URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

10. Juli 2008 *

In der Rechtssache C-173/07

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG, eingereicht vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Deutschland) mit Entscheidung vom 7. März 2007, beim Gerichtshof eingegangen am 2. April 2007, in dem Verfahren

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

gegen

Diether Schenkel

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten K. Lenaerts, des Richters G. Arestis, der Richterin R. Silva de Lapuerta sowie der Richter J. Malenovský (Berichterstatter) und T. von Danwitz,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

Generalanwältin: E. Sharpston,
Kanzler: R. Grass,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der Emirates Airlines — Direktion für Deutschland, vertreten durch Rechtsanwältin Ch. Leffers,

— von Herrn Schenkel, vertreten durch Rechtsanwalt M. Scheffels,

— der griechischen Regierung, vertreten durch M. Apessos, O. Patsopoulou und V. Karra als Bevollmächtigte,

— der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues und A. Hare als Bevollmächtigte,

— der polnischen Regierung, vertreten durch E. Ośniecka-Tamecka als Bevollmächtigte,

— der schwedischen Regierung, vertreten durch A. Falk als Bevollmächtigte,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch R. Vidal Puig und G. Braun als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 6. März 2008

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a 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 der Fluggesellschaft Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (im Folgenden: Emirates) und Herrn Schenkel wegen der Weigerung von Emirates, Herrn Schenkel eine Ausgleichszahlung wegen der Annullierung eines Fluges ab Manila (Philippinen) zu gewähren.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrecht

3 Mit Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. L 194, S. 38) wurde das von der Gemeinschaft geschlossene Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) genehmigt.

4 Dieses Übereinkommen bezweckt insbesondere den Schutz der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und einen angemessenen Schadensersatz nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs.

5 Art. 1 dieses Abkommens, der dessen Anwendungsbereich regelt, bestimmt in seinen Abs. 2 und 3:

„(2) Als ‚internationale Beförderung' im Sinne dieses Übereinkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten liegen oder, wenn diese Orte zwar im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaats liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Vertragsstaat ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebiets nur eines Vertragsstaats ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens.

(3) Ist eine Beförderung von mehreren aufeinander folgenden Luftfrachtführern auszuführen, so gilt sie, gleichviel ob der Beförderungsvertrag in der Form eines

einzigen Vertrags oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist, bei der Anwendung dieses Übereinkommens als eine einzige Beförderung, sofern sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart worden ist; eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, dass ein Vertrag oder eine Reihe von Verträgen ausschließlich im Hoheitsgebiet desselben Staates zu erfüllen ist."

Gemeinschaftsrecht

6 Die Verordnung Nr. 261/2004 sieht in ihrem Art. 2 („Begriffsbestimmungen") vor:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

g) ‚Buchung' den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde;

h) ‚Endziel' den Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein bzw. bei direkten Anschlussflügen den Zielort des letzten Fluges; verfügbare alternative Anschlussflüge bleiben unberücksichtigt, wenn die planmäßige Ankunftszeit eingehalten wird;

…"

7 In ihrem Art. 3 („Anwendungsbereich“) regelt diese Verordnung:

„(1) Diese Verordnung gilt

a) für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des [EG-]Vertrags unterliegt, einen Flug antreten;

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.

…“

8 In ihrem Art. 4 („Nichtbeförderung“) sieht die Verordnung Nr. 261/2004 vor:

„(1) Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Die Freiwilligen sind gemäß Artikel 8 zu unterstützen, wobei die Unterstützungsleistungen zusätzlich zu dem in diesem Absatz genannten Ausgleich zu gewähren sind.

…“

9 In Art. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 („Annullierung“) heißt es:

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

…

c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt …

…“

10 Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 („Ausgleichsanspruch“) bestimmt:

„(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.

…“

11 Art. 8 der Verordnung Nr. 261/2004 („Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung“) 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.

(2) Absatz 1 Buchstabe a) gilt auch für Fluggäste, deren Flüge Bestandteil einer Pauschalreise sind, mit Ausnahme des Anspruchs auf Erstattung, sofern dieser sich aus der Richtlinie 90/314/EWG [des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen (ABl. L 158, S. 59)] ergibt.

…“

12 In Art. 17 der Verordnung Nr. 261/2004 („Bericht“) heißt es:

„Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2007 über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung Bericht, insbesondere über Folgendes:

— …

— die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf Fluggäste, die in Vertragsbeziehung mit einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft stehen oder eine Buchung für einen Flug als Teil einer Pauschalreise

besitzen, für die die Richtlinie 90/314/EWG gilt, und die von einem Flughafen in einem Drittland einen Flug zu einem Flughafen in einem Mitgliedstaat antreten, der nicht von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt wird;

…“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefrage

13 Herr Schenkel buchte in Deutschland bei Emirates eine Reise von Düsseldorf (Deutschland) über Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) nach Manila und zurück.

14 Für die Rückreise von Herrn Schenkel war ein Flug am 12. März 2006 ab Manila gebucht. Dieser Flug wurde infolge technischer Probleme annulliert. Herr Schenkel flog schließlich am 14. März 2006 in Manila ab und kam am selben Tag in Düsseldorf an.

15 Unter Berufung auf Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 erhob Herr Schenkel beim Amtsgericht Frankfurt am Main Klage gegen Emirates auf Zahlung von Ausgleich in Höhe von 600 Euro.

16 Er macht geltend, im vorliegenden Fall stehe ihm der in diesen Bestimmungen für den Fall der Annullierung eines Fluges vorgesehene Ausgleichsanspruch zu. Hin- und Rückflug seien nämlich unselbständige Abschnitte ein und desselben Fluges. Da der Abflugort dieses einen Fluges Düsseldorf gewesen sei, gehöre er zu den „Fluggäste[n], die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats … einen Flug antreten“, im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der genannten Verordnung.

17 Emirates macht geltend, dass Hin- und Rückflug als zwei verschiedene Flüge anzusehen seien. Außerdem verfüge Emirates nicht über eine von einem Mitgliedstaat nach Art. 2 Buchst. c der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240, S. 1) erteilte Betriebsgenehmigung.

18 Da sie somit kein „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 sei, sei sie gegenüber Herrn Schenkel nicht zum Ausgleich für den annullierten Flug verpflichtet.

19 Das Amtsgericht Frankfurt am Main gab der Klage von Herrn Schenkel statt. Emirates legte Berufung beim Oberlandesgericht Frankfurt am Main ein.

20 Das Oberlandesgericht Frankfurt am Main neigt zwar der Ansicht zu, dass eine Hin- und Rückreise nur einen Flug im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 darstellt, hat aber Zweifel, ob diese Auslegung des Begriffs des Fluges zutrifft.

21 Daher hat das Oberlandesgericht Frankfurt am Main beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist die Bestimmung des Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass „ein Flug“ die Flugreise vom Abflugort zum Zielort und zurück jedenfalls dann umfasst, wenn Hin- und Rückflug gleichzeitig gebucht werden?

Zur Vorlagefrage

22 Das vorlegende Gericht möchte wissen, ob Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass er auf den Fall einer Hin- und Rückreise Anwendung findet, bei der die Fluggäste, die ursprünglich auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Flug angetreten haben, zu diesem Flughafen mit einem Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat zurückreisen. Ferner möchte es wissen, ob sich der Umstand, dass Hin- und Rückflug gemeinsam gebucht werden, auf die Auslegung dieser Bestimmung auswirkt.

23 Mit seiner Frage bezieht sich das vorlegende Gericht auf die in der Verordnung Nr. 261/2004 verwendeten Begriffe „Flug“ und „Reise“ und möchte wissen, ob der Begriff des Fluges eine Hin- und Rückreise mit dem Flugzeug umfasst.

24 Der Begriff des Fluges erweist sich als entscheidend für die Beantwortung der vorgelegten Frage, ungeachtet des Umstands, dass sich dieser Begriff zwar in der deutschen Fassung von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 findet, dass aber in der klaren Mehrzahl der anderen Sprachfassungen dieser Bestimmung nicht auf ihn Bezug genommen oder ein von dem Wort „Flug“ abgeleiteter Begriff verwendet wird.

25 Wie die Generalanwältin in Nr. 8 ihrer Schlussanträge ausgeführt hat, handelt es sich nämlich bei Fluggästen, die von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats oder in einem Drittstaat aus reisen („passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou dans un pays tiers“), zwingend um Fluggäste, die auf dem entsprechenden Flughafen einen Flug antreten. Diese Abweichung zwischen den verschiedenen Sprachfassungen wirkt sich somit auf den eigentlichen Sinngehalt der fraglichen Bestimmungen, die den Anwendungsbereich dieser Verordnung festlegen, nicht aus.

26 Demzufolge ist zunächst der Begriff des Fluges auszulegen.

27 Insoweit ist festzustellen, dass dieser Begriff nicht zu denjenigen gehört, die in der Verordnung Nr. 261/2004 in Art. 2 („Begriffsbestimmungen") definiert werden. Ebenso wenig wird er in den anderen Artikeln dieser Verordnung bestimmt.

28 Unter diesen Umständen ist der Begriff des Fluges im Licht der Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004 insgesamt und des mit dieser Verordnung verfolgten Zieles auszulegen.

29 Zuvor ist allerdings darauf hinzuweisen, dass Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004, auf den sich das vorlegende Gericht bezieht, in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 Buchst. b zu lesen ist.

30 Aus Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 ergibt sich insgesamt, dass diese Verordnung auf Situationen Anwendung findet, in denen die Fluggäste einen Flug entweder auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats (Buchst. a) oder — sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist — auf einem Flughafen in einem Drittstaat zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats antreten (Buchst. b).

31 Daraus folgt, dass eine Situation, in der die Fluggäste von einem Flughafen in einem Drittstaat abfliegen, nicht zu den von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 erfassten gehört und damit nur unter der in Art. 3 Abs. 1 Buchst. b aufgestellten Voraussetzung in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist.

32 Was sodann die Auslegung der einschlägigen Bestimmungen der genannten Verordnung betrifft, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass Art. 8 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 auf einen Flug Bezug nimmt, der Bestandteil einer Pauschalreise ist, was bedeutet, dass ein Flug nicht mit einer Reise identisch ist und dass sich eine Reise aus mehreren Flügen zusammensetzen kann. In Art. 8 Abs. 1 wird insoweit ausdrücklich

auf den Begriff „Rückflug“ Bezug genommen, womit auf das Vorliegen eines Hinflugs im Rahmen derselben Reise hingewiesen wird.

33 Bestätigt wird dies durch Art. 2 Buchst. h der Verordnung Nr. 261/2004, in dem der Begriff „Endziel“ definiert wird als der Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein bzw. bei direkten Anschlussflügen als der Zielort des letzten Fluges.

34 Ferner wird in Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 zwischen dem ersten Abflugort und dem Endziel der Fluggäste unterschieden und damit auf zwei verschiedene Orte abgestellt. Würde man annehmen, dass ein „Flug“ im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung als Hin- und Rückreise anzusehen ist, so hieße dies, dass das Endziel dieser Reise mit ihrem ersten Abflugort identisch wäre. Unter diesen Umständen wäre diese Bestimmung sinnlos.

35 Schließlich würde, wenn man unter einem „Flug“ im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 eine Hin- und Rückreise verstehen würde, dies in Wirklichkeit dazu führen, dass der den Fluggästen nach dieser Verordnung zu gewährende Schutz gemindert würde, was im Widerspruch zu ihrem Ziel stünde, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA, C-344/04, Slg. 2006, I-403, Randnr. 69).

36 Außerdem sehen zum einen die Art. 4 Abs. 1, 5 Abs. 1 und 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 den Ersatz verschiedener Schäden vor, die bei einem Flug entstehen können, nicht aber, dass einer dieser Schäden während ein und desselben Fluges mehrmals auftreten könnte. Somit könnten Fluggäste, die ursprünglich von einem Flughafen in einem Mitgliedstaat abgeflogen sind, den entsprechenden Schutz nur einmal beanspruchen, wenn sie auf der Hin- und auf der Rückreise den gleichen Schaden erleiden sollten.

37 Zum anderen würde eine Auslegung des Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 dahin gehend, dass ein Flug eine Hin- und Rückreise umfasst, überdies darauf hinauslaufen, Fluggästen ihre Rechte zu nehmen, wenn ein Flug ab einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats nicht von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt wird.

38 Fluggäste eines solchen Fluges, die ursprünglich von einem Flughafen in einem Drittstaat abgeflogen sind, könnten nicht in den Genuss des mit der Verordnung Nr. 261/2004 gewährten Schutzes kommen. Dagegen kämen Fluggäste, die ihre Reise mit demselben Flug antreten, in den Genuss dieses Schutzes, da sie als Fluggäste angesehen würden, die auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats einen Flug antreten. Die Fluggäste ein und desselben Fluges, deren Schutz gegenüber dessen schädlichen Folgen identisch sein muss, würden demnach unterschiedlich behandelt.

39 Nach ständiger Rechtsprechung verlangt jedoch der Gleichbehandlungsgrundsatz bzw. das Diskriminierungsverbot, dass gleiche Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist (vgl. Urteile IATA und ELFAA, Randnr. 95, vom 12. September 2006, Eman und Sevinger, C-300/04, Slg. 2006, I-8055, Randnr. 57, und vom 11. September 2007, Lindorfer/Rat, C-227/04 P, Slg. 2007, I-6767, Randnr. 63).

40 Nach alledem ist der Begriff „Flug“ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 dahin gehend auszulegen, dass es sich dabei 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.

41 Dagegen knüpft der Begriff „Reise“ an die Person des Fluggastes an, der sein Ziel wählt und sich mit von Luftfahrtunternehmen durchgeführten Flügen dorthin begibt. Eine Reise, die normalerweise die Teile „Hinreise“ und „Rückreise“ umfasst, wird vor allem vom persönlichen und individuellen Zweck der Reise bestimmt. Da der Begriff der Reise im Wortlaut des Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 nicht enthalten ist, ist er für dessen Auslegung grundsätzlich ohne Bedeutung.

42 Somit ist zu prüfen, ob sich andere in dem Bereich einschlägige Rechtsinstrumente auf die Auslegung des Begriffs des Fluges auswirken können. Hierzu ist zu untersuchen, ob das Übereinkommen von Montreal, wie das vorlegende Gericht festzustellen scheint, ausschlaggebend ist. Dieses Übereinkommen legt die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen gegenüber den Fluggästen fest, mit denen sie einen Beförderungsvertrag geschlossen haben, und regelt insbesondere die Modalitäten, nach denen die Fluggäste für aus einer Verspätung resultierende Schäden eine individualisierte Entschädigung in Form von Schadensersatz erlangen können.

43 Es trifft zu, dass das Übereinkommen von Montreal integraler Bestandteil der Gemeinschaftsrechtsordnung ist (vgl. in diesem Sinne Urteil IATA und ELFAA, Randnrn. 35 und 36). Im Übrigen geht aus Art. 300 Abs. 7 EG hervor, dass die von der Gemeinschaft geschlossenen Abkommen für ihre Organe verbindlich sind und daher Vorrang vor den Bestimmungen des abgeleiteten Gemeinschaftsrechts haben (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. September 1996, Kommission/Deutschland, C-61/94, Slg. 1996, I-3989, Randnr. 52).

44 Allerdings legt das Übereinkommen von Montreal den Umfang der oben angeführten Verpflichtungen in keiner Weise durch eine Bezugnahme auf den Begriff des Fluges fest, der im Übrigen im Text des Übereinkommens nicht genannt wird.

45 Außerdem gelten nach dem Übereinkommen von Montreal, worauf das vorlegende Gericht zu Recht hinweist, mehrere aufeinander folgende Beförderungen als eine „einzige Beförderung“, insbesondere wenn der Beförderungsvertrag in Form eines einzigen Vertrags abgeschlossen worden ist. Da sich dieser Begriff der einzigen Beförderung auf das Aufeinanderfolgen mehrerer vom Fluggast gewählter Strecken bezieht, kommt er eher dem Begriff der Reise nahe, so wie er in Randnr. 41 des vorliegenden Urteils definiert worden ist.

46 Das Übereinkommen von Montreal erweist sich somit für die Auslegung des Begriffs „Flug“ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 als nicht ausschlaggebend.

47 Aus den Randnrn. 32 bis 41 des vorliegenden Urteils ergibt sich, dass eine Hin- und Rückreise nicht als ein und derselbe Flug angesehen werden kann. Folglich findet Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 keine Anwendung auf den Fall einer Hin- und Rückreise wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden, bei der die Fluggäste, die ursprünglich auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats einen Flug angetreten haben, zu diesem Flughafen mit einem Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat zurückreisen.

48 Diese Auslegung wird auch durch Art. 17 zweiter Gedankenstrich der Verordnung Nr. 261/2004 in seiner Erläuterung im 23. Erwägungsgrund dieser Verordnung bestätigt, wonach der Gemeinschaftsgesetzgeber für die Zukunft in Betracht zieht, den Anwendungsbereich dieser Verordnung möglicherweise auf Fluggäste von Flügen aus einem Drittstaat in einen Mitgliedstaat, die nicht von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt werden, auszuweiten.

49 Ginge man davon aus, dass Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 auch die Fälle einer Hin- und Rückreise erfasst, bei der die Fluggäste, die ursprünglich von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats aus geflogen sind, einen Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat antreten, dann fielen die in Art. 17 zweiter Gedankenstrich dieser Verordnung genannten Fluggäste bereits in seinen Anwendungsbereich. Somit wäre diese Bestimmung sinnlos.

50 Die Frage bezüglich des Umstands der gemeinsamen Buchung von Hin- und Rückflug ist für den in Randnr. 47 des vorliegenden Urteils gezogenen Schluss ohne Bedeutung.

51 Der Definition des Begriffs „Buchung“ in Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 lässt sich nämlich nichts entnehmen, womit sich der Umfang des Anwendungsbereichs von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 genauer bestimmen ließe. Dass die Fluggäste eine einheitliche Buchung vornehmen, wirkt sich auf die Eigenständigkeit der beiden Flüge nicht aus.

52 Folglich kann die Art der Buchung nicht als relevanter Faktor für die Bestimmung der Tragweite von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 angesehen werden.

53 Angesichts der vorstehenden Erwägungen ist auf die vorgelegte Frage zu antworten, dass Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass er nicht auf den Fall einer Hin- und Rückreise anwendbar ist, bei der die Fluggäste, die ursprünglich auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Flug angetreten haben, zu diesem Flughafen mit einem Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat zurückreisen. Der Umstand, dass Hin- und Rückflug gemeinsam gebucht werden, wirkt sich auf die Auslegung dieser Bestimmung nicht aus.

Kosten

54 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 (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 3 Abs. 1 Buchst. a 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 ist dahin auszulegen, dass er nicht auf den Fall einer Hin- und Rückreise anwendbar ist, bei der die Fluggäste, die ursprünglich auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats,

das den Bestimmungen des EG-Vertrags unterliegt, einen Flug angetreten haben, zu diesem Flughafen mit einem Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat zurückreisen. Der Umstand, dass Hin- und Rückflug gemeinsam gebucht werden, wirkt sich auf die Auslegung dieser Bestimmung nicht aus.

Unterschriften