



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

11. Juni 2020 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Art. 5 Abs. 3 – Art. 7 Abs. 1 – Ausgleichsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen – Befreiung – Begriff ‚außergewöhnliche Umstände‘ – ‚Störende Fluggäste‘ (‚Unruly passengers‘) – Möglichkeit, sich hinsichtlich eines Fluges, der von einem außergewöhnlichen Umstand nicht betroffen ist, auf den Eintritt des Umstands zu berufen – Begriff ‚zumutbare Maßnahmen‘“

In der Rechtssache C-74/19

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Bezirksgericht Lissabon, Portugal) mit Entscheidung vom 21. Januar 2019, beim Gerichtshof eingegangen am 31. Januar 2019, in dem Verfahren

LE

gegen

Transportes Aéreos Portugueses SA

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

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

Generalanwalt: P. Pikamäe,

Kanzler: M. Ferreira, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 5. Dezember 2019,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Transportes Aéreos Portugueses SA, vertreten durch M. Riso, advogada,
- der portugiesischen Regierung, vertreten durch L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa und L. Guerreiro als Bevollmächtigte,
- der deutschen Regierung, vertreten durch J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl und A. Berg als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Portugiesisch.

- der französischen Regierung, vertreten durch A.-L. Desjonquères und A. Ferrand als Bevollmächtigte,
- der österreichischen Regierung, zunächst vertreten durch G. Hesse, dann durch J. Schmoll als Bevollmächtigte,
- der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch B. Rechená und N. Yerrell als Bevollmächtigte,
- der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), vertreten durch S. Rostren und R. Sousa Uva als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 27. Februar 2020

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung des 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 Das Ersuchen ergeht in einem Rechtsstreit zwischen LE und dem Luftfahrtunternehmen Transportes Aéreos Portugueses SA (im Folgenden: TAP) wegen dessen Weigerung, diesem von einer großen Flugverspätung betroffenen Fluggast einen Ausgleich zu leisten.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrecht

Tokyoter Abkommen

- 3 Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (*United Nations Treaty Series*, Bd. 704, S. 219, im Folgenden: Tokyoter Abkommen) wurde am 14. September 1963 in Tokyo geschlossen und trat am 4. Dezember 1969 in Kraft.
- 4 Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Tokyoter Abkommens, nicht aber die Europäische Union.
- 5 Art. 1 Abs. 1 des Abkommens bestimmt:
„Dieses Abkommen findet Anwendung auf
 - a) Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze;
 - b) Handlungen, welche, gleichviel ob sie strafbare Handlungen darstellen oder nicht, die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord gefährden oder gefährden können oder welche die Ordnung und Disziplin an Bord gefährden.“

6 Art. 6 Abs. 1 des Abkommens sieht vor:

„Hat der Luftfahrzeugkommandant ausreichende Gründe für die Annahme, dass eine Person an Bord des Luftfahrzeugs eine strafbare oder andere Handlung nach Artikel 1 Absatz 1 begangen hat oder zu begehen im Begriff ist, so kann er gegenüber dieser Person angemessene Maßnahmen, einschließlich Zwangsmaßnahmen, treffen, die notwendig sind,

- a) um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord zu gewährleisten;
- b) um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten;
- c) um es ihm zu ermöglichen, diese Person zuständigen Behörden zu übergeben oder sie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Kapitels abzusetzen.“

7 Infolge des Inkrafttretens am 1. Januar 2020 des am 4. April 2014 in Montreal erstellten Protokolls zur Änderung des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen ist Art. 6 des Tokyoter Abkommens geändert worden. Diese Änderung ist jedoch zumindest in zeitlicher Hinsicht nicht auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbar.

Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum

8 Im Kapitel „Verkehr“ sieht Art. 47 Abs. 2 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (ABl. 1994, L 1, S. 3) vom 2. Mai 1992 in der durch das Übereinkommen über die Beteiligung der Republik Bulgarien und Rumäniens am Europäischen Wirtschaftsraum (ABl. 2007, L 221, S. 15) geänderten Fassung (im Folgenden: EWR-Abkommen) vor, dass die besonderen Bestimmungen für sämtliche Verkehrsträger in Anhang XIII des EWR-Abkommens enthalten sind.

9 Art. 126 Abs. 1 des EWR-Abkommens hat folgenden Wortlaut:

„Das Abkommen gilt für die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft angewendet wird, und nach Maßgabe jenes Vertrags und für die Hoheitsgebiete Islands, des Fürstentums Liechtenstein und des Königreichs Norwegen.“

10 Nr. 8 („Bezugnahmen auf Gebiete“) des Protokolls 1 des EWR-Abkommens bestimmt:

„Enthalten die Rechtsakte, auf die Bezug genommen wird, Bezugnahmen auf das Gebiet der ‚Gemeinschaft‘ oder auf den ‚Gemeinsamen Markt‘, so gelten diese Bezugnahmen im Sinne des Abkommens als Bezugnahmen auf die Hoheitsgebiete der Vertragsparteien im Sinne des Artikels 126 des Abkommens.“

11 Unter der Überschrift „Einleitung“ lautet Anhang XIII („Verkehr – Verzeichnis nach Art. 47“) des EWR-Abkommens:

„Falls die Rechtsakte, auf die in diesem Anhang Bezug genommen wird, Begriffe enthalten oder sich auf Verfahren beziehen, die für die Rechtsordnung der Gemeinschaft charakteristisch sind, wie:

- Präambeln,
- Adressaten der gemeinschaftlichen Rechtsakte,
- Bezugnahmen auf Gebiete oder Sprachen der EG,

- Bezugnahmen auf Rechte und Pflichten der EG-Mitgliedstaaten, deren Körperschaften des öffentlichen Rechts, Unternehmen oder Einzelpersonen in ihren Beziehungen zueinander und
- Bezugnahmen auf Informations- und Notifizierungsverfahren,

so findet das Protokoll 1 über horizontale Anpassungen Anwendung, soweit in diesem Anhang nichts anderes bestimmt ist.“

Unionsrecht

Verordnung Nr. 261/2004

12 Die Erwägungsgründe 1 und 13 bis 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.

...

(13) Fluggäst[e], 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.“

13 Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

„Diese Verordnung gilt

- a) für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Flug antreten;
- b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.“

14 Art. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 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.

...“

15 Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

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

...

c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

...“

16 Art. 8 („Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung“) Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

„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.“

Verordnung (EG) Nr. 216/2008

- 17 In Abschnitt 7.d des Anhangs IV („Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb gemäß Artikel 8“) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. 2008, L 79, S. 1) heißt es:

„In einem Notfall, der den Betrieb oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs und/oder der Personen an Bord gefährdet, muss der Kommandant alle Maßnahmen ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet. ...“

- 18 Die Verordnung Nr. 216/2008 wurde mit Wirkung vom 11. September 2018 durch die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und Nr. 216/2008 und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. 2018, L 212, S. 1) aufgehoben. Die Verordnung 2018/1139 ist jedoch zeitlich nicht auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbar.

Verordnung Nr. 965/2012

- 19 In Buchst. a des Abschnitts „CAT.GEN.MPA.105 Verantwortlichkeiten des Kommandanten“ des Anhangs IV („Gewerblicher Luftverkehr“) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung Nr. 216/2008 (ABl. 2012, L 296, S. 1) in der durch die Verordnung (EU) Nr. 800/2013 der Kommission vom 14. August 2013 (ABl. 2013, L 227, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 965/2012) heißt es:

„Zusätzlich zur Erfüllung von CAT.GEN.MPA.100 gilt für den Kommandanten Folgendes:

...

- 4) er ist befugt, Personen oder Teile der Fracht, die eine mögliche Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen darstellen können, von Bord bringen zu lassen;
- 5) er hat die Beförderung von Personen abzulehnen, die in einem solchen Maße unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln stehen, dass die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen wahrscheinlich gefährdet wird;

...“

- 20 Der Abschnitt „CAT.GEN.MPA.110 Befugnisse des Kommandanten“ des Anhangs IV lautet:

„Der Betreiber hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass alle im Luftfahrzeug beförderten Personen den vom Kommandanten zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der darin beförderten Personen und Sachen rechtmäßig erteilten Anweisungen Folge leisten.“

Verordnung (EU) Nr. 376/2014

- 21 Art. 2 Nr. 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. 2014, L 122, S. 18) sieht vor:

„Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

...

- 7) ‚Ereignis‘: ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet bzw. – bei Ausbleiben von Abhilfemaßnahmen oder bei Nichtbeachtung – gefährden könnte; hierzu zählen insbesondere Unfälle oder schwere Störungen“.

- 22 Art. 4 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 376/2014 bestimmt:

„Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können und in eine der nachstehenden Kategorien fallen, sind von den in Absatz 6 aufgeführten Personen über das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemäß dem vorliegenden Artikel zu melden:

- a) Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs wie
- i) kollisionsbezogene Ereignisse,
 - ii) start- und landebezogene Ereignisse,
 - iii) kraftstoffbezogene Ereignisse,
 - iv) Ereignisse während des Fluges,
 - v) kommunikationsbezogene Ereignisse,
 - vi) Ereignisse bezüglich Verletzungen, Notfällen und anderen kritischen Situationen,
 - vii) Einsatzunfähigkeit der Besatzung und andere Ereignisse im Zusammenhang mit der Besatzung,
 - viii) Wetterbedingungen oder luftsicherheitsbezogene Ereignisse“.

Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018

- 23 Art. 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind (ABl. 2015, L 163, S. 1), lautet:

„Die detaillierte Einstufung der Ereignisse, auf die bei der Meldung von Ereignissen durch Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung ... Nr. 376/2014 Bezug zu nehmen ist, ist den Anhängen I bis V dieser Verordnung zu entnehmen.“

- 24 Anhang I Abschnitt 6 Nr. 2 der Durchführungsverordnung 2015/1018 sieht als sicherheitsrelevante Ereignisse im Sinne von Art. 4 Abs. 1 der Verordnung Nr. 376/2014 „Schwierigkeiten bei der Kontrolle berauschter, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste“ vor.

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

- 25 LE buchte bei TAP einen Flug von Fortaleza (Brasilien) nach Oslo (Norwegen) mit Zwischenlandung in Lissabon (Portugal).
- 26 Der Flug wurde am 21. und 22. August 2017 mit einer Ankunftsverspätung in Oslo von fast 24 Stunden durchgeführt. Diese Verspätung ging darauf zurück, dass LE den Anschlussflug von Lissabon nach Oslo wegen einer Ankunftsverspätung des ersten Fluges zwischen Fortaleza und Lissabon nicht antreten konnte. Ursache der Ankunftsverspätung war, dass das diesen Flug durchführende Luftfahrzeug bei seinem vorangegangenen Flug zwischen Lissabon und Fortaleza nach Las Palmas de Gran Canaria (Spanien) umgeleitet werden musste, um einen störenden Fluggast von Bord zu bringen, der einen Fluggast gebissen und weitere Fluggäste sowie das Kabinenpersonal angegriffen hatte. LE wurde daher mit dem von TAP am nächsten Tag durchgeführten folgenden Flug nach Oslo befördert.
- 27 Wegen dieser mehr als dreistündigen Verspätung verlangte LE von TAP die Zahlung der Ausgleichsleistung in Höhe von 600 Euro nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit deren Art. 7 Abs. 1 Buchst. a in ihrer Auslegung durch den Gerichtshof.
- 28 Da TAP diese Ausgleichsleistung mit der Begründung abgelehnt hatte, dass die streitige große Verspätung auf einen außergewöhnlichen Umstand zurückzuführen sei und der Einsatz eines anderen Flugzeugs diese Verspätung nicht hätte verhindern können, hat LE beim Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Bezirksgericht Lissabon, Portugal) Klage erhoben.
- 29 Das vorliegende Gericht hat Zweifel an der rechtlichen Einstufung des diese Verspätung verursachenden Umstands hinsichtlich der Frage, ob sich ein ausführendes Luftfahrtunternehmen auf einen solchen Umstand berufen kann, wenn er das den betreffenden Flug durchführende Luftfahrzeug zwar betroffen hat, allerdings während eines zuvor durchgeführten Fluges, sowie Zweifel hinsichtlich der Frage, ob das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat.
- 30 Unter diesen Umständen hat das Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Bezirksgericht Lissabon) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
1. Fällt der Umstand, dass ein Fluggast während eines Fluges einen anderen Fluggast beißt und die Besatzungsmitglieder, die ihn zu beruhigen versuchen, angreift, mit der Folge, dass dies nach Ansicht des Flugkapitäns die Umleitung des Fluges zum nächstgelegenen Flughafen, um den Fluggast von Bord zu bringen und sein Gepäck zu entladen, rechtfertigt, was zu einer verspäteten Ankunft des Fluges am Zielort führt, unter den Begriff der „außergewöhnliche[n] Umstände“ im Sinne des 14. Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 261/2004?
 2. Kann ein „außergewöhnlicher Umstand“, der sich auf einem Hinflug ereignet, der dem mit demselben Flugzeug durchgeführten Rückflug unmittelbar vorausgeht, das Luftfahrtunternehmen von seiner Haftung wegen der Abflugverspätung dieses Rückflugs befreien, mit dem der (hier klagende) Fluggast, der eine Ausgleichsleistung verlangt, befördert wurde?
 3. Wenn das (hier beklagte) Luftfahrtunternehmen bei seiner Prüfung zu dem Schluss gekommen ist, dass der Einsatz eines anderen Flugzeugs die bereits eingetretene Verspätung nicht verhindern würde, und der (hier klagende) Fluggast nach seiner Zwischenlandung auf den Flug am Folgetag umbucht wird, weil das Unternehmen nur einen Flug pro Tag zum Endziel des Fluggastes durchführt, ist dann davon auszugehen, dass das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 ergriffen hat, selbst wenn die eingetretene Verspätung nicht verhindert werden konnte?

Zu den Vorlagefragen

Vorbemerkung

- 31 Gemäß ihrem Art. 3 Abs. 1 Buchst. b gilt die Verordnung Nr. 261/2004 – sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist – u. a. für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des AEU-Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.
- 32 Dennoch gilt die Verordnung Nr. 261/2004 in Anwendung von Art. 47 Abs. 2 des EWR-Abkommens in Verbindung mit Art. 126 Abs. 1 des Abkommens, Nr. 8 des Protokolls 1 des Abkommens und Anhang XIII des Abkommens unter den von der Verordnung festgelegten Voraussetzungen für Flüge, die an einem Flughafen im norwegischen Hoheitsgebiet abgehen oder enden.
- 33 Da im Verfahren vor dem Gerichtshof nicht vorgetragen worden ist, dass der betreffende Fluggast in Brasilien Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten hat, was das vorlegende Gericht jedoch zu überprüfen hat, fällt folglich ein Flug mit Anschlussflügen, der von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – hier TAP – von Fortaleza aus mit Endziel Oslo durchgeführt wird, in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 261/2004.

Zur ersten Frage

- 34 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass das störende Verhalten eines Fluggastes, das es gerechtfertigt hat, dass der Bordkommandant des Luftfahrzeugs den betreffenden Flug zu einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen umleitet, um den Fluggast und sein Gepäck von Bord zu bringen, unter den Begriff „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Bestimmung fällt.
- 35 Nach dem Willen des Unionsgesetzgebers sollen bei Annullierung oder großer – d. h. drei Stunden oder mehr betragender – Verspätung von Flügen die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 gelten (Urteil vom 4. April 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 18).
- 36 Nach den Erwägungsgründen 14 und 15 sowie Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in der Auslegung durch den Gerichtshof ist das Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste gemäß Art. 7 der Verordnung 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, und 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, ohne dass jedoch von ihm angesichts der Kapazitäten seines Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbare Opfer verlangt werden könnten (Urteil vom 4. April 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 19).
- 37 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 (Urteile vom 4. April 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 20, und vom 12. März 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, Rn. 38).

- 38 Nach dem 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 können solche Umstände insbesondere bei Sicherheitsrisiken eintreten (Urteil vom 22. Dezember 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 21).
- 39 Das störende Verhalten eines Fluggastes, das es gerechtfertigt hat, dass der Bordkommandant des Luftfahrzeugs, der nach Art. 6 des Tokyoter Abkommens und nach Abschnitt 7.d des Anhangs IV der Verordnung Nr. 216/2008 alle Maßnahmen ergreifen muss, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet, den betreffenden Flug zu einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen umleitet, um den Fluggast und sein Gepäck von Bord zu bringen, betrifft unstreitig tatsächlich die Sicherheit dieses Fluges.
- 40 Insoweit ist festzustellen, dass der Unionsgesetzgeber – wie aus Art. 4 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 376/2014 in Verbindung mit deren Art. 2 Nr. 7, Art. 1 der Durchführungsverordnung 2015/1018 sowie deren Anhang I Abschnitt 6 Nr. 2 hervorgeht – darauf hingewiesen hat, dass Schwierigkeiten bei der Kontrolle berauschter, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können und daher über das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 376/2014 zu melden sind.
- 41 Zudem ist zum einen ein störendes Verhalten, das so schwerwiegend ist, dass der Bordkommandant berechtigt war, den betreffenden Flug umzuleiten, nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmens.
- 42 Denn auch wenn die Luftbeförderung von Fluggästen die Hauptaufgabe des genannten Unternehmens ist, wodurch es natürlich mit Situationen konfrontiert wird, in denen es mit dem Verhalten der von ihm beförderten Fluggäste umzugehen hat, so stellt doch ein Verhalten wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende kein Verhalten dar, das von einem Fluggast erwartet werden kann, der nicht nur gemäß dem Abschnitt „CAT.GEN.MPA.110 Befugnisse des Kommandanten“ des Anhangs IV der Verordnung Nr. 965/2012 allen Anweisungen des Kommandanten zur Gewährleistung der Sicherheit Folge zu leisten hat, sondern auch darauf zu achten hat, dass er die ordnungsgemäße Erfüllung des Beförderungsvertrags, der ihn an das betreffende ausführende Luftfahrtunternehmen bindet, nicht selbst gefährdet.
- 43 Zum anderen kann das betreffende ausführende Luftfahrtunternehmen ein solches Verhalten grundsätzlich nicht beherrschen, da erstens das Verhalten von einem Fluggast ausgeht, dessen Verhalten und Reaktionen auf Anweisungen der Besatzung grundsätzlich nicht vorhersehbar sind, und zweitens an Bord eines Luftfahrzeugs der Kommandant wie die Besatzung nur über begrenzte Mittel verfügen, um einen solchen Fluggast unter Kontrolle zu bringen.
- 44 Insoweit ist hervorzuheben, dass die vom Bordkommandanten in Reaktion auf dieses Verhalten getroffene Entscheidung, das Luftfahrzeug umzuleiten, um gemäß Buchst. a des Abschnitts „CAT.GEN.MPA.105 Verantwortlichkeiten des Kommandanten“ des Anhangs IV der Verordnung Nr. 965/2012 den Fluggast und sein Gepäck von Bord zu bringen, im Rahmen der Verantwortung getroffen wurde, die ihm nach Art. 8 und Abschnitt 7.d des Anhangs IV der Verordnung Nr. 216/2008 obliegt, alle Maßnahmen zu ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet.
- 45 Etwas anderes hat jedoch zu gelten, wenn es sich – was das vorlegende Gericht zu überprüfen hat – herausstellt, dass das betreffende ausführende Luftfahrtunternehmen zum Auftreten des störenden Verhaltens des betreffenden Fluggastes beigetragen hat, oder wenn dieses Unternehmen aufgrund der

Anzeichen für ein solches Verhalten imstande war, es vorauszusehen und angemessene Maßnahmen zu einem Zeitpunkt zu ergreifen, als es dies ohne bedeutende Folgen für den Ablauf des betreffenden Fluges tun konnte.

- 46 Wie der Generalanwalt in Nr. 51 seiner Schlussanträge, die deutsche und die österreichische Regierung sowie die Europäische Kommission geäußert haben, kann dies insbesondere der Fall sein, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen einen Fluggast an Bord hat gehen lassen, der vor oder beim Anbordgehen bereits Verhaltensstörungen gezeigt hatte, obwohl der verantwortliche Pilot gemäß Buchst. b des Abschnitts „NCC.GEN.106 Pflichten und Befugnisse des verantwortlichen Piloten“ des Anhangs VI der Verordnung Nr. 965/2012 befugt ist, die Beförderung von Personen, Gepäck oder Fracht, die eine Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen darstellen können, zu verweigern bzw. diese von Bord bringen zu lassen.
- 47 In einem solchen Fall hätte das störende Verhalten eines Fluggastes, auch wenn es weiterhin nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmens ist, dennoch von dem Unternehmen beherrscht werden können, was ausschließt, dass dieses Verhalten als „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 angesehen werden kann.
- 48 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass das störende Verhalten eines Fluggastes, das es gerechtfertigt hat, dass der Bordkommandant des Luftfahrzeugs den betreffenden Flug zu einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen umleitet, um den Fluggast und sein Gepäck von Bord zu bringen, unter den Begriff „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht zum Auftreten dieses Verhaltens beigetragen oder unter Berücksichtigung der Anzeichen für ein solches Verhalten nicht versäumt hat, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, was das vorlegende Gericht zu überprüfen hat.

Zur zweiten Frage

- 49 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass sich ein ausführendes Luftfahrtunternehmen zur Befreiung von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste bei großer Verspätung oder Annullierung eines Fluges auf einen „außergewöhnlichen Umstand“ berufen kann, der nicht den betreffenden annullierten oder verspäteten Flug, sondern einen vorangegangenen Flug betroffen hat, den es selbst mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt hat.
- 50 Wie in Rn. 36 des vorliegenden Urteils ausgeführt, kann sich das Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste gemäß Art. 5 Abs. 1 und Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 befreien, wenn es u. a. nachweisen kann, dass die Annullierung oder große Verspätung des betreffenden Fluges auf „außergewöhnliche Umstände“ zurückgeht.
- 51 Insoweit ist zum einen festzustellen, dass weder die Erwägungsgründe 14 und 15 der Verordnung Nr. 261/2004 noch deren Art. 5 Abs. 3 die Befugnis der ausführenden Luftfahrtunternehmen, sich auf einen „außergewöhnlichen Umstand“ zu berufen, auf den Fall begrenzen, dass dieser Umstand den verspäteten oder annullierten Flug betroffen hat, unter Ausschluss des Falles, in dem dieser Umstand einen vorangegangenen Flug betroffen hat, der mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde.
- 52 Zum anderen setzt die für den Erlass der Verordnung Nr. 261/2004 maßgebende Abwägung der Interessen der Fluggäste und derjenigen der Luftfahrtunternehmen (Urteile vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 67, und vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a., C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 39) voraus, den Betriebsmodus der Luftfahrzeuge durch die ausführenden Luftfahrtunternehmen und insbesondere die von den am vorliegenden

Verfahren Beteiligten vorgetragene Tatsache zu berücksichtigen, dass zumindest in bestimmten Flugkategorien dasselbe Luftfahrzeug mehrere aufeinanderfolgende Flüge am selben Tag durchführen kann, was bedeutet, dass sich jeder außergewöhnliche Umstand, der ein Luftfahrzeug während eines vorangegangenen Fluges betrifft, auf den oder die späteren Flüge dieses Unternehmens auswirkt.

- 53 Daher muss es einem ausführenden Luftfahrtunternehmen möglich sein, sich zur Befreiung von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste bei großer Verspätung oder Annullierung eines Fluges auf einen „außergewöhnlichen Umstand“ zu berufen, der einen vorangegangenen Flug betroffen hat, den es selbst mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt hat.
- 54 Gleichwohl setzt unter Berücksichtigung nicht nur des im ersten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 genannten Ziels, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, sondern auch des Wortlauts von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung die Berufung auf einen solchen außergewöhnlichen Umstand voraus, dass ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Auftreten dieses einen vorangegangenen Flug betreffenden Umstands und der Verspätung oder Annullierung eines späteren Fluges besteht, was das vorlegende Gericht im Hinblick auf den ihm vorliegenden Sachverhalt und insbesondere unter Berücksichtigung des Betriebsmodus des betreffenden Luftfahrzeugs zu beurteilen hat.
- 55 Nach alledem ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass sich ein ausführendes Luftfahrtunternehmen zur Befreiung von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste bei großer Verspätung oder Annullierung eines Fluges auf einen „außergewöhnlichen Umstand“ berufen kann, der einen vorangegangenen Flug betroffen hat, den es selbst mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt hat, sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Auftreten dieses Umstands und der Verspätung oder Annullierung des späteren Fluges besteht, was das vorlegende Gericht insbesondere unter Berücksichtigung des Betriebsmodus des betreffenden Luftfahrzeugs durch das betreffende ausführende Luftfahrtunternehmen zu beurteilen hat.

Zur dritten Frage

- 56 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass die Tatsache, dass ein Luftfahrtunternehmen einen Fluggast aus dem Grund, dass das ihn befördernde Luftfahrzeug von einem außergewöhnlichen Umstand betroffen wurde, mit einem Flug anderweitig befördert, den es selbst durchführt und der dazu führt, dass der Fluggast am Tag nach dem ursprünglich vorgesehenen Tag ankommt, eine „zumutbare Maßnahme“ darstellt, die dieses Unternehmen von seiner in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung vorgesehenen Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreit.
- 57 Wie in Rn. 36 des vorliegenden Urteils ausgeführt, ist bei Eintritt eines außergewöhnlichen Umstands das ausführende Luftfahrtunternehmen von seiner in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen nur befreit, wenn es nachweisen kann, dass es 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 Umstand zur Annullierung oder zur großen Verspätung des betreffenden Fluges führt, ohne dass jedoch von ihm angesichts der Kapazitäten seines Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbare Opfer verlangt werden könnten.
- 58 In Einklang mit dem im ersten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 genannten Ziel, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, und dem in den Erwägungsgründen 12 und 13 sowie in Art. 8 Abs. 1 der Verordnung genannten Erfordernis einer zumutbaren, zufriedenstellenden und frühestmöglichen anderweitigen Beförderung der von einer Annullierung oder großen Verspätung

ihres Fluges betroffenen Fluggäste folgt daraus, dass bei Eintritt eines außergewöhnlichen Umstands das Luftfahrtunternehmen, das sich durch Ergreifen der in der vorangegangenen Randnummer genannten zumutbaren Maßnahmen von seiner in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 der Verordnung vorgesehenen Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste befreien möchte, sich grundsätzlich nicht darauf beschränken darf, den betroffenen Fluggästen eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel durch den nächsten Flug anzubieten, den es selbst durchführt und der am Tag nach dem ursprünglich vorgesehenen Ankunftstag am Ziel ankommt.

- 59 Die Sorgfalt, die von dem Luftfahrtunternehmen verlangt wird, damit es sich von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreien kann, setzt nämlich voraus, dass es alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einsetzt, um eine zumutbare, zufriedenstellende und frühestmögliche anderweitige Beförderung sicherzustellen. Dazu gehört die Suche nach anderen direkten oder indirekten Flügen, die gegebenenfalls von anderen Luftfahrtunternehmen, die derselben Fluggesellschaftsallianz angehören oder auch nicht, durchgeführt werden und mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommen.
- 60 Somit ist bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen nur dann, wenn kein Platz auf einem anderen direkten oder indirekten Flug verfügbar ist, der es dem betreffenden Fluggast ermöglicht, mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens an seinem Endziel anzukommen, oder wenn die Durchführung einer solchen anderweitigen Beförderung für das Luftfahrtunternehmen angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer darstellt, davon auszugehen, dass es alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt hat, indem es den betreffenden Fluggast mit dem nächsten von ihm durchgeführten Flug anderweitig befördert hat.
- 61 Daher ist auf die dritte Frage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass die Tatsache, dass ein Luftfahrtunternehmen einen Fluggast aus dem Grund, dass das ihn befördernde Luftfahrzeug von einem außergewöhnlichen Umstand betroffen wurde, mit einem Flug anderweitig befördert, den es selbst durchführt und der dazu führt, dass der Fluggast am Tag nach dem ursprünglich vorgesehenen Tag ankommt, keine „zumutbare Maßnahme“ darstellt, die dieses Unternehmen von seiner in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung vorgesehenen Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreit, es sei denn, es hat keine andere Möglichkeit einer anderweitigen direkten oder indirekten Beförderung mit einem Flug bestanden, den es selbst oder ein anderes Luftfahrtunternehmen durchführt und der mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommt, oder die Durchführung einer solchen anderweitigen Beförderung hat für das betreffende Luftfahrtunternehmen angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer dargestellt, was das vorlegende Gericht zu beurteilen hat.

Kosten

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

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

- 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**

in Verbindung mit dem 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass das störende Verhalten eines Fluggastes, das es gerechtfertigt hat, dass der Bordkommandant des Luftfahrzeugs den betreffenden Flug zu einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen umleitet, um den Fluggast und sein Gepäck von Bord zu bringen, unter den Begriff „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht zum Auftreten dieses Verhaltens beigetragen oder unter Berücksichtigung der Anzeichen für ein solches Verhalten nicht versäumt hat, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, was das vorlegende Gericht zu überprüfen hat.

2. Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund ist dahin auszulegen, dass sich ein ausführendes Luftfahrtunternehmen zur Befreiung von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste bei großer Verspätung oder Annullierung eines Fluges auf einen „außergewöhnlichen Umstand“ berufen kann, der einen vorangegangenen Flug betroffen hat, den es selbst mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt hat, sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Auftreten dieses Umstands und der Verspätung oder Annullierung des späteren Fluges besteht, was das vorlegende Gericht insbesondere unter Berücksichtigung des Betriebsmodus des betreffenden Luftfahrzeugs durch das betreffende ausführende Luftfahrtunternehmen zu beurteilen hat.
3. Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem 14. Erwägungsgrund ist dahin auszulegen, dass die Tatsache, dass ein Luftfahrtunternehmen einen Fluggast aus dem Grund, dass das ihn befördernde Luftfahrzeug von einem außergewöhnlichen Umstand betroffen wurde, mit einem Flug anderweitig befördert, den es selbst durchführt und der dazu führt, dass der Fluggast am Tag nach dem ursprünglich vorgesehenen Tag ankommt, keine „zumutbare Maßnahme“ darstellt, die dieses Unternehmen von seiner in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung vorgesehenen Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreit, es sei denn, es hat keine andere Möglichkeit einer anderweitigen direkten oder indirekten Beförderung mit einem Flug bestanden, den es selbst oder ein anderes Luftfahrtunternehmen durchführt und der mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommt, oder die Durchführung einer solchen anderweitigen Beförderung hat für das betreffende Luftfahrtunternehmen angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer dargestellt, was das vorlegende Gericht zu beurteilen hat.

Unterschriften