Sammlung der Rechtsprechung

BESCHLUSS DES GERICHTSHOFS (Neunte Kammer)

12. November 2020*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Art. 99 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen – Art. 5 Abs. 1 Buchst. c – Art. 7 Abs. 1 – Ausgleichsanspruch – Große Verspätung bei der Ankunft – Bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gebuchter Flug, der aus zwei von verschiedenen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Teilflügen besteht, aus einem Drittstaat in einen Mitgliedstaat – Große Verspätung beim ersten Teilflug, der im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung von einem Luftfahrtunternehmen mit Sitz in einem Drittstaat durchgeführt wurde – Schadensersatzklage gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“

In der Rechtssache C-367/20

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Amtsgericht Hamburg (Deutschland) mit Entscheidung vom 4. August 2020, beim Gerichtshof eingegangen am 6. August 2020, in dem Verfahren

SP

gegen

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Neunte Kammer)

unter Mitwirkung des Richters D. Šváby (Berichterstatter) in Wahrnehmung der Aufgaben des Kammerpräsidenten sowie des Richters S. Rodin und der Richterin K. Jürimäe,

Generalanwalt: P. Pikamäe,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund der nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Entscheidung, gemäß Art. 99 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden,

folgenden

* Verfahrenssprache: Deutsch.

Beschluss

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 3 Abs. 5, von Art. 5 Abs. 1 Buchst. b und c sowie von Art. 7 Abs. 1 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).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen einem Fluggast, SP, und einem Luftfahrtunternehmen, der KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (im Folgenden: KLM), wegen deren Weigerung, diesem Fluggast, bei dessen Flug mit Umsteigen es bei der Ankunft zu einer großen Verspätung gekommen war, eine Ausgleichszahlung zu leisten.

Rechtlicher Rahmen

3 Der erste Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen im vollen Umfang Rechnung getragen werden."

4 Art. 2 Buchst. b und c der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

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;

c) ‚Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft' ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen [(ABl. 1992, L 240, S. 1)] erteilt wurde[.]"

5 Art. 3 („Anwendungsbereich") Abs. 1 und 5 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

„(1) Diese Verordnung gilt

…

b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

…

(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."

6 Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

„(1) Bei Annullierung eines Fluges [wird] den betroffenen Fluggästen

…

c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn,
   i) sie werden über die Annullierung mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet, oder
   ii) sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen, oder
   iii) sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen."

7 Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:

…

c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

…"

8 Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

„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. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. Gleichfalls kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen."

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefrage

9 SP verfügte über eine bestätigte Buchung für einen für den 8. Juni 2019 geplanten Flug von New York (Vereinigte Staaten) nach Hamburg (Deutschland) über Amsterdam (Niederlande).

10 Bei diesem Flug mit Umsteigen, für den eine einzige Buchung über KLM – ein „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ im Sinne von Art. 2 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 – erfolgt war, kam der Flug von New York nach Amsterdam, der von Delta Airlines – einem Luftfahrtunternehmen mit Sitz in einem Drittstaat – im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung durchgeführt wurde, mit einer derartigen Verspätung an, dass die betroffenen Fluggäste nicht mit dem vorgesehenen Anschlussflug von Amsterdam nach Hamburg befördert werden konnten, was dazu führte, dass SP ihr Endziel mit einer Verspätung von über drei Stunden erreichte.

11 Da KLM sich weigerte, SP die nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Ausgleichszahlung zu leisten, hat SP beim vorlegenden Gericht, dem Amtsgericht Hamburg (Deutschland), Klage erhoben.

12 Ungeachtet der vom Gerichtshof im Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), vorgenommenen Auslegung bestehen beim Amtsgericht Hamburg Zweifel an der Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 auf den fraglichen Flug, weswegen es beschlossen hat, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Sind Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem Art. 3 Abs. 5 dahin auszulegen, dass ein Fluggast, der bei einem aus zwei Teilflügen bestehenden Flug mit Umsteigen mit Abflug von einem Flughafen außerhalb des Gebiets eines Mitgliedstaats (Drittland), Zwischenlandung auf dem Flughafen eines [Mitgliedstaats] und Zielflughafen auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, der Gegenstand einer einzigen Buchung war, seinen Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht, die auf den ersten Teilflug zurückgeht, der im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung von einem Luftfahrtunternehmen mit Sitz in einem Drittland durchgeführt wurde, seine Klage auf Ausgleichszahlung nach dieser Verordnung gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft richten kann, bei dem der Flug einheitlich gebucht wurde und das lediglich den zweiten Teilflug durchgeführt hat?

Zur Vorlagefrage

13 Gemäß Art. 99 seiner Verfahrensordnung kann der Gerichtshof insbesondere dann, wenn die Beantwortung der zur Vorabentscheidung vorgelegten Frage keinen Raum für vernünftige Zweifel lässt, auf Vorschlag des Berichterstatters und nach Anhörung des Generalanwalts jederzeit die Entscheidung treffen, durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden.

14 Da dies in der vorliegenden Rechtssache der Fall ist, ist die genannte Bestimmung anzuwenden.

15 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 5 der genannten Verordnung dahin auszulegen sind, dass bei einem aus zwei Teilflügen bestehenden Flug mit Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war und von einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats startete, auf dem Flughafen eines Mitgliedstaats zwischenlandete und als Zielort einen Flughafen in einem anderen Mitgliedstaat hatte, ein Fluggast, der sein Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht, die auf den ersten Teilflug zurückgeht, der im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung von einem Luftfahrtunternehmen mit Sitz in einem Drittstaat durchgeführt wurde, seine Klage auf Ausgleichszahlung nach dieser Verordnung gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft richten kann, das den zweiten Teilflug durchgeführt hat.

16 Die Antwort auf diese Frage setzt in einem ersten Schritt die Prüfung voraus, ob die Verordnung Nr. 261/2004 auf einen solchen Flug anwendbar ist.

17 Gemäß ihrem Art. 3 Abs. 1 Buchst. b gilt die Verordnung Nr. 261/2004, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, u. a. für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des AEU-Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

18 Folglich setzt die Anwendung der Verordnung Nr. 261/2004 auf eine Situation wie die in dieser Bestimmung genannte voraus, dass drei Bedingungen erfüllt sind: Erstens muss es sich um einen Flug von einem Flughafen in einem Drittstaat zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats handeln, zweitens muss dieser Flug von einem ausführenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt werden, d. h. nach Art. 2 Buchst. c der Verordnung von einem Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat erteilt wurde, und drittens darf der betreffende Fluggast in dem Drittstaat des Abflugs keine Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten haben (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. Juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 33).

19 In Bezug auf die erste der genannten Bedingungen hat der Gerichtshof klargestellt, dass ein Flug mit einmaligem oder mehrmaligem Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war, für die Zwecke des in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruchs der Fluggäste eine Gesamtheit darstellt, so dass die Anwendbarkeit der Verordnung unter Berücksichtigung des ersten Abflugorts und des Endziels des Fluges zu beurteilen ist (Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 16 und die dort angeführte Rechtsprechung).

20 Somit ist bei einem Flug mit Umsteigen wie dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden, bezüglich dessen das vorlegende Gericht festgestellt hat, dass er Gegenstand einer einzigen Buchung gewesen und von New York aus mit Endziel Hamburg durchgeführt worden ist, davon auszugehen, dass er von einem Flughafen eines Drittstaates aus und zu einem Flughafen eines Mitgliedstaats durchgeführt wurde.

21 Im Hinblick auf die zweite der in Rn. 18 des vorliegenden Beschlusses genannten Voraussetzungen hat der Gerichtshof entschieden, dass die Einstufung als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 zum einen die Durchführung des betreffenden Fluges und zum anderen das Bestehen eines mit einem Fluggast geschlossenen Vertrags voraussetzt (Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).

22 In dieser Hinsicht hat der Gerichtshof u. a. festgestellt, dass diese Einstufung auf ein Luftfahrtunternehmen zutrifft, das wie KLM im Ausgangsverfahren im Rahmen eines mit dem betreffenden Fluggast geschlossenen Beförderungsvertrags bei einem Flug mit Umsteigen einen der Teilflüge durchführt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 24 und 25).

23 Daher ist ein Flug mit Umsteigen, bei dem einer der Teilflüge von einem Luftfahrtunternehmen wie KLM durchgeführt wird, das erwiesenermaßen über eine von einem Mitgliedstaat erteilte gültige Betriebsgenehmigung verfügt, ungeachtet dessen als ein von einem ausführenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 durchgeführter Flug anzusehen, dass dieser Flug mit Umsteigen zum Teil auch von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde, das kein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist.

24 Was die dritte der in Rn. 18 des vorliegenden Beschlusses genannten Bedingungen betrifft, geht aus dem Vorabentscheidungsersuchen in keiner Weise hervor, dass der betreffende Fluggast in den Vereinigten Staaten Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten hätte.

25 Daher fällt ein Flug mit Umsteigen, der von einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats startet, als Zielort einen Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats hat und zum Teil von einem ausführenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 – im vorliegenden Fall von KLM – durchgeführt wird, in den Anwendungsbereich der Verordnung, sofern der betreffende Fluggast in den Vereinigten Staaten keine Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten hat, was das vorlegende Gericht zu prüfen hat.

26 Demzufolge ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob der Fluggast eines solchen Fluges mit Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war und mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr an seinem Endziel angekommen ist, seine Klage auf Ausgleichszahlung nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 gegen ein jedes der Luftfahrtunternehmen richten kann, die diesen Flug durchgeführt haben, einschließlich des ausführenden Luftfahrtunternehmens, mit dem er den Beförderungsvertrag geschlossen hat, dessen Teilflug aber diese Verspätung nicht verursacht hat.

27 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass bei Fluggästen verspäteter Flüge dann davon auszugehen ist, dass ihnen der in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem Art. 7 Abs. 1 vorgesehene Ausgleichsanspruch zusteht, wenn sie bei der Ankunft an ihrem Endziel einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 61; vgl. in diesem Sinne u. a. auch Urteil vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a., C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 37).

28 Zu der Frage, wer bei der Ankunft eines Fluges mit Umsteigen wie dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden die Ausgleichsleistung im Fall einer großen Verspätung schuldet, hat der Gerichtshof klargestellt, dass jedes ausführende Luftfahrtunternehmen, das an der Durchführung mindestens eines Teilflugs dieses Fluges mit Umsteigen beteiligt ist, diesen Ausgleich unabhängig davon schuldet, ob der von ihm durchgeführte Flug die große Verspätung des Fluggastes bei der Ankunft an seinem Endziel verursacht hat oder nicht (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 20 bis 26).

29 Insoweit hat der Gerichtshof zunächst festgestellt, dass Flüge mit einem oder mehreren Anschlussflügen, die Gegenstand einer einzigen Buchung waren, als eine Gesamtheit anzusehen sind, wie in Rn. 19 des vorliegenden Beschlusses ausgeführt, was bedeutet, dass sich im Rahmen solcher Flüge ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das den zweiten Teilflug durchgeführt hat, zu seiner Entlastung nicht auf die mangelhafte Durchführung eines früheren, von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Teilflugs berufen kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 27).

30 Der Gerichtshof hat anschließend darauf hingewiesen, dass Art. 3 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt, dass bei einem ausführenden Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht, davon ausgegangen wird, dass es im Namen der Person handelt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, wenn es Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung erfüllt. In einer Situation, in der im Rahmen eines Fluges mit Umsteigen, der aus zwei Teilflügen besteht und Gegenstand einer einzigen Buchung war, der erste Flug nach einer Codesharing-Vereinbarung von einem anderen ausführenden Luftfahrtunternehmen als demjenigen durchgeführt wird, das den Beförderungsvertrag mit dem betreffenden Fluggast geschlossen und den zweiten Flug durchgeführt hat, bleibt für dieses zuletzt genannte Unternehmen demnach die vertragliche Bindung zu den Fluggästen bestehen, und zwar auch im Rahmen der Durchführung des ersten Fluges (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 28 und 29).

31 Der Gerichtshof hat ferner darauf hingewiesen, dass diese Lösung durch das im ersten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 genannte Ziel, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste zu gewährleisten, gerechtfertigt ist, damit sichergestellt wird, dass die beförderten Fluggäste von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen, das den Beförderungsvertrag mit ihnen geschlossen hat, ihre Ausgleichsleistung erhalten, ohne dass auf die Vereinbarungen Rücksicht genommen werden müsste, die dieses Unternehmen hinsichtlich der Durchführung anderer Flüge getroffen hat, aus denen der von ihm vermarktete Flug mit Umsteigen besteht (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 30).

32 Schließlich hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass nach Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 die Erfüllung der Verpflichtungen aus dieser Verordnung durch das ausführende Luftfahrtunternehmen dessen Recht unbeschadet lässt, nach geltendem nationalem Recht bei anderen Personen, von denen der Verstoß des Luftfahrtunternehmens gegen seine Verpflichtungen ausgeht – auch Dritten – Regress zu nehmen, was es bei einem Flug mit Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war und im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung durchgeführt wurde, dem ausführenden Luftfahrtunternehmen, das den in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleich aufgrund großer Verspätung eines von ihm nicht selbst durchgeführten Teilflugs zu leisten hatte, ermöglicht, gegen dasjenige ausführende Luftfahrtunternehmen vorzugehen, das für diese Verspätung verantwortlich ist, um Ersatz für diese finanzielle Belastung zu erhalten (Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 32).

33 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 5 der genannten Verordnung dahin auszulegen sind, dass bei einem aus zwei Teilflügen bestehenden Flug mit Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war und von einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats startete, auf dem Flughafen eines Mitgliedstaats zwischenlandete und als Zielort einen Flughafen in einem anderen Mitgliedstaat hatte, ein Fluggast, der sein Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht, die auf den ersten Teilflug zurückgeht, der im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung von einem Luftfahrtunternehmen mit Sitz in einem Drittstaat durchgeführt wurde, seine Klage auf Ausgleichszahlung nach dieser Verordnung gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft richten kann, das den zweiten Teilflug durchgeführt hat.

Kosten

34 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Neunte Kammer) beschlossen:

Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 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 sind in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass bei einem aus zwei Teilflügen bestehenden Flug mit Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war und von einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats startete, auf dem Flughafen eines Mitgliedstaats zwischenlandete und als Zielort einen Flughafen in einem anderen Mitgliedstaat hatte, ein Fluggast, der sein Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht, die auf den ersten Teilflug zurückgeht, der im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung von einem Luftfahrtunternehmen mit Sitz in einem Drittstaat durchgeführt wurde, seine Klage auf Ausgleichszahlung nach dieser Verordnung gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft richten kann, das den zweiten Teilflug durchgeführt hat.

Unterschriften