



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

26. Juni 2019*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Art. 5 Abs. 3 – Ausgleich für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen – Umfang – Befreiung von der Ausgleichspflicht – Begriff ‚außergewöhnliche Umstände‘ – Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn“

In der Rechtssache C-159/18

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Friedensgericht des dritten Kantons von Charleroi, Belgien) mit Entscheidung vom 31. Januar 2018, beim Gerichtshof eingegangen am 27. Februar 2018, in dem Verfahren

André Moens

gegen

Ryanair Ltd

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Vilaras, der Richterin K. Jürimäe sowie der Richter D. Šváby (Berichterstatter), S. Rodin und N. Piçarra,

Generalanwalt: E. Tanchev,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- von Herrn Moens, vertreten durch N. Leys, advocaat,
- der Ryanair Ltd, vertreten durch C. Price, avocat,
- der deutschen Regierung, zunächst vertreten durch T. Henze, M. Hellmann und A. Berg, dann durch M. Hellmann und A. Berg als Bevollmächtigte,
- der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,

* Verfahrenssprache: Französisch.

– der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Hottiaux und N. Yerrell als Bevollmächtigte,
nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 19. Dezember 2018
folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von 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 (ABl. 2004, L 46, S. 1).
- 2 Es ergeht in einem Rechtsstreit zwischen Herrn André Moens und dem Luftfahrtunternehmen Ryanair Ltd über dessen Weigerung, diesem von einer großen Flugverspätung betroffenen Fluggast einen Ausgleich zu leisten.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

- 3 In den Erwägungsgründen 14 und 15 der Verordnung Nr. 261/2004 heißt es:
 - „(14) Wie nach dem Übereinkommen [zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) (ABl. 2001, L 194, S. 39)] 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.“
- 4 Art. 5 („Annullierung“) dieser Verordnung bestimmt:
 - „(1) Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen
 - ...
 - c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, ...

(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.

...“

5 Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) Abs. 1 der Verordnung sieht vor:

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

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

...“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

6 Herr Moens buchte bei Ryanair einen Flug von Treviso (Italien) nach Charleroi (Belgien).

7 Dieser Flug wurde am 21. Dezember 2015 mit einer Ankunftsverspätung von vier Stunden und 23 Minuten durchgeführt, wobei diese Verspätung auf das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Rollbahn des Flughafens Treviso zurückzuführen war, das zur Schließung dieser Rollbahn für die Dauer von mehr als zwei Stunden und folglich zum verspäteten Abflug des den fraglichen Flug ausführenden Flugzeugs geführt hatte.

8 Wegen dieser mehr als dreistündigen Verspätung verlangte Herr Moens von Ryanair die Zahlung der Ausgleichsleistung nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit deren Art. 7 Abs. 1 Buchst. a in Höhe von 250 Euro.

9 Nachdem Ryanair es mit der Begründung, dass die erhebliche Verspätung des fraglichen Fluges auf einen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 zurückgegangen sei, abgelehnt hatte, diesem Ansuchen stattzugeben, erhob Herr Moens vor dem Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Friedensgericht des dritten Kantons von Charleroi, Belgien) Klage auf die begehrte Ausgleichsleistung.

10 Das Friedensgericht fragt sich daher, ob das Vorhandensein von Treibstoff auf einer der Rollbahnen des Flughafens von Treviso, das eine solche Verspätung verursacht habe, als „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Bestimmung eingestuft werden könne.

11 Unter diesen Umständen hat der Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Friedensgericht des dritten Kantons von Charleroi) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist der im Ausgangsrechtsstreit in Rede stehende Umstand, nämlich das Auslaufen von Treibstoff auf eine Startbahn, das zur Schließung dieser Bahn geführt hatte, unter den Begriff „Vorkommnis“ im Sinne von Rn. 22 des Urteils vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), oder den Begriff „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne des 14. Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 261/2004 in der Auslegung durch das Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), zu subsumieren oder überschneiden sich diese beiden Begriffe?

2. Ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass ein Vorkommnis wie das im Ausgangsrechtsstreit fragliche, nämlich das Auslaufen von Treibstoff auf eine Startbahn, das zur Schließung dieser Bahn geführt hatte, als ein Vorkommnis anzusehen ist, das Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens ist und folglich nicht als „außergewöhnlicher Umstand“ eingestuft werden kann, der das Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zur Ausgleichszahlung an Fluggäste bei großer Verspätung eines von diesem Unternehmen durchgeführten Fluges entbinden kann?
3. Wenn ein Vorkommnis wie das im Ausgangsrechtsstreit fragliche, nämlich das Auslaufen von Treibstoff auf eine Startbahn, das zur Schließung dieser Bahn geführt hatte, als „außergewöhnlicher Umstand“ anzusehen ist, ist daraus zu schließen, dass es sich für das Luftfahrtunternehmen um einen „außergewöhnlichen Umstand“ handelt, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären?

Zu den Fragen

Zur ersten und zur zweiten Frage

- 12 Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass sich aus den Angaben des vorlegenden Gerichts nicht ergibt, dass der auf die Startbahn ausgelaufene Treibstoff, der die erhebliche Verspätung des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluges verursacht hatte, von einem Flugzeug des Luftfahrtunternehmens stammte, das diesen Flug durchgeführt hat, nämlich Ryanair.
- 13 Unter diesen Umständen sind die erste und die zweite Frage, die zusammen zu beantworten sind, dahin zu verstehen, dass das vorlegende Gericht wissen möchte, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 im Licht ihrer Erwägungsgründe 14 und 15 dahin auszulegen ist, dass das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung und folglich zur erheblichen Abflug- oder Ankunftsverspätung auf diesem Flughafen geführt hatte, unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, wenn der fragliche Treibstoff nicht von einem Flugzeug des Luftfahrtunternehmens stammt, das diesen Flug durchgeführt hat.
- 14 Nach dem Willen des Unionsgesetzgebers sollen bei Annullierung von Flügen oder großer – d. h. drei Stunden oder mehr betragender – Verspätung die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 gelten (Urteil vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 19 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 15 Nach den Erwägungsgründen 14 und 15 sowie Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung ist das Luftfahrtunternehmen abweichend von deren Art. 5 Abs. 1 von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste gemäß Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 befreit, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung des Fluges bzw. dessen um drei Stunden oder mehr verspätete Ankunft auf „außergewöhnliche Umstände“ zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären oder es bei Eintritt eines solchen Umstands die der Situation angemessenen Maßnahmen ergriffen hat, indem es alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel eingesetzt hat, um zu vermeiden, dass dieser zur Annullierung oder zur großen Verspätung des betreffenden Fluges führt (Urteil vom 4. April 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 19 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 16 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs können als „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 Vorkommnisse angesehen werden, die ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden

Luftfahrtunternehmens sind und von ihm nicht tatsächlich beherrschbar sind, wobei diese beiden Bedingungen kumulativ sind (Urteil vom 4. April 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 20 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 17 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Einstufung als „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Bestimmung allein im Hinblick auf den einzigen Umstand zu erfolgen hat, der die Annullierung oder die erhebliche Verspätung des betreffenden Fluges verursacht hat, ohne dass vorher, wie vom vorlegenden Gericht offenbar angenommen, beurteilt werden muss, ob dieser Umstand ein „Vorkommnis“ im Sinne von Rn. 22 des Urteils vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), darstellt.
- 18 Was die Frage betrifft, ob das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung und folglich zur erheblichen Abflug- oder Ankunftsverspätung auf diesem Flughafen geführt hatte, unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, wenn der fragliche Treibstoff nicht von einem Flugzeug des Luftfahrtunternehmens stammt, das diesen Flug durchgeführt hat, ist festzustellen, dass ein solcher Umstand definitionsgemäß nicht als untrennbar mit dem Betrieb des Flugzeugs, das diesen Flug durchgeführt hatte, verbunden angesehen werden kann (vgl. entsprechend Urteil vom 4. April 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 24).
- 19 Daher kann ein solcher Umstand seiner Natur oder Ursache nach nicht als Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens angesehen werden (vgl. entsprechend Urteil vom 4. April 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 26).
- 20 Im Übrigen ist er von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen nicht tatsächlich zu beherrschen, da die Instandhaltung des Rollfelds nicht in dessen Zuständigkeit fällt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 4. April 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 26) und die Entscheidung der zuständigen Flughafenbehörden, ein Flughafenrollfeld zu schließen, für die Luftfahrtunternehmen verbindlich ist.
- 21 Daher ist das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung und folglich einer erheblichen Flugverspätung geführt hatte, als „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen.
- 22 Nach alledem ist auf die erste und die zweite Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 im Licht ihrer Erwägungsgründe 14 und 15 dahin auszulegen ist, dass das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung und folglich zur erheblichen Abflug- oder Ankunftsverspätung auf diesem Flughafen geführt hatte, unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, wenn der fragliche Treibstoff nicht von einem Flugzeug des Luftfahrtunternehmens stammt, das diesen Flug durchgeführt hat.

Zur dritten Frage

- 23 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 im Licht ihrer Erwägungsgründe 14 und 15 dahin auszulegen ist, dass das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zur Schließung dieser Rollbahn geführt hatte und das unstreitig ein „außergewöhnlicher Umstand“ ist, als ein Umstand anzusehen ist, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne dieser Bestimmung ergriffen worden wären.
- 24 Wie sich aus Rn. 15 des vorliegenden Urteils ergibt, ist das Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zu Ausgleichsleistungen für Fluggäste nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 befreit, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung des Fluges oder

dessen um drei Stunden oder mehr verspätete Ankunft auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

- 25 Da also nicht alle außergewöhnlichen Umstände zu einer Befreiung führen, obliegt es demjenigen, der sich darauf berufen möchte, den Nachweis zu führen, dass sie sich jedenfalls nicht durch der Situation angemessene 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 (Urteil vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 28).
- 26 Das Unternehmen hat somit 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 bzw. dessen um drei Stunden oder mehr verspäteten Ankunft geführt haben (Urteil vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 29).
- 27 Der Gerichtshof geht demnach von einer flexiblen, vom Einzelfall abhängigen Bedeutung des Begriffs „zumutbare 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 (Urteil vom 4. Mai 2017 Pešková und Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 30), wobei er darauf hinweist, dass allein solche Maßnahmen zu berücksichtigen sind, die ihm tatsächlich obliegen können, und nicht solche, die der Zuständigkeit Dritter – etwa der Flughafenbetreiber oder der zuständigen Fluglotsen – unterliegen (Urteil vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 43).
- 28 Im vorliegenden Fall hat, wie der Generalanwalt im Wesentlichen in den Nrn. 35 und 36 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, ein Luftfahrtunternehmen im Fall einer Entscheidung der Flughafenbehörden, die Startbahn eines Flughafens zu schließen, dieser Folge zu leisten und die Entscheidung dieser Behörden, diese Rollbahn wieder zu öffnen, oder eine andere Abhilfe abzuwarten. Daher konnte ein Luftfahrtunternehmen wie das im Ausgangsverfahren fragliche keine möglichen zumutbaren Maßnahmen ergreifen, um den in Rede stehenden außergewöhnlichen Umstand zu vermeiden.
- 29 Demnach ist auf die dritte Frage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 im Licht ihrer Erwägungsgründe 14 und 15 dahin auszulegen ist, dass das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung geführt hatte und das unstreitig ein „außergewöhnlicher Umstand“ ist, als ein Umstand anzusehen ist, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne dieser Bestimmung ergriffen worden wären.

Kosten

- 30 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorliegenden 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:

- 1. 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 im Licht ihrer Erwägungsgründe 14 und 15 dahin auszulegen, dass das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung und folglich zur erheblichen Abflug- oder Ankunftsverspätung auf diesem Flughafen geführt hatte, unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, wenn der fragliche Treibstoff nicht von einem Flugzeug des Luftfahrtunternehmens stammt, das diesen Flug durchgeführt hat.

- 2. Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 ist im Licht ihrer Erwägungsgründe 14 und 15 dahin auszulegen, dass das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung geführt hatte und das unstreitig ein „außergewöhnlicher Umstand“ ist, als ein Umstand anzusehen ist, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne dieser Bestimmung ergriffen worden wären.**

Unterschriften