dieser Begriff als ‚Luftbeförderungsvorgang [zu verstehen ist], der somit in gewisser Weise eine ‚Einheit‘ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt (Urteile vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines, C- 173/07, EU:C:2008:400, Rn. 40, vom 13. Oktober 2011, Sousa Rodríguez u. a., C- 83/10, EU:C:2011:652, Rn. 27, und vom 22. Juni 2016, Mennens, C- 255/15, EU:C:2016:472, Rn. 20).*

20 *Folglich ist das Luftfahrtunternehmen als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen, das im Rahmen seiner Tätigkeit der Beförderung von Fluggästen die Entscheidung trifft, einen bestimmten Flug durchzuführen – die Festlegung seiner Flugroute eingeschlossen – und dadurch ein an Interessierte gerichtetes Angebot für den Luftverkehr zu schaffen. Eine solche Entscheidung zu treffen bedeutet nämlich, dass dieses Unternehmen die Verantwortung für die Durchführung dieses [Or. 5] Fluges, einschließlich insbesondere seiner etwaigen Annullierung oder einer etwaigen großen Verspätung bei seiner Ankunft, übernimmt.*

21 *Im vorliegenden Fall steht fest, dass Thomson Airways sich darauf beschränkt hat, das Flugzeug samt Besatzung zu vermieten, mit dem der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Flug durchgeführt wurde, dass aber die Festlegung der Flugroute und die Durchführung dieses Fluges von TUIfly entschieden wurden.*

22 Unter diesen Umständen ist, ohne dass die zweite kumulative Voraussetzung nach Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 geprüft zu werden braucht, festzustellen, dass ein Luftfahrtunternehmen – wie Thomson Airways im Ausgangsverfahren –, das einem anderen Luftfahrtunternehmen ein Flugzeug samt Besatzung vermietet, jedenfalls nicht als ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 und insbesondere ihres Art. 2 Buchst. b eingestuft werden kann.

23 Dieses Ergebnis wird durch das im ersten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 genannte Ziel bestätigt, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, da damit gewährleistet werden kann, dass die beförderten Fluggäste entschädigt oder betreut werden, ohne dass Vereinbarungen berücksichtigt werden müssten, die das Luftfahrtunternehmen, das entschieden hat, den betreffenden Flug durchzuführen, mit einem anderen Unternehmen getroffen hat, um diesen konkret sicherzustellen.

24 Zudem steht dieses Ergebnis im Einklang mit dem im siebten Erwägungsgrund dieser Verordnung genannten Grundsatz, wonach, damit diese wirksam angewandt wird, die durch sie geschaffenen Verpflichtungen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen unabhängig davon obliegen, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem mit Besatzung gemieteten Luftfahrzeug durchgeführt wird.

25 Das vorliegende Gericht weist ferner darauf hin, dass in der den Klägern des Ausgangsverfahrens ausgestellten Buchungsbestätigung angegeben war, dass der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Flug von dem Luftfahrtunternehmen ‚ausgeführt‘ wird, das das Flugzeug samt Besatzung vermietet hat. Dieser Hinweis kann aber, auch wenn er im Rahmen der Anwendung der Verordnung Nr. 2111/2005 erheblich ist, die Identifizierung des ‚ausführenden Luftfahrtunternehmens‘ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 nicht vorwegnehmen, da aus dem ersten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 2111/2005 klar hervorgeht, dass mit ihr ein anderes Ziel verfolgt wird als mit der Verordnung Nr. 261/2004.

26 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass der Begriff ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 und insbesondere ihres Art. 2 Buchst. b dahin auszulegen ist, dass er das Luftfahrtunternehmen, das – wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende – einem anderen Luftfahrtunternehmen im Rahmen eines Vertrags über die Vermietung eines Flugzeugs mit Besatzung (‚wet lease‘) das Flugzeug samt Besatzung vermietet, für die Flüge aber nicht die operationelle Verantwortung trägt, nicht erfasst, auch wenn es in der den Fluggästen ausgestellten Buchungsbestätigung über einen Platz auf einem Flug heißt, dass dieser Flug von dem erstgenannten Unternehmen ausgeführt wird.“ (Hervorhebung nur hier)

Im Fall des Ausgangsrechtsstreits ist es, wie ausgeführt, RYANAIR, die den Flugschein über ihre Website verkauft, die Reisebestätigung ausstellt und per

E-Mail an die Fluggäste übermittelt. Zwar ist der in dieser Bestätigung genannte Code der Fluggesellschaft nicht der von RYANAIR, sondern der von LAUDAMOTION, doch liegt zu keiner Zeit eine ausdrückliche Information in diesem Sinne vor, d. h. zu keiner Zeit wird ausdrücklich angegeben, dass dieser Flug nicht von [Or. 6] RYANAIR durchgeführt wird. Im Ausgangsrechtsstreit ist nicht bekannt, wer diesen Flug wirklich geplant hat, RYANAIR oder LAUDAMOTION.

Schließlich könnte erheblich sein, dass die Gesellschaft LAUDAMOTION Teil der RYANAIR-Gruppe ist, wie RYANAIR auf ihrer Website selbst mitteilt <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viaje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.-Entscheidungserheblichkeit der Antwort des Gerichtshofs

Es ist von wesentlicher Bedeutung, festzustellen, wer in diesen konkreten Fällen das ausführende Luftfahrtunternehmen ist, da der Verkauf von Flugscheinen der Fluggesellschaft LAUDAMOTION durch RYANAIR, nachdem Letztere Erstere erworben hatte, relevant zu sein scheint, wie die verschiedenen Gerichtsentscheidungen in Spanien belegen, die, wie ausgeführt, nicht einheitlich sind. Außerdem ist es, wie ebenfalls bereits erläutert, sehr unwahrscheinlich, dass die Obergerichte eine einheitliche Auslegung vornehmen können, die zu Rechtssicherheit und einer Gleichbehandlung der Rechtsuchenden führt.

6.- Aufgrund der dargestellten rechtlichen Erwägungen sind dem Gerichtshof die im Tenor formulierten Vorlagefragen vorzulegen.

TENOR

Erstens.- Das Verfahren wird bis zur Entscheidung über das Vorabentscheidungsersuchen ausgesetzt.

Zweitens.- Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Kann eine Fluggesellschaft, die über ihre eigene Website Flugscheine für Flüge verkauft, die unter dem Code einer anderen Fluggesellschaft durchgeführt werden, im Hinblick auf diese konkreten Flüge, die verkauft und von einer anderen Fluggesellschaft durchgeführt werden, als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. [3] Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2014 angesehen werden?
2. Kann eine Fluggesellschaft, die über ihre eigene Website Flugscheine für Flüge verkauft, die unter dem Code einer anderen Fluggesellschaft durchgeführt werden, im Hinblick auf diese konkreten Flüge, die verkauft und von einer anderen Fluggesellschaft durchgeführt werden, als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. [3] Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2014 angesehen werden, wenn diese andere

Fluggesellschaft, die den Flug durchführt, Teil der Unternehmensgruppe der Fluggesellschaft ist, die den Flug verkauft?

3. Kann der Begriff des vertraglichen Luftfrachtführers in Art. 45 des Übereinkommens von Montreal mit dem des ausführenden Luftfahrtunternehmens in Art. [3] Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2014 gleichgesetzt werden?
4. Kann der Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens in Art. [3] Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2014 mit dem des ausführenden Luftfrachtführers, auf den Art. 45 des Übereinkommens von Montreal Bezug nimmt, gleichgesetzt werden?

... [nicht übersetzt] **[Or. 7]**

... [nicht übersetzt] **[Or. 8]**

[Schlussformeln und Unterschrift des Richters]

ARBEITSDOKUMENT