

Reiserecht

Prof. Dr. Ernst Führich

Die Entwicklung des Reiserechts der Luftbeförderung einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO im Jahre 2019

Der folgende Beitrag schließt an den Bericht in MDR 2019, 1285 an und stellt die deutsche, unionsrechtliche und internationale Entwicklung des Luftbeförderungsrechts einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO in der Rechtsprechung des EuGH, BGH und ausgewählter Instanzgerichte dar.

I. Luftbeförderungsvertrag

1. Rechtswahl

- 1 In einem Berufungsverfahren vor dem OLG Frankfurt¹ gegen das englische Luftfahrtunternehmen easyjet, welches die Möglichkeit bietet, in deutscher Sprache ihre Flüge online zu buchen, ging das Gericht davon aus, dass die formulärmäßige Vereinbarung einer Rechtswahl über das Vertragsstatut bei einem Luftbeförderungsvertrag² auch dann wirksam sei, wenn der Verbraucher nicht auf die beschränkten Wahlmöglichkeiten nach Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO hingewiesen worden ist. Eine Klausel, die im Fall der Stornierung eines Luftbeförderungsvertrages vorsieht, dass Steuern und Gebühren, selbst wenn sie auf der Anzahl der beförderten Fluggäste basieren, nicht erstattet werden, sei nach englischen und walisischen Recht nicht unwirksam.³
- 2 Der Senat war der Auffassung, dass die Kontrolle der Stornoklausel nach dem allgemeinen Kollisionsrecht vorzunehmen sei, auch wenn auf den geltend gemachten Anspruch auf Unterlassung der Verwendung einer missbräuchlichen Bestimmung in AGB nach der Marktortanknüpfung des Art. 6 Abs. 1 Rom-II-VO deutsches Sachrecht Anwendung findet. Bei Beförderungsverträgen sei kein Hinweis auf Art. 6 Abs. 2 Rom-I-VO zu verlangen, weil das internationale Verbrauchervertragsrecht nach Art. 6 Abs. 4 lit. b Rom-I-VO sachlich nicht für Beförderungsverträge gilt. Maßgeblich sei insoweit allein die Sonderkollisionsnorm des Art. 5 Abs. 2 UA 2 Rom-I-VO, der keinen Günstigkeitsvergleich vorsieht. Die vom EuGH aufgestellten Grundsätze in der Rechtssache Verein für Konsumenteninformation⁴ ließen sich nicht auf Personenbeförderungsverträge und damit eine Rechtswahl nach Art. 5 Abs. 2 UA 2 Rom-I-VO ggü. Verbrauchern übertragen. Mangels Strukturähnlichkeit und wegen der unterschiedlichen Anwendungsbereiche beider Normen verbiete sich eine Gleichbehandlung wie auch eine Übertragung möglicher Wertungen und Rechtsfolgen.
- 3 In dem Rechtsstreit vor dem AG Bühl⁵ wegen Rückerstattung von Flugnebenkosten nach der Stornierung eines Fluges der irischen Ryanair urteilte das Gericht, dass sich aus § 242 BGB ein Auskunftsanspruch des Fluggastpassagiers gegen die ihn beför-

dernde Luftfahrtgesellschaft auf Mitteilung der Höhe der in dem vorab gezahlten Pauschal-Flugpreis enthaltenen Steuern und Gebühren ergebe. Ein Verbot in den AGB der Luftfahrtgesellschaft, den Rückforderungsanspruch an nicht natürliche Personen abzutreten, sei gem. § 307 Abs. 1 BGB unwirksam. In der Entscheidung ging das Gericht zwar davon aus, dass die Rechtswahlklausel für irisches Recht zutreffend nach Art. 3 Abs. 5 i.V.m. Art. 10 Abs. 1 Rom I-V gewählt wurde, aber nach dem weiteren Kontrollmaßstab der RL über missbräuchliche Klauseln 93/13/EWG rechtsmissbräuchlich i.S.v. Art. 3 Abs. 1 sei. Die Klausel sei irreführend, sofern sie glauben machen will, dass neben den „einschlägigen Gesetzen“ lediglich das Übereinkommen von Montreal aus dem Jahr 1999 der Wahl irisches Rechts entgegenstehen könnte, nicht aber die Verordnung (EG) 261/2004.⁶ Auch bleibe für einen durchschnittlichen Verbraucher unklar, was unter dem Begriff „einschlägige Gesetze“ zu verstehen sei.

2. Rückerstattung des Flugpreises nach Stornierung

In der Entscheidung des AG Köln v. 7.1.2019⁷ buchten die Klä- 4
ger im April 2017 bei dem beklagten Luftverkehrsunternehmen, Flüge von Frankfurt/M. nach Mexiko und zurück für Dezember 2017. Im September 2017 stornierten sie die Flüge auf Grundlage von § 649 BGB a.F. (seit 1.1.2018: § 648 BGB) und forderten die Rückerstattung des gezahlten Flugpreises, weil die

1 OLG Frankfurt, Urt. v. 13.12.2018 – 16 U 15/18, MDR 2019, 339 = RRA 2019, 181 = TranspR 2019, 358 = WRP 2019, 237; hierzu Mankowski, IPrax 2019, 5, 208; das Verfahren ist nunmehr unter X ZR 3/19 beim BGH anhängig.

2 Vgl. allgemein zum Luftbeförderungsvertrag Führich in Führich/Staudinger, 8. Aufl. 2019, § 35.

3 Aufhebung von LG Frankfurt/M., Urt. v. 14.12.2017 – 2-24 O 8/17, RRA 2018, 127.

4 EuGH, Urt. v. 28.7.2016 – C-191/15 – Verein für Konsumenteninformation, NJW 2016, 2727.

5 AG Bühl, Urt. v. 11.11.2019 – 2 C 106/19, NZV 2020, 47 m. Anm. Ansgar Staudinger = RRA 2020, 38; Staudinger/Schröder, NJW 2020, 886, 887.

6 VO (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 11.2.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder bei großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der VO (EWG) Nr. 295/91, ABl. 2004 L 46, 1; Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, §§ 38–43; Schmidt in BeckOK/Fluggastrechte-VO 2019; Keiler in Staudinger/BGB, Hk-Fluggastrechte-VO, 2016; Steinrötter in BeckOGK/Fluggastrechte-VO 2018.

7 AG Köln, Urt. v. 7.1.2019 – 142 C 215/18, juris = BeckRS 2019, 3280; Staudinger/Schröder, NJW 2019, 2823, 2825.

Flüge jeweils ausgebucht waren. Diese erstattete lediglich die nicht angefallenen Steuern und Gebühren unter Verweis auf ihre Allgemeine Beförderungsbedingungen.⁸

- 5 Das Gericht war der Auffassung, dass die Beklagte die Kündigung akzeptiert habe, so dass es nicht auf die Frage ankomme, ob das Kündigungsrecht wirksam durch AGB ausgeschlossen sei.⁹ Die Beklagte habe die Kündigung konkludent akzeptiert, indem sie die Flüge weiterverkauft hat. Auch die Erstattung der Steuern und Gebühren bedeutete, dass die Kündigung akzeptiert werde. Da der Rückerstattungsanspruch des § 649 S. 2 BGB a.F. nicht wirksam durch AGB ausgeschlossen worden sei, verstoße der in den Beförderungsbedingungen vorgesehene Ausschluss der Erstattung nach Kündigung gegen § 309 Nr. 5b BGB. Während sich die Inhaltskontrolle einer Klausel, welche alleine die Kündigung gem. § 649 S. 1 BGB a.F. ausschließt, auf § 307 BGB beschränke, gelte dies nicht für Abwicklungsklauseln nach wirksamer Kündigung.¹⁰ Soweit Beförderungsbedingungen die Möglichkeit ausschlossen, dass sich die Fluggesellschaft im Falle einer wirksamen Kündigung gem. § 649 S. 2 BGB a.F. ersparte Aufwendungen oder das durch anderweitige Verwendung ihrer Arbeitskraft Erworbene anrechnen lassen muss, sei nicht die Kündigungsmöglichkeit des Fluggastes dem Grunde nach betroffen, sondern (nur) der Umfang des Rückzahlungsanspruches. Auf derartige Abwicklungsklauseln nach einem gekündigten Werkvertrag, die die Höhe der Vergütung bei vorzeitiger Vertragsbeendigung regeln, finde § 309 Nr. 5b BGB entsprechende Anwendung. Danach müsse dem Vertragspartner ausdrücklich der Nachweis gestattet werden, dass dem Unternehmer überhaupt keine oder eine wesentlich niedrigere Vergütung als die Pauschale zusteht. Dies sei hier nicht geschehen. Die Beförderungsbedingungen regelten lediglich pauschal, dass eine „Erstattung“ nicht möglich sei. Dieser umfassende Erstattungs Ausschluss sei somit eine pauschale Vergütung i.H.v. 100 %, die gem. § 309 Nr. 5 b BGB unwirksam sei. Damit gelte § 649 S. 2 BGB a.F. uneingeschränkt. In dieser Hinsicht stehe zudem fest, dass die Beklagte durch den Weiterverkauf der Plätze auf den streitgegenständlichen Flügen – dies folge daraus, dass die Flüge im Reisezeitpunkt ausverkauft waren – eine anderweitige Erwerbsmöglichkeit genutzt habe und damit den Flugpreis unter Einbehalt von 5 % gem. § 649 Satz 3 BGB a.F. erstatten müsse.

II. Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004

1. Außergewöhnliche Umstände

a) Reifenschaden durch Fremdkörper auf Rollfeld

- 6 Mit Urteil des EuGH v. 4.4.2019¹¹ stellte dieser fest, dass Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004 i.V.m. deren 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass die Beschädigung des Reifens eines Flugzeugs durch einen Fremdkörper, wie einen umherliegenden Gegenstand, auf dem Rollfeld eines Flughafens unter den Begriff „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Bestimmung fällt. Insoweit bestätigt der EuGH seine bisherige Rechtsprechung, dass ein außergewöhnlicher Umstand durch ein Vorkommnis begründet werden könne, welches ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Betriebstätigkeit des Luftbeförderers und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sei. Die Flugzeugreifen zählten zu denjenigen Teilen, die einer starken Belastung ausgesetzt seien und

bei denen eine ständige Beschädigungsgefahr bestehe, die besonders strenge regelmäßige Kontrollen rechtfertige, welche zu den gängigen Betriebsbedingungen der Luftfahrtunternehmen zählten. Soweit die betreffende Beschädigung jedoch ausschließlich auf die Kollision mit einem Fremdkörper zurückzuführen sei, könne diese Beschädigung nicht als untrennbar mit dem System zum Betrieb des Flugzeugs verbunden angesehen werden. In dem streitgegenständlichen Verfahren stellte nach Ansicht des EuGH der Reifenschaden keinen Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens dar und war auch tatsächlich von diesem nicht zu beherrschen.

7 Um sich von der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung zu befreien, hat das Luftfahrtunternehmen, dessen Flug aufgrund eines solchen „außergewöhnlichen Umstands“ eine große Verspätung hat, jedoch als zweite kumulativ zu prüfende Voraussetzung nachzuweisen, dass es alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel eingesetzt hat, um zu vermeiden, dass der Austausch des Reifens, der durch einen Fremdkörper, wie einen umherliegenden Gegenstand, auf dem Rollfeld eines Flughafens beschädigt wurde, nicht zu dieser großen Verspätung des betreffenden Fluges führt. Dies habe das vorlegende Gericht zu prüfen.

b) Treibstoff auf Rollbahn

8 Am 26.6.2019 urteilte der EuGH¹² in einem dem Verfahren Germanwings ähnlichen Sachverhalt, dass Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO (EG) 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. Darüber hinaus stelle das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn einen Umstand dar, welcher sich auch dann nicht vermeiden lasse, soweit alle zumutbaren Maßnahmen zur Verhütung ergriffen worden seien.

c) Systemausfall im Flughafenterminal

9 Bei einem Systemausfall aller Computersysteme (Primär- als auch Back-up-Systeme) im Terminal des Flughafens bestätigte der BGH seine bisherige Rechtsprechung¹³ und die des EuGH¹⁴

8 Vgl. dazu AG Erding, *Urt. v. 25.3.2019* – 3 C 5139/18, BeckRS 2019, 5621.

9 Vgl. BGH, *Urt. v. 20.3.2018* – X ZR 25/17, MDR 2018, 980 = NJW 2018, 2039 m. Anm. Hoffmann-Grambow.

10 So auch Quarch, NZV 2018, 473.

11 EuGH, *Urt. v. 4.4.2019* – C-501/17, NJW-RR 2019, 562 = Germanwings – RRA 2019, 109 = TransPR 2020, 36.

12 EuGH, *Urt. v. 26.6.2019* – C 159/18 – Moens, MDR 2019, 921 = NJW-RR 2019, 1016.

13 BGH, *Urt. v. 12.11.2009* – X ZR 76/07, MDR 2010, 258 = NJW 2010, 1070; *Urt. v. 21.8.2012* – X ZR 138/11, BGHZ 194, 258 = MDR 2012, 1285 = NJW 2013, 374; *Urt. v. 24.9.2013* – X ZR 160/12, MDR 2014, 14 = NJW 2014, 861; *Urt. v. 12.6.2014* – X ZR 121/13, MDR 2014, 1130 = NJW 2014, 3303; Führich, LMK 2014, 363945.

14 EuGH, *Urt. v. 22.12.2008* – C-549/07 – Wallentin-Hermanns/Alitalia, NJW 2009, 347; *Urt. v. 4.5.2017* – C-315/15 – Peskova, NJW 2017, 2665.

in zwei fast inhaltsgleichen Entscheidungen v. 15.1.2019.¹⁵ Der BGH ging davon aus, dass dann, wenn eine Flugreise aus zwei oder mehr Flügen wie hier von New York über London nach Stuttgart besteht, die Voraussetzungen für die Begründung und den Wegfall eines Ausgleichsanspruchs im Ausgangspunkt für jeden Flug gesondert zu prüfen seien. Hier waren alle Computer im Terminal in New York ausgefallen und deswegen wurde der Anschlussflug nach Stuttgart verpasst, wobei das Endziel erst mehr als neun Stunden verspätet erreicht wurde. Aufgrund eines Streiks bei dem für die Telekommunikationsleitungen gegenüber dem Flughafenbetreiber verantwortlichen Unternehmen, konnte der Systemausfall erst nach 13 Stunden behoben werden.

- 10 Hierbei bestätigte der BGH, dass außergewöhnliche Umstände, die nach Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO einem Ausgleichsanspruch wegen Annullierung oder erheblicher Verspätung entgegenstehen können, Umstände sind, die außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist oder verbunden sein kann. Dies seien Ereignisse, die nicht zum Luftverkehr gehören, sondern als in der Regel von außen kommende besondere Umstände dessen ordnungs- und planmäßige Durchführung beeinträchtigen oder unmöglich machen können.
- 11 Technische Probleme können außergewöhnliche Umstände begründen, soweit sie auf ein Vorkommnis zurückzuführen sind, das außerhalb des Rahmens der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens liegt und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist. Ein mehrstündiger Ausfall aller Computersysteme an den Abfertigungsschaltern eines Flughafen terminals, der einen erhöhten Aufwand bei der Abfertigung der Fluggäste zur Folge hat und damit den planmäßigen Start eines Flugs verhindert, kann solche außergewöhnlichen Umstände begründen. So zählen gewisse Abfertigungsvorgänge im Primärsystem im Terminal zum Risikobereich der Fluggesellschaft, nicht aber die Energieversorgung der Back-up-Systeme, für deren Versorgung der Flughafenbetreiber zuständig ist.
- 12 Wird ein Flug annulliert oder ist einer der Flüge verspätet und von einem Vorkommnis betroffen, das geeignet ist, außergewöhnliche Umstände zu begründen, greife der Ausschlussbestand des Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO ein, wenn das Luftverkehrsunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um die Annullierung oder Verspätung dieses betroffenen Flugs zu vermeiden. Die auf ihre Zumutbarkeit zu prüfenden Maßnahmen beziehen sich nach Ansicht des BGH mit anderen Worten auf den betroffenen Flug und die Gesamtheit der auf diesen Flug gebuchten Fluggäste. Welche Maßnahmen einem Luftverkehrsunternehmen zuzumuten sind, bestimme sich nach den Umständen des Einzelfalls, die der Tatrichter situationsabhängig zu beurteilen habe.
- 13 Die Wirkung von Maßnahmen, zu denen die Parteien nicht vorgetragen haben und die sich auch nicht als zumutbar und erfolgversprechend aufdrängen, bedürfe dabei keiner Aufklärung. Hierbei sind lediglich Maßnahmen zu berücksichtigen, mit denen das ausführende Luftverkehrsunternehmen eine Annullierung oder Verspätung desjenigen Flugs hätte vermeiden können, der von den außergewöhnlichen Umständen betroffenen Ereignis betroffen ist. Ob eine erheblich verspätete Ankunft eines auf diesen Flug sowie einen direkten Anschlussflug gebuchten Fluggastes an seinem Endziel durch eine Umbu-

chung auf einen anderen (Anschluss-)Flug verhindert werden kann, soll hingegen nur im Rahmen von Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Fluggastrechte-VO von Bedeutung sein.¹⁶ Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der EuGH zwischenzeitlich eine einheitlich gebuchte, mehrgliedrige Flugverbindung als einen einheitlichen Flug ansieht. Daher sollten bei der Prüfung von Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO auch solche zumutbaren Vermeidungsmaßnahmen Berücksichtigung finden, die sich auf die Verspätung am Endziel auswirken wie eine Umbuchung auf einen anderen Anschlussflug.¹⁷

2. Unterrichtung über Flugzeitänderung

Zutreffend hat das AG Nürnberg¹⁸ festgestellt, dass eine Unterrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 1 lit. c Fluggastrechte-VO nicht vorliegt, wenn ein Fluggast lediglich Kenntnis von den geänderten Flugzeiten erlangt, ohne dabei ausdrücklich und bewusst vom ausführenden Luftfahrtunternehmen über die Änderung unterrichtet zu werden. Das bloße Bereithalten von (Zusatz-)Informationen auf der Homepage bei einer Sitzplatzreservierung erfüllt nicht die Anforderungen an eine Unterrichtung. Über Flugzeitänderungen muss damit das ausführende Luftfahrtunternehmen den Fluggästen ausdrücklich und bewusst informieren. Es reicht damit weder eine Kontaktaufnahme zum Reiseveranstalter noch zum Reisevermittler aus,¹⁹ da diese keine Empfangsvertreter des Fluggastes sind.

3. Ausgleichsanspruch nach Zwischenstopp in Drittstaat

In dem Urteil des EuGH v. 11.7.2019²⁰ buchten Fluggäste bei dem beklagten Luftfahrtunternehmen České einen Flug von Prag über Abu Dhabi nach Bangkok. Der erste Flug wurde pünktlich von der tschechischen Fluggesellschaft durchgeführt, während der zweite Code-share-Flug eines Nicht-EU-Luftfahrtunternehmens mehr als acht Stunden Verspätung in Bangkok hatte. Die 9. Kammer des EuGH bestätigte die Entscheidung der 8. Kammer, wonach einem Fluggast, welcher bei einer aus zwei Teilflügen bestehenden Beförderung mit Abflug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, Zwischenlandung auf dem Flughafen eines Drittlands und Zielflughafen in einem anderen Drittland, seinen Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht, gem. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 5 Fluggastrechte-VO ein Anspruch auf Ausgleichszahlung zusteht. Zwei oder

15 BGH, Urte. v. 15.1.2019 – X ZR 15/18, MDR 2019, 598 = NJW 2019, 1369 m. Anm. Bergmann; BGH, Urte. v. 15.1.2019 – X ZR 85/18, BeckRS 2019, 4424; vgl. zu außergewöhnlichen Umständen auch Bergmann, NJW 2019, 3678.

16 Bestätigung von BGH, Urte. v. 13.11.2012 – X ZR 12/12, MDR 2013, 137 = NJW 2013, 682 = RfA 2013, 19; Urte. v. 12.6.2014 – X ZR 121/13, MDR 2014, 1130 = NJW 2014, 3303 = RfA 2014, 293; Führich, IMK 2014, 363945.

17 So zurecht Föhmann, zfs 2020, 125, 127.

18 AG Nürnberg, Urte. v. 21.1.2019 – 19 C 7200/18, RfA 2019, 173.

19 EuGH, Urte. v. 11.5.2017 – C-302/16 – Krijgsman, RfA 2017, 172; s.a. Führich, MDR 2019, 1285, 1287.

20 EuGH, Urte. v. 11.7.2019 – C-502/18 – České aerolinie, NJW 2019, 2595 m. Anm. Möllring = EuZW 2019, 742 m. Anm. Föhmann; zuletzt zur gerichtlichen Zuständigkeit nach dem Erfüllungsort EuGH, Beschl. v. 13.2.2020 – C-606/19 – Flightright, RfA 2020, 133.

mehr Flüge, welche Gegenstand der Buchung einer Reise sind, stellen für den Ausgleichsanspruch eine Gesamtheit dar. Ersatzpflichtig sei das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, welches den ersten Flug durchgeführt habe. Dies gelte auch dann, wenn sich die Störung auf den zweiten Teilflug ereigne, der im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung von einem außergemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde.

- 16 In der Entscheidung bestätigt der EuGH seine neuere Rechtsprechung in der Rechtssache *Wegener v.* 31.5.2018,²¹ dass es sich bei einem einheitlich gebuchten mehrgliedrigen Flug mit Abflug in einem EU-Mitgliedstaat und einem anschließenden Umstieg in einem Drittstaat um einen einzigen Flug im Sinne der Fluggastrechte-VO handelt. Damit kann die gegenteilige Auffassung des BGH, wie sie noch im jüngsten Urteil v. 16.4.2019²² zum Ausdruck kommt, nicht mehr aufrechterhalten werden.²³ Auch der Wechsel des Flugzeugs ändert nichts daran, dass die gesamte Beförderungskette als ein einziger Flug i.S.d. Fluggastrechte-VO anzusehen ist. Der EuGH geht für diesen Code-Share-Flug weiter davon aus, dass das Luftfahrtunternehmen, das mit dem Fluggast den Luftbeförderungsvertrag geschlossen und den ersten Teilflug durchgeführt hat, auch für den Weiterflug als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen ist und die Ausgleichszahlung für den verspäteten Weiterflug zu leisten hat. Ausführendes Luftfahrtunternehmen ist weiterhin das vertragliche Luftfahrtunternehmen, das die operationelle Verantwortung für den gesamten Flug trägt.²⁴

4. Geltendmachung der Ausgleichszahlung

- 17 Mit Urteil des EuGH v. 24.10.2019²⁵ hat der Gerichtshof festgestellt, dass eine Fluggesellschaft Ausgleichszahlungen für Flugverspätungen nach der VO 261/2004 nicht von der Vorlage einer Bordkarte abhängig machen, es sei denn, es wird dargelegt, dass der Fluggast nicht mit dem betreffenden verspäteten Flug befördert wurde. Die Kläger buchten elektronisch einen Hin- und Rückflug von Paris nach Venedig. Das beklagte Luftfahrtunternehmen wies die Geltendmachung von Ausgleichsansprüchen wegen Verspätung mit der Begründung zurück, die Kläger hätten nicht durch die Vorlage von Bordkarten nachgewiesen, dass sie sich zur Abfertigung eingefunden hätten.
- 18 Der EuGH ging davon aus, dass die Fluggastrechte-VO nur unter den kumulativen Voraussetzungen Anwendung findet, dass der Fluggast über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügt und sich zu der vorgesehenen Zeit zur Abfertigung einfindet (Art. 3 Abs. 2 lit. a). Da die beiden Voraussetzungen gemäß dieser Vorschrift kumulativ sind, folge daraus, dass das Sicheinfinden eines Fluggastes zur Abfertigung nicht aufgrund dessen vermutet werden kann, dass er über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügt. Außerdem erstrecke sich nach dieser Bestimmung das Erfordernis, sich zur Abfertigung einzufinden, nicht auf die Fluggäste, deren Flug annulliert wird. Die Vorlagefragen beziehen sich auf Fluggäste, deren Flug eine große Verspätung hatte. Sofern ein Luftfahrtunternehmen die Fluggäste, die über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen, an Bord nimmt und sie an ihren Zielort bringt, sei davon auszugehen, dass sie dem Erfordernis, sich vor dem Flug zur Abfertigung einzufinden, nachgekommen sind. Unter diesen Umständen erweise es sich somit als

nicht notwendig, dieses Sicheinfinden bei Stellung ihres Antrags auf die Ausgleichszahlung nachzuweisen. Für dieses Ergebnis spreche im Übrigen das im ersten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2014 genannte Ziel, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Der Entscheidung ist letztlich zuzustimmen, da das Luftfahrtunternehmen aus ihren EDV-Systemen erkennen kann, ob der Fluggast zur Abfertigung sich eingefunden hat.²⁶

5. Erstattung der Flugscheinkosten

In dem Verfahren des EuGH gegen die griechische Aegean Airlines hatten die Kläger eine Pauschalflugreise aus den Niederlanden nach Griechenland gebucht. Wegen Zahlungsunfähigkeit des niederländischen Veranstalters annullierte das Luftfahrtunternehmen vor Reisebeginn die Flüge. Im Insolvenzverfahren erhielten die Kläger keine Erstattungen. Mit Urteil v. 10.7.2019²⁷ entschied der Gerichtshof, dass ein Reisender, der nach der alten Pauschalreiserrichtlinie 90/314/EWG²⁸ einen Anspruch auf Erstattung seiner Flugscheinkosten gegen seinen Reiseveranstalter hat, diese Erstattung nicht gem. Art. 8 Abs. 2 Fluggastrechte-VO vom ausführenden Luftfahrtunternehmen verlangen kann. Dies gelte auch für den Fall, dass der Reiseveranstalter finanziell nicht in der Lage sei, jene Kosten zu erstatten, und keine Maßnahmen zur Sicherstellung der Erstattung getroffen habe. Bereits das Bestehen eines Anspruchs nach der Pauschalreiserrichtlinie reiche aus, um eine Erstattung des Flugscheins eines Passagiers auszuschließen, dessen Luftbeförderung Bestandteil einer Pauschalreise sei.

Mit Blick auf die Insolvenz des Reiseveranstalters hat der 20 EuGH entschieden, dass Art. 7 Pauschalreiserrichtlinie 90/314 die Erfolgspflicht einer nationalen Insolvenzabsicherung fordert.²⁹ Hierbei hat der EuGH nochmals festgestellt, dass eine nationale Umsetzung der Insolvenzabsicherung nur dann ordnungsgemäß erfolgt, wenn die Erstattung aller vom Reisenden gezahlten Beträge tatsächlich sichergestellt ist.³⁰ Andernfalls habe der Reisende die Möglichkeit Staatshaftungsansprüche bei Umsetzungsverstößen zu erheben.³¹

Gerade im Hinblick auf die Abwicklung der Insolvenz des 21 deutschen Veranstalters Thomas Cook und einer drohenden Staatshaftung ist verständlich, dass die Bundesregierung am 11.12.2019 entschieden hat, den von der Thomas Cook-Insol-

21 EuGH, Ur. 31.5.2018 - C-537/17 - *Wegener*, NJW 2018, 2032 m. Anm. Degott, vgl. Führich, MDR 2019, 1285, 1287.

22 BGH, Ur. v. 16.4.2019 - X ZR 93/18, MDR 2019, 1049 - NJW 2019, 2604.

23 Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, § 38 Rz. 66-68.

24 Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 38 Rz. 82; <https://reiserecht.fuehrich.com/2019/09/30/eugh-ausgleichsanspruch-bei-code-share-flug-auch-bei-umstieg-im-drittland/>.

25 EuGH, Ur. v. 24.10.2019 - C-756/18 - *easyjet*, RfR 2020, 26.

26 So auch Winkoschitz in Jahrbuch Tourismusrecht 2020, Wien, S. 35.

27 EuGH, Ur. v. 10.7.2019 - C-163/18 - *Aegean Airlines*, NJW-RR 2019, 940 = EuZW 2019, 701.

28 RL 90/314/EWG des Rates v. 13.6.1990 über Pauschalreisen, ABl. 1990 L 158, 59.

29 Vgl. zuletzt EuGH, Ur. v. 16.1.2014 - C-430/13 - *Baradics*, juris = BeckRS 2014, 80245.

30 EuGH, Ur. 15.6.1999 - C-140/97 - *Rechberger*, NJW 1999, 3161.

31 EuGH, Ur. v. 25.11.2010 - C-429/09 - *Fuß*, NZW 2011, 53.

venz betroffenen Pauschalreisenden den Differenzbetrag zwischen ihren Zahlungen und dem, was sie von der Zürich-Versicherung oder von dritter Seite erhalten haben, auszugleichen.³²

6. Verdienstaufschlag

- 22 Mit Urteil v. 29.7.2019 stellte der EuGH³³ fest, dass Art. 7 Abs. 1 lit. b der Fluggastrechte-VO dahin auszulegen ist, dass der in dieser Bestimmung vorgesehene Betrag zur Ausgleichsleistung nicht dazu dient, einen Schaden wie einen Verdienstaufschlag auszugleichen, zweitens dieser Schaden Gegenstand des in Art. 12 Abs. 1 vorgesehenen weiter gehenden Schadensersatzanspruchs sein kann, und drittens es Sache des vorliegenden Gerichts ist, die verschiedenen Tatbestandsmerkmale des Schadens und den Umfang seines Ausgleichs anhand der einschlägigen Rechtsgrundlage zu bestimmen und zu beurteilen. Art. 12 Abs. 1 Satz 2 ist dahin auszulegen, dass sie dem zuständigen nationalen Gericht erlaubt, die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung auf den weiter gehenden Schadensersatzanspruch anzurechnen, es aber nicht dazu verpflichtet und ihm keine Bedingungen für die Anrechnung vorgibt.³⁴ Art. 8 Abs. 1 lit. b der VO (EG) Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass für die Zwecke dieser Bestimmung das ausführende Luftfahrtunternehmen die Beweislast dafür trägt, dass die anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt stattgefunden hat. Schließlich hat der EuGH klargestellt, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen die Pflicht hat, die betroffene Fluggäste umfassend über alle in Art. 8 vorgesehenen Rechte zu informieren und die Fluggäste nicht verpflichtet sind, aktiv an der Suche nach entsprechenden Informationen mitzuwirken.

7. Erstattung vorprozessualer Anwaltsgebühren

- 23 In drei im Tenor unterschiedlichen Urteilen v. 12.2.2019³⁵ ging der BGH davon aus, dass der Fluggast grundsätzlich einen Anwalt mit der Wahrnehmung seiner Interessen gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen für erforderlich halten darf, wenn dieses ihn nicht vollständig und klar darüber unterrichtet hat, unter welchen Voraussetzungen, in welcher Höhe und gegen welches Unternehmen er einen solchen Anspruch geltend machen kann. Voraussetzung für einen vorprozessualen Kostenerstattungsanspruch ist damit das Unterbleiben einer ordnungsgemäßen Belehrung durch das Luftfahrtunternehmen oder ein Zahlungsverzug der Fluggesellschaft vor Beauftragung des Anwalts.

III. Montrealer Übereinkommen

- 24 Der EuGH entschied am 19.12.2019,³⁶ dass der Begriff „Unfall“ des Art. 17 Abs. 1 MÜ³⁷ jeden an Bord eines Luftfahrzeugs vorfallenden Sachverhalt erfasst, in dem ein bei der Fluggastbetreuung eingesetzter Gegenstand eine körperliche Verletzung eines Reisenden verursacht hat, ohne dass ermittelt werden müsste, ob der Sachverhalt auf ein luftfahrtspezifisches Risiko zurückgeht. In dem Verfahren wurde ein Kind durch heißen Kaffee verbrüht, der aus nicht geklärten Umständen von dem Abstellbrett vor dem Sitz kippte.
- 25 Der EuGH musste sich mit der höchst strittigen Rechtsfrage³⁸ befassen, ob die Haftung nach Art. 17 Abs. 1 MÜ die Verwirk-

lichung eines luftfahrtspezifischen Risikos erfordert.³⁹ Dieses für die Union seit dem 28.6.2004 in Kraft befindliche Übereinkommen ist seit diesem Zeitpunkt integrierender Bestandteil der Unionsrechtsordnung, so dass der EuGH dafür zuständig war, im Wege der Vorabentscheidung durch das ÖStOGH über seine Auslegung zu entscheiden.⁴⁰

Bei seiner Auslegung stellt der EuGH zunächst auf die gewöhnliche Wortbedeutung ab. Danach ist ein Unfall ein unvorhergesehenes, unbeabsichtigtes, schädigendes Ereignis. Nach Sinn und Zweck des Montrealer Übereinkommens solle mit seiner verschuldensunabhängigen Haftung von Luftfahrtunternehmen der Schutz des Reisenden mit vollen Schadensausgleich sichergestellt werden. Andererseits bezwecke die Regelung einen gerechten Interessenausgleich zwischen den Luftbeförderer und dem Reisenden.⁴¹ Aus der Entstehungsgeschichte des MÜ könne gefolgert werden, dass der Begriff Unfall bewusst dem noch im ursprünglichen Entwurf verwendeten Terminus Ereignis vorgezogen wurde, der als zu weit angesehen wurde. Letztlich betont der EuGH, dass es weder mit der gewöhnlichen Bedeutung des Begriffs Unfall noch mit den Zielen des MÜ zu vereinbaren ist, die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers auf die Fälle zu beschränken, in denen sich ein luftfahrtspezifisches Risiko realisiert.

Der Entscheidung des EuGH ist zuzustimmen, weil sie einen angemessenen Interessenausgleich über Art. 20, 21 MÜ schafft. Art. 20 MÜ bestimmt, dass der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden befreit ist, wenn er nachweist, dass dieser den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat. Im Übrigen ergibt sich aus Art. 21 Abs. 1 MÜ, dass die Haftung des Luftfrachtführers weder ausgeschlossen noch beschränkt werden kann, wenn diese Schäden eine bestimmte Entschädigungsschwelle nicht übersteigen. Nur oberhalb dieser Schwelle kann nach Art. 21 Abs. 2 MÜ der Luftfrachtführer seiner Haftung

32 Vgl. auch *Flöthmann*, ZfS 2020, 125, 131; zuletzt <https://reiserechtfuehrich.com/2020/10/11/achtung-thomas-cook-geschadigte-zurich-zahlt-hoher-e-quote/>.

33 EuGH, Ur. v. 29.7.2019 – C-354/18 – *Rusu*, EuZW 2019, 800 = RRa 2019, 280.

34 Vgl. zur Anrechnung der Ausgleichszahlung auf vertraglichen Schadensersatz auch BGH, Ur. v. 6.8.2019 – X ZR 128/18, MDR 2019, 1436 = NJW 2019, 40 m. Anm. *Tonner*; Ur. v. 6.8.2019 – X ZR 165/18, MDR 2019, 1437, s. *Führich*, MDR 2020, 1089, 1093 Rz. 24.

35 BGH, Ur. v. 12.2.2019 – X ZR 24/18, MDR 2019, 656 = NJW 2019, 1373; Ur. v. 12.2.2019 – X ZR 77/18, RRa 2019, 112 = TranspR 2019, 521; Ur. v. 12.2.2019 – X ZR 88/18, NJW 2019, 1461; entgegen LG Frankfurt/M., Ur. v. 6.9.2018 – 2-24 S 370/17, NJW 2019, 376 m. Anm. *Degott*; AG Hannover, Ur. v. 9.1.2019 – 568 C 12882/16, BeckRS 2019, 1020.

36 EuGH, Ur. v. 19.12.2019 – C-532/18 – *Niki*, NJW 2020, 381 m. Anm. *Dassbach* = RRa 2020, 23 = EuZW 2020, 168 = TranspR 2020, 261 m. Anm. *Müller-Rostin*.

37 Abgedruckt bei *Führich/Staudinger*, Reiserecht, Anh. II 11.

38 Zum Streitstand vgl. *Führich* in *Führich/Staudinger*, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, § 35 Rz. 67 und § 37 Rz. 20.

39 Offenlassend BGH, Ur. 20.11.2017 – X ZR 30/15, MDR 2018, 340 = NJW 2018, 861 m. Anm. *R. Schmid* (Fluggastbrücke); s. *Führich*, MDR 2019, 1285, 1290.

40 Vgl. EuGH, Ur. v. 12.4.2018 – C-258/16 – *Finnair*, EuZW 2018, 453.

41 EuGH, Ur. v. 6.5.2010 – C-63/09 – *Walz*, NJW 2010, 2113 = EuZW 2010, 459 = RRa 2010, 180; Ur. v. 22.11.2012 – C-410/11 – *Sánchez*, NJW 2013, 845 = EuZW 2013, 356 = RRa 2013, 15.

Post – Besitzlage bei Probefahrten und in weiteren Vertragsanbahnungssituationen

entgehen, indem er nachweist, dass der Schaden nicht von ihm oder aber ausschließlich von einem Dritten verschuldet wurde. Somit kann der Luftfrachtführer sich stets auf ein Eigen- oder Mitverschulden des Reisenden bei der Schadensentstehung zu berufen. Insofern ist aber der Luftfrachtführer darlegungs- und beweispflichtig.

Vertragsrecht

Prof. Dr. Ernst Führich

Richter a.D. und Prof. em. für Bürgerliches Recht, Handels- und Gesellschaftsrecht und Reiserecht

ernst.fuehrich@t-online.de

www.reiserechtfuehrich.com

