Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Große Kammer)

23. Oktober 2012*

„Luftverkehr — Verordnung (EG) Nr. 261/2004 — Art. 5 bis 7 — Übereinkommen von Montreal — Art. 19 und 29 — Ausgleichsanspruch bei Verspätung von Flügen — Zulässigkeit“

In den verbundenen Rechtssachen C-581/10 und C-629/10

betreffend Vorabentscheidungsersuchen nach 267 AEUV, eingereicht vom Amtsgericht Köln (Deutschland) und vom High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Vereinigtes Königreich), mit Entscheidungen vom 3. November und 10. August 2010, beim Gerichtshof eingegangen am 13. und 24. Dezember 2010, in den Verfahren

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

gegen

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

und

The Queen, auf Antrag von:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

gegen

Civil Aviation Authority (C-629/10)

erlässt

* Verfahrenssprachen: Deutsch und Englisch.

DER GERICHTSHOF (Große Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten V. Skouris, des Vizepräsidenten K. Lenaerts, der Kammerpräsidenten A. Tizzano, G. Arestis und J. Malenovský (Berichterstatter), der Kammerpräsidentin M. Berger, der Richter E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot und D. Šváby sowie der Richterin A. Prechal,

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: A. Impellizzeri, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 20. März 2012,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der Deutschen Lufthansa AG, vertreten durch Ch. Giesecke, Rechtsanwalt,

— der TUI Travel plc, der British Airways plc, der easyJet Airline Company Ltd und der International Air Transport Association, vertreten durch L. Van den Hende, Solicitor, und D. Anderson, QC,

— der Civil Aviation Authority, vertreten durch A. Shah, QC,

— der deutschen Regierung, vertreten durch T. Henze und J. Kemper als Bevollmächtigte,

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

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

— der polnischen Regierung, vertreten durch M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza und M. Kamejsza als Bevollmächtigte,

— des Europäischen Parlaments, vertreten durch L. G. Knudsen und A. Troupiotis als Bevollmächtigte,

— des Rates der Europäischen Union, vertreten durch E. Karlsson und A. De Elera als Bevollmächtigte,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch K. Simonsson, K.-P. Wojcik und N. Yerrell als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 15. Mai 2012

folgendes

Urteil

1 Die Vorabentscheidungsersuchen betreffen die Auslegung und die Gültigkeit der Art. 5 bis 7 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 Das Ersuchen in der Rechtssache C-581/10 ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Nelson und seiner Familie (im Folgenden zusammen: Mitglieder der Familie Nelson) einerseits und der Fluggesellschaft Deutsche Lufthansa AG (im Folgenden: Lufthansa) andererseits wegen deren Weigerung, den Erstgenannten als Fluggästen, die mit 24-stündiger Verspätung gegenüber der geplanten Ankunftszeit zu ihrem Zielflughafen befördert wurden, Ausgleich zu leisten.

3 Das Ersuchen in der Rechtssache C-629/10 ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der TUI Travel plc, der British Airways plc, der easyJet Airline Company Ltd und der International Air Transport Association (im Folgenden zusammen: TUI Travel u. a.) einerseits und der Civil Aviation Authority (Behörde für die Zivilluftfahrt) andererseits wegen deren Weigerung, den genannten Unternehmen zuzusichern, dass sie die Verordnung Nr. 261/2004 nicht dahin auslegen werde, dass diese die Fluggesellschaften im Fall von Verspätungen ihrer Flüge zu Ausgleichszahlungen verpflichte.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrecht

4 Das am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossene Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr wurde von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichnet und in ihrem Namen durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. L 194, S. 38) genehmigt (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal).

5 Die Art. 17 bis 37 des Übereinkommens von Montreal bilden dessen Kapitel III („Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadenersatzes“).

6 Art. 19 („Verspätung“) 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.“

7 Nach Art. 22 Abs. 1 dieses Übereinkommens haftet der Luftfrachtführer für Verspätungsschäden bei der Beförderung von Personen nur bis zu einem Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten je Reisenden. Abs. 5 dieses Artikels sieht im Wesentlichen vor, dass diese Haftungsbegrenzung nicht gilt, wenn der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein vorgenommen bzw. begangen wurde, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird.

8 Art. 29 („Grundsätze für Ansprüche“) des Übereinkommens von Montreal lautet:

„Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann ein Anspruch auf Schadenersatz …, 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; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt. Bei einer derartigen Klage ist jeder eine Strafe einschließende, verschärfte oder sonstige nicht kompensatorische Schadenersatz ausgeschlossen.“

Unionsrecht

9 Die Erwägungsgründe 1 bis 4 und 15 der Verordnung Nr. 261/2004 lauten:

„(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.

(3) Durch die Verordnung (EWG) Nr. 295/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr [(ABl. L 36, S. 5)] wurde zwar ein grundlegender Schutz für die Fluggäste geschaffen, die Zahl der gegen ihren Willen nicht beförderten Fluggäste ist aber immer noch zu hoch; dasselbe gilt für nicht angekündigte Annullierungen und große Verspätungen.

(4) Die Gemeinschaft sollte deshalb die mit der genannten Verordnung festgelegten Schutzstandards erhöhen, um die Fluggastrechte zu stärken und um sicherzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen in einem liberalisierten Markt harmonisierten Bedingungen unterliegt.

…

(15) Vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände sollte ausgegangen werden, wenn eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements zu einem einzelnen Flugzeug an einem bestimmten Tag zur Folge hat, dass es bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs zu einer großen Verspätung, einer Verspätung bis zum nächsten Tag oder zu einer Annullierung kommt, obgleich vom betreffenden Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um die Verspätungen oder Annullierungen zu verhindern."

10 Art. 2 („Begriffsbestimmungen") der Verordnung Nr. 261/2004 schreibt vor:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

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

11 Art. 5 („Annullierung") dieser Verordnung bestimmt:

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

a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 angeboten,

…

c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn,

…

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.

…

(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.

…“

12 Art. 6 („Verspätung“) der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„(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.

(2) Auf jeden Fall müssen die Unterstützungsleistungen innerhalb der vorstehend für die jeweilige Entfernungskategorie vorgesehenen Fristen angeboten werden.“

13 Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) der Verordnung Nr. 261/2004 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.

(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.

…“

14 Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 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.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

Rechtssache C-581/10

15 Die Mitglieder der Familie Nelson buchten bei der Lufthansa einen Flug von Frankfurt am Main (Deutschland) nach Lagos (Nigeria) am 27. Juli 2007 und einen Rückflug mit der Flugnummer LH 565 von Lagos nach Frankfurt am Main am 27. März 2008. Die planmäßige Abflugzeit für den Rückflug war 22.50 Uhr. Die Mitglieder der Familie Nelson fanden sich am 27. März 2008 rechtzeitig am Flughafen Lagos ein. Der Rückflug fand jedoch nicht zum geplanten Zeitpunkt statt, und sie wurden in einem Hotel untergebracht. Am 28. März 2008 um 16.00 Uhr wurden sie vom Hotel abgeholt und zum Flughafen gebracht. Der Abflug des Fluges LH 565 erfolgte schließlich am 29. März 2008 um 01.00 Uhr mit einer durch die Lufthansa aus Frankfurt am Main überführten Ersatzmaschine unter

derselben Flugnummer und im Wesentlichen mit denselben Passagieren. Der Flug erreichte Frankfurt am Main um 07.10 Uhr mit einer mehr als 24-stündigen Verspätung gegenüber der geplanten Ankunftszeit.

16 Daraufhin erhoben die Mitglieder der Familie Nelson Klage beim vorlegenden Gericht. Sie beantragen insbesondere, die Lufthansa wegen der Verspätung zu verurteilen, nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 an jedes Familienmitglied 600 Euro zuzüglich Zinsen zu zahlen.

17 Gegenüber dem Klageantrag wendet die Lufthansa ein, da der Flug durchgeführt worden sei, könne es sich nicht um eine Annullierung im Sinne von Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 handeln; vielmehr liege eine Verspätung vor, für die diese Verordnung keine Ausgleichsansprüche vorsehe.

18 Das vorlegende Gericht setzte das Verfahren in Hinblick auf die zu erwartende Entscheidung des Gerichtshofs in den verbundenen Rechtssachen aus, in denen am 19. November 2009 das Urteil Sturgeon u. a. ergangen ist (C-402/07 und C-432/07, Slg. 2009, I-10923). Nach Verkündung dieses Urteils wurde das Verfahren wieder aufgenommen.

19 In Anbetracht dieses Urteils macht die Lufthansa zum einen geltend, dass sich der vom Gerichtshof zugunsten von Fluggästen verspäteter Flüge anerkannte Ausgleichsanspruch nicht mit der im Übereinkommen von Montreal vorgesehenen Schadensersatzregelung in Einklang bringen lasse. Zum anderen habe der Gerichtshof im Urteil Sturgeon u. a. die Grenzen seiner Zuständigkeit überschritten.

20 Unter diesen Umständen hat das Amtsgericht Köln beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Handelt es sich bei dem in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 geregelten Ausgleichsanspruch um einen nicht kompensatorischen Schadensersatzanspruch im Sinne von Art. 29 Satz 2 des Übereinkommens von Montreal?

2. In welchem Verhältnis steht der nach Maßgabe des Urteils Sturgeon u. a. auf Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 gestützte Ausgleichsanspruch, wenn der Fluggast sein Endziel nicht früher als drei Stunden nach der geplanten Ankunftszeit erreicht, zu dem in Art. 19 des Übereinkommens von Montreal geregelten Schadensersatzanspruch für Verspätung unter Berücksichtigung des Ausschlusses nach Art. 29 Satz 2 dieses Übereinkommens?

3. Wie ist der dem Urteil Sturgeon u. a. zugrunde liegende Auslegungsmaßstab, der eine Ausdehnung des Ausgleichsanspruchs nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 auf Verspätungsfälle zulässt, mit dem Auslegungsmaßstab, den der Gerichtshof in seinem Urteil vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA (C-344/04, Slg. 2006, I-403), auf die Verordnung anwendet, vereinbar?

Rechtssache C-629/10

21 Die TUI Travel plc ist eine internationale Unternehmensgruppe für Freizeit- und Erholungsangebote, zu der sieben Fluggesellschaften gehören, darunter Thomson Airways mit Sitz im Vereinigten Königreich. Die British Airways plc und die easyJet Airline Company Ltd sind Fluggesellschafen, die internationale Passagierflüge im Linienverkehr anbieten.

22 Die International Air Transport Association (Internationaler Luftverkehrsverband) ist ein internationaler Interessenverband, der etwa 230 Fluggesellschaften vertritt, auf die 93 % des internationalen Linienflugverkehrs entfallen.

23 Die Civil Aviation Authority ist die unabhängige Regulierungsstelle des Vereinigten Königreichs für den Flugverkehr. Zu ihrem Aufgabenbereich gehören wirtschaftliche Regulierung, Luftraumpolitik, Sicherheitsaufsicht und Verbraucherschutz. Sie ist für die Durchführung der Luftverkehrsregelung im Vereinigten Königreich zuständig.

24 TUI Travel u. a. ersuchten die Civil Aviation Authority um Bestätigung, dass sie die Verordnung Nr. 261/2004 nicht dahin auslegen werde, dass danach die Fluggesellschaften verpflichtet seien, bei Verspätungen ihrer Flüge Ausgleichszahlungen an die Fluggäste zu leisten. Mit der Begründung, sie sei an die Wirkungen des Urteils Sturgeon u. a. gebunden, lehnte die Civil Aviation Authority dieses Ersuchen ab.

25 TUI Travel u. a. erhoben daher beim vorlegenden Gericht Klage, um dem Standpunkt der Civil Aviation Authority entgegenzutreten.

26 Der High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), nach dessen Auffassung das Vorbringen von TUI Travel u. a. nicht unbegründet erscheint, hat beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Sind die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass die in ihrem Art. 7 vorgesehenen Ausgleichsleistungen Fluggästen zu zahlen sind, deren Flüge verspätet im Sinne ihres Art. 6 sind, und, falls ja, unter welchen Voraussetzungen?

2. Falls die erste Frage verneint wird, sind die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 wegen Verletzung des Grundsatzes der Gleichbehandlung ganz oder teilweise ungültig?

3. Falls die erste Frage bejaht wird, sind die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 ganz oder teilweise ungültig wegen

   a) Unvereinbarkeit mit dem Übereinkommen von Montreal,

   b) Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und/oder

   c) Verletzung des Grundsatzes der Rechtssicherheit?

4. Falls die erste Frage bejaht und die dritte Frage verneint wird, welche Beschränkungen gelten gegebenenfalls für die zeitlichen Wirkungen des Urteils des Gerichtshofs im vorliegenden Fall?

5. Falls die erste Frage verneint wird, welche Wirkung ist gegebenenfalls dem Urteil Sturgeon u. a. für die Zeit vom 19. November 2009, dem Tag seiner Verkündung, bis zur Verkündung der Entscheidung des Gerichtshofs im vorliegenden Fall beizumessen?

27 Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 30. November 2011 sind die Rechtssachen C-581/10 und C-629/10 zu gemeinsamem mündlichem Verfahren und zu gemeinsamer Entscheidung verbunden worden.

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage in der Rechtssache C-629/10: Bestehen eines Ausgleichsanspruchs nach der Verordnung Nr. 261/2004 bei Verspätung von Flügen und Voraussetzungen, unter denen diese Ausgleichsleistung zu zahlen ist

28 Mit seiner ersten Frage in der Rechtssache C-629/10 möchte das vorlegende Gericht wissen, ob und, wenn ja, unter welchen Voraussetzungen den Fluggästen verspäteter Flüge ein Ausgleichsanspruch nach der Verordnung Nr. 261/2004 zusteht.

29 Dazu ist festzustellen, dass weder Art. 7 noch eine andere Bestimmung dieser Verordnung ausdrücklich einen solchen Anspruch vorsieht.

30 Allerdings geht aus Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 hervor, dass Fluggäste Anspruch auf Ausgleichsleistungen unter den in dieser Bestimmung genannten Voraussetzungen haben, wenn ihr Flug annulliert wird, ohne dass sie davon vorher unterrichtet wurden, oder wenn sie von dieser Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet werden und ihnen das Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung durch einen Flug anzubieten vermag, der nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abfliegt und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreicht (vgl. Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 57).

31 Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung räumt somit dem Luftfahrtunternehmen einen gewissen Spielraum dafür ein, dem Fluggast eines äußerst spät annullierten Fluges eine anderweitige Beförderung anzubieten, ohne ihm einen Ausgleich zahlen zu müssen. Nach dieser Bestimmung ist das Luftfahrtunternehmen berechtigt, diesem Fluggast eine anderweitige Beförderung anzubieten, deren Dauer über die des annullierten Fluges hinausgeht. Auch wenn jedoch das Luftfahrtunternehmen diese ihm in der genannten Bestimmung eingeräumten beiden Möglichkeiten in vollem Umfang nutzt, nämlich, den Abflug des Betreffenden um eine Stunde vorzuverlegen und dessen Ankunft um höchstens zwei Stunden hinauszuschieben, darf die Gesamtdauer der angebotenen anderweitigen Beförderung die planmäßige Dauer des annullierten Fluges jedenfalls nicht um drei Stunden oder mehr übersteigen. Bei Überschreitung dieser Grenze sind dem Fluggast zwingend Ausgleichszahlungen zu leisten.

32 Dagegen räumt keine Bestimmung der Verordnung Nr. 261/2004 ausdrücklich solchen Fluggästen eine pauschalierte Ausgleichsleistung ein, die zu einem äußerst späten Zeitpunkt vor ihrem Flug oder sogar erst während dieses Fluges erfahren, dass er große Verspätung haben wird und sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der geplanten Ankunftszeit erreichen werden.

33 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass der Grundsatz der Gleichbehandlung verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleichbehandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist (Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 48 und die dort angeführte Rechtsprechung).

34 Es ist aber davon auszugehen, dass sich die Fluggäste verspäteter Flüge und die Fluggäste annullierter Flüge im Hinblick auf die Ausgleichsleistung nach der Verordnung Nr. 261/2004 in einer vergleichbaren Situation befinden, da sie ähnliche Unannehmlichkeiten hinnehmen müssen, nämlich einen Zeitverlust von mindestens drei Stunden gegenüber der ursprünglichen Planung ihres Fluges (vgl. Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 54).

35 Überdies ist den zu der einen oder der anderen Gruppe gehörenden Fluggästen praktisch die Möglichkeit genommen, ihre Reise nach freien Stücken umzugestalten, da sie sich entweder einem schwerwiegenden Zwischenfall bei der Durchführung ihres bevorstehenden oder bereits stattfindenden

Fluges oder aber der Annullierung eines solchen Fluges ausgesetzt sehen, was gegebenenfalls zum Angebot einer anderweitigen Beförderung führt. Wenn diese Fluggäste also aus irgendeinem Grund unbedingt ihr Endziel zu einem bestimmten Zeitpunkt erreichen müssen, können sie den mit der neuen Situation einhergehenden Zeitverlust nicht vermeiden, da sie insoweit über keinerlei Handlungsspielraum verfügen.

36 Diese Überlegungen werden im Übrigen durch den dritten Erwägungsgrund a. E. der Verordnung Nr. 261/2004 bestätigt, der – durch Hinweis u. a. auf die zu hohe Zahl der von nicht angekündigten Annullierungen und großen Verspätungen betroffenen Fluggäste – implizit die Gleichwertigkeit der von diesen beiden Fluggastgruppen erlittenen Unannehmlichkeiten herausstellt.

37 Unter diesen Umständen und in Anbetracht dessen, dass die Verordnung Nr. 261/2004 die Erhöhung des Schutzes aller Fluggäste bezweckt, können die Fluggäste von Flügen mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr nicht anders behandelt werden als die Fluggäste, denen eine Ausgleichsleistung nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii dieser Verordnung zugutekommt, da eine solche Ungleichbehandlung dieser beiden Gruppen angesichts der mit der Verordnung verfolgten Ziele nicht hinreichend gerechtfertigt ist (vgl. Urteil Sturgeon u. a., Randnrn. 59 und 60).

38 Um dieser Ungleichbehandlung zu begegnen, ist die Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass Fluggäste von Flügen mit großer Verspätung die gleiche Ausgleichsleistung wie Fluggäste annullierter Flüge beanspruchen können, nämlich die in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii dieser Verordnung vorgesehene Leistung (vgl. Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 61).

39 Diesen Erwägungen ist hinzuzufügen, dass der Gesetzgeber mit dem Erlass der Verordnung Nr. 261/2004 auch die jeweiligen Interessen der Fluggäste und der Luftfahrtunternehmen zum Ausgleich bringen wollte. Im Zuge der Gewährung bestimmter Rechte zugunsten der Fluggäste hat er im 15. Erwägungsgrund und in Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung zugleich vorgesehen, dass die Luftfahrtunternehmen nicht zur Ausgleichszahlung verpflichtet sind, wenn sie nachweisen können, dass die Annullierung oder die große Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind (Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 67).

40 Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist auf die erste Frage in der Rechtssache C-629/10 zu antworten, dass die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen sind, dass den Fluggästen verspäteter Flüge ein Ausgleichsanspruch nach dieser Verordnung zusteht, wenn sie aufgrund dieser Flüge einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, d. h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der vom Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. Eine solche Verspätung begründet jedoch dann keinen Ausgleichsanspruch der Fluggäste, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die große Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind.

Zur ersten und zur zweiten Frage in der Rechtssache C-581/10 sowie zu Buchst. a der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10: Gültigkeit der Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf das Übereinkommen von Montreal

41 Mit der ersten und der zweiten Frage in der Rechtssache C-581/10 sowie mit Buchst. a der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10 möchten die vorlegenden Gerichte wissen, ob die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf Art. 29 Satz 2 des Übereinkommens von Montreal gültig

sind, wenn sie dahin ausgelegt werden, dass Fluggästen verspäteter Flüge, die ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der vom Luftfahrtunternehmen geplanten Ankunftszeit erreichen, ein Ausgleichsanspruch nach dieser Verordnung zusteht.

42 Lufthansa, TUI Travel u. a. sowie die deutsche Regierung und die Regierung des Vereinigten Königreichs tragen vor, sollte die Verordnung Nr. 261/2004 den Fluggästen verspäteter Flüge einen Ausgleichsanspruch verleihen, verstieße sie bereits gegen den Wortlaut des Art. 29 Satz 2 des Übereinkommens von Montreal, der einen Schadensersatzanspruch – u. a. bei durch verspätete Luftbeförderungen verursachten Schäden – vorsehe und für die dem Grunde nach vorgesehene Entschädigung dieser Fluggäste Voraussetzungen und Beschränkungen festlege, denen die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung nicht genügten.

43 Dagegen stellen Lufthansa, TUI Travel u. a. sowie diese Regierungen nicht in Abrede, dass der Ausgleichsanspruch nach der Verordnung Nr. 261/2004 mit Art. 29 Satz 2 des Übereinkommens von Montreal vereinbar ist, soweit es sich um Fluggäste annullierter Flüge und um Fluggäste handelt, denen die Beförderung verwehrt wurde.

44 In dieser Hinsicht folgt jedoch aus Art. 8 Abs. 1 Buchst. b in Verbindung mit Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004, dass eine Nichtbeförderung mit anderweitiger Beförderung oder eine Flugannullierung mit anderweitiger Beförderung zum einen eine Verspätung bei der Beförderung von Flugreisenden und zum anderen einen Ausgleichsanspruch der von einer solchen Verspätung betroffenen Fluggäste nach sich ziehen kann.

45 Mit ihrem Vorbringen stellen Lufthansa, TUI Travel u. a. sowie die genannten Regierungen daher mittelbar den in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruch selbst und damit letztlich die Vereinbarkeit der Art. 5 bis 7 dieser Verordnung mit dem Übereinkommen von Montreal in Frage.

46 Der Gerichtshof hat indessen in Randnr. 45 seines Urteils IATA und ELFAA festgestellt, dass sich weder aus den Art. 19, 23 und 29 des Übereinkommens von Montreal noch aus einer anderen Bestimmung dieses Übereinkommens ergibt, dass dessen Verfasser die Beförderungsunternehmen vor allen Maßnahmen anderer Art als den in diesen Bestimmungen vorgesehenen hätten bewahren wollen, insbesondere solchen, die öffentliche Stellen ergreifen könnten, damit standardisiert und sofort – ohne die Mühen gerichtlicher Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen – der Schaden wiedergutgemacht wird, der in den Unannehmlichkeiten besteht, die Verspätungen bei der Beförderung von Fluggästen zur Folge haben.

47 Auch wenn die Vorlagefragen in Bezug auf die Vereinbarkeit mit dem Übereinkommen von Montreal ihrem Gegenstand nach auf die standardisierten und sofortigen Unterstützungs- und Betreuungsmaßnahmen nach Art. 6 der Verordnung Nr. 261/2004 beschränkt waren, hat der Gerichtshof doch nicht ausgeschlossen, dass andere Maßnahmen, wie die Ausgleichszahlung nach Art. 7 dieser Verordnung, außerhalb des Anwendungsbereichs des Übereinkommens von Montreal liegen können.

48 Die letztgenannte Maßnahme ist im Urteil Sturgeon u. a. konkret geprüft worden, in dem der Gerichtshof zum einen klargestellt hat, dass Zeitverlust eine Unannehmlichkeit darstellt, die – wie die übrigen Unannehmlichkeiten, die durch die in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Maßnahmen ausgeglichen werden sollen – von dieser Verordnung erfasst wird. Zum anderen hat der Gerichtshof festgestellt, dass diese Unannehmlichkeit durch eine Ausgleichszahlung an die betroffenen Fluggäste nach dieser Verordnung auszugleichen ist (vgl. in diesem Sinne Urteil Sturgeon u. a., Randnrn. 52 und 61).

49 Hierbei ist zu beachten, dass ein Zeitverlust, wie die im Urteil IATA und ELFAA angeführten Unannehmlichkeiten, nicht als „Schaden …, der durch Verspätung … entsteht“ im Sinne von Art. 19 des Übereinkommens von Montreal qualifiziert werden kann und daher vom Geltungsbereich des Art. 29 dieses Übereinkommens nicht erfasst wird.

50 Art. 19 des Übereinkommens von Montreal setzt nämlich insbesondere voraus, dass der Schaden infolge einer Verspätung entsteht, dass zwischen der Verspätung und dem Schaden ein Kausalzusammenhang besteht und dass der Schaden durch unterschiedliche Schädigungen der einzelnen Fluggäste individualisiert wird.

51 Zunächst ist ein Zeitverlust kein infolge der Verspätung entstandener Schaden, sondern stellt – wie andere Begleiterscheinungen der Fälle von Nichtbeförderung, Flugannullierung oder großer Verspätung, zu denen etwa ein Mangel an Komfort oder der Umstand gehört, vorübergehend nicht über normalerweise verfügbare Kommunikationsmittel zu verfügen – eine Unannehmlichkeit dar.

52 Sodann erleiden alle Fluggäste verspäteter Flüge den Zeitverlust in gleicher Weise, so dass dieser durch eine standardisierte Maßnahme ausgeglichen werden kann, ohne dass es einer Beurteilung der individuellen Situation jedes einzelnen betroffenen Fluggasts bedarf. Eine solche Maßnahme kann daher sofort angewandt werden.

53 Schließlich besteht nicht notwendig ein Kausalzusammenhang zwischen der tatsächlichen Verspätung und dem Zeitverlust, der für die Feststellung eines Ausgleichsanspruchs nach der Verordnung Nr. 261/2004 oder für die Berechnung der Höhe dieses Anspruchs als maßgeblich angesehen wird.

54 Die durch die Verordnung Nr. 261/2004 begründete besondere Ausgleichspflicht ergibt sich nämlich nicht aus jeder tatsächlichen Verspätung, sondern nur aus einer Verspätung, die zu einem Zeitverlust von drei Stunden oder mehr gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit führt. Im Übrigen ist zwar das Ausmaß der Verspätung normalerweise ein Faktor, der die Wahrscheinlichkeit erheblicherer Schäden erhöht, doch bleibt die nach dieser Verordnung gewährte pauschale Ausgleichszahlung insoweit unverändert, da die über drei Stunden hinausgehende Zeitspanne der tatsächlichen Verspätung bei der Berechnung der Höhe der nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 geschuldeten Ausgleichszahlung außer Betracht bleibt.

55 Somit kann der mit der Verspätung eines Fluges verbundene Zeitverlust, der eine Unannehmlichkeit im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 darstellt und nicht als „Schaden …, der durch Verspätung … entsteht“ im Sinne von Art. 19 des Übereinkommens von Montreal qualifiziert werden kann, nicht in den Anwendungsbereich des Art. 29 dieses Übereinkommens fallen.

56 Demgemäß erweist sich die Verpflichtung aus der Verordnung Nr. 261/2004, Fluggästen erheblich verspäteter Flüge eine Ausgleichszahlung zu gewähren, als vereinbar mit Art. 29 des Übereinkommens von Montreal.

57 Des Weiteren ist festzustellen, dass die Ausgleichspflicht aus der Verordnung Nr. 261/2004 Art. 29 des Übereinkommens von Montreal insoweit ergänzt, als sie neben die Regelung dieses Artikels tritt (vgl. in diesem Sinne Urteil IATA und ELFAA, Randnr. 46).

58 Diese Ausgleichspflicht selbst steht daher nicht dem entgegen, dass die betroffenen Fluggäste, denen aufgrund derselben Verspätung außerdem individuelle Schäden entstehen, die einen Ausgleichsanspruch auslösen, unter den im Übereinkommen von Montreal vorgesehenen Voraussetzungen Schadensersatzklagen zur individuellen Wiedergutmachung erheben können (vgl. in diesem Sinne Urteil IATA und ELFAA, Randnrn. 44 und 47).

59 In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof bei der Auslegung von Art. 12 („Weiter gehender Schadensersatz“) der Verordnung Nr. 261/2004 festgestellt, dass dieser Artikel die Durchführung der in der Verordnung vorgesehenen Maßnahmen ergänzen soll, so dass den Fluggästen der gesamte Schaden ersetzt wird, der ihnen dadurch entstanden ist, dass das Luftfahrtunternehmen seine vertraglichen Pflichten verletzt hat. 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 (Urteil vom 13. Oktober 2011, Sousa Rodríguez u. a., C-83/10, Slg. 2011, I-9469, Randnr. 38).

60 Nach alledem ist festzustellen, dass die Prüfung der ersten und der zweiten Frage in der Rechtssache C-581/10 sowie von Buchst. a der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10 nichts ergeben hat, was die Gültigkeit der Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 berühren könnte.

Zur dritten Frage in der Rechtssache C-581/10 und zu Buchst. c der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10: Gültigkeit der Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf den Grundsatz der Rechtssicherheit

61 Mit der dritten Frage in der Rechtssache C-581/10 und mit Buchst. c der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10 möchten die vorlegenden Gerichte wissen, ob die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004, wie sie im Urteil Sturgeon u. a. ausgelegt worden sind, im Hinblick auf den Grundsatz der Rechtssicherheit gültig sind.

62 TUI Travel u. a. sowie die Regierung des Vereinigten Königreichs tragen vor, eine Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004 dahin, dass diese eine Verpflichtung zur Ausgleichszahlung an Fluggäste verspäteter Flüge begründe, laufe diesem Grundsatz zuwider. Diese Auslegung sei zum einen unvereinbar mit dem Urteil IATA und ELFAA, nach dem in solchen Fällen keine Verpflichtung zur Ausgleichszahlung bestehe. Zum anderen verkenne sie die Absicht des Unionsgesetzgebers sowie den eindeutigen Wortlaut dieser Verordnung, wonach eine Ausgleichsleistung nur bei Nichtbeförderung und bei Annullierung von Flügen zu zahlen sei.

63 Dieses Vorbringen ist angesichts der vorangegangenen Feststellungen im vorliegenden Urteil zurückzuweisen.

64 Zunächst geht zum Verhältnis zwischen dem Urteil IATA und ELFAA sowie dem Urteil Sturgeon u. a. aus den Randnrn. 46 bis 48 des vorliegenden Urteils hervor, dass zwischen diesen beiden Urteilen kein Spannungsverhältnis besteht, da mit dem zweiten Urteil die im ersten Urteil aufgestellten Grundsätze durchgeführt werden.

65 Sodann ist den Randnrn. 30 bis 39 des vorliegenden Urteils zu entnehmen, dass die Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004, wonach bei großen Verspätungen von Flügen eine Ausgleichspflicht entsteht, nicht den Willen des Unionsgesetzgebers verkennt.

66 Schließlich ist hinsichtlich der Klarheit der den Luftfahrtunternehmen auferlegten Verpflichtungen darauf hinzuweisen, dass der Grundsatz der Rechtssicherheit verlangt, dass der Rechtsunterworfene seine Rechte und Pflichten unzweideutig erkennen und somit seine Vorkehrungen treffen kann (vgl. Urteile vom 9. Juli 1981, Gondrand und Garancini, 169/80, Slg. 1981, 1931, Randnr. 17, vom 13. Februar 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Slg. 1996, I-431, Randnr. 27, und vom 14. April 2005, Belgien/Kommission, C-110/03, Slg. 2005, I-2801, Randnr. 30).

67 Angesichts der aus dem Grundsatz der Gleichbehandlung fließenden Erfordernisse können aber die Luftfahrtunternehmen aus dem Grundsatz der Rechtssicherheit nichts für ihre Auffassung herleiten, dass die ihnen durch die Verordnung Nr. 261/2004 auferlegte Verpflichtung, Fluggästen bei Flugverspätungen eine Ausgleichsleistung bis zu der von ihr vorgesehenen Höhe zu zahlen, den letztgenannten Grundsatz verletze.

68 Wie überdies der Generalanwalt in Nr. 46 seiner Schlussanträge hervorgehoben hat, konnten die Fluggäste verspäteter Flüge sowie die Luftfahrtunternehmen seit dem Urteil Sturgeon u. a. zweifelsfrei wissen, ab wann sie Anspruch auf eine Ausgleichszahlung haben bzw. ab wann sie zu dieser Ausgleichszahlung verpflichtet sind, wobei durch die Einführung einer klaren zeitlichen Grenze zudem verhindert werden kann, dass die nationalen Gerichte den Begriff der großen Verspätung unterschiedlich beurteilen und dies gegebenenfalls zu Rechtsunsicherheit führt.

69 Infolgedessen ist festzustellen, dass die Prüfung der dritten Frage in der Rechtssache C-581/10 und von Buchst. c der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10 nichts ergeben hat, was die Gültigkeit der Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 berühren könnte.

Zu Buchst. b der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10: Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

70 Mit Buchst. b seiner dritten Frage in der Rechtssache C-629/10 möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gültig sind, wenn sie dahin ausgelegt werden, dass Fluggästen verspäteter Flüge ein Ausgleichsanspruch nach dieser Verordnung zusteht.

71 Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der zu den allgemeinen Grundsätzen des Unionsrechts gehört, dürfen die Handlungen der Organe der Europäischen Union nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung der mit der betreffenden Regelung zulässigerweise verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist, wobei zu beachten ist, dass dann, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist und dass die verursachten Nachteile nicht außer Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen dürfen (Urteile vom 12. März 2002, Omega Air u. a., C-27/00 und C-122/00, Slg. 2002, I-2569, Randnr. 62, und vom 12. Januar 2006, Agrarproduktion Staebelow, C-504/04, Slg. 2006, I-679, Randnr. 35).

72 Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung Nr. 261/2004 darauf abzielt, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste unabhängig davon sicherzustellen, ob sie von einer Nichtbeförderung oder von einer Annullierung oder großen Verspätung eines Fluges betroffen sind, da sie alle von vergleichbaren Ärgernissen und großen Unannehmlichkeiten in Verbindung mit dem Luftverkehr betroffen sind (vgl. Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 44).

73 TUI Travel u. a. sowie die Regierung des Vereinigten Königreichs machen geltend, eine Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004 dahin, dass diese bei Verspätungen von Flügen eine Ausgleichszahlung an die betroffenen Fluggäste vorsehe, stünde außer Verhältnis zu den mit dieser Verordnung angestrebten Zielen, da sie dazu führte, dass den Luftfahrtunternehmen eine übermäßige finanzielle Belastung auferlegt würde. Sie zöge auch unverhältnismäßige Konsequenzen für die Fluggäste nach sich, da die Luftfahrtunternehmen möglicherweise den finanziellen Aufwand für die Erfüllung dieser Verpflichtung auf ihre Flugpreise umlegen, die Zahl von Kurzstreckenflügen verringern und die Bedienung entlegener Flugziele abbauen würden.

74 Insoweit ist jedoch sogleich darauf zu verweisen, dass die in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene pauschale Ausgleichszahlung den Ausgleich eines von den Fluggästen erlittenen Zeitverlusts ermöglicht, ohne dass sie nachzuweisen haben, dass ihnen ein individueller Schaden entstanden ist. Damit stellt diese Maßnahme ein hohes Schutzniveau für die Fluggäste sicher, wie es mit dieser Verordnung angestrebt wird.

75 Da der erlittene Zeitverlust irreversibel, objektiv und leicht messbar ist (vgl. insbesondere Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 52), erweist sich die Maßnahme, die in der Gewährung einer sofortigen, pauschalen Ausgleichsleistung in Geld an alle von dieser Unannehmlichkeit betroffenen Fluggäste besteht, als besonders angemessen.

76 Zwar steht fest, dass dieser Ausgleich für die Luftfahrtunternehmen eindeutige finanzielle Konsequenzen hat. Sie können jedoch gegenüber dem Ziel eines erhöhten Schutzes der Fluggäste nicht als unverhältnismäßig angesehen werden.

77 Zunächst betrifft nämlich die Ausgleichspflicht aus Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht alle, sondern nur große Verspätungen.

78 Weiter kann die Höhe der Ausgleichszahlungen, die je nach der Entfernung der betreffenden Flüge auf 250 Euro, 400 Euro oder 600 Euro festgesetzt wird, nach Art. 7 Abs. 2 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 noch um 50 % gekürzt werden, wenn die Verspätung bei einem nicht unter Art. 7 Abs. 2 Buchst. a und b der Verordnung fallenden Flug unter vier Stunden bleibt (Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 63).

79 Zudem sind die Luftfahrtunternehmen zu dieser Ausgleichszahlung nicht verpflichtet, wenn sie nachweisen können, dass die Annullierung oder die große Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind (vgl. Urteil Sturgeon u. a., Randnr. 67).

80 Auch sind die Verpflichtungen aus der Verordnung Nr. 261/2004 unbeschadet des Rechts der Luftfahrtunternehmen zu erfüllen, bei anderen Personen, die die Verspätung verursacht haben, einschließlich Dritten, Regress zu nehmen, wie Art. 13 der Verordnung vorsieht. Ein solcher Regress kann daher die finanzielle Belastung dieser Beförderungsunternehmen infolge der genannten Verpflichtungen mildern oder sogar beseitigen. Außerdem erscheint es nicht unangemessen, dass diese Verpflichtungen, unbeschadet des genannten Regressanspruchs, ohne Weiteres von den Luftfahrtunternehmen getragen werden, die mit den betroffenen Fluggästen durch einen Beförderungsvertrag verbunden sind, der Letzteren einen Anspruch auf einen weder annullierten noch verspäteten Flug verschafft (Urteile IATA und ELFAA, Randnr. 90, sowie Sturgeon u. a., Randnr. 68).

81 Im Übrigen ergibt sich aus der Rechtsprechung, dass die Bedeutung, die dem Ziel des Schutzes der Verbraucher und somit auch der Fluggäste zukommt, negative wirtschaftliche Folgen selbst beträchtlichen Ausmaßes für bestimmte Wirtschaftsteilnehmer rechtfertigen kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 8. Juni 2010, Vodafone u. a., C-58/08, Slg. 2010, I-4999, Randnrn. 53 und 69).

82 Außerdem beläuft sich, wie der Generalanwalt in Nr. 60 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, der Anteil der Flüge, deren Verspätung einen Ausgleichsanspruch nach der Verordnung Nr. 261/2004 begründet, nach den dem Gerichtshof vorgelegten Angaben zur Häufigkeit großer Verspätungen und zu den Aufwendungen der Fluggesellschaften für die Ausgleichszahlungen auf weniger als 0,15 %.

83 Schließlich ist dem Gerichtshof kein konkreter Anhaltspunkt vorgetragen worden, der die Feststellung erlaubt, dass eine Ausgleichszahlung bei großen Verspätungen zu einer Erhöhung der Flugpreise, einer Verringerung der Zahl von Kurzstreckenflügen oder einem Abbau der Bedienung entlegener Flugziele führen würde.

84 Demgemäß ist festzustellen, dass die Prüfung von Buchst. b der dritten Frage in der Rechtssache C-629/10 nichts ergeben hat, was die Gültigkeit der Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 berühren könnte.

Zur zweiten und zur fünften Frage in der Rechtssache C-629/10

85 Da diese Fragen für den Fall einer Verneinung der ersten Frage in der Rechtssache C-629/10 gestellt worden sind, sind sie nicht zu beantworten.

Zur vierten Frage in der Rechtssache C-629/10: die zeitlichen Wirkungen des vorliegenden Urteils

86 Mit der vierten Frage in der Rechtssache C-629/10 möchte das vorlegende Gericht wissen, welche zeitlichen Wirkungen das vorliegende Urteil hinsichtlich des Ausgleichsanspruchs der Fluggäste hat, deren Flug gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit um drei Stunden oder mehr verspätet ist.

87 TUI Travel u. a. tragen vor, wenn der Gerichtshof die erste Frage bejahe und die dritte Frage verneine, müsse er die Wirkungen des vorliegenden Urteils zeitlich so begrenzen, dass eine Berufung auf die Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 als Rechtsgrundlage für Klagen von Fluggästen auf Ausgleichszahlung für Flüge, die vor dem Tag der Verkündung des vorliegenden Urteils verspätet gewesen seien, nur Fluggästen möglich sei, die bereits vor diesem Tag eine Klage auf Ausgleichszahlung erhoben hätten. Trotz des Urteils Sturgeon u. a. könnten die Fluggesellschaften und die übrigen betroffenen Wirtschaftsteilnehmer nämlich gegenwärtig vernünftigerweise davon ausgehen, dass Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 auf Fluggäste, deren Flug verspätet sei, unanwendbar sei, da dieses Urteil in Widerspruch zum klaren Wortlaut der Verordnung sowie zum Urteil IATA und ELFAA stehe.

88 Nach ständiger Rechtsprechung wird durch die Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts, die der Gerichtshof in Ausübung seiner Befugnisse aus Art. 267 AEUV vornimmt, erläutert und verdeutlicht, in welchem Sinne und mit welcher Tragweite diese Vorschrift seit ihrem Inkrafttreten zu verstehen und anzuwenden ist oder gewesen wäre. Daraus folgt, dass die Gerichte die Vorschriften in dieser Auslegung auch auf Rechtsverhältnisse, die vor Erlass des auf das Ersuchen um Auslegung ergangenen Urteils entstanden sind, anwenden können und müssen, wenn alle sonstigen Voraussetzungen für die Anrufung der zuständigen Gerichte in einem die Anwendung dieser Vorschriften betreffenden Streit vorliegen (vgl. u. a. Urteile vom 3. Oktober 2002, Barreira Pérez, C-347/00, Slg. 2002, I-8191, Randnr. 44, und vom 17. Februar 2005, Linneweber und Akritidis, C-453/02 und C-462/02, Slg. 2005, I-1131, Randnr. 41).

89 Nur ausnahmsweise kann sich der Gerichtshof aufgrund des allgemeinen unionsrechtlichen Grundsatzes der Rechtssicherheit veranlasst sehen, die für jeden Betroffenen bestehende Möglichkeit zu beschränken, sich auf die Auslegung, die er einer Bestimmung gegeben hat, zu berufen, um in gutem Glauben begründete Rechtsverhältnisse in Frage zu stellen (vgl. u. a. Urteile vom 23. Mai 2000, Buchner u. a., C-104/98, Slg. 2000, I-3625, Randnr. 39, sowie Linneweber und Akritidis, Randnr. 42).

90 In diesem Rahmen hat der Gerichtshof jedoch einen einheitlichen Zeitpunkt festzulegen, von dem an die von ihm gegebene Auslegung einer Bestimmung des Unionsrechts wirksam werden soll.

91 Dazu hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass eine zeitliche Begrenzung der Wirkungen einer solchen Auslegung nur in dem Urteil selbst erfolgen kann, mit dem über die erbetene Auslegung entschieden wird. Dieser Grundsatz stellt die Gleichbehandlung der Mitgliedstaaten und der Einzelnen in Ansehung des Unionsrechts sicher und erfüllt damit die Anforderungen, die sich aus dem Grundsatz der Rechtssicherheit ergeben (Urteil vom 6. März 2007, Meilicke u. a., C-292/04, Slg. 2007, I-1835, Randnr. 37).

92 Die vom High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), in der Rechtssache C-629/10 erbetene Auslegung betrifft den Anspruch auf Ausgleichszahlung nach der Verordnung Nr. 261/2004, die Fluggästen geschuldet wird, wenn sie wegen Verspätung ihres Fluges

einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, d. h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der vom Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. Insoweit geht bereits aus Randnr. 61 des Urteils Sturgeon u. a. hervor, dass die Fluggäste einen solchen Anspruch haben.

93 In diesem Urteil hat der Gerichtshof die Wirkungen der Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004 hinsichtlich des in der vorstehenden Randnummer angesprochenen Ausgleichsanspruchs aber nicht zeitlich begrenzt.

94 Daher sind die Wirkungen des vorliegenden Urteils nicht zeitlich zu begrenzen.

Kosten

95 Für die Parteien der Ausgangsverfahren ist das Verfahren ein Zwischenstreit in den bei den vorlegenden Gerichten anhängigen Rechtsstreitigkeiten; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieser Gerichte. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

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

1. **Die Art. 5 bis 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 sind dahin auszulegen, dass den Fluggästen verspäteter Flüge ein Ausgleichsanspruch nach dieser Verordnung zusteht, wenn sie aufgrund dieser Flüge einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, d. h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der vom Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. Eine solche Verspätung begründet jedoch dann keinen Ausgleichsanspruch der Fluggäste, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die große Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind.**

2. **Die Prüfung der Vorlagefragen hat nichts ergeben, was die Gültigkeit der Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 berühren könnte.**

Unterschriften