



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

22. November 2012*

„Luftverkehr — Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste — Nichtbeförderung, Annullierung oder große Verspätung von Flügen — Ausschlussfrist“

In der Rechtssache C-139/11

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Audiencia Provincial de Barcelona (Spanien) mit Entscheidung vom 14. Februar 2011, beim Gerichtshof eingegangen am 21. März 2011, in dem Verfahren

Joan Cuadrench Moré

gegen

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung der Richterin R. Silva de Lapuerta in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Dritten Kammer sowie der Richter K. Lenaerts, E. Juhász, T. von Danwitz und D. Šváby (Berichterstatter),

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- von Herrn Cuadrench Moré, vertreten durch J.-P. Mascaray Martí, abogado,
- der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, vertreten durch M. C. de Yzaguirre y Morer, Procuradora, und J. M. Echegaray Fraile, abogado,
- der deutschen Regierung, vertreten durch T. Henze und J. Kemper als Bevollmächtigte,
- der polnischen Regierung, vertreten durch M. Szpunar als Bevollmächtigten,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch K. Simonsson als Bevollmächtigten,

* Verfahrenssprache: Spanisch.

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

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung 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 Cuadrench Moré und der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (im Folgenden: KLM) über die Weigerung von KLM, an Herrn Cuadrench Moré infolge der Annullierung eines Fluges Ausgleichsleistungen zu erbringen.

Rechtlicher Rahmen

Internationales Recht

Warschauer Abkommen

- 3 Nach Art. 17 Abs. 1 des am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichneten Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, in der durch das Haager Protokoll vom 28. September 1955, das Abkommen von Guadalajara vom 18. September 1961, das Protokoll von Guatemala vom 8. März 1971 sowie die vier Zusatzprotokolle von Montreal vom 25. September 1975 geänderten und ergänzten Fassung (im Folgenden: Warschauer Abkommen) hat „[d]er Luftfrachtführer ... den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet oder körperlich verletzt wird, jedoch nur, wenn sich der Unfall, durch den der Tod oder die Körperverletzung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat. ...“
- 4 Art. 19 des Warschauer Abkommens sieht vor:
„Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht.“
- 5 Art. 29 des Warschauer Abkommens bestimmt:
„(1) Die Klage auf Schadensersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden. Die Frist beginnt mit dem Tage, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist, oder an dem es hätte ankommen sollen, oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist.
(2) Die Berechnung der Frist bestimmt sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichts.“

Übereinkommen von Montreal

- 6 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). Dieses Übereinkommen ist für die Europäische Union am 28. Juni 2004 in Kraft getreten. Gemäß seinem Art. 55 geht dieses Übereinkommen ab diesem Zeitpunkt u. a. im Verhältnis zwischen den Mitgliedstaaten dem Warschauer Abkommen vor.

7 In Art. 19 des Übereinkommens von Montreal heißt es:

„Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. ...“

8 Art. 35 („Ausschlussfrist“) des Übereinkommens von Montreal ist wortgleich mit Art. 29 des Warschauer Abkommens.

Unionsrecht

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

9 Mit der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. L 285, S. 1) wollte der Unionsgesetzgeber durch die Einführung von Bestimmungen, die, was den Luftverkehr zwischen Mitgliedstaaten betrifft, an die Stelle einiger Bestimmungen des Warschauer Abkommens bis zu einer umfassenden Überprüfung und Revision dieses Abkommens treten sollen, das Niveau des Schutzes von Fluggästen verbessern, die von Unfällen im Luftverkehr betroffen sind.

10 In Art. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 wird bestimmt:

„Diese Verordnung regelt die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für Schäden bei Unfällen, bei denen ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, sofern sich der Unfall, durch den der Schaden verursacht worden ist, an Bord eines Flugzeugs oder beim Ein- oder Ausstieg ereignet hat.

...“

Verordnung Nr. 261/2004

11 In Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 ist vorgesehen:

„Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen

...

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

12 Art. 6 dieser Verordnung regelt die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen hinsichtlich Unterstützungsleistungen gegenüber Fluggästen im Fall einer Verspätung beim Abflug.

13 In Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung heißt es:

„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 3500 km,
- c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

...“

14 Die Verordnung Nr. 261/2004 enthält keine Bestimmung über die Frist, innerhalb deren die Klagen zur Wahrung der durch diese Verordnung gewährleisteten Ansprüche erhoben werden müssen.

Spanisches Recht

15 Die maßgebliche nationale Regelung sieht eine Klagefrist von zehn Jahren für die Klageansprüche vor, für die keine andere Frist bestimmt ist.

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

16 Herr Cuadrench Moré buchte bei KLM einen Flug für den 20. Dezember 2005 von Shanghai (China) nach Barcelona (Spanien). Der Flug KL 0896, der für die Bedienung dieser Strecke vorgesehen war, wurde annulliert, wodurch Herr Cuadrench Moré gezwungen war, am darauffolgenden Tag mit einer anderen Gesellschaft via München (Deutschland) zu fliegen.

17 Am 27. Februar 2009 erhob Herr Cuadrench Moré beim Juzgado Mercantil nº 7 de Barcelona Klage gegen KLM, mit der er auf der Grundlage der Verordnung Nr. 261/2004 eine Ausgleichsleistung von 2 990 Euro nebst Zinsen und Kosten als Ersatz des Schadens begehrte, den er aufgrund der Annullierung des betreffenden Fluges erlitten hatte.

18 Hierzu machte KLM geltend, dass die Klage verjährt sei, da die in Art. 29 des Warschauer Abkommens vorgesehene zweijährige Frist für die Erhebung von Schadensersatzklagen gegen Luftfrachtführer verstrichen sei.

19 Mit Urteil vom 26. Mai 2009 verurteilte das Juzgado Mercantil nº 7 de Barcelona KLM, gestützt auf die Verordnung Nr. 261/2004, zur Zahlung von 600 Euro nebst gesetzlicher Zinsen. In seinem Urteil wies dieses Gericht das Verteidigungsvorbringen von KLM mit der Begründung zurück, dass weder die in Art. 29 des Warschauer Abkommens noch die in Art. 35 des Übereinkommens von Montreal vorgesehene Verjährungsfrist im vorliegenden Fall anwendbar sei, da es um die Verordnung Nr. 261/2004 gehe. In Anbetracht des Fehlens einer ausdrücklichen Bestimmung in dieser Verordnung, die eine Frist festlegt, innerhalb deren die entsprechenden Klagen erhoben werden müssen, stellte dieses Gericht fest, dass die spanische Regelung anwendbar sei.

20 Die mit der Berufung angerufene Audiencia Provincial de Barcelona ist der Ansicht, dass es mangels einer ausdrücklichen einschlägigen Bestimmung in der Verordnung Nr. 261/2004 aufgrund der Urteile vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA (C-344/04, Slg. 2006, I-403), sowie vom 22. Dezember 2008,

Wallentin-Hermann (C-549/07, Slg. 2008, I-11061), in Verbindung mit dem Urteil vom 22. Oktober 2009, Bogiatzi (C-301/08, Slg. 2009, I-10185), nicht möglich sei, mit hinreichender Gewissheit eine Feststellung über die anwendbare Klagefrist zu treffen.

- 21 Unter diesen Umständen hat die Audiencia Provincial de Barcelona das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist die Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass im Hinblick auf die Klagefrist Art. 35 des Übereinkommens von Montreal maßgeblich ist, der eine Frist von zwei Jahren vorschreibt, oder ist eine andere Unionsbestimmung bzw. das nationale Recht anwendbar?

Zur Vorlagefrage

- 22 Mit seiner Frage will das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Verordnung Nr. 261/2004 in dem Sinne auszulegen ist, dass sich die Frist, innerhalb deren Klagen auf Zahlung der in den Art. 5 und 7 dieser Verordnung vorgesehenen Ausgleichsleistung erhoben werden müssen, nach Art. 35 des Übereinkommens von Montreal oder nach anderen Normen, insbesondere nach den Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über die Klageverjährung, bestimmt.
- 23 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass bei Annullierung eines Fluges und unter dem Vorbehalt, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, die Art. 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 den Fluggästen einen Ausgleichsanspruch einräumen, der je nach der Entfernung und dem Zielort des betreffenden Fluges variiert. Diesen Anspruch können die Fluggäste nötigenfalls vor den nationalen Gerichten geltend machen.
- 24 Dabei steht fest, dass die Verordnung Nr. 261/2004 keine Bestimmung über die Verjährungsfrist für Klagen enthält, die bei den nationalen Gerichten erhoben werden und auf Zahlung der in den Art. 5 und 7 dieser Verordnung vorgesehenen Ausgleichszahlung gerichtet sind.
- 25 Nach ständiger Rechtsprechung ist es in Ermangelung einer entsprechenden unionsrechtlichen Regelung Sache der innerstaatlichen Rechtsordnung eines jeden Mitgliedstaats, die Verfahrensmodalitäten für Klagen festzulegen, die den Schutz der den Einzelnen aus dem Unionsrecht erwachsenden Rechte gewährleisten sollen, sofern diese Modalitäten den Äquivalenz- und den Effektivitätsgrundsatz wahren (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 25. November 2010, Fuß, C-429/09, Slg. 2010, I-12167, Randnr. 72).
- 26 Daraus folgt, dass sich die Frist, innerhalb deren Klagen auf Zahlung der in den Art. 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsleistung erhoben werden müssen, nach dem nationalen Recht der einzelnen Mitgliedstaaten bestimmt, sofern diese Modalitäten den Äquivalenz- und den Effektivitätsgrundsatz wahren.
- 27 Diese Feststellung kann entgegen dem Vorbringen von KLM nicht damit in Zweifel gezogen werden, dass nach Art. 29 des Warschauer Abkommens und Art. 35 des Übereinkommens von Montreal Schadensersatzklagen aus den in diesen Übereinkünften vorgesehenen Ansprüchen nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden können, wobei die Frist mit dem Tag beginnt, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist.
- 28 Die in den Art. 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Ausgleichsmaßnahme fällt nämlich nicht in den Anwendungsbereich der Übereinkünfte von Warschau und Montreal (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a., C-581/10 und C-629/10, Randnr. 55).

- 29 Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass die in Art. 29 des Warschauer Abkommens und Art. 35 des Übereinkommens von Montreal festgelegte zweijährige Verjährungsfrist für Klagen gilt, die insbesondere nach den Art. 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 erhoben werden.
- 30 Diese Feststellung steht auch nicht im Widerspruch zum Urteil Bogiatzi, worin der Gerichtshof für Recht erkannt hat, dass die Verordnung Nr. 2027/97 dahin auszulegen ist, dass sie in einem Fall, in dem ein Reisender das Luftfahrtunternehmen wegen eines Schadens in Anspruch nimmt, den er bei einem Flug zwischen Mitgliedstaaten erlitten hat, der Anwendung von Art. 29 des Warschauer Abkommens nicht entgegensteht.
- 31 In dieser Hinsicht ist festzustellen, dass, wie es aus Art. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 in der Fassung, die zur Zeit des dem Urteil Bogiatzi zugrunde liegenden Sachverhalts galt, folgt, diese Verordnung die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei einem Unfall betrifft, die auch von Art. 17 des Warschauer Abkommens erfasst wird.
- 32 Die Verordnung Nr. 2027/97 hatte, was den Luftverkehr zwischen Mitgliedstaaten betrifft, ausschließlich zum Ziel, bestimmte Vorschriften mit einem umfassenderen Schutz von Fluggästen, die von Unfällen im Luftverkehr betroffen sind, an die Stelle von Vorschriften des Warschauer Abkommens zu setzen, ohne dass deswegen die Anwendung der übrigen Bestimmungen ausgeschlossen worden wäre, zu denen insbesondere die Modalitäten der Erhebung der in Art. 29 dieses Abkommens vorgesehenen Schadensersatzklage gehören (vgl. in diesem Sinne das vorgenannte Urteil Bogiatzi, Randnrn. 41 und 44). Dagegen führt die Verordnung Nr. 261/2004 ein System der standardisierten und sofortigen Wiedergutmachung von Schäden, die in den aus Verspätungen und Annullierungen von Flügen folgenden Unannehmlichkeiten bestehen, ein, das neben das Übereinkommen von Montreal tritt und daher gegenüber der mit diesem Übereinkommen getroffenen Regelung autonom ist (vgl. in diesem Sinne Urteil Nelson u. a., Randnrn. 46, 55 und 57 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 33 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass die Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass sich die Frist, innerhalb deren Klagen auf Zahlung der in den Art. 5 und 7 dieser Verordnung vorgesehenen Ausgleichsleistung erhoben werden müssen, nach den Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über die Klageverjährung bestimmt.

Kosten

- 34 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem 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 (Dritte Kammer) für Recht erkannt:

Die 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 sich die Frist, innerhalb deren Klagen auf Zahlung der in den Art. 5 und 7 dieser Verordnung vorgesehenen Ausgleichsleistung erhoben werden müssen, nach den Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über die Klageverjährung bestimmt.

Unterschriften