SCHLUSSANTRÄGE DER GENERALANWÄLTIN ELEANOR SHARPSTON vom 28. Juni 2011 [1]

1. Im vorliegenden Fall fragt der Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (Handelsgericht Nr. 1, Pontevedra), ob die „Annullierung" im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 [2] einen Fall erfasst, in dem das Flugzeug abgeflogen war, jedoch aus technischen Gründen zum Ausgangsflughafen zurückkehren musste. Es ersucht auch um Auslegung des Begriffs „weiter gehender Schadensersatz" in Art. 12 der Verordnung.

Rechtlicher Rahmen

Das Übereinkommen von Montreal

2. Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal) wurde von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichnet und am 5. April 2001 genehmigt [3].

3. Im dritten Erwägungsgrund der Präambel des Übereinkommens von Montreal wird die Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadensersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs anerkannt.

4. Art. 19 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,

1 — Originalsprache: Englisch.

2 — 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, im Folgenden: Verordnung).

3 — Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 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). Das Übereinkommen von Montreal trat am 28. Juni 2004 für die Europäische Union, Frankreich und Spanien in Kraft; es ist nunmehr in allen Mitgliedstaaten in Kraft.

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."

5. Nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 [4] gelten für die Haftung der Luftfahrtunternehmen der Union für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.

Verordnung Nr. 261/2004

6. Die Verordnung enthält u. a. folgende Erwägungsgründe:

„(1) 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 in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

(2) Nichtbeförderung und Annullierung oder eine große Verspätung von Flügen sind für die Fluggäste ein Ärgernis und verursachen ihnen große Unannehmlichkeiten.

...

(12) Das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten, die den Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstehen, sollten ... verringert werden. Dies sollte dadurch erreicht werden, dass die Luftfahrtunternehmen veranlasst werden, die Fluggäste vor der planmäßigen Abflugzeit über Annullierungen zu unterrichten und ihnen darüber hinaus eine zumutbare anderweitige Beförderung anzubieten, so dass die Fluggäste umdisponieren können. ...

(13) Fluggästen, deren Flüge annulliert werden, sollten entweder eine Erstattung des Flugpreises oder eine anderweitige Beförderung unter zufriedenstellenden Bedingungen erhalten können, und sie sollten angemessen betreut werden, während sie auf einen späteren Flug warten.

(14) Wie nach dem Übereinkommen von Montreal sollten die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten

4 — 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 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. L 140, S. 2) geänderten Fassung.

vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

…“

7. Nach Art. 1 Abs. 1 werden durch die Verordnung Mindestrechte für Fluggäste festgelegt bei a) Nichtbeförderung gegen ihren Willen, b) Annullierung des Fluges, c) Verspätung des Fluges. Nach Art. 3 Abs. 1 Buchst. a gilt die Verordnung u. a. für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats einen Flug antreten.

8. Art. 2 Buchst. l definiert „Annullierung“ als die „Nichtdurchführung eines geplanten Fluges“ [5].

9. Art. 5 hat die Überschrift „Annullierung“. Nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. a und b werden Fluggästen, deren Flug annulliert wird, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen nach den Art. 8 und 9 Abs. 1 Buchst. a und Abs. 2 angeboten. Zudem haben die betroffenen Fluggäste 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, Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Art. 9 Abs. 1 Buchst. b und c.

10. Nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c haben Fluggäste, deren Flug annulliert wird, gemäß Art. 7 einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen gegen das Luftfahrtunternehmen, 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.“

5 — Die Definition enthält auch die Voraussetzung „für den zumindest ein Platz reserviert war“. Dieser Fall bezieht sich jedoch nicht auf Flüge, die annulliert wurden, bevor Plätze reserviert wurden.

11. Art. 5 Abs. 3 lautet: „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."

12. Art. 7 („Ausgleichsanspruch") bestimmt in seinen Abs. 1 und 2:

„(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,

b) 400 EUR 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,

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.

(2) Wird Fluggästen gemäß Artikel 8 eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug angeboten, dessen Ankunftszeit

a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger nicht später als zwei Stunden 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 und 3 500 km nicht später als drei Stunden oder

c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen nicht später als vier Stunden

nach der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges liegt, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 um 50 % kürzen."

13. Art. 8 ist überschrieben: „Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung". Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, können Fluggäste nach dessen Abs. 1 wählen zwischen a) Erstattung der Flugscheinkosten für einen Reiseabschnitt oder für die gesamte Reise, 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) einer solchen Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt.

14. Nach Art. 8 Abs. 3 tragen Luftfahrtunternehmen, wenn sie einem Fluggast einen Flug zu einem anderen Flughaften am Zielort der Stadt, Großstadt oder Region anbieten, die Kosten für die Beförderung des Fluggasts von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.

15. Art. 9 ist überschrieben: „Anspruch auf Betreuungsleistungen". Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, sind den Fluggästen nach dessen Abs. 1 (unentgeltlich, aber abhängig von Bedingungen, die je nach Länge der Wartezeit variieren) a) Mahlzeiten und Erfrischungen, b) Hotelunterbringung und c) Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung der Fluggäste anzubieten; außerdem ist den Fluggästen nach Art. 9 Abs. 2 anzubieten, unentgeltlich zwei Telefongespräche zu führen oder zwei Telexe oder Telefaxe oder E-Mails zu versenden.

16. Art. 12 ist überschrieben: „Weiter gehender Schadensersatz". Er bestimmt in Abs. 1:

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

Sachverhalt, Verfahren und Vorlagefragen

17. Die Kläger — Frau María del Mar Pato Barreiro, Herr Luis Ángel Rodríguez González und ihre vierjährige Tochter Yaiza Pato Rodríguez (Familie Pato Rodríguez), Herr Manuel López Alonso, Frau Aurora Sousa Rodríguez und ihr sechsjähriger Sohn Yago López Sousa (Familie López Sousa) sowie Herr Rodrigo Manuel Puga Lueiro — hatten einen Flug mit Air France von Paris (Charles de Gaulle) nach Vigo (Peinador) gebucht. Der planmäßige Abflug war für den 25. September 2008 um 19.40 Uhr vorgesehen.

18. Das Flugzeug flog wie geplant ab, doch schon nach wenigen Minuten entschied der Pilot, wegen eines technischen Problems zum Flughafen Charles de Gaulle zurückzukehren.

19. Nur Herrn Puga Lueiro wurde vom Personal der Air France Unterstützung oder eine Hotelunterbringung angeboten. Die anderen schliefen in einem anderen Terminal des Flughafens Charles de Gaulle als dem, von dem ihr Flug abgehen sollte und der um Mitternacht geschlossen wurde.

20. Air France beförderte die Familie Pato Rodríguez anderweitig, indem für sie ein Flug nach Oporto gebucht wurde. Das Flugzeug flog am 26. September 2008 um 07.05 Uhr von Paris (Orly) ab. Die Familie Pato Rodríguez erreichte ihre Heimatstadt Vigo von

Oporto aus mit einem Taxi, für das sie 170 Euro zahlte.

21. Für die Familie López Sousa wurde eine Umbuchung auf den Flug von Paris nach Vigo am 26. September um 19.40 Uhr vorgenommen. Sie erhielt keine Unterstützung während der Wartezeit.

22. Herr Puga Lueiro nahm am Morgen des 26. September 2008 einen Flug von Paris über Bilbao nach Vigo.

23. Die Kläger erhoben beim vorlegenden Gericht gemeinsam Klage gegen Air France wegen Nichterfüllung ihrer Luftbeförderungsverträge. Sämtliche Kläger verlangen nach Art. 7 der Verordnung Zahlung von jeweils 250 Euro.

24. Die Familie Pato Rodríguez begehrt darüber hinaus Erstattung von Auslagen in Höhe von 170 Euro für die Kosten der Taxifahrt vom Flughafen Oporto nach Vigo. Die Familie López Sousa begehrt die Erstattung von Auslagen in Höhe von 20,50 Euro für Essen im Flughafen und von 23,20 Euro für einen zusätzlichen Tag Hundepension für ihren Hund. Sämtliche Kläger verlangen jeweils weitere 650 Euro als Entschädigung für immaterielle Schäden, mit Ausnahme von Herrn Puga Lueiro, der insoweit 300 Euro verlangt.

25. In seiner Vorlageentscheidung stellt das nationale Gericht fest, dass die bei ihm anhängige Rechtssache Fragen der Auslegung der Verordnung aufwirft. Es führt aus, dass zwischen den Parteien Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung im Hinblick auf die Tragweite des Begriffs „Annullierung" bestünden, die nicht anhand der Bestimmungen gelöst werden könnten. Daher hat es dem Gerichtshof folgende Fragen vorgelegt:

a) Ist der in Art. 2 Buchst. l der Verordnung 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 Umkehr zum Ausgangsflughafen?

b) Ist der Begriff „weiter gehender Schadensersatz" in Art. 12 der Verordnung dahin auszulegen, dass das nationale Gericht bei einer Annullierung auf Schadensersatz einschließlich des Ersatzes des immateriellen Schadens wegen einer Verletzung der Pflichten aus dem Luftbeförderungsvertrag nach den Kriterien der nationalen Bestimmungen und Rechtsprechung zur Vertragsverletzung erkennen kann, oder betrifft dieser Schadensersatz vielmehr nur ordnungsgemäß nachgewiesene Kosten, die den Fluggästen entstanden sind und die das Luftfahrtunternehmen nicht vollständig nach 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?

26. Die Kläger des Ausgangsverfahrens, die französische, die italienische und die polnische Regierung, die Regierung des Vereinigten Königreichs und die Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht. Air France hat verspätet Erklärungen eingereicht, nach deren Zurückweisung durch den Gerichtshof jedoch nicht weiter versucht, durch Beantragung einer mündlichen Verhandlung noch eine Stellungnahme abgeben zu können. Da kein anderer Beteiligter eine mündliche Verhandlung beantragt hat, hat eine solche nicht stattgefunden.

Würdigung

Die erste Frage

27. Das vorlegende Gericht ersucht um eine Erläuterung der Definition des Begriffs „Annullierung" in Art. 2 Buchst. l der Verordnung. Es führt zwei Möglichkeiten an. Erstens könne Annullierung „ausschließlich" bedeuten, dass der „planmäßige Abflug unterbleibt". Zweitens könne dieser Begriff so zu verstehen sein, dass er „alle Fälle erfasst, in denen das für den … Flug bestimmte Flugzeug zwar abgeflogen ist, aber seinen Zielort nicht erreicht, einschließlich des Falles der aus technischen Gründen erzwungenen Umkehr zum Ausgangsflughafen".

28. Es ist jedoch zu beachten, dass es im Ausgangsverfahren konkret um den Fall geht, dass das Flugzeug offenbar nach nur wenigen Minuten aus technischen Gründen zum Ausgangsflughafen umkehren musste. Ich stimme daher den Klägern des Ausgangsverfahrens zu, dass das vorlegende Gericht eine Antwort auf die Frage benötigt, ob diese besondere Fallkonstellation eine Annullierung im Sinne der Verordnung darstellt. Für unseren Fall ist es nicht erforderlich und wäre meiner Ansicht nach auch unklug, wenn der Gerichtshof auf andere mögliche Konstellationen eingehen würde, bei denen ein Flugzeug seinen Abflughafen planmäßig verlässt, der Flug aber an einem anderen Ort als dem planmäßigen Zielort endet. Jeder Versuch einer allumfassenden Antwort würde wahrscheinlich eine oder mehrere Fallkonstellationen unberücksichtigt lassen.

29. Überdies findet sich in dem in der Vorlageentscheidung dargestellten Sachverhalt kein Anhaltspunkt, dass der fragliche Flug nach der Rückkehr zum Ausgangsflughafen zu einem späteren Zeitpunkt fortgesetzt worden wäre. Sämtliche Kläger erreichten ihren Zielort schließlich mit anderen Flügen [6]. Es ist daher nicht erforderlich, zu prüfen, ob, wenn

6 — Es kann eindeutig nicht davon ausgegangen werden, dass der Flug, der planmäßig am 26. September 2008 um 19.40 Uhr vorgesehen war und durchgeführt wurde und auf den die Umbuchung für die Familie López Sousa vorgenommen wurde, derselbe Flug ist wie der, der planmäßig am 25. September vorgesehen war und durchgeführt werden sollte.

das Flugzeug mit Verspätung dann erneut abgeflogen wäre, diese Verspätung einer Annullierung gleichkommen könnte und, falls dies bejaht würde, wie groß die Verspätung hierfür hätte sein müssen.

30. Ich stimme ferner der Kommission zu, dass der Grund für die Umkehr für die Feststellung, ob ein Flug annulliert wurde oder nicht, irrelevant ist. Liegt eine Annullierung vor, kann der Grund für die Feststellung von Bedeutung sein, ob sie nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung „auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären", mit der Folge, dass Ausgleichszahlungen nicht geschuldet sind. Für die bloße Feststellung einer Annullierung — unter den Umständen des vorliegenden Falles oder sonstigen Umständen — ist der Grund nicht relevant. Im vorliegenden Fall sind keine Einzelheiten zur Umkehr zum Ausgangsflughafen mitgeteilt worden, und es ist auch nicht die Frage aufgeworfen worden, ob diese Umstände „außergewöhnlich" im Sinne von Art. 5 Abs. 3 gewesen sein könnten.

31. Daher sollte die erste Frage meines Erachtens in abgeänderter Form geprüft werden: Ist der in Art. 2 Buchst. l der Verordnung definierte Begriff „Annullierung" ausschließlich in dem Sinne zu verstehen, dass der planmäßige Abflug unterbleibt, oder erfasst er auch den Fall, dass das Flugzeug zum Ausgangsflughafen zurückkehrt und der Flug nicht fortgesetzt wird?

32. Es fällt mir nicht schwer, die Frage dahin zu beantworten, dass ein Flug im Sinne der Verordnung annulliert ist, wenn auch nach einem planmäßigen Abflug das Flugzeug seinen planmäßigen Zielort nicht erreicht, sondern zum Ausgangsflughafen zurückkehrt und der Flug nicht fortgesetzt wird.

33. Was ein „Flug" ist, wird in der Verordnung nicht definiert; der Gerichtshof hat den Begriff jedoch dahin ausgelegt, 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" [7]. Ihrer Natur nach handelt es sich also um eine Luftbeförderung von Fluggästen und deren Gepäck vom Flughafen A zum Flughafen B [8].

34. Die „Annullierung" eines Fluges ist jedoch definiert. Sie bedeutet „die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges". Diese Definition ist objektiv. Sie bezieht sich auf die tatsächliche Nichtdurchführung eines Fluges und nicht auf den Entschluss, den Flug nicht durchzuführen, und erst recht nicht auf den Zeitpunkt, zu dem ein solcher Entschluss getroffen wird.

7 — Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Slg. 2008, I-5237, Randnr. 40).

8 — Es gibt natürlich Fälle, in denen (im Allgemeinen kleine) kommerzielle Flugzeuge Fluggäste für kurze Ausflüge an Bord nehmen, möglicherweise um Sehenswürdigkeiten aus der Luft zu betrachten oder eine erste Flugerfahrung zu bieten, und aus offenkundigen Gründen zu ihrem Ausgangsflughafen zurückkehren sollen. Solche Flüge sind für die Zwecke des vorliegenden Falles nicht nur irrelevant, sondern es erscheint zweifelhaft, dass sie in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

35. Meines Erachtens lässt sich von einem Flug, der Fluggäste und ihr Gepäck von A nach B befördern soll, nicht behaupten, er sei durchgeführt worden, wenn das Flugzeug wie geplant von A abfliegt, dann jedoch nach A zurückkehrt und der Flug nicht fortgesetzt wird, sondern die Fluggäste und ihr Gepäck an ihrem Ausgangspunkt einfach abgesetzt werden. Kein Teil der „Einheit der Beförderung", die das Luftfahrtunternehmen entsprechend der von ihm festgesetzten Flugroute hätte durchführen sollen, ist nämlich tatsächlich durchgeführt worden. Nichts, was das Wesen dieses Vorgangs ausmacht, ist verwirklicht worden. Die Fluggäste befinden sich in der gleichen Situation, als wenn sie in der Abflughalle geblieben wären, und können nicht darauf hoffen, ihren geplanten Flug anzutreten. Es müssen andere Wege gefunden werden, sie nach B zu befördern, da der ursprünglich geplante Flug sie nicht dorthin bringen wird.

36. Dies ist meiner Auffassung nach eindeutig eine „Nichtdurchführung" des fraglichen Fluges.

37. Die französische Regierung und das Vereinigte Königreich haben jedoch Einwände gegen eine Auslegung der Verordnung erhoben, nach der ein Flug nach dem Abflug des Flugzeugs als annulliert angesehen werden kann.

38. Das Vereinigte Königreich bezieht sich erstens auf die Feststellung des Gerichtshofs im Urteil Sturgeon [9], wonach „ein verspäteter Flug … unabhängig von der Dauer der Verspätung, auch wenn es sich um eine große Verspätung handelt, nicht als annulliert angesehen werden [kann], wenn der Abflug entsprechend der ursprünglichen Flugplanung stattfindet". Es schließt daraus, dass ein Flug niemals als annulliert angesehen werden könne, wenn das Flugzeug entsprechend der ursprünglichen, vom Betreiber festgesetzten Flugplanung abgeflogen sei.

39. Ich meine nicht, dass diese Schlussfolgerung gezogen werden kann. Die angeführte Äußerung betrifft verspätete Flüge — bei denen die Flugzeuge nach ihrem Abflug den Zielort später als zum planmäßigen Zeitpunkt erreichen. Sie betrifft nicht Flüge, die fehlgeschlagen sind — bei denen die Flugzeuge zu ihrem Ausgangsflughafen zurückkehren, und zwar in der Weise, dass das Ergebnis nicht anders ist, als wenn sie überhaupt nicht abgeflogen wären.

40. Die französische Regierung bezieht sich ebenfalls auf das Urteil Sturgeon [10], insbesondere auf die Ausführung des Gerichtshofs, 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 Fluges aufgegeben wird". Die französische Regierung leitet daraus im Umkehrschluss ab, dass eine Annullierung nicht vorliegen könne, wenn die Planung des ursprünglichen Fluges nicht aufgegeben werde.

9 — Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, Slg. 2009, I-10923, Randnr. 34).

10 — Randnr. 36 dieses Urteils.

41. Abermals bin ich der Auffassung, dass diese Schlussfolgerung nicht gerechtfertigt ist. Wie ich ausgeführt habe, betraf das Urteil Sturgeon die Streitfrage, ob ein Flug lediglich verspätet und nicht annulliert gewesen sei, während es im vorliegenden Fall keinen Anhaltspunkt für eine solche Frage gibt. Außerdem bedeutet zum einen die Tatsache, dass unter bestimmten Umständen eine Annullierung angenommen werden kann, nicht, dass unter anderen Umständen niemals eine Annullierung vorliegen kann. Zum anderen scheint es, dass zumindest für einige der Kläger die Buchungen tatsächlich auf einen anderen Flug umgebucht wurden. Zudem wurde die gesamte Planung des ursprünglichen Fluges — mit Ausnahme allein des Abflugs — tatsächlich aufgegeben. Die Route und die Ankunft am Zielort (die sicher das Wesen jeder Luftbeförderung oder einer ihrer Einheiten ausmachen) wurden annulliert und durch die Umkehr zum Ausgangsflughafen ersetzt mit der Folge, dass kein sinnvoller Teil der ursprünglichen Planung durchgeführt wurde.

42. Das Vereinigte Königreich macht ferner geltend, dass von den drei Fällen, in denen die Verordnung Mindestrechte festlege, die Nichtbeförderung und die Verspätungen beim Abflug ihrer Natur nach die Situation vor dem Abflug beträfen. Daher müsse sich auch die Annullierung auf die Situation vor dem Abflug beziehen.

43. Das halte ich für einen logischen Widerspruch. Man könnte ebenso argumentieren, dass die Nichtbeförderung und die Annullierung implizieren, dass der Fluggast den von ihm gebuchten Flug nicht antreten kann, so dass sich die Verspätungen auch auf eine solche Situation beziehen müssten — was unsinnig ist, da der Fluggast bei einer Verspätung den von ihm gebuchten Flug tatsächlich antritt.

44. Das Vereinigte Königreich versucht sodann darzutun, dass eine bloße Abwandlung der ursprünglichen Flugplanung — wie eine Änderung des Flugplans oder eine Abweichung vom Endziel — weder im normalen Wortsinn noch nach der Definition in Art. 2 Buchst. l der Verordnung einer Annullierung dieses Fluges gleichkämen. Würde der Begriff „Annullierung“ auf Fälle angewandt, in denen das Flugzeug die geplante Route bloß nicht eingehalten und nur einen Teil der Strecke zurückgelegt habe, wäre ein Ausgleich nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung entsprechend den „Entfernungsstufen“ schwierig, wenn nicht gar unmöglich.

45. Ich habe jedoch bereits gesagt, dass dieses Vorabentscheidungsersuchen meiner Ansicht nach nur den Fall einer einfachen und endgültigen Umkehr zum Ausgangsflughafen betrifft, ohne dass irgendein anderer Zielort erreicht worden wäre, und dass der Gerichtshof seine Entscheidung auf diesen Fall beschränken sollte. Folglich halte ich das diesbezügliche Vorbringen des Vereinigten

Königreichs für die zu entscheidende Frage nicht für relevant.

46. Eine Reihe weiterer Argumente werden — ähnlich formuliert — sowohl von der französischen Regierung als auch vom Vereinigten Königreich vorgetragen.

47. Erstens heben sie das Ziel der Verordnung hervor, Luftfahrtunternehmen zu veranlassen, Fluggäste so früh wie möglich vor dem geplanten Zeitpunkt über Annullierungen zu unterrichten [11], und sie davon abzuhalten, Flüge aus rein wirtschaftlichen Gründen zu annullieren (vermutlich in Fällen, in denen ein Flug wegen der Zahl der Buchungen nicht rentabel wäre) [12]. Wenn ein Flugzeug erst einmal abgeflogen sei, gebe es eindeutig keine Möglichkeit mehr, die Fluggäste vor der planmäßigen Abflugzeit über eine „Annullierung" zu unterrichten, und auch keinen wirtschaftlichen Grund für die Fluggesellschaft, den Flug nicht fortzusetzen. Es stehe daher nicht in Einklang mit dem Ziel und dem Zweck der Verordnung, etwas, was den Verlauf des Fluges nach seinem planmäßigen Abflug berühre, als Annullierung einzustufen.

48. Ich stimme zu, dass das Ziel, von Annullierungen abzuhalten und zu ihrer frühzeitigen Mitteilung anzuhalten, zu den von der Verordnung verfolgten Zielen gehört. Es ist ebenfalls richtig, dass der Ausgleich für Annullierungen in Erwägungsgrund 12 davon abhängt, dass die Fluggäste vorher nicht unterrichtet worden sind, ein Versäumnis, das keine Bedeutung haben kann, wenn ein Flug nach dem Abflug annulliert wird. Wenn dies das einzige Ziel im Zusammenhang mit Annullierungen wäre, wäre das Vorbringen der beiden Regierungen vielleicht in gewisser Weise begründet. Die Verordnung hat aber andere Ziele — und zwar in erster Linie die Sicherstellung eines hohen Schutzniveaus für die Fluggäste [13]. Meiner Ansicht nach gehört es nämlich einfach zu den Mitteln, um das vorrangige Ziel des Fluggastschutzes zu erreichen, wenn Flugunternehmen von Annullierungen abgehalten und zu einer frühzeitigen Unterrichtung über Annullierungen angehalten werden. Der Ausgleich für Annullierungen in letzter Minute stellt insoweit ein weiteres Mittel dar, das diesem Zweck nicht weniger angemessen ist, wenn Annullierungen nach dieser letzten Minute erfolgen.

49. Die Situation, der sich die Kläger des Ausgangsverfahrens im vorliegenden Fall gegenübergesehen haben, war eindeutig keine Nichtbeförderung. Im Gegensatz zur

11 — Vgl. Erwägungsgrund 12 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung, wonach das ausführende Luftfahrtunternehmen Fluggäste über Annullierungen zu unterrichten hat und so den Anspruch auf Ausgleichsleistungen abwenden kann, sofern bestimmte weitere Voraussetzungen erfüllt sind.

12 — Vgl. Nr. 1 der Begründung des ursprünglichen Vorschlags der Kommission für eine Verordnung, KOM(2001) 784 endg., in der es heißt: „Nichtbeförderung und wirtschaftlich motivierte Flugannullierungen rufen nicht nur deshalb großen Unmut hervor, weil sie lange Wartezeiten und Beeinträchtigungen der Reisepläne verursachen, sondern auch, weil sie ein Versäumnis des Beförderungsunternehmens darstellen, das die Fluggäste entgegen seiner Verpflichtung … nicht in einer angemessenen Zeit befördert."

13 — Vgl. insbesondere Erwägungsgründe 1 und 2 der Verordnung und Urteil vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA (C-344/04, Slg. 2006, I-403, Randnr. 69).

Sachlage im Urteil Sturgeon hat das Luftfahrtunternehmen wohl auch nicht behauptet, es liege eine Verspätung vor. Läge auch keine Annullierung vor, gäbe es eine merkliche Lücke beim Schutz der Fluggäste. Ein Unternehmen könnte argumentieren, dass es keinerlei Verantwortung nach der Verordnung habe und nicht einmal zur Unterstützung oder Betreuung verpflichtet sei (tatsächlich wurde den Klägern in dieser Rechtssache offenbar nur sehr wenig Betreuung oder Unterstützung angeboten). Eine solch auffällige Lücke liefe dem Ziel, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, ganz und gar zuwider. Es bedeutete, dass Fluggäste, die sich in einer solchen Lage befinden, Anspruch auf eine Behandlung hätten, die nicht nur im Vergleich zu denjenigen, deren Flug vor dem Abflug annulliert wird, sondern auch im Vergleich zu denen, deren Flug um einige Stunden verspätet ist, weniger günstig ist, obwohl ihre Lage tatsächlich zu erheblich größeren Unannehmlichkeiten geführt hat.

50. Da, wie die Kommission ausführt, nichts in der Verordnung darauf weist, dass eine Annullierung nur vor dem Abflug erfolgen kann, scheint mir, dass eine derartige Beschränkung nicht in den Wortlaut hineingelesen werden kann, wenn sie das Hauptziel der Verordnung so spektakulär zunichtemachte.

51. Ich möchte jedoch darauf hinweisen, dass eine Annullierung eines Fluges nach dem Abflug mit höherer Wahrscheinlichkeit auf außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung zurückgehen wird als eine Annullierung zu einem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrtunternehmen die Fluggäste noch vorher unterrichten kann. Das Unternehmen wird daher für eine Annullierung nach dem Abflug nur dann Ausgleichsleistungen zu zahlen haben, wenn die Ursache sich dadurch hätte vermeiden lassen, dass alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Wenn aber die Ursache auf diese Weise hätte vermieden werden können, haftet das Unternehmen nach Art. 19 des Übereinkommens von Montreal, und nach Art. 12 Abs. 1 der Verordnung kann der nach den Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und 7 der Verordnung zu leistende Ausgleich auf die aufgrund dieser Haftung zu zahlenden Beträge angerechnet werden.

52. Sodann warnen die französische Regierung und das Vereinigte Königreich vor der Gefahr, dass Piloten, wenn eine Umkehr des Flugzeugs zu seinem Ausgangsflughafen als Annullierung des Fluges anzusehen sei, möglicherweise unter dem Druck stünden, den Flug fortzusetzen, anstatt umzukehren, damit das Luftfahrtunternehmen keinen Ausgleich nach der Verordnung leisten müsse. Ein solcher Druck könnte die Sicherheit des Flugzeugs gefährden.

53. Dieses Argument ist aus der Luft gegriffen. Selbst bei der unwahrscheinlichen Annahme, dass eine Fluggesellschaft von stumpfer Gleichgültigkeit gegenüber der Sicherheit ihrer Fluggäste wäre, scheint mir doch, dass

kein Luftfahrtunternehmen lieber das Risiko eines Unfalls eingeht mit den potenziell enormen Beträgen, um die es dann sowohl bei ihrem eigenen Sachschaden als auch bei dem den Opfern geschuldeten Schadensersatz ginge, als sich zu bestimmten, jedoch begrenzten Ausgleichszahlungen nach der Verordnung zu verpflichten. Noch unwahrscheinlicher ist dies, wenn eine sofortige Umkehr aus Sicherheitsgründen auf außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung zurückgeht (was vermutlich der Fall sein wird, sofern das Unternehmen es nicht unterlassen hat, alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen), und das Unternehmen dadurch von seiner Verpflichtung zu einem Ausgleich nach Art. 7 befreit ist. Einmal ganz abgesehen von der Verpflichtung der Piloten, international vereinbarte Sicherheitsverfahren und -erfordernisse zu beachten, meine ich, dass für sie ihre eigene Sicherheit und die ihrer Crew und Fluggäste wahrscheinlich schwerer wiegt als das wirtschaftliche Wohl des Luftfahrtunternehmens, das sie beschäftigt.

54. Schließlich weisen die beiden Regierungen darauf hin, dass Fluggäste selbst bei Fehlen eines Ausgleichsanspruchs nach Art. 7 der Verordnung unter Umständen wie denen des vorliegenden Falles noch immer Ansprüche nach Art. 19 des Übereinkommens von Montreal geltend machen könnten.

55. Dies trifft zwar zu, doch kann ich nicht erkennen, dass das für die Frage, ob ein Anspruch auf Ausgleich nach der Verordnung besteht oder nicht, von Bedeutung wäre.

56. Ich bin daher der Auffassung, dass der Begriff „Annullierung“, wie er in Art. 2 Buchst. l der Verordnung definiert ist, Fälle erfasst, in denen ein Flugzeug abfliegt, dann aber zum Ausgangsflughafen zurückkehrt und der Flug nicht fortgesetzt wird.

Die zweite Frage

57. Die zweite Frage stellt das nationale Gericht für den Fall, dass eine Annullierung festgestellt worden ist. Es fragt nach den Implikationen der Verwendung des Begriffs „weiter gehender Schadensersatz“ in Art. 12 Abs. 1 der Verordnung, der wie gesagt lautet: „Diese Verordnung gilt unbeschadet eines weiter gehenden Schadensersatzanspruchs des Fluggastes. Die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung kann auf einen solchen Schadensersatzanspruch angerechnet werden.“

58. Vor diesem Hintergrund fragt das vorlegende Gericht erstens, ob ein nationales Gericht auf Ersatz eines Schadens (einschließlich

des Ersatzes des immateriellen Schadens) infolge einer Verletzung des Luftbeförderungsvertrags nach den in den nationalen Rechtsvorschriften und der nationalen Rechtsprechung zur Vertragsverletzung aufgestellten Kriterien erkennen kann. Oder ist „weiter gehender Schadensersatz“ auf ordnungsgemäß nachgewiesene Kosten beschränkt, die den Fluggästen entstanden sind und die das Luftfahrtunternehmen nicht vollständig nach den Art. 8 und 9 der Verordnung ausgeglichen hat, auch wenn diese Bestimmungen nicht ausdrücklich geltend gemacht wurden? Das vorlegende Gericht möchte auch wissen, ob die beiden vorstehend genannten Konzepte des Begriffs „weiter gehender Schadensersatz“ miteinander vereinbar sind.

59. Der erste Teil dieser Frage ist einfach zu beantworten. Art. 12 Abs. 1 stellt keine Beschränkung für die Art des Schadens auf, den ein Fluggast geltend machen kann. Diese Frage ist nach nationalem Recht zu entscheiden, das seinerseits das Übereinkommen von Montreal berücksichtigen muss. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof im Urteil Walz [14] entschieden hat, dass „damage“ (Schaden) im Sinne des Übereinkommens von Montreal sowohl materielle als auch immaterielle Schäden umfasst.

14 — Urteil vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, Slg. 2010, I-4239, Randnr. 29).

60. Eine solche Antwort würde auch für den zweiten Teil der Frage gelten. Die Tatsache, dass nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 der Verordnung ein Ausgleich geschuldet wird, verwehrt einem Fluggast nicht, weiteren Ersatz für Kosten zu verlangen, die ihm entstanden sind, weil das Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen aus den Art. 8 oder 9 nicht nachgekommen ist. Auch wenn dieser Ersatz nicht ausdrücklich vorgesehen ist, ist klar, dass die Verpflichtung zu Betreuung und Unterstützung wirkungslos wäre, wenn sie nicht durchgesetzt werden könnte.

61. Das nationale Gericht fragt jedoch auch, ob Ersatz für die Kosten, die entstanden sind, weil das Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen aus den Art. 8 oder 9 nicht nachgekommen ist, verlangt werden kann, „wenn diese Bestimmungen nicht geltend gemacht wurden“. Es ist nicht deutlich, was damit genau gemeint ist. Die Kläger haben in ihren Erklärungen vor dem Gerichtshof Passagen aus ihrer Klage vor dem nationalen Gericht angeführt, die zeigen, dass sie speziell einen Verstoß gegen die in der Verordnung vorgesehene Verpflichtung zur Unterstützung geltend gemacht und sich dabei ausdrücklich auf Art. 9 der Verordnung bezogen haben. Welche Schwierigkeiten auch immer nach den nationalen prozessualen Anforderungen bestehen mögen, so gibt es doch sicher nichts in der Verordnung selbst, was eine Entschädigung wegen Verstoßes gegen die Verpflichtung zur Betreuung und Unterstützung nach den Art. 8 und 9 ausschlösse, nur weil diese

Bestimmungen vom Kläger nicht ausdrücklich geltend gemacht wurden. Tatsächlich wäre eine nationale Vorschrift, die zu einem solchen Ergebnis führte, unzulässig, soweit sie den Klägern die ihnen durch die Verordnung verliehenen Rechte abschnitte.

62. Andererseits ist auch vorstellbar, dass das nationale Gericht danach fragt, ob der Kläger vom Luftfahrtunternehmen zum maßgeblichen Zeitpunkt nach Art. 8 und 9 der Verordnung Betreuung und Unterstützung verlangt haben muss, damit ein solches Begehren zulässig ist. Sollte es dies gefragt haben, muss die Antwort nein lauten. Obwohl nach Art. 14 der Verordnung das Luftfahrtunternehmen die Fluggäste über ihre Rechte zu informieren hat, setzt die Verpflichtung zu Betreuung und Unterstützung in keiner Weise ein entsprechendes Verlangen des Fluggastes voraus. Der Wortlaut von Art. 8 und 9 ist eindeutig: „… Fluggästen [sind] anzubieten …“

63. Es besteht eine weitere Schwierigkeit bei der Auslegung des Begriffs „weiter gehender Schadensersatz“ nach Art. 12 Abs. 1 der Verordnung hinsichtlich der Einbeziehung der Kosten, die entstanden sind, weil das Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen aus den Art. 8 oder 9 nicht nachgekommen ist. Nach Art. 12 Abs. 1 Satz 2 kann die „nach dieser Verordnung gewährte“ Ausgleichsleistung auf einen weiter gehenden Schadensersatz angerechnet werden. Wird die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung eng in dem Sinne ausgelegt, dass sie nur den nach Art. 7 geschuldeten Ausgleich erfasst, könnte dies bedeuten, dass sie mit dem Ausgleich verrechnet werden könnte, der für die Nichtleistung von Betreuung und Unterstützung geschuldet ist und als solcher nicht „nach der Verordnung gewährt“ wird.

64. Eine solche Auslegung ergäbe keinen Sinn. Die Verpflichtung zur Zahlung eines Ausgleichs nach Art. 7 und die Verpflichtung, Betreuung und Unterstützung zu leisten, sind konkurrierende und kumulative Verpflichtungen. Ein Luftfahrtunternehmen kann sich nicht von der einen Verpflichtung befreien, indem es sie mit der anderen verrechnet. Selbst wenn jedoch dieser Auslegung gefolgt würde, sieht Art. 12 Abs. 1 nur vor, dass die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung angerechnet werden *kann*. Es besteht keine Anrechnungspflicht, und es ist stets Sache des zuständigen Gerichts, zu entscheiden, ob eine Anrechnung unter den Umständen des Einzelfalls angemessen ist. Im vorliegenden Fall wäre sie nicht angemessen.

Ergebnis

65. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die vom Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten:

Der Begriff „Annullierung", wie er in Art. 2 Buchst. l der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über die 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 definiert ist, erfasst Fälle, in denen ein Flugzeug abfliegt, dann aber zum Ausgangsflughafen zurückkehrt und der Flug nicht fortgesetzt wird.

Der Begriff „weiter gehender Schadensersatz" in Art. 12 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 umfasst den Ersatz, der nach den nationalen Rechtsvorschriften und der nationalen Rechtsprechung für Schäden (einschließlich immaterieller Schäden) im Fall einer Annullierung infolge eines Verstoßes gegen den Luftbeförderungsvertrag gewährt wird.

Ist ein Luftfahrtunternehmen den ihm in den Art. 8 und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 auferlegten Verpflichtungen nicht nachgekommen, können die betroffenen Fluggäste die Erstattung sämtlicher Kosten verlangen, die ihnen infolge dieses Verstoßes entstanden sind, unabhängig davon, ob sie die Erfüllung der Verpflichtungen zum maßgeblichen Zeitpunkt verlangt haben oder nicht. Nach Art. 7 dieser Verordnung gewährte Ausgleichszahlungen dürfen nicht auf eine solche Erstattung angerechnet werden.