URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

13. Oktober 2011 *

In der Rechtssache C-83/10

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Spanien) mit Entscheidung vom 1. Februar 2010, beim Gerichtshof eingegangen am 11. Februar 2010, in dem Verfahren

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Verfahrenssprache: Spanisch.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

gegen

Air France SA

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten K. Lenaerts, des Richters J. Malenovský (Berichterstatter), der Richterin R. Silva de Lapuerta sowie der Richter E. Juhász und D. Šváby,

Generalanwältin: E. Sharpston,
Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— von Frau Sousa Rodríguez, Herrn López Sousa, Herrn Puga Lueiro, Herrn Rodríguez González, Frau Pato Barreiro, Herrn López Alonso und Frau Pato Rodríguez, vertreten durch J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, im Beistand von J. González Pérez, abogado,

— der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues und M. Perrot als Bevollmächtigte,

— der italienischen Regierung, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von M. Russo, avvocato dello Stato,

— der polnischen Regierung, vertreten durch M. Szpunar als Bevollmächtigten,

— der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch S. Hathaway als Bevollmächtigten im Beistand von D. Beard, Barrister,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch L. Lozano Palacios und K. Simonsson als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 28. Juni 2011

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 2 Buchst. l und 12 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. L 46, S. 1).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen sieben Fluggästen und der Air France SA (im Folgenden: Air France) wegen Ersatzes des Schadens, den sie aufgrund großer Verspätung und von Unannehmlichkeiten durch technische Probleme eines Flugzeugs dieser Fluggesellschaft auf einem Flug von Paris (Frankreich) nach Vigo (Spanien) erlitten haben sollen.

Rechtlicher Rahmen

Internationales Recht

3 Die Europäische Gemeinschaft nahm an der internationalen diplomatischen Konferenz über Luftverkehrsrecht teil, die vom 10. bis 28. Mai 1999 in Montreal stattfand und bei der am 28. Mai 1999 das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) angenommen wurde; sie unterzeichnete das genannte Übereinkommen am 9. Dezember 1999.

4 Am 5. April 2001 erließ der Rat der Europäischen Union den Beschluss 2001/539/EG über den Abschluss des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) durch die Europäische Gemeinschaft (ABl. L 194, S. 38). Dieses Übereinkommen ist für die Europäische Union am 28. Juni 2004 in Kraft getreten.

5 Art. 19 („Verspätung“) in Kapitel III („Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes“) des Übereinkommens von Montreal bestimmt:

„Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Er haftet jedoch nicht für den Verspätungsschaden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen.“

6 Abs. 1 von Art. 22 („Haftungshöchstbeträge bei Verspätung sowie für Reisegepäck und Güter“) in Kapitel III dieses Übereinkommens lautet:

„Für Verspätungsschäden im Sinne des Artikels 19 haftet der Luftfrachtführer bei der Beförderung von Personen nur bis zu einem Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten je Reisenden.“

7 In Art. 29 („Grundsätze für Ansprüche“) des Übereinkommens von Montreal heißt es:

„Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind; …“

Unionsrecht

Verordnung Nr. 2027/97

8 Art. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (ABl. L 285, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. L 140, S. 2) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 2027/97) sieht vor:

„Diese Verordnung setzt die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal … um …“

9 Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 bestimmt:

„Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.“

Verordnung Nr. 261/2004

10 Die Erwägungsgründe 10 und 17 der Verordnung Nr. 261/2004 lauten:

„(10) Fluggäste, die gegen ihren Willen nicht befördert werden, sollten in der Lage sein, entweder ihre Flüge unter Rückerstattung des Flugpreises zu stornieren oder diese unter zufrieden stellenden Bedingungen fortzusetzen, und sie sollten angemessen betreut werden, während sie auf einen späteren Flug warten.

…

(17) Fluggäste, deren Flüge sich um eine bestimmte Zeit verspäten, sollten angemessen betreut werden, und es sollte ihnen möglich sein, ihre Flüge unter Rückerstattung des Flugpreises zu stornieren oder diese unter zufrieden stellenden Bedingungen fortzusetzen."

11 Abs. 1 von Art. 1 („Gegenstand") dieser Verordnung sieht vor:

„Durch diese Verordnung werden unter den in ihr genannten Bedingungen Mindestrechte für Fluggäste in folgenden Fällen festgelegt:

a) Nichtbeförderung gegen ihren Willen,

b) Annullierung des Flugs,

c) Verspätung des Flugs."

12 Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) der Verordnung bestimmt in Buchst. l:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

l) ‚Annullierung‘ die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war.“

13 Die Abs. 1 bis 3 von Art. 5 („Annullierung“) der Verordnung lauten:

„(1) Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen

a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 angeboten,

b) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten und im Fall einer anderweitigen Beförderung, wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit des neuen Fluges erst am Tag nach der planmäßigen Abflugzeit des annullierten Fluges liegt, Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und

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.

(2) Wenn die Fluggäste über die Annullierung unterrichtet werden, erhalten sie Angaben zu einer möglichen anderweitigen Beförderung.

(3) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären."

14 Art. 6 („Verspätung“) der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt in Abs. 1:

„Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass sich der Abflug

a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger um zwei Stunden oder mehr oder

b) bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km um drei Stunden oder mehr oder

c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen um vier Stunden oder mehr

gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögert, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen

i) die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten,

ii) wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit erst am Tag nach der zuvor angekündigten Abflugzeit liegt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und,

iii) wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) angeboten.“

15 In Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) heißt es in Abs. 1:

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

a) 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger,

…“

16 Art. 8 („Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung“) der Verordnung sieht vor:

„(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so können Fluggäste wählen zwischen

a) — der binnen sieben Tagen zu leistenden vollständigen Erstattung der Flugscheinkosten nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten zu dem Preis, zu dem der Flugschein erworben wurde, für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug im Hinblick auf den ursprünglichen Reiseplan des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit

einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt,

b) anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder

c) anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.

…

(3) Befinden sich an einem Ort, in einer Stadt oder Region mehrere Flughäfen und bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort."

17 Die Abs. 1 und 2 von Art. 9 („Anspruch auf Betreuungsleistungen") der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmen:

„(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so sind Fluggästen folgende Leistungen unentgeltlich anzubieten:

a) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit,

b) Hotelunterbringung, falls

— ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehreren Nächten notwendig ist oder

— ein Aufenthalt zusätzlich zu dem vom Fluggast beabsichtigten Aufenthalt notwendig ist,

c) Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung (Hotel oder Sonstiges).

(2) Außerdem wird den Fluggästen angeboten, unentgeltlich zwei Telefongespräche zu führen oder zwei Telexe oder Telefaxe oder E-Mails zu versenden."

18 Abs. 1 von Art. 12 („Weiter gehender Schadensersatz") der Verordnung lautet:

„Diese Verordnung gilt unbeschadet eines weiter gehenden Schadensersatzanspruchs des Fluggastes. Die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung kann auf einen solchen Schadensersatzanspruch angerechnet werden."

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

19 Die Kläger des Ausgangsverfahrens schlossen mit Air France einen Luftbeförderungsvertrag, um mit Flug 5578 dieser Gesellschaft von Paris (Frankreich) nach Vigo (Spanien) gebracht zu werden. Der planmäßige Abflug vom Flughafen Paris-Charles de Gaulle war für den 25. September 2008 um 19.40 Uhr vorgesehen.

20 Wenige Minuten nach dem planmäßigen Start entschied der Pilot, wegen eines technischen Defekts des Flugzeugs zum Ausgangspunkt, dem Flughafen Paris-Charles de Gaulle, zurückzukehren. In den Unterlagen des Ausgangsverfahrens gibt es keinen Anhaltspunkt dafür, dass das Flugzeug nach seiner Rückkehr an den Ausgangsflughafen wieder gestartet wäre und mit Verspätung seinen Bestimmungsort erreicht hätte.

21 Drei Fluggäste des betreffenden Flugs wurden ersucht, am folgenden Tag, dem 26. September 2008, mit Abflug um 7.05 Uhr einen Flug vom Flughafen Paris-Orly mit Bestimmungsort Porto (Portugal) zu nehmen, von wo aus sie Vigo mit einem Taxi erreichten. Einem anderen Reisenden wurde vorgeschlagen, am gleichen Tag einen Flug von Paris nach Vigo über Bilbao zu nehmen. Die übrigen Fluggäste wurden von Air France auf ihren Flug Paris–Vigo umgebucht, der auch am 26. September 2008 startete, zur gleichen Zeit wie der Flug, bei dem der Defekt auftrat (19.40 Uhr). Bis auf eine Person wurde kein Fluggast des Vortags auf Kosten von Air France untergebracht oder erhielt eine Unterstützungsleistung durch diese Luftfahrtgesellschaft.

22 Sieben Fluggäste des Flugs 5578, die Kläger des Ausgangsverfahrens, erhoben gegen Air France beim Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Handelsgericht in Pontevedra) Klage auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags.

23 Die Kläger des Ausgangsverfahrens beantragen Ausgleichszahlungen gemäß Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 in Höhe des dort vorgesehenen Pauschalbetrags von jeweils 250 Euro. Ein Kläger begehrt außerdem die Erstattung der ihm für die Taxifahrt vom Flughafen in Porto nach Vigo entstandenen Kosten. Eine Klägerin beantragt die Erstattung von Auslagen für Essen am Flughafen in Paris sowie für einen zusätzlichen Tag Hundepension für ihren Hund. Alle Kläger beantragen schließlich, Air France zur Zahlung eines zusätzlichen Betrags als Entschädigung für die ihnen entstandenen immateriellen Schäden zu verurteilen.

24 Unter diesen Umständen hat der Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. „Ist der in Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 definierte Begriff ‚Annullierung' ausschließlich in dem Sinne zu verstehen, dass der planmäßige Abflug unterbleibt, oder auch in dem Sinne, dass er alle Fälle erfasst, in denen das für den gebuchten Flug bestimmte Flugzeug zwar abgeflogen ist, aber seinen Zielort nicht erreicht, einschließlich des Falles der aus technischen Gründen erzwungenen Rückkehr zum Ausgangsflughafen?

2. Ist der Begriff ‚weiter gehender Schadensersatz' in Art. 12 der Verordnung dahin auszulegen, dass das nationale Gericht im Fall der Annullierung auf Schadensersatz erkennen kann, der den Ersatz des immateriellen Schadens wegen Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags nach den Kriterien einschließt, die in der nationalen Rechtsetzung und Rechtsprechung zur Nichterfüllung vertraglicher Pflichten aufgestellt wurden, oder betrifft dieser Schadensersatz nur ordnungsgemäß nachgewiesene Kosten, die den Fluggästen entstanden sind und die das Luftfahrtunternehmen nicht hinreichend im Einklang mit den Art. 8 und 9 der

Verordnung ausgeglichen hat, auch wenn diese Bestimmungen nicht geltend gemacht wurden, und sind diese beiden Begriffe des weiter gehenden Schadensersatzes miteinander vereinbar?“

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

25 Für die Zwecke der Entschädigung der Fluggäste auf der Grundlage der Art. 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 möchte das vorlegende Gericht, das darüber zu entscheiden hat, ob der fragliche Flug als „annulliert“ im Sinne von Art. 2 Buchst. l dieser Verordnung eingestuft werden kann, wissen, ob der Begriff „Annullierung“ ausschließlich den Fall betrifft, dass das betreffende Flugzeug überhaupt nicht startet, oder ob er auch den Fall umfasst, dass dieses Flugzeug zwar gestartet ist, aber infolge eines technischen Defekts zum Ausgangsflughafen zurückkehren musste.

26 Zunächst ist daran zu erinnern, dass nach Art. 2 Buchst. l der Verordnung unter „Annullierung“ die „Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war“, zu verstehen ist. Bevor die Bedeutung des Begriffs „Annullierung“ bestimmt werden kann, ist daher zunächst die Bedeutung des Begriffs „Flug“ im Sinne dieses Artikels zu klären.

27 Hierzu hat der Gerichtshof bereits festgestellt, dass es sich bei einem Flug im Wesentlichen um einen Luftbeförderungsvorgang handelt, der somit in gewisser Weise eine „Einheit“ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen

durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt (Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Slg. 2008, I-5237, Randnr. 40). Weiter hat er ausgeführt, dass die Flugroute ein wesentliches Element des Flugs ist, der nach einem von dem Luftfahrtunternehmen im Voraus aufgestellten Flugplan durchgeführt wird (Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, Slg. 2009, I-10923, Randnr. 30).

28 Da der Begriff „Flugroute" die Strecke bezeichnet, die das Flugzeug vom Ausgangsflughafen zum Bestimmungsflughafen in einer festgelegten Abfolge zurückzulegen hat, reicht es folglich, damit ein Flug als durchgeführt betrachtet werden kann, nicht aus, dass das Flugzeug im Einklang mit der geplanten Flugroute gestartet ist, sondern es muss auch seinen nach dieser Flugroute vorgesehenen Bestimmungsort erreichen. Ist der Abflug erfolgt, das Flugzeug aber danach zum Ausgangsflughafen zurückgekehrt, ohne den nach der Flugroute vorgesehenen Bestimmungsort erreicht zu haben, so hat dies zur Folge, dass der Flug in seiner ursprünglich vorgesehenen Form nicht als durchgeführt betrachtet werden kann.

29 Ferner geht aus der Definition in Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 keineswegs hervor, dass die „Annullierung" des Flugs im Sinne dieses Artikels über den Umstand hinaus, dass der ursprünglich vorgesehene Flug nicht durchgeführt wurde, eine ausdrückliche Entscheidung erfordert, ihn zu annullieren.

30 In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof klargestellt, dass grundsätzlich von einer Annullierung ausgegangen werden kann, wenn der ursprünglich geplante und verspätete Flug auf einen anderen Flug verlegt wird, d. h., wenn die Planung des ursprünglichen Flugs aufgegeben wird und die Fluggäste dieses Flugs zu den Fluggästen eines anderen, ebenfalls geplanten Flugs stoßen, und zwar unabhängig von dem Flug, den die umgebuchten Fluggäste gebucht hatten (Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 36).

31 In einer solchen Situation ist es keineswegs notwendig, dass alle Fluggäste, die den ursprünglich geplanten Flug gebucht hatten, mit einem anderen Flug befördert werden. In diesem Zusammenhang ist allein die individuelle Situation jedes auf diese Weise beförderten Fluggastes maßgeblich, d. h. der Umstand, dass in Bezug auf den betreffenden Fluggast die ursprüngliche Planung des Flugs aufgegeben wurde.

32 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass in verschiedenen Sprachfassungen von Art. 1 Abs. 1 Buchst. b und der Erwägungsgründe 10 und 17 der Verordnung Nr. 261/2004 von der Annullierung „ihrer“ Flüge die Rede ist.

33 Somit steht fest, dass alle Kläger des Ausgangsverfahrens auf andere, für den Folgetag des vorgesehenen Abflugtags geplante Flüge umgebucht wurden, die es ihnen ermöglichten, ihr Endziel Vigo zu erreichen, wobei einige umsteigen mussten. „Ihr“ ursprünglich geplanter Flug ist folglich als „annulliert“ einzustufen.

34 Schließlich ist festzustellen, dass es für die Einstufung als „Annullierung“ im Sinne der oben angeführten Definition in Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 unerheblich ist, weshalb das Flugzeug zur Rückkehr an den Ausgangsflughafen gezwungen war und daher seinen Bestimmungsort nicht erreicht hat. Dieser Grund ist nur von Bedeutung, um im Rahmen der Entschädigung für den von den Fluggästen wegen der Annullierung ihres Flugs erlittenen Schaden zu bestimmen, ob diese Annullierung gegebenenfalls im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 „auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären“; in diesem Fall wird keine Entschädigung geschuldet.

35 Angesichts des Vorstehenden ist auf die erste Frage zu antworten, dass der in Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 definierte Begriff „Annullierung“ dahin auszulegen ist, dass er in einer Situation wie der des Ausgangsverfahrens nicht ausschließlich den Fall betrifft, dass das betreffende Flugzeug überhaupt nicht startet, sondern auch den Fall umfasst, dass das Flugzeug gestartet ist, aber anschließend, aus welchen Gründen auch immer, zum Ausgangsflughafen zurückkehren musste, und die Fluggäste auf andere Flüge umgebucht wurden.

Zur zweiten Frage

36 Mit der zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein nationales Gericht das Luftfahrtunternehmen nach Art. 12 der Verordnung Nr. 261/2004 als weiter gehenden Schadensersatz dazu verurteilen kann, wegen der Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags jede Art von Schaden, einschließlich immaterieller Schäden, im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften zu ersetzen. Es möchte insbesondere wissen, ob dieser weiter gehende Schadensersatz die Kosten umfasst, die den Fluggästen entstanden sind, weil das Luftfahrtunternehmen seiner Verpflichtung zur Unterstützung und zu Betreuungsleistungen nach den Art. 8 und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht nachgekommen ist.

37 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 die dort zugunsten der Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung gegen ihren Willen, der Annullierung des Flugs oder der Verspätung des Flugs eingeführten Rechte Mindestrechte sind. Außerdem gilt die Verordnung nach ihrem Art. 12 („Weiter gehender Schadensersatz") unbeschadet eines weiter gehenden Schadensersatzanspruchs des Fluggastes. Weiter heißt es dort, dass die nach der Verordnung gewährte Ausgleichsleistung auf einen solchen Schadensersatzanspruch angerechnet werden kann.

38 Aus diesen Bestimmungen geht hervor, dass die den Fluggästen auf der Grundlage von Art. 12 der Verordnung Nr. 261/2004 gewährte Ausgleichsleistung die Durchführung der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen ergänzen soll, so dass den Fluggästen der gesamte Schaden, der ihnen durch die Verletzung der vertraglichen Pflichten des Luftfahrtunternehmens entstanden ist, ersetzt wird. Diese Bestimmung ermöglicht es somit dem nationalen Gericht, das Luftfahrtunternehmen zum Ersatz des den Fluggästen wegen der Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags entstandenen Schadens auf einer anderen Rechtsgrundlage als der Verordnung Nr. 261/2004 zu verurteilen, d. h. insbesondere unter den Voraussetzungen des Übereinkommens von Montreal oder des nationalen Rechts.

39 Der Gerichtshof hat hierzu bereits entschieden, dass die nach der Verordnung Nr. 261/2004 getroffenen standardisierten sofortigen Maßnahmen als solche dem nicht entgegenstehen, dass Fluggäste, denen aufgrund derselben Verletzung der vertraglichen Pflichten durch das Luftfahrtunternehmen außerdem ein Schaden entsteht, der einen Ausgleichsanspruch auslöst, unter den im Übereinkommen von Montreal vorgesehenen Voraussetzungen Klage auf Ersatz dieses Schadens erheben können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA, C-344/04, Slg. 2006, I-403, Randnr. 47).

40 Insbesondere werden in den Art. 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal, die gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 für die Haftung eines im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats niedergelassenen Luftfahrtunternehmens gelten, die Voraussetzungen erläutert, unter denen die betroffenen Fluggäste nach einer Verspätung oder Annullierung eines Flugs als individualisierte Wiedergutmachung Ansprüche auf Schadensersatz gegen die Luftfahrtunternehmen geltend machen können, die für einen durch die Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags entstandenen Schaden verantwortlich sind.

41 In seinem Urteil vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, Slg. 2010, I-4239, Randnr. 29), hat der Gerichtshof entschieden, dass die Begriffe „préjudice“ und „dommage“ in Kapitel III des Übereinkommens von Montreal dahin gehend zu verstehen sind, dass sie sowohl materielle als auch immaterielle Schäden umfassen. Demnach kann der nach Art. 12 der Verordnung Nr. 261/2004 ersatzfähige Schaden nicht nur ein materieller, sondern auch ein immaterieller Schaden sein.

42 Hingegen kann das nationale Gericht ein Luftfahrtunternehmen nicht dazu verurteilen, den Fluggästen, deren Flug verspätet war oder annulliert wurde, auf der Grundlage von Art. 12 der Verordnung Nr. 261/2004 als weiter gehenden Schadensersatz die Kosten zu erstatten, die ihnen aufgrund der Verletzung der diesem Unternehmen nach den Art. 8 und 9 der Verordnung obliegenden Unterstützungspflichten (Anspruch auf Erstattung der Flugscheinkosten oder anderweitige Beförderung zum Endziel, Tragung der Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen

Flughafen zu dem ursprünglich vorgesehenen Zielflughafen) und Betreuungspflichten (Verpflegungs-, Hotelunterbringungs- und Kommunikationskosten) entstanden sind.

43 Die Forderungen der Fluggäste, die auf den ihnen durch diese Verordnung eingeräumten Rechten — wie den in den Art. 8 und 9 genannten — beruhen, können nämlich nicht als „weiter gehender" Schadensersatz im Sinne der Definition in Randnr. 38 des vorliegenden Urteils angesehen werden.

44 Hat ein Luftfahrtunternehmen seine Verpflichtungen aus den Art. 8 und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 verletzt, sind die Fluggäste jedoch berechtigt, einen Ausgleichsanspruch auf der Grundlage der in diesen Artikeln aufgeführten Gesichtspunkte geltend zu machen.

45 Da das nationale Gericht die Frage aufgeworfen hat, ob die in den Art. 8 und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Fluggastrechte von der Geltendmachung dieser Bestimmungen durch die Fluggäste abhängig sind, ist schließlich — wie die Generalanwältin in Nr. 61 ihrer Schlussanträge ausgeführt hat — hervorzuheben, dass in der Verordnung Nr. 261/2004 nichts der Gewährung einer Entschädigung wegen der Verletzung der in den Art. 8 und 9 der Verordnung vorgesehenen Pflichten entgegensteht, wenn diese Bestimmungen von den Fluggästen nicht geltend gemacht wurden.

46 Nach dem Vorstehenden ist auf die zweite Frage zu antworten, dass der Begriff „weiter gehender Schadensersatz" in Art. 12 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass er es dem nationalen Gericht ermöglicht, unter den Voraussetzungen des Übereinkommens von Montreal oder des nationalen Rechts Ersatz für den wegen der Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags entstandenen Schaden, einschließlich des immateriellen Schadens, zu gewähren. Hingegen kann der Begriff „weiter

gehender Schadensersatz“ dem nationalen Gericht nicht als Rechtsgrundlage dafür dienen, ein Luftfahrtunternehmen zu verurteilen, den Fluggästen, deren Flug verspätet war oder annulliert wurde, die Kosten zu erstatten, die ihnen durch die Verletzung der diesem Unternehmen nach den Art. 8 und 9 der Verordnung obliegenden Unterstützungs- und Betreuungspflichten entstanden sind.

Kosten

47 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. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Dritte Kammer) für Recht erkannt:

1. Der in Art. 2 Buchst. l 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 definierte Begriff „Annullierung“ ist dahin auszulegen, dass er in einer Situation wie der des Ausgangsverfahrens nicht ausschließlich den Fall betrifft, dass das betreffende Flugzeug überhaupt nicht startet, sondern auch den Fall umfasst, dass dieses Flugzeug gestartet ist, aber anschließend, aus welchen Gründen auch immer, zum Ausgangsflughafen zurückkehren musste, und die Fluggäste auf andere Flüge umgebucht wurden.

2. Der Begriff „weiter gehender Schadensersatz“ in Art. 12 der Verordnung Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass er es dem nationalen Gericht ermöglicht, unter den Voraussetzungen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr oder des nationalen Rechts Ersatz für den wegen der Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags entstandenen Schaden, einschließlich des immateriellen Schadens, zu gewähren. Hingegen kann der Begriff „weiter gehender Schadensersatz“ dem nationalen Gericht nicht als Rechtsgrundlage dafür dienen, ein Luftfahrtunternehmen zu verurteilen, den Fluggästen, deren Flug verspätet war oder annulliert wurde, die Kosten zu erstatten, die ihnen durch die Verletzung der diesem Unternehmen nach den Art. 8 und 9 der Verordnung obliegenden Unterstützungs- und Betreuungspflichten entstanden sind.

Unterschriften