

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

12. Mai 2011 *

In der Rechtssache C-294/10

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Augstākās Tiesas Senāts (Lettland) mit Entscheidung vom 9. Juni 2010, beim Gerichtshof eingegangen am 15. Juni 2010, in dem Verfahren

Andrejs Eglītis,

Edvards Ratnieks

gegen

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,

Beteiligte:

Air Baltic Corporation AS,

erlässt

* Verfahrenssprache: Lettisch.

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

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

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

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, vertreten durch J. Pūce als Bevollmächtigten,
- der polnischen Regierung, vertreten durch K. Rokicka als Bevollmächtigte,
- der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch L. Seeboruth als Bevollmächtigten,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch A. Sauka und K. Simonsson als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- ¹ Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 5 Abs. 3 und 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46, S. 1).
- ² Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Eglitis und Herrn Ratnieks, deren für den 14. Juli 2006 gebuchter Flug Nr. BT 140 von Kopenhagen nach Riga annulliert worden war, und der Air Baltic Corporation AS (im Folgenden: Air Baltic) nach deren Weigerung, den Fluggästen dieses Fluges Ausgleich zu leisten.

Rechtlicher Rahmen

3 Die Erwägungsgründe 1 und 2 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.“

4 In den Erwägungsgründen 13 bis 15 der Verordnung Nr. 261/2004 heißt es:

- „(13) Fluggästen, deren Flüge annulliert werden, sollten entweder eine Erstattung des Flugpreises oder eine anderweitige Beförderung unter zufrieden stellenden 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 vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche Umstände können insbesondere

bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten.

- (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.“

5 Art. 5 („Annullierung“) dieser Verordnung bestimmt in Abs. 1:

„Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen

- a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 angeboten,

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

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

i) sie werden über die Annullierung mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet, oder

ii) sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen, oder

iii) sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen.“

6 Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

„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.“

7 Art. 6 („Verspätung“) der Verordnung Nr. 261/2004 sieht in Abs. 1 vor:

„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.“

8 Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) dieser Verordnung bestimmt in Abs. 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.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 9 Am 14. Juli 2006 wurde der schwedische Luftraum der Region Malmö ab 20.30 Uhr wegen Stromausfalls, der zu Störungen des Radars und der Luftnavigationssysteme geführt hatte, geschlossen. Die planmäßige Abflugzeit für den von Air Baltic gecharterten Flug von Kopenhagen nach Riga war 20.35 Uhr.
- 10 Die Fluggäste wurden aufgerufen, an Bord des Flugzeugs zu gehen, wo sie knapp über 2 Stunden, d. h. bis etwa 22.45 Uhr, auf den Abflug warteten. Um 22.45 Uhr wurde ihnen mitgeteilt, dass der Flug annulliert worden sei, und sie wurden aufgefordert, das Flugzeug zu verlassen.
- 11 Da sie meinten, ihnen stehe gegen Air Baltic infolge der Annullierung ihres Fluges ein Ausgleichsanspruch zu, wandten sich die beiden Fluggäste Eglītis und Ratnieks an das Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (Amt für den Schutz der Rechte der Verbraucher, im Folgenden: Amt).
- 12 Das Amt wies ihre Forderung zurück. Diese Entscheidung wurde durch eine Entscheidung des Latvijas Republikas Ekonomikas Ministrija (Ministerium für Wirtschaft der Republik Lettland, im Folgenden: Ministrija) vom 22. März 2007 bestätigt.
- 13 Da ihre Klage gegen diese Entscheidung des Ministrija weder vor dem Administratīvā rajona tiesa (Verwaltungsgericht erster Instanz) noch vor dem Administratīvā apgabaltiesa (Berufungsgericht) erfolgreich war, riefen die Kläger mit ihrer Kassationsbeschwerde das vorliegende Gericht an.
- 14 Nach Auffassung des Amts, des Ministrija sowie des Verwaltungsgerichts erster Instanz und des Berufungsgerichts ist Air Baltic gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht zu einer Ausgleichszahlung an die Kläger verpflichtet, weil die

Annullierung des Fluges unter außergewöhnlichen Umständen erfolgt sei, die vom Willen dieser Fluggesellschaft unabhängig seien.

- 15 Nach Auffassung der Kläger war der Grund für die Annullierung des Fluges nicht die Schließung des Luftraums, sondern vielmehr der Ablauf der zulässigen täglichen Arbeitszeit der Flugbesatzung. Sie bestreiten nicht, dass die auf die Stromausfälle folgende Schließung des schwedischen Luftraums als „außergewöhnlicher Umstand“ eingestuft werden könne, der sich der Kontrolle der Fluggesellschaft entziehe. Dieses Ereignis erkläre jedoch lediglich die zunächst eingetretene Verspätung des Fluges von 20.35 bis 22.45 Uhr. Die Entscheidung, den Flug zu annullieren, sei um 22.45 Uhr getroffen worden, weil die zulässige Arbeitszeit der Besatzung nicht für die gesamte Flugdauer ausgereicht habe.
- 16 Das vorlegende Gericht hält die Annahme für zulässig, dass um 20.35 Uhr, dem planmäßigen Abflugzeitpunkt, außergewöhnliche Umstände — und zwar im vorliegenden Fall die Schließung des Luftraums der Region Malmö — vorgelegen hätten, die der Betreiber nicht habe vermeiden können. Die Luftfahrtunternehmen pflegten allerdings Flüge im Allgemeinen nicht jedes Mal zu annullieren, wenn die Abflugzeit nicht genau eingehalten werden könne. Angesichts der Besonderheiten des Luftfahrtbetriebs — die Fluggäste könnten schwerlich andere Flüge oder andere Verkehrsmittel oder Routen wählen, wie auch die Fluggesellschaften den Einsatzplan für ihre Mittel insbesondere außerhalb ihres Heimatflughafens schwerlich ändern könnten — bemühten sich Luftfahrtunternehmen und Flughafen üblicherweise nach Kräften, dass der geplante Flug möglichst doch stattfinden könne.
- 17 Das vorlegende Gericht hat daher Zweifel, ob die Unmöglichkeit, die Abflugzeit für den fraglichen Flug genau einzuhalten, ein ausreichender Grund für dessen Annullierung sei. Insbesondere sei zweifelhaft, ob, wenn es aufgrund außergewöhnlicher

Umstände für kurze Zeit unmöglich sei, die Abflugzeit für den fraglichen Flug einzuhalten, diese außergewöhnlichen Umstände die Annullierung des Fluges rechtfertigen könnten.

- 18 Es sei daher zweifelhaft, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004, wonach das Luftfahrtunternehmen von der Pflicht zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste befreit sei, sofern alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden seien, um die außergewöhnlichen Umstände zu vermeiden, im Rahmen dieser Maßnahmen für das Luftfahrtunternehmen die Verpflichtung begründe, seine Mittel, zu denen die Besatzungen gehörten, so zu organisieren, dass die Flüge bei Auftreten solcher Umstände innerhalb einer gewissen Zeitspanne durchgeführt werden könnten.
- 19 Was die Länge dieser Zeitspanne angeht, sind nach Auffassung der Kläger ausreichende Mittel dafür vorzuhalten, dass der Flug zumindest innerhalb von zwei Stunden nach der ursprünglich geplanten Abflugzeit stattfinden könne. Sie stützten sich insoweit vor dem vorlegenden Gericht auf die Regelung der Verordnung Nr. 261/2004 über die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen bei Verspätung. So seien nach Art. 6 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004, wenn für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen absehbar sei, dass sich der Abflug bei Flügen über eine Entfernung von 1500 km oder weniger um zwei Stunden oder mehr gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögere, den Fluggästen die Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung anzubieten. Daraus folge, dass die Verzögerung um zwei Stunden, die in der vorliegenden Sache eingetreten sei, „normal“ sei, d. h., dass die Tatsache, dass der Flug in dieser Zeitspanne von zwei Stunden nicht habe stattfinden können, als solche kein Umstand gewesen sei, der die Annullierung des Fluges zugelassen hätte.
- 20 Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts besteht das unmittelbare Ziel des Art. 6 Abs. 1 der Verordnung nicht darin, diese Fragen in der Weise zu regeln, wie es die Kläger verstünden; es lasse sich aber nicht ausschließen, dass die Vorschrift im Rahmen einer systematischen Auslegung des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung anzuwenden sein könnte.

²¹ Angesichts dieser Zweifel hat der Augstākās Tiesas Senāts das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass das Luftfahrtunternehmen — damit anerkannt werden kann, dass es alle zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, um die außergewöhnlichen Umstände zu vermeiden — verpflichtet ist, seine Mittel rechtzeitig zu planen, um in der Lage zu sein, den vorgesehenen Flug nach dem Wegfall der unvorhergesehenen außergewöhnlichen Umstände durchzuführen, d. h. innerhalb einer bestimmten Zeitspanne nach der planmäßigen Abflugzeit?
2. Bei Bejahung der ersten Frage: Findet Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 Anwendung, um die Mindest-Zeitreserve zu bestimmen, die das Luftfahrtunternehmen bei der rechtzeitigen Planung seiner Mittel für die voraussichtliche eventuelle Verspätung im Fall außergewöhnlicher Umstände vorzusehen hat?

Zu den Vorlagefragen

²² Mit seinen beiden Fragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass ein Luftfahrtunternehmen im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen, die es zu ergreifen hat, um die außergewöhnlichen Umstände zu vermeiden, verpflichtet ist, seine Mittel rechtzeitig zu planen, um nach der planmäßigen Abflugzeit über eine Mindest-Zeitreserve zu verfügen und so möglichst in der Lage zu sein, den vorgesehenen Flug nach dem Wegfall der unvorhergesehenen außergewöhnlichen Umstände

durchzuführen. Es möchte insbesondere wissen, ob diese „Zeitreserve“ anhand von Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt werden kann.

- 23 Zunächst ist festzustellen, dass bei Annullierung eines Fluges den betroffenen Fluggästen nach dem Wortlaut von Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vom ausführenden Luftfahrtunternehmen unter den in dieser Bestimmung festgelegten Bedingungen erstens Unterstützungsleistungen gemäß Art. 8 dieser Verordnung angeboten, d. h. ein Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung, zweitens ein Anspruch auf Übernahme der Kosten für Verpflegung, Unterbringung und Telefongespräche gemäß Art. 9 dieser Verordnung und drittens ein Anspruch auf eine pauschale Ausgleichszahlung gemäß Art. 7 dieser Verordnung eingeräumt werden, es sei denn, sie wurden über die Annullierung des Fluges rechtzeitig unterrichtet.
- 24 Abweichend von Art. 5 Abs. 1 wird das Luftfahrtunternehmen nach dem Wortlaut von dessen Abs. 3 von einer dieser Verpflichtungen, nämlich der zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste, befreit, 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.
- 25 In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof in Randnr. 40 seines Urteils vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Slg. 2008, I-11061), entschieden, dass, da nicht alle außergewöhnlichen Umstände zu einer Befreiung führen, es demjenigen, der sich darauf berufen möchte, obliegt, darüber hinaus den Nachweis zu führen, dass sie sich jedenfalls nicht durch der Situation angepasste Maßnahmen hätten vermeiden lassen, d. h. solche, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die entsprechenden außergewöhnlichen Umstände auftreten, für das betroffene Luftfahrtunternehmen insbesondere in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar sind. Dieses hat nämlich, wie der Gerichtshof in Randnr. 42 des genannten Urteils ausgeführt hat, nachzuweisen, dass es ihm auch unter Einsatz aller ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel offensichtlich nicht möglich gewesen wäre, ohne angesichts der Kapazitäten des Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbare Opfer die außergewöhnlichen Umstände zu vermeiden, mit denen es konfrontiert war und die zur Annullierung des Fluges geführt haben.

- ²⁶ Insoweit ist festzustellen, dass durch den Eintritt außergewöhnlicher Umstände die Einhaltung des Flugplans sehr häufig erschwert, wenn nicht gar unmöglich wird. Die Möglichkeit einer Verspätung des Fluges, die letztlich zu dessen Annullierung führen könnte, ist mithin für die Fluggäste die typische und damit absehbare nachteilige Folge des Eintritts außergewöhnlicher Umstände.
- ²⁷ Folglich muss das Luftfahrtunternehmen, da es nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen hat, um außergewöhnliche Umstände zu vermeiden, die mit dem etwaigen Eintritt außergewöhnlicher Umstände verbundene Möglichkeit von Verspätungen bei der Flugplanung angemessen berücksichtigen.
- ²⁸ Um zu vermeiden, dass jede auf dem Eintritt außergewöhnlicher Umstände beruhende Verspätung, sei sie auch geringfügig, zwangsläufig zur Annullierung des Fluges führt, muss ein vernünftig handelndes Luftfahrtunternehmen seine Mittel rechtzeitig planen, um über eine gewisse Zeitreserve zu verfügen und den Flug möglichst bald nach dem Wegfall der außergewöhnlichen Umstände durchführen zu können. Verfügt ein Luftfahrtunternehmen in einer solchen Situation dagegen nicht über eine Zeitreserve, kann nicht angenommen werden, dass es alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 ergriffen hat.
- ²⁹ Was erstens die Frage angeht, wie die vom vorlegenden Gericht erwähnte Mindest-Zeitreserve allgemein zu bestimmen ist, hat der Gerichtshof in Randnr. 42 des Urteils Wallentin-Hermann festgestellt, dass zu überprüfen ist, ob das betroffene Luftfahrtunternehmen die der Situation angemessenen Maßnahmen ergriffen hat, also diejenigen, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die von ihm nachzuweisenden außergewöhnlichen Umstände aufgetreten sein sollen, für dieses Unternehmen insbesondere in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar waren.

- 30 Der Gerichtshof geht demnach von einem flexiblen und vom Einzelfall abhängigen Begriff der zumutbaren Maßnahme aus, und es ist Sache des nationalen Gerichts, zu beurteilen, ob im vorliegenden Fall angenommen werden kann, dass das Luftfahrtunternehmen die der Situation angemessenen Maßnahmen getroffen hat.
- 31 Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 lässt sich daher nicht dahin auslegen, dass im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen eine Pflicht besteht, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die für sämtliche Luftfahrtunternehmen unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts außergewöhnlicher Umstände gilt.
- 32 Zweitens ist die Angemessenheit der Maßnahmen, die zur Bildung einer Zeitreserve ergriffen wurden, mit der nach Möglichkeit vermieden werden soll, dass eine Verspätung aufgrund außergewöhnlicher Umstände zur Annullierung des Fluges führt, nicht, wie das vorlegende Gericht anzunehmen scheint, nach der Verspätung gegenüber der geplanten Abflugzeit zu beurteilen, sondern nach der Verspätung, die sich am Ende des unter den neuen Bedingungen aufgrund des Eintritts der außergewöhnlichen Umstände durchgeführten Fluges ergeben könnte.
- 33 Im Rahmen einer solchen Beurteilung kommt es nämlich allein auf die Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens an, den geplanten Flug insgesamt — der sich als „einheitlicher“ Beförderungsvorgang darstellt, der von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Juli 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, Slg. 2008, I-5252, Randnr. 43) — trotz des Eintritts außergewöhnlicher Umstände, die eine gewisse Verspätung zur Folge hatten, durchzuführen. Eine Verspätung, wie sie zunächst beim Wegfall der genannten außergewöhnlichen Umstände gegenüber der planmäßigen Abflugzeit festgestellt wird, kann sich nämlich später wegen verschiedener Folgeprobleme verlängern, die sich daraus ergeben könnten, dass der fragliche Flug nicht mehr ordnungsgemäß entsprechend dem vorgesehenen Zeitplan würde stattfinden können, so z. B. wegen Schwierigkeiten bei der Neuzuteilung von Luftkorridoren oder aufgrund der Bedingungen

des Zugangs zum Zielflughafen, der etwa während bestimmter Nachtstunden ganz oder teilweise gesperrt sein könnte. Dies würde bei Flugende zu einer insgesamt wesentlich größeren Verspätung als der zunächst festgestellten führen.

- 34 Folglich sind bei der Beurteilung der Angemessenheit der vom Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Flugplanung ergriffenen Maßnahmen diese Folgerisiken mit zu berücksichtigen, soweit deren Faktoren vorhersehbar und berechenbar sind.
- 35 Die Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens, den geplanten Flug insgesamt unter diesen Bedingungen durchzuführen, ist anhand der Kriterien zu beurteilen, die der Gerichtshof im Urteil Wallentin-Hermann aufgestellt hat. Bei einer solchen Beurteilung ist darauf zu achten, dass der Umfang der geforderten Zeitreserve das Luftfahrtunternehmen nicht zu Opfern veranlasst, die angesichts seiner Kapazitäten zum jeweiligen Zeitpunkt nicht tragbar sind.
- 36 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 bei der Beurteilung der Angemessenheit der Maßnahmen zur Bildung dieser Zeitreserve nicht zur Anwendung kommt. Diese Bestimmung betrifft nämlich die verschiedenen Kategorien der Verspätung, die dem Luftfahrtunternehmen angelastet werden können und nicht mit dem Eintritt von außergewöhnlichen Umständen zusammenhängen, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.
- 37 Nach alledem ist auf die vorgelegten Fragen zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass das Luftfahrtunternehmen, da es alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen hat, um außergewöhnliche Umstände zu vermeiden, die mit dem etwaigen Eintritt außergewöhnlicher Umstände verbundene Möglichkeit von Verspätungen bei der Flugplanung angemessen berücksichtigen muss. Es muss daher eine gewisse Zeitreserve vorsehen, um den Flug insgesamt

möglichst bald nach dem Wegfall der außergewöhnlichen Umstände durchführen zu können. Dagegen kann die genannte Bestimmung nicht dahin ausgelegt werden, dass im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen eine Pflicht besteht, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die für sämtliche Luftfahrtunternehmen unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts außergewöhnlicher Umstände gilt. Bei der Beurteilung der Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens, den geplanten Flug insgesamt unter den neuen Bedingungen aufgrund des Eintritts dieser Umstände durchzuführen, ist darauf zu achten, dass der Umfang der geforderten Zeitreserve das Luftfahrtunternehmen nicht zu Opfern veranlasst, die angesichts seiner Kapazitäten zum jeweiligen Zeitpunkt nicht tragbar sind. Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 kommt bei dieser Beurteilung nicht zur Anwendung.

Kosten

- ³⁸ Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

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

Art. 5 Abs. 3 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 das

Luftfahrtunternehmen, da es alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen hat, um außergewöhnliche Umstände zu vermeiden, die mit dem etwaigen Eintritt außergewöhnlicher Umstände verbundene Möglichkeit von Verspätungen bei der Flugplanung angemessen berücksichtigen muss. Es muss daher eine gewisse Zeitreserve vorsehen, um den Flug insgesamt möglichst bald nach dem Wegfall der außergewöhnlichen Umstände durchführen zu können. Dagegen kann die genannte Bestimmung nicht dahin ausgelegt werden, dass im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen eine Pflicht besteht, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die für sämtliche Luftfahrtunternehmen unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts außergewöhnlicher Umstände gilt. Bei der Beurteilung der Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens, den geplanten Flug insgesamt unter den neuen Bedingungen aufgrund des Eintritts dieser Umstände durchzuführen, ist darauf zu achten, dass der Umfang der geforderten Zeitreserve das Luftfahrtunternehmen nicht zu Opfern veranlasst, die angesichts seiner Kapazitäten zum jeweiligen Zeitpunkt nicht tragbar sind. Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 kommt bei dieser Beurteilung nicht zur Anwendung.

Unterschriften