

# Anonymisierte Fassung

Übersetzung

C-560/19 – 1

**Rechtssache C-560/19**

**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

23. Juli 2019

**Vorlegendes Gericht:**

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Gericht für  
Handelssachen Nr. 3, Valencia, Spanien)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

11. Juli 2019

**Kläger:**

GT

**Beklagte:**

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

---

... [nicht übersetzt; Angaben zur Rechtssache und zu den Parteien]

## **BESCHLUSS**

... [nicht wiedergegeben; Name des vorlegenden Richters]

**Ort:** VALENCIA

**Datum:** 11. Juli 2019

## **SACHVERHALT**

**ERSTENS.-** *Ausgangsrechtsstreit, in dem sich die Vorlagefragen stellen*

Frau GT hat gegen das Luftfahrtunternehmen Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. Klage auf Ausgleichszahlung in Höhe von 600 Euro nach

Art. 7 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 erhoben, da sie mit einer Verspätung von mehr als 24 Stunden gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel angekommen sei. Außerdem verlangt sie eine Entschädigung in Höhe von 99,65 Euro, weil sie aufgrund der Verspätung eine zuvor gebuchte Hotelübernachtung am Zielort nicht habe in Anspruch nehmen können, aber habe bezahlen müssen. [Or. 2]

Der Klage liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

1.) – Die Klägerin schloss, wie aus dem Dokument Nr. 3 der Klage hervorgeht, mit dem Unternehmen Iberia, dessen Gesellschaftszweck in der Beförderung von Fluggästen mit von ihm vermarkteten Flugscheinen besteht, einen Vertrag über einen Flug von Alicante nach Chicago. Der Flug bestand aus zwei Teilstrecken:

– Der Flug auf der ersten Teilstrecke von Alicante nach Madrid sollte am 9. September 2018 um 09.40 Uhr starten und um 10.50 Uhr in Madrid landen. Diesen Flug führte das Luftfahrtunternehmen Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. durch.

– Der Flug auf der zweiten Teilstrecke von Madrid nach Chicago sollte am selben Tag um 11.55 Uhr starten und um 14.20 Uhr am Zielort landen. Diesen Flug führte das Luftfahrtunternehmen Iberia durch.

2.) – Der erste Flug (Alicante-Madrid) kam mit Verspätung in Madrid an. Nach den Angaben der Klägerin betrug die Verspätung eine Stunde. Die Beklagte räumt die Verspätung ein, gibt aber an, diese habe nur 30 Minuten betragen.

3.) – Infolge der Verspätung verpasste die Klägerin den Anschlussflug für die zweite Teilstrecke.

4.) – Die Klägerin wurde umgebucht und erreichte das Endziel Chicago mit über 24 Stunden Verspätung.

#### **ZWEITENS.-** *Vorlagefrage*

Das vorliegende Verfahren ist beim vorlegenden Gericht anhängig, ... [nicht übersetzt; nationale Verfahrensfragen] das für seine Entscheidung ein Ersuchen um Vorabentscheidung als erforderlich ansieht.

#### **DRITTENS.-** *Angaben zu den Parteien und Streithelfern*

Die Parteien des Ausgangsverfahrens sind Frau GT [Or. 3] ... [nicht übersetzt; Name des Rechtsanwalts] als Klägerin und die Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. ... [nicht übersetzt; Name des Rechtsanwalts] als Beklagte.

## RECHTLICHE GRUNDLAGEN

### ERSTENS.- Rechtsrahmen der Europäischen Union

- 1.- Der 7. Erwägungsgrund der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ... [nicht übersetzt] lautet: „Damit diese Verordnung wirksam angewandt wird, sollten die durch sie geschaffenen Verpflichtungen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen obliegen, das einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, und zwar unabhängig davon, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem mit oder ohne Besatzung gemieteten Luftfahrzeug oder in sonstiger Form durchgeführt wird.“
  - 2.- Art. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt: „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 ...“
  - 3.- Nach Art. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 bezeichnet „Endziel“ den Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein bzw. bei direkten Anschlussflügen den Zielort des letzten Fluges; verfügbare alternative Anschlussflüge bleiben unberücksichtigt, wenn die planmäßige Ankunftszeit eingehalten wird ...“ [Or. 4]
- Im Urteil Folkerts vom 26. Februar 2013 in der Rechtssache C-11/11 hat der Gerichtshof ausgeführt, dass es „... im Fall eines Fluges mit Anschlussflügen für die Zwecke der in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen pauschalen Ausgleichszahlung allein auf die Verspätung ankommt, die gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel, d. h. dem Zielort des letzten Fluges des betreffenden Fluggasts, festgestellt wird“.
- 4.- Art. 3 Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 lautet: „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.“
  - 5.- Nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 wird den betroffenen Fluggästen bei Annullierung eines Fluges „vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt ...“
  - 6.- Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 regelt den Ausgleichsanspruch und bestimmt: „Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:

- a) 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1500 km oder weniger,
- b) 400 EUR bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1500 km und 3500 km,
- c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

*Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt.* **[Or. 5]**

- 7.- Im Urteil Sturgeon vom 19. November 2009 in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07 und im Urteil Nelson vom 23. Oktober 2012 in den verbundenen Rechtssachen C-581/10 und C-629/10 wurde eine große Verspätung bei der Ankunft mit der Annullierung des Fluges gleichgesetzt.
- 8.- Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 90/314/EWG des Rates sieht vor, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit der Veranstalter und/oder Vermittler, der Vertragspartei ist, gegenüber dem Verbraucher die Haftung für die ordnungsgemäße Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen unabhängig davon übernimmt, ob er selbst oder andere Dienstleistungsträger diese Verpflichtungen zu erfüllen haben, wobei das Recht des Veranstalters und/oder Vermittlers, gegen andere Dienstleistungsträger Rückgriff zu nehmen, unberührt bleibt.
- 9.- Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt: *„In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen.“*
- 10.- Die Bekanntmachung der Kommission vom 15. Juni 2016 legt in Abs. 2.2.3 fest: *„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.“*
- 11.- Im Urteil Bossen vom 7. September 2017 in der Rechtssache C-559/16 wird ausgeführt, dass die Bestimmungen der Verordnung *„einen Ausgleichsanspruch der Fluggäste vor[sehen], ohne danach zu unterscheiden, ob diese ihr Endziel mittels eines Direktflugs oder eines Fluges mit Anschlussflügen erreichen.“*

**ZWEITENS.- Gründe für die Vorlage des Vorabentscheidungsersuchens [Or. 6]**

1.- Wie im vorstehenden Abschnitt dargestellt, scheint die Gemeinschaftsregelung festzulegen, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen zur Zahlung der in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsleistung verpflichtet ist, unabhängig davon, wer den Flugschein verkauft hat. Dies gilt unabhängig davon, welches Luftfahrtunternehmen Vertragspartei ist. Diese Situation scheint eindeutig zu sein, wenn ein Reisebüro den Flugschein verkauft und somit den Vertrag mit dem Fluggast geschlossen hat. Zweifel bestehen allerdings, wenn der Flugschein von einem Luftfahrtunternehmen verkauft wird, der Flug jedoch aufgrund der Allianzen zwischen Luftfahrtunternehmen nicht von ihm, sondern von einem anderen Unternehmen durchgeführt wird. Dies war hier der Fall. Iberia, die den Flugschein verkaufte, ist ein Luftfahrtunternehmen. Nicht sie führte jedoch den Flug von Alicante nach Madrid durch, sondern diese Teilstrecke wurde von Air Nostrum, einem anderen Luftfahrtunternehmen, aufgrund seiner Allianzen mit Iberia übernommen.

Daher stellt sich die Frage, ob nur das ausführende Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, zur Zahlung der Ausgleichsleistung nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 verpflichtet ist, oder auch das Unternehmen, das den Flug nicht durchführt, mit dem aber der Vertrag geschlossen wurde und das sich ebenfalls der Beförderung von Fluggästen widmet. Anders ausgedrückt lautet die Frage, ob unter den Begriff „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ ein Unternehmen fallen kann, dessen Gesellschaftszweck in der Beförderung von Fluggästen besteht und das den Flugschein verkauft, aber den Flug nicht tatsächlich durchführt.

Daraus ergibt sich folgende erste Frage: Kann in Zusammenhang mit Art. 2 Buchst. b und Art. 3 Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 unter den Begriff „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ ein Unternehmen fallen, dessen Gesellschaftszweck in der Beförderung von Fluggästen besteht und das den Flugschein verkauft, aber den Flug nicht tatsächlich durchführt?

2.- Falls die vorstehende Frage verneint wird, ist zweifelhaft, wer zur Ausgleichszahlung verpflichtet ist, wenn an der tatsächlichen Durchführung eines [Or. 7] Fluges, zu dem es einen Anschlussflug gab, zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen beteiligt waren.

Wie bereits dargestellt, ist nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union das entscheidende Kriterium für die Pflicht zur Zahlung der Ausgleichsleistung eine Verspätung von mehr als drei Stunden bei der Ankunft am Endziel. Dies gilt unabhängig davon, ob die Verspätung beim Abflug, während des Fluges oder bei einem Anschlussflug eingetreten ist.

Dieser Umstand wirft Zweifel hinsichtlich der Auslegung der Verordnung auf. Das Problem tritt in Fällen auf, in denen wie im Ausgangsverfahren der Flug in zwei Teilstrecken unterteilt ist, auf denen verschiedene Luftfahrtunternehmen

tätig sind, und wegen einer Verspätung auf der ersten Teilstrecke der Anschlussflug verpasst wird; insbesondere dann, wenn die Verspätung auf der ersten Teilstrecke weniger als drei Stunden beträgt, aber am Endziel mehr als drei Stunden, weil der Anschlussflug verpasst wurde.

Würde es sich um verschiedene Flüge handeln, bestünde zweifellos kein Ausgleichsanspruch.

Das Problem tritt auf, wenn es nur einen Flug mit einem Anschlussflug gibt. Im vorliegenden Fall führte das erste ausführende Luftfahrtunternehmen den Flug mit einer Verspätung von weniger als drei Stunden gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit durch. Aufgrund der Verspätung auf der ersten Teilstrecke kam es jedoch zu einer großen Verspätung am Endziel.

Deshalb tauchen folgende Zweifelsfragen auf: Besteht für die Fluggäste ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004, falls der Flug in mehrere Teilstrecken unterteilt ist und es infolge einer geringen Verspätung (von weniger als drei Stunden) auf einer der Teilstrecken zu einer großen Verspätung (von mehr als drei Stunden) am Endziel kommt, weil der Anschlussflug verpasst wird? Falls dies bejaht wird: Ist zur Ausgleichszahlung [Or. 8] nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004, wenn die Flüge auf den verschiedenen Teilstrecken von verschiedenen ausführenden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, das Luftfahrtunternehmen verpflichtet, das den Flug durchgeführt hat, bei dem es zu einer geringen Verspätung (von weniger als drei Stunden) kam, die aber dazu führte, dass der Anschlussflug verpasst wurde und das Endziel infolgedessen mit großer Verspätung (von mehr als drei Stunden) erreicht wurde?

#### TENOR

**BESCHLUSS:** Aufgrund der vorstehenden Erwägungen werden dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Kann unter den Begriff „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ ein Unternehmen fallen, dessen Gesellschaftszweck in der Beförderung von Fluggästen besteht und das den Flugschein verkauft, aber den Flug nicht tatsächlich durchführt?
2. Falls die vorstehende Frage verneint wird: Besteht für die Fluggäste ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004, falls der Flug in mehrere Teilstrecken unterteilt ist und es infolge einer geringen Verspätung (von weniger als drei Stunden) auf einer der Teilstrecken zu einer großen Verspätung (von mehr als drei Stunden) am Endziel kommt, weil der Anschlussflug verpasst wird? Falls dies bejaht wird: Ist zur Ausgleichszahlung nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004, wenn die Flüge auf den verschiedenen Teilstrecken von verschiedenen ausführenden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, das Luftfahrtunternehmen verpflichtet, das den Flug durchgeführt hat, bei dem es zu einer geringen Verspätung (von weniger als drei Stunden) kam, die aber dazu

fürhte, dass der Anschlussflug verpasst wurde und das Endziel infolgedessen mit großer Verspätung (von mehr als drei Stunden) erreicht wurde?

... [nicht übersetzt] **[Or. 9]** ... [nicht übersetzt; Formalien und Schlussformeln]

ARBEITSDOKUMENT