



Nach Auffassung von Generalanwalt Bot ist ein Luftfahrtunternehmen zu Ausgleichszahlungen an Fluggäste verpflichtet, wenn ihre Beförderung verweigert worden ist, weil ihr Flug aufgrund eines zwei Tage zuvor erfolgten, einen früheren Flug betreffenden Streiks auf dem Flughafen umorganisiert worden ist

Nur eine Nichtbeförderung, die durch Gründe gerechtfertigt ist, die mit der persönlichen Situation des Fluggasts zusammenhängen, kann das Luftfahrtunternehmen von dieser Verpflichtung befreien

Wird einem Fluggast gegen seinen Willen die Beförderung verweigert, so ist das Luftfahrtunternehmen nach dem Unionsrecht¹ verpflichtet, ihm Unterstützungsleistungen und eine pauschalierte Ausgleichsleistung zu erbringen. Nach dem Unionsrecht ist Nichtbeförderung definiert als die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich ordnungsgemäß am Flugsteig eingefunden haben, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, z. B. im Zusammenhang mit der Gesundheit oder der allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen.

Als Folge eines Streiks des Personals des Flughafens Barcelona (Spanien) am 28. Juli 2006 musste der für 11.40 Uhr angesetzte Linienflug Barcelona–Helsinki der Fluggesellschaft Finnair annulliert werden. Finnair organisierte ihre Flüge daraufhin um, damit die Fluggäste dieses Flugs nicht zu lange warten mussten.

Diese Fluggäste wurden am nächsten Tag, dem 29. Juli 2006, mit dem Linienflug um 11.40 Uhr bzw. um 21.40 Uhr mit einem eigens gecharterten Flugzeug nach Helsinki (Finnland) befördert. Ein Teil der Fluggäste, die den für den 29. Juli 2006 um 11.40 Uhr vorgesehenen Flug gebucht hatte, musste wegen dieser Umorganisation bis zum 30. Juli 2006 warten, um mit dem Linienflug um 11.40 Uhr bzw. um 21.40 Uhr mit einem weiteren eigens gecharterten Flugzeug nach Helsinki zurückzukehren. Ebenso erreichten einige Fluggäste wie Herr Lassooy, die den für den 30. Juli 2006 um 11.40 Uhr vorgesehenen Flug gebucht hatten und sich ordnungsgemäß am Flugsteig eingefunden hatten, Helsinki erst mit dem außerplanmäßigen Flug um 21.40 Uhr.

Herr Lassooy vertrat die Auffassung, Finnair habe ihm die Beförderung verweigert und erhob daher gegen Finnair bei den finnischen Gerichten Klage auf Leistung der Ausgleichszahlung in Höhe von 400 Euro, die von der europäischen Regelung für innergemeinschaftliche Flüge über eine Entfernung von mehr als 1 500 km vorgesehen ist.

Das Korkein oikeus (das oberste Gericht in Finnland), bei dem der Rechtsstreit in letzter Instanz anhängig ist, hat Zweifel hinsichtlich des Begriffs der Nichtbeförderung und befragt hierzu den Gerichtshof.

Mit seinen heutigen Schlussanträgen weist Generalanwalt Yves Bot zunächst darauf hin, dass **der Begriff der Nichtbeförderung weit auszulegen ist und darunter nicht lediglich die Fälle der Überbuchung fallen können**. Dies ergibt sich nicht nur aus den Vorarbeiten zu der einschlägigen

¹ 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. L 46, S. 1).

europäischen Regelung, sondern auch aus dem Ziel, das mit dieser verfolgt wird, nämlich ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen.

Würden unter den Begriff der Nichtbeförderung lediglich die Fälle der Überbuchung fallen, würde das bedeuten, dass Fluggäste, die sich in der Situation von Herrn Lassooy befinden, völlig schutzlos dastünden. Der von Herrn Lassooy gebuchte Flug fand nämlich am vorgesehenen Tag zur vorgesehenen Zeit statt. Wenn also im Falle von Herrn Lassooy das Vorliegen einer Nichtbeförderung verneint würde, könnte sich dieser weder auf die Vorschriften über die Annullierung noch auf die über die Verspätung berufen. Er fiel somit unter keine der Kategorien, aufgrund derer er in den Genuss von Schutzmaßnahmen für Fluggäste kommen könnte, für die die Nichtbeförderung mit Problemen und großen Unannehmlichkeiten verbunden ist. Das Luftfahrtunternehmen wäre folglich nicht verpflichtet, ihm für den entstandenen Schaden eine Ausgleichszahlung zu leisten, und auch nicht, ihm Unterstützungsleistungen zu gewähren, d. h. seine unmittelbaren Bedürfnisse vor Ort zu befriedigen. Er würde also seinem Schicksal überlassen, was völlig dem mit der europäischen Regelung verfolgten Ziel zuwiderliefe, nämlich ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Außerdem könnte sich das eine oder andere Luftfahrtunternehmen veranlasst sehen, sich seinen Verpflichtungen zu entziehen; es könnte nämlich leicht die Umorganisation seiner Flüge oder irgendwelche anderen Gründe als die Überbuchung vorschützen, um einem Fluggast die Beförderung zu verweigern, ohne ihm Ausgleichs- oder Unterstützungsleistungen erbringen zu müssen.

Sodann vertritt der Generalanwalt die Auffassung, dass **die Nichtbeförderung nicht durch Gründe gerechtfertigt werden kann, die mit der Umorganisation von Flügen aufgrund außergewöhnlicher Umstände zusammenhängen**, z. B. eines Streiks auf dem Flughafen. Nach Auffassung des Generalanwalts **kann die Nichtbeförderung nur durch Gründe gerechtfertigt werden, die mit der persönlichen Situation dieser Fluggäste zusammenhängen**.

Bei der **Nichtbeförderung** handelt es sich nämlich um eine individuelle Maßnahme, die vom Luftfahrtunternehmen willkürlich gegenüber einem Fluggast getroffen wird, obwohl dieser alle Bedingungen für die Beförderung erfüllt. Diese Maßnahme ist nur dann nicht willkürlich, wenn den Fluggast selbst ein Verschulden trifft, z. B., wenn er ungültige Ausweispapiere vorlegt oder etwa wenn er durch sein Verhalten die Sicherheit des Flugs und/oder der anderen Fluggäste gefährdet, z. B., wenn er betrunken ist oder gewalttätig wird. In solchen Fällen ist die Entscheidung, dem Fluggast die Beförderung zu verweigern, diesem selbst zuzurechnen; der Fluggast hat dann weder Anspruch auf Ausgleichs- noch auf Unterstützungsleistungen. Hingegen kann die Nichtbeförderung aus Gründen, die überhaupt nichts mit dem betreffenden Fluggast zu tun haben, nicht dazu führen, dass dieser ohne jeden Schutz dasteht.

Da ihr der Streik des Personals des Flughafens nicht zugerechnet werden kann, steht es Finnair, wenn sie der Auffassung ist, dass sie die Folgen dieses Streiks nicht zu tragen hat, im Übrigen frei, bei den Verantwortlichen gemäß den anwendbaren nationalen Rechtsvorschriften Regress zu nehmen.

Eine solche Auslegung **ist mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung vereinbar**, auch wenn der Fluggast, dem das Luftfahrtunternehmen die Beförderung wegen außergewöhnlicher Umstände verweigert hat, besser dasteht als der Fluggast, dessen Flug aufgrund solcher Umstände annulliert worden oder mit Verspätung erfolgt ist, weil Ersterer Ausgleichsleistungen erhält, Letzterer nicht. Der Grundsatz der Gleichbehandlung verlangt nämlich, dass gleiche Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist. Die Fluggäste, die Opfer einer Annullierung oder erheblichen Verspätung eines Flugs geworden sind, befinden sich aber nicht in derselben Situation wie Fluggäste, denen das Luftfahrtunternehmen die Beförderung verweigert hat. Während die Nichtbeförderung nämlich einen oder mehrere Fluggäste betrifft, sind bei einer Annullierung oder einer Verspätung eines Flugs alle Fluggäste betroffen und gleichermaßen beeinträchtigt.

Außerdem ist das Luftfahrtunternehmen, wenn die Annullierung oder die Verspätung des Flugs auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist, nicht zur Ausgleichszahlung nach dem

Unionsrecht verpflichtet, soweit es die Geschehnisse nicht beherrschen konnte. Wenn dem Fluggast die Beförderung nach einer vom Luftfahrtunternehmen aufgrund außergewöhnlicher Umstände beschlossenen Umorganisation der Flüge verweigert worden ist, ist dies aber gerade nicht der Fall. Die Probleme und die Unannehmlichkeiten, die einem oder mehreren völlig willkürlich ausgewählten Fluggästen entstehen, sind allein auf diese Entscheidung des Luftfahrtunternehmens zurückzuführen. Aus diesem Grund, weil nämlich der erlittene Schaden dem Luftfahrtunternehmen zurechenbar ist, bleibt die Ausgleichszahlung geschuldet, um dieses davon abzuhalten, auf eine solche Praxis zurückzugreifen, anstatt zu versuchen, Fluggäste zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen.

HINWEIS: Die Schlussanträge des Generalanwalts sind für den Gerichtshof nicht bindend. Aufgabe des Generalanwalts ist es, dem Gerichtshof in völliger Unabhängigkeit einen Entscheidungsvorschlag für die betreffende Rechtssache zu unterbreiten. Die Richter des Gerichtshofs treten nunmehr in die Beratung ein. Das Urteil wird zu einem späteren Zeitpunkt verkündet.

HINWEIS: Im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens können die Gerichte der Mitgliedstaaten in einem bei ihnen anhängigen Rechtsstreit dem Gerichtshof Fragen nach der Auslegung des Unionsrechts oder nach der Gültigkeit einer Handlung der Union vorlegen. Der Gerichtshof entscheidet nicht über den nationalen Rechtsstreit. Es ist Sache des nationalen Gerichts, über die Rechtssache im Einklang mit der Entscheidung des Gerichtshofs zu entscheiden. Diese Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, die mit einem ähnlichen Problem befasst werden.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) der Schlussanträge wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255