



Die Entwicklung des Reiserechts der Luftbeförderung einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO in den Jahren 2023/24

I. Fluggastrechte-VO (EG) Nr. 261/2004

1. Direkte Anschlussflüge

1 Dass direkte Anschlussflüge i.S.d. Art. 2 lit. h Fluggastrechte-VO auch dann vorliegen, wenn mehrere Flüge, die von unterschiedlichen, nicht durch eine besondere rechtliche Beziehung miteinander verbundenen ausführenden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, von einem Reisebüro zusammengefasst wurden, das für diesen Vorgang einen Gesamtpreis in Rechnung gestellt und einen einheitlichen Flugschein ausgegeben hat, hatte der EuGH bereits 2022 in der Rechtssache flightright/American Airlines entschieden.¹ Die Folgeentscheidung des BGH im Ausgangsrechtsstreit erging am 9.5.2023.² Der BGH hielt einen einheitlichen Flugschein i.S.d. Art. 2 Buchst. f Fluggastrechte-VO für gegeben, da ein einheitliches elektronisches Ticket ausgegeben worden war, dessen Nummer auch auf den Bordkarten der drei Flugsegmente wiedergegeben war. Da es mithin auf die Verspätung am Ziel des letzten der drei Flüge ankam, lag eine erhebliche Verspätung vor und dem Fluggast (bzw. dem Fluggast-Portal als Zedentin) stand ein Anspruch auf Ausgleichszahlung zu.

2

Um eine Verspätung bei zusammengesetzten Flügen ging es auch im Urteil des BGH vom 20.6.2023.³ Eine fünfköpfige Reisegruppe hatte über ein Internetportal einen Flug nach St. Petersburg gebucht. Die zusammengestellten Flüge sahen eine Beförderung zunächst von Frankfurt/M. nach Budapest und sodann von Budapest nach St. Petersburg vor. Einer der Fluggäste der Gruppe benötigte einen Rollstuhl. Da er das Flugzeug beim Umstieg in Budapest erst nach allen anderen Fluggästen verlassen konnte, verpasste die Reisegruppe den Weiterflug nach St. Petersburg. Mit den daraufhin selbst gebuchten Ersatzflügen erreichte die Reisegruppe St. Petersburg mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden und verlangte daraufhin Kostenerstattung für die Ersatzflüge sowie Ausgleichszahlungen. Der

S. 1210

BGH hat festgehalten, dass die beklagte Fluggesellschaft prinzipiell für die Verspätung verantwortlich ist, da sie gegen ihre Verpflichtung aus Art. 11 Abs. 1 Fluggastrechte-VO verstoßen habe, mobilitätseingeschränkten Fluggästen und deren Begleitpersonen zu ermöglichen, vor den anderen Passagieren in das Flugzeug einzusteigen und es für das Erreichen eines Anschlussfluges vor diesen wieder zu verlassen. Zur Klärung der Frage, ob im Ausgangsfall eine einheitliche Buchung vorlag, hat der BGH an die Vorinstanz zurückverwiesen. Neben Fragen zu Buchungs- und Reservierungsnummern warf der BGH dabei auch die bislang wenig diskutierte Frage auf, ob es sich bei dem Online-Vermittler um einen zugelassenen Vermittler i.S.d. Art. 2 lit. f Fluggastrechte-VO handelt und insbesondere, ob es dafür ausreicht, dass einem Dritten entsprechende Buchungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Das LG Frankfurt/M.⁴ hat diese Frage offen gelassen, da es schon nicht davon ausging, dass eine einheitliche Buchung vorlag. Dafür seien die Kläger darlegungs- und beweispflichtig und aus den vorgelegten Dokumenten ergebe sich dies nicht zweifelsfrei.

2. Ausführendes Luftfahrtunternehmen

3

Ein "ausführendes Luftfahrtunternehmen" ist nach Art. 2 lit. b ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen - juristischen oder natürlichen - Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt. Wie der EuGH⁵ entschieden hat, ist diese Voraussetzung nicht erfüllt, wenn der fragliche Flug nie konkret geplant war. Die Fluggäste hatten hier bei einem Pauschalreiseveranstalter im Rahmen einer Pauschalreise einen Rückflug von Palma de Mallorca nach Hannover gebucht.

Anders als im Fall des lediglich geänderten Angebots in der Rechtssache Azurair⁶ hatte das ausführende Luftfahrtunternehmen hier jedoch vorgetragen, dass dieser Flug in der Planung nie existiert hat.

3. Nichtbeförderung

4

Mit Urteil vom 25.4.2023 hat der BGH⁷ klargestellt, dass eine Beförderungsverweigerung nicht schon dann vorliegt, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen erklärt, den Fluggast nicht oder nur unter bestimmten Voraussetzungen auf dem vorgesehenen Flug zu befördern. Erforderlich sei vielmehr eine endgültige Weigerung mit der Folge, dass die vorgesehene

Beförderung nicht stattfindet. Im zugrunde liegenden Sachverhalt hatte der Fluggast seinen Hinflug nicht angetreten und die Fluggesellschaft die Beförderung auf dem Rückflug von der Zahlung eines tariflichen Aufpreises abhängig gemacht. Diesen hatte der Fluggast gezahlt und wurde daraufhin auf dem vorgesehenen Flug befördert.

5

Das LG Frankfurt/M. hatte dem EuGH die Frage vorgelegt, ob eine vorweggenommene Beförderungsverweigerung eine Nichtbeförderung i.S.d. Art. 4 Abs. 3 Fluggastrechte-VO darstellt und ob sich der Fluggast in einem solchen Fall dennoch zur Abfertigung bzw. am Flugsteig einfinden muss. Die Klägerin hatte einen Hin- und Rückflug Frankfurt/M. - Madrid gebucht. Die Fluggesellschaft hatte sie dann - einseitig und ohne darüber zu informieren - auf einen zwei Tage früheren Flug umgebucht, den sie verpasste und daher auch für den Rückflug gesperrt wurde. Die Klägerin buchte daraufhin für Hin- und Rückflug bei einer anderen Fluggesellschaft Ersatzflüge und verlangte von der Fluggesellschaft den Ersatz der Ticketkosten sowie jeweils eine Ausgleichszahlung. Bezuglich des Rückfluges hatte das erstinstanzliche Gericht in analoger Anwendung Art. 5 Abs. 1 lit. c i) Fluggastrechte-VO die Ausgleichszahlung abgelehnt, weil die Klägerin mehr als zwei Wochen vor dem geplanten Abflug

von der Nichtbeförderung unterrichtet worden sei. Der EuGH⁸ hat hierzu zum einen in systematischer und teleologischer Auslegung der Art. 4 Abs. 3, 2 lit. j und 3 Abs. 2 der Fluggastrechte-VO festgehalten, dass der Fluggast sich in Fällen der vorweggenommenen Beförderungsverweigerung nicht am Flugsteig einfinden muss. Zum anderen hat der EuGH die analoge Anwendung des Art. 5 Abs. 1 lit. c i) Fluggastrechte-VO mit der Begründung verneint, dass es sich hierbei um die - eng auszulegende - Ausnahme von einer den Fluggast schützenden Bestimmung handele. Die Fluggesellschaft wird demnach - anders als bei der Annulierung - von ihrer Verpflichtung zur Leistung der Ausgleichszahlung nicht dadurch frei, dass sie den Fluggast mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit über die Beförderungsverweigerung informiert.

4. Annulierung

6

Der BGH⁹ hat festgehalten, dass Luftfahrtunternehmen bei der Unterrichtung der Fluggäste über die Annulierung eines Fluges ein zielgerichtetes Tätigwerden nachweisen müssen. Sofern sie sich dabei Dritter (etwa eines Reiseveranstalters) bedienen, muss dennoch deutlich werden, dass die Information vom ausführenden Luftfahrtunternehmen stammt und dass dieses den Flug nicht wie vorgesehen durchführen wird. Als Ausnahme von der den Fluggast begünstigenden Ausgleichspflicht sei Art. 5 Abs. 1 lit. c i) Fluggastrechte-VO eng auszulegen, so dass die Befreiung von der Ausgleichspflicht nur dann greife, wenn diese Voraussetzungen erfüllt seien.

7

Gemäß Art. 3 Abs. 6 S. 2 Fluggastrechte-VO gilt die Fluggastrechte-VO nicht für Fälle, in denen eine Pauschalreise aus anderen Gründen als der Annulierung des Fluges annulliert wird. Unter anderem mit der Auslegung dieser Vorschrift hat sich der BGH in zwei Urteilen vom 4.6.2024 beschäftigt.¹⁰ In beiden Fällen war aufgrund der Covid-19-Pandemie eine Kreuzfahrt seitens des Veranstalters vorzeitig abgebrochen worden und die Reisenden auf frühere als die ursprünglich geplanten Rückflüge mit anderem Abflugort umgebucht. Diese ersatzweise gebuch-

S. 1211

ten Flüge wurden dann jeweils annulliert bzw. waren erheblich verspätet. In enger Auslegung des Ausnahmetatbestandes des Art. 3 Abs. 6 S. 2 Fluggastrechte-VO geht der BGH davon aus, dass dessen Voraussetzungen nicht erfüllt sind, wenn ein trotz Annulierung einer Pauschalreise vorgesehener Flug annulliert worden oder erheblich verspätet ist. Daher hatten die Fluggäste Anspruch auf die Leistungen aus der Fluggastrechte-VO, u.a. die Ausgleichszahlung. Daneben wurde auch thematisiert, ob die betreffenden Flüge deshalb aus dem Anwendungsbereich der Fluggastrechte-VO fallen könnten, weil die Fluggäste kostenlos oder zu einem nicht öffentlich zugänglichen reduzierten Tarif gereist wären. Auch diesen Ausnahmetatbestand sah der BGH jedoch als nicht erfüllt an. Zum einen sei in dem hier maßgeblichen Verhältnis zwischen dem Reiseveranstalter und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen die Beförderung entgeltlich erfolgt. Zum anderen könne allein daraus, dass die Fluggesellschaft vom Reiseveranstalter ursprünglich einen höheren Preis gefordert hatte, nicht geschlossen werden, dass es sich um einen gegenüber dem "üblicherweise geforderten Entgelt"¹¹ reduzierten Tarif im Sinne der Vorschrift gehandelt habe.

5. Ankunftsverspätung

a) Einfinden zur Abfertigung

8

In einem Urteil vom 25.1.2024 hat der EuGH¹² sich mit der Frage beschäftigt, ob es im Fall einer zuvor von der Fluggesellschaft angekündigten mindestens dreistündigen Ankunftsverspätung Voraussetzung für die Ausgleichszahlung nach Art. 7 Fluggastrechte-VO ist, dass der Fluggast sich dennoch zur Abfertigung einfindet. Da bei einer Annulierung dieses Erfordernis gem. Art. 3 Abs. 2 lit. a Halbs. 1 Fluggastrechte-VO entfällt, war zu klären, ob dies gleichermaßen (analog) bei der angekündigten Ankunftsverspätung gilt. Im zugrunde liegenden Sachverhalt hatte die Fluggesellschaft den Fluggast bereits vor der Abreise informiert, dass sich sein Flug von Düsseldorf nach Palma de Mallorca voraussichtlich um mehr als drei Stunden verspätet würde. Der Fluggast hatte sich daraufhin nicht zur Abfertigung eingefunden und den Flug nicht angetreten, weil er aufgrund der angekündigten Verspätung davon ausging, seinen Geschäftstermin zu versäumen. Der Flug erreichte

Palma de Mallorca mit einer Verspätung von drei Stunden und 32 Minuten. Der BGH hatte in seinem Vorlagebeschluss¹³ zu einer differenzierenden Auffassung tendiert, wonach sich der Fluggast möglicherweise dann nicht zur Abfertigung einfinden müsse, wenn es für eine mindestens dreistündige Verspätung hinreichend gesicherte Anhaltspunkte gebe. Insoweit sei die Situation mit der der Annulierung vergleichbar. Der EuGH sah dies anders und urteilte, dass im Rahmen von Art. 3 Abs. 2 lit. a Fluggastrechte-VO die Verspätung der Annulierung nicht gleichzustellen sei, denn ein verspäteter Flug solle, anders als

ein annullierter, stattfinden und müsse daher abgefertigt werden. Einem Fluggast, der im Falle einer angekündigten Verspätung nicht zur Abfertigung erscheine, entstehe auch aller Wahrscheinlichkeit nach kein irreversibler Zeitverlust. Somit stehe ihm auch keine Ausgleichszahlung zu.¹⁴ Ein individueller Schaden - hier wegen Versäumens eines Geschäftstermins - könnte unabhängig davon nach Völkerrecht oder nach nationalem Recht geltend gemacht werden.

b) Selbst organisierter Ersatzflug

9

Ebenfalls auf Vorlage des BGH¹⁵ hat der EuGH¹⁶ am selben Tag in einer ähnlichen Konstellation entschieden. Der Fluggast hatte aufgrund der angekündigten Abflugverspätung von sechs Stunden eigenständig einen Ersatzflug gebucht, um einen Geschäftstermin am Zielort dennoch wahrnehmen zu können. Mit diesem Ersatzflug erreichte er den Zielort mit einer Verspätung von weniger als drei Stunden. Der EuGH ging davon aus, dass der Ausgleichsanspruch untrennbar mit einem Zeitverlust von mindestens drei Stunden verbunden sei und somit dem Fluggast die Ausgleichszahlung nicht zustehe, wenn er mit dem selbst gebuchten Ersatzflug sein Ziel mit weniger als drei Stunden Verspätung erreicht hat.

6. Außergewöhnliche Umstände und zumutbare Maßnahmen

a) Tod des Co-Piloten

10

Sofern der Verspätung oder Annullierung unvermeidbare außergewöhnliche Umstände zugrunde gelegen haben, kann dies die Fluggesellschaft von der Ausgleichszahlung befreien. Als außergewöhnliche Umstände i.S.v. Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO sieht der EuGH in ständiger Rechtsprechung Vorkommnisse an, 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.¹⁷ In der Rechtssache TAP Portugal/flightright GmbH¹⁸ ging der EuGH bezüglich des unerwarteten Todes des Co-Piloten in der Nacht vor dem Flug davon aus, dass selbst in diesem Fall die Abwesenheit von Crew-Mitgliedern untrennbar mit der Frage der Planung der Einsätze und der Arbeitszeiten der

S. 1212

Beschäftigten verbunden sei, so dass ein solches unerwartetes Vorkommnis Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des ausführenden Luftfahrtunternehmens sei und somit ein außergewöhnlicher Umstand nicht vorliege. Auch dass die gesamte Crew sich aufgrund des Schocks fluguntauglich gemeldet hatte, änderte daran nichts.

b) Konstruktionsfehler und technische Defekte

11

In der Regel stellen technische Störungen als solche zunächst keinen außergewöhnlichen Umstand dar, da sie Teil der normalen Betriebstätigkeit eines Luftfahrtunternehmens sind.¹⁹ Nicht Teil der normalen Ausübung der Betriebstätigkeit eines Luftfahrtunternehmens ist es nach Auffassung des EuGH,²⁰ wenn eine sicherheitsrelevante, neuartige technische Störung auftritt, die auf einem versteckten Konstruktionsmangel beruht, der alle Flugzeuge eines neuen Flugzeugtyps betrifft. Eine solche, kurz vor dem Start entdeckte Störung bei der Treibstoffanzeige hatte in dem vom finnischen Obersten Gericht dem EuGH vorgelegten Fall dazu geführt, dass die Fluggesellschaft aus Sicherheitsgründen einen Flug von Helsinki nach Bangkok annulliert hatte. Wie schon in der Rs. SATA²¹ den Ausfall des Betankungssystems ordnete der Gerichtshof bezüglich der Frage der Beherrschbarkeit hier den Konstruktionsfehler als externen Umstand ein und ging davon aus, dass es sich um einen unvermeidbaren, außergewöhnlichen Umstand handelte.

12

In einer Entscheidung vom selben Tag ging der EuGH²² in einem ähnlichen Sachverhalt davon aus, dass die Entdeckung eines versteckten Konstruktionsfehlers am Triebwerk eines Flugzeugs, mit dem ein Flug durchgeführt werden soll, sogar dann unter den Begriff "außergewöhnliche Umstände" i.S.d. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO fällt, wenn das Luftfahrtunternehmen vom Hersteller des Triebwerks mehrere Monate vor dem betreffenden Flug über das Vorliegen dieses Fehlers informiert wurde. Zur Frage, welche Maßnahmen der Fluggesellschaft zumutbar sind, um den Eintritt und die Folgen des außergewöhnlichen Umstands zu verhindern, hielt der Gerichtshof fest, dass dies etwa das vorbeugende Bereithalten einer Ersatzflotte sein könne, sofern dies für das jeweilige Unternehmen technisch und wirtschaftlich durchführbar sei. Dies sei eine Frage des Einzelfalles und von den vorlegenden nationalen Gerichten zu beurteilen.

c) Fehlendes Personal zur Gepäckverladung

13

Auf einem Flug vom Flughafen Köln-Bonn nach Kos (Griechenland) kam es im Sommer 2021 zu einer Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden. Diese Verspätung war maßgeblich darauf zurückzuführen, dass am Flughafen Personal für den Check-in und insbesondere auch für die Gepäckverladung fehlte. Ein Fluggastportal, dem mehrere Fluggäste ihre Ansprüche abgetreten hatten, verklagte die Fluggesellschaft auf Ausgleichszahlungen. Das LG Köln²³ hat in diesem Rechtsstreit dem EuGH die Frage vorgelegt, ob es sich bei dem Mangel an Personal bei dem Flughafenbetreiber oder einem von dem Flughafenbetreiber beauftragten Unternehmen für die von diesem zu erbringende Gepäckverladung um einen außergewöhnlichen und unbeherrschbaren Umstand i.S.d. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO handelt, oder ob dies unter die normale Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens falle. Wiederum hat der EuGH²⁴ hier auf seine Rechtsprechung in der Rs. SATA²⁵ Bezug genommen. Das vorlegende Gericht müsse feststellen, ob die Probleme bei der Gepäckverladung als

ein allgemeiner Mangel anzusehen seien und ob die Probleme nicht beherrschbar gewesen seien, weil es sich um externe, auf äußere Umstände zurückzuführende Ereignisse gehandelt habe. Dies könne der Fall sein, wenn die Umstände auf "die Handlung eines Dritten, etwa eines anderen Luftfahrtunternehmens oder einer öffentlichen oder privaten Stelle, zurückgehen, die in den Flug- oder den Flughafenbetrieb eingreifen". Hierüber, sowie über die Frage, ob die Verzögerung durch zumutbare Maßnahmen - etwa das Zurückgreifen auf andere Dienstleister - hätte verhindert werden können, wird nun das LG Köln zu entscheiden haben.

d) Ersatzbeförderung als zumutbare Maßnahme

14

In mehreren Urteilen im Berichtszeitraum hat der BGH²⁶ festgehalten, dass als zumutbare Maßnahmen i.S.v. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO nicht nur Ersatzbeförderungen in Betracht kommen, mit denen die Verspätung am Endziel auf weniger als drei Stunden begrenzt werden kann. Die Fluggesellschaft sei auch bei berechtigter Annulierung eines Fluges wegen außergewöhnlicher Umstände gehalten, dem Reisenden die nächstmögliche Ersatzbeförderung anzubieten, auch wenn sich damit eine Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden nicht vermeiden lasse. Die Unannehmlichkeiten, die durch die Ausgleichszahlung kompensiert werden sollten, würden typischerweise mit zunehmender Verspätung nicht geringer, sondern nähmen zu.

7. Anderweitige Beförderung

15

In dem dem EuGH vom österreichischen LG Korneuburg vorgelegten Verfahren hatten der Kläger und seine Ehefrau eine Pauschalreise nach Mauritius gebucht. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde der Rückflug annulliert. Die Eheleute registrierten sich eigenständig für einen Repatriierungsflug des österreichischen Staates und mussten dafür je € 500 zahlen. Die Information über den Repatriierungsflug hatten sie dabei nicht von der Fluggesellschaft, sondern nur vom Reiseveranstalter

S. 1213

bekommen. Der Repatriierungsflug wurde von der ursprünglichen Fluggesellschaft zur ursprünglich vorgesehenen Zeit, aber unter anderer Flugnummer durchgeführt. Die Eheleute verlangten den Unkostenbeitrag von je € 500 von der ursprünglichen Fluggesellschaft erstattet. Sie beriefen sich darauf, dass der Repatriierungsflug eine anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen i.S.d. Art. 8 I lit. b Fluggastrechte-VO sei. Der um Vorabentscheidung angerufene EuGH²⁷ sah dies anders: ein Repatriierungsflug sei einem kommerziellen Flug nicht vergleichbar und daher handele es sich hier nicht um eine anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen i.S.d. Art. 8 I lit. b Fluggastrechte-VO. Da das Luftfahrtunternehmen hier jedoch seine Unterstützungsverpflichtungen aus Art. 8 Fluggastrechte-VO sowie die entsprechenden Informationspflichten bzgl. des Wahlrechts verletzt habe, bestehe ein Anspruch auf Kostenerstattung "auf der Grundlage der in Art. 8 und 9 [...] aufgeführten Gesichtspunkte" im Rahmen dessen, was notwendig, angemessen und zumutbar erscheine.

16

Mit den Modalitäten der anderweitigen Beförderung hat sich auch der BGH²⁸ befasst. Im zugrunde liegenden Sachverhalt nahmen zwei Fluggäste, deren Flüge die Fluggesellschaft während der Covid-19-Pandemie annulliert hatte, die Ihnen daraufhin zustehende anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt nach Art. 8 Abs. 1 lit. c Fluggastrechte-VO erst mit deutlicher zeitlicher Verzögerung wahr. Die Fluggesellschaft verlangte daraufhin für die Umbuchung einen Aufpreis mit dem Argument, der gewählte (teurere) Ersatzflug stehe nicht mehr in zeitlichem Zusammenhang mit dem annullierten Flug. Auf die Klage einer Verbraucherzentrale hin hat der BGH den Unterlassungsanspruch bestätigt und klargestellt, dass das Recht auf eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt nach Art. 8 Abs. 1 lit. c Fluggastrechte-VO nicht voraussetzt, dass die gewünschte Ersatzbeförderung in zeitlichem Zusammenhang mit dem ursprünglich vorgesehenen Flug steht. Die Fluggesellschaft darf also nicht etwa einen Aufpreis für die vom Fluggast gewählte anderweitige Beförderung verlangen, wenn diese nur zu höheren Preisen zur Buchung angeboten wird. Dieses Ergebnis steht jedenfalls mit dem Wortlaut des Art. 8 Fluggastrechte-VO in Einklang, der bezüglich der Variante der anderweitigen Beförderung zu vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes lediglich die Verfügbarkeit von Plätzen als einschränkendes Kriterium vorsieht. Nicht vorgesehen ist hingegen eine zeitliche Höchstgrenze oder die Möglichkeit eines Aufpreises.

8. Erstattung von Flugscheinkosten

17

Zu der Frage, wann Vermittlungsprovisionen zu den zu erstattenden Flugscheinkosten nach Art. 8 Fluggastrechte-VO gehören, hat der österreichische Oberste Gerichtshof mit Beschluss vom 13.12.2023²⁹ den EuGH um Vorabentscheidung gebeten. Die Fluggäste hatten über ein Online-Portal Flugtickets gebucht. Die Fluggesellschaft annullierte den Flug und erstattete lediglich die Ticketkosten, nicht aber die zusätzlich vom Online-Portal erhobene Vermittlungsprovision. Der EuGH hatte zwar bereits 2018 in der Rechtssache Harms³⁰ festgehalten, dass eine solche Vermittlungsprovision zu erstatten ist, allerdings unter der Voraussetzung, dass die Provision nicht "ohne Wissen des Luftfahrtunternehmens festgelegt" wurde. Im Verfahren vor dem OGH hat sich die Fluggesellschaft nun genau darauf berufen, dass ihr im konkreten Fall nicht bekannt gewesen sei, ob und in welcher Höhe von dem Online-Portal eine Vermittlungsprovision erhoben worden war. Der EuGH soll nun entscheiden, welche Anforderungen genau an die Kenntnis der Fluggesellschaft zu stellen sind und wer hierfür die Beweislast trägt.³¹ Das Verfahren wird beim EuGH als Rs. C-45/24 geführt.

18

Der BGH³² hat zudem entschieden, dass der Erstattungsanspruch die Kosten des Hin- und Rückflugs erfasst. In dem entschiedenen Fall ging es um einen gemeinsam gebuchten dreiteiligen Hinflug (München über Madrid und Bogotá nach Quito) und den Rückflug. Die Beklagte war nicht Vertragspartnerin des Fluggastes, aber im Code-Sharing ausführendes Luftfahrtunternehmen des ersten Flugabschnitts des Hinflugs. Diesen Abschnitt hatte sie annulliert. Der BGH ging davon aus, die Beklagte als ausführendes Luftfahrtunternehmen dem Fluggast die gesamten Kosten für den gemeinsam gebuchten Hin- und Rückflug zu erstatten hat. Er stützt dies u.a. auf den Wortlaut des Art. 8 Abs. 1 lit. a Fluggastrechte-VO, der von Reiseabschnitten spreche, wobei eine Reise gewöhnlich aus Hin- und Rückreise bestehe.

19

Wenn ein Flug annulliert wird, können dem Fluggast gem. Art. 7 Abs. 3 iVm. Art. 8 Abs. 1 lit. a Fluggastrechte-VO die Flugscheinkosten mit seinem schriftlichen Einverständnis auch in Form eines Gutscheins erstattet werden. Was unter dem "schriftlichen Einverständnis" zu verstehen ist, definiert die Fluggastrechte-Verordnung jedoch nicht. Der EuGH hat mit Urteil vom 21.3.2024³³ festgehalten, dass das schriftliche Einverständnis auch durch das Ausfüllen eines Online-Formulars auf der Website des Luftfahrtunternehmens erteilt kann. Der

S. 1214

Gerichtshof knüpft dies mit Blick auf ErwG 20 der Fluggastrechte-VO allerdings an die Voraussetzung, dass das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast zuvor klare und umfassende Informationen über die verschiedenen ihm zur Verfügung stehenden Erstattungsmodalitäten gegeben hat. Zudem muss die Information in einer Sprache abgefasst sein, deren Kenntnis vom Fluggast vernünftigerweise erwartet werden kann und die Erstattung in Geld darf gegenüber der Erstattung als Gutschein nicht mit zusätzlichen Schritten verbunden sein.

9. Verjährung

20

Bezüglich der Verjährung der Ansprüche auf Ausgleichszahlung nach der Fluggastrechte-VO hatte der BGH bereits 2009 entschieden, dass diese jedenfalls dann der regelmäßigen Verjährungsfrist nach den §§ 194 Abs. 1, 195, 199 Abs. 1 BGB unterliegen, wenn die betreffenden Flüge nicht Bestandteil einer Pauschalreise waren.³⁴ In Ergänzung dieser Rechtsprechung hat der Gerichtshof³⁵ nun festgehalten, dass Ansprüche auf Ausgleichszahlung nach Art. 5 und Art. 7 Fluggastrechte-VO auch dann der regelmäßigen Verjährungsfrist unterliegen, wenn der annullierte oder verspätete Flug für den Fluggast Teil einer Pauschalreise war. Wie der Gerichtshof zutreffend feststellt, spricht gegen die Anwendung der pauschalreiserechtlichen zweijährigen Verjährung nach § 651j BGB schon der Wortlaut der Vorschrift, die die Ausgleichsansprüche nach der Fluggastrechte-VO nicht erfasse. Auch der Schutzzweck des § 651j BGB gebiete keine Anwendung dieser Vorschrift auf die Ansprüche auf Ausgleichszahlung, schon weil sich die Ansprüche in der Regel gegen unterschiedliche Schuldner (Reiseveranstalter einerseits und ausführendes Luftfahrtunternehmen andererseits) richteten. Auch aus den Anrechnungsvorschriften im Pauschalreiserecht und der Fluggastrechte-VO oder aus Art. 3 Abs. 5 S. 2 Fluggastrechte-VO ergebe sich nicht zwingend ein Gleichlauf der Verjährungsfristen.

II. Montrealer Übereinkommen

1. Unzureichende Erstversorgung an Bord als Unfall gem. Art. 17 Abs. 1 MÜ

21

In einem Vorlageverfahren musste sich der EuGH³⁶ wieder einmal mit einem Kaffee-Unfall während eines Fluges befassen. Auf einem Flug von Tel Aviv nach Wien fiel eine Kanne heißen Kaffees vom Servierwagen und verbrühte den späteren Kläger. An Bord erhielt er eine medizinische Erstversorgung durch die Flugbegleiter, die jedoch - laut Kläger - unzureichend gewesen sei. Daher verklagte er die Fluggesellschaft vor dem Handelsgericht Wien auf Schadensersatz. Da die zweijährige Ausschlussfrist nach Art. 35 MÜ bereits abgelaufen war, berief er sich auf das österreichische Haftungsrecht mit einer dreijährigen Verjährungsfrist. Er argumentierte, die unzureichende Erstversorgung sei eine vom Umfallen der Kaffeekanne getrennt zu betrachtende eigenständige Schadensursache, und falle somit nicht unter Art. 17 MÜ. Der EuGH musste daher entscheiden, ob die Verbrühung durch die Kaffeekanne und die anschließende unzureichende Erstversorgung ein einheitliches Unfallgeschehen darstellen und, falls nicht, ob die Sperrwirkung des Art. 29 MÜ einem Schadensersatzanspruch nach nationalem Recht wegen der unzureichenden Erstversorgung entgegensteht. Der EuGH ging in seinem Urteil davon aus, dass die Verschlimmerung der durch einen Unfall verursachten Körperverletzung durch die unzureichende medizinische Erstversorgung als Teil dieses Unfalls anzusehen sei. Zwischen beidem bestehe eine räumliche und zeitliche Kontinuität und damit ein Kausalzusammenhang (Rz. 28, 24 des Urteils). Der Gerichtshof bestätigte hier auch erneut³⁷ den in der Rechtssache Niki Luftfahrt³⁸ geprägten Begriff des Unfalls als ein "unvorhergesehenes, unbeabsichtigtes, schädigendes Ereignis" sowie die bereits ein Jahr zuvor in seinem Treppensturz-Urteil³⁹ getroffene Feststellung, dass es für eine Haftung nicht darauf ankommt, ob der Luftfrachtführer seine Sorgfaltspflichten verletzt hat.

2. Anzeige bei Gepäckverspätung

22

Gemäß Art. 31 Abs. 2 S. 2 MÜ muss in Falle einer Gepäckverspätung vom Fluggast innerhalb von 21 Tagen, nachdem das Gepäck zur Verfügung gestellt wurde, eine Anzeige gemacht werden. Andernfalls greift die Ausschlussfrist nach Art. 31 Abs. 2 S. 2 MÜ. In einem Rechtsstreit vor dem LG Frankfurt/M.⁴⁰ ging es um die Frage, ob im Fall der Gepäckverspätung auch eine

Schadensanzeige vor Rückgabe des Gepäcks die Ausschlussfrist wahren kann. Der Kläger hatte bei der Beklagten einen Flug von Frankfurt/M. nach Panama City für sich, seine Lebensgefährtin und deren Kind am 15.12.2021 gebucht. Aufgrund einer Flugverspätung kam das Gepäck der Reisenden nicht in Panama an. Der Kläger meldete das Gepäck als vermisst und kontaktierte die Gepäckvermittlung. Da das Gepäck hochwertige Outdoor- und Kamera-Ausrüstung enthielt, verschob der Kläger seine Reise um zwei Tage und kaufte dann Ersatzartikel, nachdem ihn die Fluggesellschaft trotz seiner Aufforderung und Fristsetzung bis zum 18.12.2021 nicht kontaktiert hatte. Das Gepäck wurde erst am 20.12.2021 in Panama City zugestellt. Der Kläger fordert gem. Art. 19 MÜ von der Beklagten die Erstattung der Kosten der Ersatzkäufe sowie weitere Ausgaben wie Fahrtkosten und ein Ersatzflugticket. Das AG Frankfurt/M. hatte die Klage abgewiesen, da die Ausschlussfrist des § 31 Abs. 2 S. 2 MÜ nicht gewahrt sei. Das LG Frankfurt/M. hat festgestellt, dass die Frage der vorzeitigen Schadensanzeige noch nicht obergerichtlich entschieden ist und auch in der Literatur kaum behandelt wird. Das Gericht hat daher das Verfahren ausgesetzt und dem EuGH die Frage vorgelegt, ob Art. 31 Abs. 2 S. 2 MÜ eine absolute Ausschlussfrist und zwingend dahingehend auszulegen sei, dass die Anzeige binnen

S. 1215

21 Tagen nach Rückerhalt des Reisegepäcks erfolgen müsse oder ob die Anzeige auch bereits vor Reisegepäckrückgabe erfolgen könnte. Das Verfahren wird beim EuGH als C-292/24 geführt.

III. Flugbeförderungsvertrag

1. Bestellbutton bei Online-Flugreisebuchung

23
Eine Online-Buchungsplattform bot ihren Kunden an, gewählte Flugreisen zu einem vergünstigten Tarif zu erwerben, wenn gleichzeitig eine sog. Prime-Mitgliedschaft bei der Plattform abgeschlossen wird. Die Prime-Mitgliedschaft begann zunächst als kostenloses Probe-Abonnement, das sich aber nach 30 Tagen automatisch auf ein kostenpflichtiges Abonnement aktualisierte. Nach Auffassung des BGH⁴¹ war aus dem Bestellbutton nicht ausreichend ersichtlich, dass der Kunde mit dem Anklicken der Schaltfläche "Jetzt kaufen" zwei typenverschiedene Verträge abschließe, da in dieser Maske die Hinweise zu einem ermäßigten und einem nicht ermäßigten Tarif und auf das kostenpflichtige Abo mit einer kostenlosen Testphase nicht mehr angezeigt worden seien. Der Vertrag über das Prime-Abonnement sei gem. § 312j Abs. 4 und Abs. 3 BGB unwirksam und der Kläger habe daher einen Anspruch auf Rückzahlung des Jahres-Abonnementgebühr (nebst Zinsen). Der Preisvorteil für die Flugreise sei auf diesen Anspruch nicht anzurechnen.

2. Aufklärungspflicht bei kurzfristigem Ticketverkauf

24
Das AG Düsseldorf⁴² hat eine Nebenpflichtverletzung des Beförderungsvertrages angenommen in einem Fall, in dem dem Kläger von der Fluggesellschaft online bzw. per Smartphone ein Ticket verkauft wurde zu einem Zeitpunkt, als nur noch wenige Minuten zum Einchecken blieben. Der Kläger hatte daraufhin seinen Flug versäumt. Das Gericht verurteilte die Fluggesellschaft zur Erstattung des Ticketpreises, weil sie den Kläger auf diesen Umstand nicht vor der Buchung ausdrücklich hingewiesen hatte. Das AG Düsseldorf hat wegen grundsätzlicher Bedeutung die Berufung zugelassen.

3. Erstattung von Steuern und Gebühren

25
Nach § 648 BGB kann der Fluggast - vorbehaltlich eines wirksamen Ausschlusses in den AGB - den Beförderungsvertrag jederzeit ohne Angabe von Gründen kündigen und hat dann gem. § 648 S. 2 BGB u.a. einen Anspruch auf Erstattung der ersparten Aufwendungen. Darunter fallen auch die im Ticketpreis gem. Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. b-d der VO (EG) Nr. 1008/2008 gesondert auszuweisenden Steuern und Gebühren, da diese nur anfallen, wenn der Fluggast den Flugschein tatsächlich in Anspruch nimmt.⁴³ In dem dem Urteil des BGH⁴⁴ zugrunde liegenden Sachverhalt hatte der Kläger einen Flug von Memmingen nach Kreta für € 27,30 gebucht. Die Gebühren und Abgaben betragen € 18,41. Diese verlangte der Kläger zurück, nachdem er den Flug nicht angetreten hatte.⁴⁵ Die beklagte Fluggesellschaft hatte argumentiert, sie hätte diese Flugnebenkosten bei der Kalkulation nicht in den Flugpreis eingerechnet, daher seien sie auch nicht zu erstatten. Sie kalkuliere ihre Flugpreise in der Erwartung, zusätzliche Umsätze mit dem Verkauf von Speisen und Getränken während des Fluges oder der Vermittlung eines Mietwagens oder einer Unterkunft am Zielort zu erzielen. Wie schon die Vorinstanz⁴⁶ hielt der BGH diese Argumentation jedoch für unbeachtlich und ging davon aus, dass nicht angefallene Steuern und Gebühren in jedem Fall anzurechnende ersparte Aufwendungen sind, und zwar unabhängig davon, ob sie Teil der vereinbarten Vergütung waren oder nicht, denn darauf stelle § 648 S. 2 BGB nicht ab. Die Fluggesellschaft dürfe zudem nicht besser stehen, als wenn der Fluggast den Flug angetreten hätte. Auch die Ausführungen der Vorinstanz zur internationalen Zuständigkeit gem. Art. 7 Nr. 1 lit. a der Brüssel Ia-VO (Erstattungsanspruch als Anspruch aus einem Vertrag) und zur Unwirksamkeit der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der beklagten Fluggesellschaft zur Wahl des Gerichtsstandes und des anwendbaren Rechts⁴⁷ sowie zum Abtretungsverbot hat der BGH bestätigt.

4. AGB: Nachzahlung bei nicht genutzter Teilstrecke

26
Ein Verbraucherverband hatte ein Luftverkehrsunternehmen auf Unterlassung der Verwendung seiner AGB-Klauseln in Anspruch genommen, wonach bei Nichteinhaltung einer im Tarif vorgesehenen Couponreihenfolge der Flugpreis entsprechend der tatsächlichen Flugstrecke nachkalkuliert werde, was zu einer Nachzahlung (oder Rückerstattung) führen kann.⁴⁸ Das OLG

Köln⁴⁹ sah in der streitgegenständlichen Klausel eine unangemessene Benachteiligung, weil die Klausel nicht zwischen den Kunden unterscheide, die die Tarifstruktur der Beklagten bewusst ausnutzten, um sich wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen, und denjenigen, die eine Teilstrecke eines gebuchten Fluges unfreiwillig und unverschuldet nicht in Anspruch nehmen. Nachdem der BGH bereits mit zwei Urteilen aus dem Jahr 2010 die bis dahin gebräuchlichen Klauseln für unwirksam erklärt hatte, wonach bei abweichender Flugscheinreihenfolge der Beförderungsanspruch entfiel,⁵⁰ wird der Gerichtshof wohl nun Gelegenheit bekommen, sich auch zu den Nachberechnungs-Klauseln zu äußern; die Revision ist anhängig beim BGH unter I ZR 120/24.

IV. Ausblick

27

Am 29.11.2023 hat die EU-Kommission im Rahmen ihres Mobility Package u.a. ihren Entwurf zur Änderung der Fluggast-

S. 1216

rechte-Verordnung⁵¹ sowie einen Vorschlag für eine Verordnung über Flug-/Fahrgastrechte bei multimodalen Reisen⁵² vorgelegt.⁵³ Die vorgeschlagenen Änderungen der Fluggastrechte-VO betreffen insbesondere die Stärkung der Durchsetzungsstellen und die Rolle der Vermittler von Flügen, u.a. bei Erstattungen. Die deutlich weiter reichenden Änderungsvorschläge der Kommission zur Fluggastrechte-VO aus dem Jahr 2013 bleiben daneben weiterhin Teil der legislativen Prioritäten der EU.⁵⁴

28

In dem bereits in einem vorangegangenen Bericht⁵⁵ vorgestellten Reformvorhaben bezüglich der Verlagerung der Zuständigkeit für Vorabentscheidungsverfahren in Fluggastsachen vom EuGH auf das Gericht der EU (EuG) ist mittlerweile die Änderung der Satzung des EuGH im Amtsblatt verkündet worden. Die Änderung ist am 1.9.2024 in Kraft getreten und betrifft Vorabentscheidungsfragen u.a. zu Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Flug- und Fahrgäste im Fall der Nichtbeförderung, bei Verspätung oder bei Annulierung, die ab dem 1.10.2024 vorgelegt werden, vgl. Art. 50b lit. e der geänderten Satzung.⁵⁶ Der EuGH bleibt weiterhin zuständig, wenn das Vorabentscheidungsersuchen auch Rechtsfragen aus nicht ausschließlich in Art. 50b Abs. 1 der geänderten Satzung genannten Sachgebieten oder grundlegende Rechtsfragen betrifft. Alle Vorabentscheidungsersuchen werden gem. Art. 50b Abs. 3 der geänderten Satzung weiterhin an den EuGH gerichtet, der dann über die Weiterleitung an das Gericht entscheidet.⁵⁷

Prof. Dr. Charlotte Achilles-Pujol (LL.M. Köln/Paris)



Hochschule für Angewandte Wissenschaften München (Professorin) Schwerpunkte: Recht im Tourismus, Wirtschaftsprivatrecht, rechtliche Aspekte der Digitalisierung charlotte.achilles-pujol@hm.edu

Fußnoten:

¹ EuGH v. 6.10.2022 - C-436/21, NJW 2022, 3343 - flightright/American Airlines. S. dazu bereits der Bericht Achilles-Pujol, MDR 2023, 65 Rz. 5. Dazu auch BeckOK Fluggastrechte-VO/Hopperdietzel Fluggastrechte-VO Art. 2 Rz. 47 c; Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht, 9. Aufl. 2024, § 38 Rz. 32.

² BGH v. 9.5.2023 - X ZR 15/20, MDR 2023, 1033 = GWR 2023, 315 m. Anm. Wienbracke.

³ BGH v. 20.6.2023 - X ZR 84/22, MDR 2023, 1033. Dazu auch Staudinger/Busse, NJW 2023, 2828 Rz. 14; s. zur Thematik des Interlining auch Heile, NZV 2023, 545, sowie Haiden/Heger, RRA 2024, 103.

⁴ LG Frankfurt/M. v. 7.3.2024 - 2-24 S 173/21, NJW-RR 2024, 732 = RIW 2024, 3954 m. Anm. Laib.

⁵ EuGH v. 10.3.2023 - C-607/22 - Eurowings/flightright, RRA 2023, 194. Dazu auch Habersberger, VuR 2024, 140 (141).

- ⁶ EuGH v. 21.12.2021 - C-146/20 u.a. - Azurair u.a., NJW-RR 2022, 193 = EuZW 2022, 119 m. Anm. Heger = RRa 2022, 76.
- ⁷ BGH v. 25.4.2023 - X ZR 25/22, MDR 2023, 897 = NJW-RR 2023, 827. Dazu Anm. Rahimi, jurisPR-IWR 3/2023 Anm. 3; Staudinger/Busse, NJW 2023, 2828 Rz. 11.
- ⁸ EuGH v. 26.10.2023 - C-238/22 - FW/LATAM Airlines Group SA, NJW 2023, 3567 = RRa 2023, 279 = ReiseRFD 2023, 2 m. Anm. Vandersanden = GWR 2024, 54 m. Anm. Wienbracke. Dazu auch Habersberger, VuR 2024, 140 (142).
- ⁹ BGH v. 30.1.2024 - X ZR 135/22, MDR 2024, 759 = NJW 2024, 1966.
- ¹⁰ BGH v. 4.6.2024 - X ZR 162/23, MDR 2024, 1037 = RRa 2024, Heft 5, iErsch. m. Anm. Schmid und BGH v. 4.6.2024 - X ZR 163/23, BeckRS 2024, 15862.
- ¹¹ Zu diesem Aspekt des Urteils X ZR 162/23 und der Problematik der Bestimmung des "üblicherweise geforderten Entgelts" vgl. Schmid, RRa 2024, Heft 5, i.Ersch.
- ¹² EuGH v. 25.1.2024 - C-474/22- Laudamotion GmbH/flightright GmbH, EuZW 2024, 284 m. Anm. Staudinger/Houida = RRa 2024, 18. Dazu auch BeckOK Fluggastrechte-VO/Schmid Fluggastrechte-VO Art. 3 Rz. 66d ff.; Wienbracke, GWR 2024, 109; Laib, RdTW 2024, 122; Achilles-Pujol/Maruhn in Staudinger/Keiler, HK Fluggastrechte-VO, 2. Aufl. 2024, im Ersch., Art. 6 Rz. 38.
- ¹³ BGH v. 3.5.2022 - X ZR 122/21, BeckRS 2022, 17208. Dazu Marx, DAR 2023, 490 (494); Marx, DAR 2022, 490 (492).
- ¹⁴ Ähnlich im Berichtszeitraum bereits AG Köln v. 21.7.2023 - 149 C 119/23, NJW-RR 2023, 1161 = ReiseRFD 2023, 358.
- ¹⁵ BGH v. 10.1.2023 - X ZR 106/21, MDR 2023, 347, BeckRS 2023, 2058.
- ¹⁶ EuGH v. 25.1.2024 - C-54/23 - WY/Laudamotion GmbH, RRa 2024, 80 = GWR 2024, 159 m. Anm. Wienbracke. Ein entsprechendes Vorabentscheidungsersuchen des LG Düsseldorf wurde nach dieser Entscheidung zurückgenommen, EuGH v. 2.4.2024 - C-22/24, BeckRS 2024, 7965.
- ¹⁷ So etwa EuGH v. 22.12.2008 - C-549/07 - Wallentin-Hermann/Alitalia, Rz. 23, NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35 = EuZW 2009, 111; EuGH v. 4.4.2019 - C-501/17 Rz. 20 - Germanwings, NJW-RR 2019, 562; EuGH v. 12.3.2020 - C-832/18 Rz. 38 - A ua/Finnair Oyj, NJW 2020, 1127; EuGH v. 17.4.2018 - C-195/17 Rz. 32 - Tuifly, MDR 2018, 769 = NJW 2018, 1592; EuGH v. 11.6.2020 - C-74/19 Rz. 37 - Transportes Aéreos Portugueses, NJW-RR 2020, 871 = RRa 2020, 185.
- ¹⁸ EuGH v. 11.5.2023 - C-156/22, C-157/22, C-158/22 - TAP Portugal/flightright GmbH ua, RRa 2023, 673 = EuZW 2023, 614 m. Anm. Heger = ReiseRFD 2023, 303 m. Anm. Bergmann. Dazu auch Staudinger/Busse, NJW 2023, 2828 Rz. 12; Habersberger, VuR 2024, 140 (141); Stamer, DAR 2023, 593 (595).
- ¹⁹ EuGH v. 13.6.2024 - C-385/23 Rz. 25 - Matkustaja A/Finnair Oyj, NJW-RR 2024, 984 = GWR 2024, 267 m. Anm. Wienbracke.
- ²⁰ EuGH v. 13.6.2024 - C-385/23 - Matkustaja A/Finnair Oyj, NJW-RR 2024, 984 = GWR 2024, 267 m. Anm. Wienbracke.
- ²¹ EuGH v. 7.7.2022 - C-308/21 - KU ua/SATA International - Azores Airlines SA, NJW-RR 2022, 1573. Dazu Habersberger, VuR 2023, 88 (90); Bergmann, ReiseRFD 2023, 23; Achilles-Pujol, MDR 2022, 1023 Rz. 8.
- ²² EuGH v. 13.6.2024 - C-411/23 - D. S. A./P. S. A., NJW-RR 2024, 921 = RRa 2024, 199.
- ²³ LG Köln v. 22.6.2023 - 11 S 15/22, BeckRS 2023, 25400.
- ²⁴ EuGH v. 16.5.2024 - C-405/23 - Touristic Aviation Services Ltd/Flightright GmbH, NJW 2024, 1865 m. Anm. Laib.
- ²⁵ EuGH v. 7.7.2022 - C-308/21 - KU ua/SATA International - Azores Airlines SA, NJW-RR 2022, 1573. Dazu Habersberger, VuR 2023, 88 (90); Bergmann, ReiseRFD 2023, 23; Achilles-Pujol, MDR 2022, 1023 Rz. 8.
- ²⁶ BGH v. 10.10.2023 - X ZR 123/22, MDR 2024, 18 = RRa 2024, 23 = NJW-RR 2024, 51; BGH v. 10.10.2023 - X ZR 107/22, NJW-RR 1542 = RRa 2024, 82; BGH v. 4.6.2024 - X ZR 3/23, BeckRS 2024, 14711. S. auch LG Landshut v. 13.3.2024 - 13 S 3582/21, BeckRS 2024, 6370. S. auch Steinrötter/Bohlsen in BeckOGK/Fluggastrechte-VO, Art. 5 Fluggastrechte-VO Rz. 110; Schmid in BeckOK/Fluggastrechte-VO, Art. 5 Fluggastrechte-VO Rz. 266; Staudinger/Houida, NJW 2024, 869 Rz. 11.
- ²⁷ EuGH v. 8.6.2023 - C-49/22, MDR 2023, 966 = EuZW 2023, 815 m. Anm. Heger. Dazu auch Habersberger, VuR 2024, 140 (141); Stamer, DAR 2023, 593 (594).
- ²⁸ BGH v. 27.6.2023 - X ZR 50/22, MDR 2023, 1230 = RRa 2023, 230 = LMK 2023, 821777 m. Anm. Bohlsen = ReiseRFD 2023, 190 m. Anm. Vandersanden = NJW 2023, 2880 m. Anm. Degott = VuR 2023, 281 m. Anm. Tonner. Dazu auch Staudinger/Busse, NJW 2023, 2828 Rz. 13; Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht, 9. Aufl. 2024, § 42 Rz. 33 ff. Zum Berufungsurteil vgl. Ullenboom, RRa 2023, 2.
- ²⁹ ÖOGH v. 13.12.2023 - 8 Ob 111/23s, RRa 2024, 149 = EuZW 2024, 230 m. Anm. Laib.
- ³⁰ EuGH v. 12.9.2018 - C-601/17 - Harms, RRa 2018, 270.
- ³¹ Nach Auffassung des AG Köln v. 17.11.2021 - 117 C 128/21, BeckRS 2021, 47798 trägt das Luftfahrtunternehmen die Darlegungs- und Beweislast für die fehlende Kenntnis, zumal der EuGH in seinem Urteil die Formulierung "es sei denn" verwendet habe. Das ist mit Blick auf den Schutzzweck der Fluggastrechte-VO sicherlich richtig, wenngleich eine fehlende Kenntnis durch die Fluggesellschaft häufig kaum beweisbar sein wird. Gerade bei der Buchung über Online-Portale ist es aber durchaus keine Seltenheit, dass die Fluggesellschaften diese nicht mit der Vermittlung beauftragt haben und teilweise noch nicht einmal Kenntnis von der "Vermittlung" haben. Gerade in dieser Konstellation dürfte dann allerdings auch der durch Art. 13 der Fluggastrechte-VO aufgezeigte Weg des Regresses nur wenig Erfolg versprechen. Vgl. Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht, 9. Aufl. 2024, § 42 Rz. 24.
- ³² BGH v. 18.4.2023 - X ZR 91/22, MDR 2023, 969 = RRa 2024, 25. S. auch Steinrötter/Bohlsen in

BeckOGK/Fluggastrechte-VO, Art. 8 Fluggastrechte-VO Rz. 22; Degott in BeckOK/Fluggastrechte-VO, Art. 8 Fluggastrechte-VO Rz. 4e; Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht, 9. Aufl. 2024, § 42 Rz. 25.

³³ EuGH v. 21.3.2024 - C-76/23 - Cobult UG/Tap Air Portugal SA, EuZW 2024, 574 (m. Anm. Hopperdietzel) = GWR 2024, 197 (m. Anm. Wienbracke).

³⁴ BGH v. 10.12.2009 - Xa ZR 61/09 Rz. 25, MDR 2010, 614 = RRa 2010, 90.

³⁵ BGH v. 4.6.2024 - X ZR 62/23, MDR 2024, 967 = ReiseRFD 2024, 295.

³⁶ EuGH v. 6.7.2023 - C-510/21 - Austrian Airlines, MDR 2023, 964 = RRa 2024, 21. Dazu Staudinger/Busse, NJW 2023, 2828 Rz. 15; Stamer, DAR 2023, 593 (595); Habersberger, VuR 2024, 140 (143); Reuschle, RdTW 2023, 471 Rz. 3; Achilles-Pujol, RRa 2024, 117 Rz. 9 ff.

³⁷ Wie bereits zuvor in der Rechtssache EuGH v. 2.6.2022 - C-589/20 - Austrian Airlines, RRa 2022, 179, Rz. 20 m. Anm. Vyvers, NZV 2023, 88. Dazu auch Stamer, DAR 2022, 589, 590; Löw, RRa 2022, 211 Rz. 18; Wukoschitz, TranspR 2022, 477; sowie bereits im vorangegangenen Bericht Achilles-Pujol, MDR 2023, 1023 Rz. 17 ff.

³⁸ EuGH v. 19.12.2019 - C-532/18 - GN gegen ZU (Niki Luftfahrt GmbH), RRa 2020, 23.

³⁹ EuGH v. 2.6.2022 - C-589/20 - Austrian Airlines, RRa 2022, 179 Rz. 22.

⁴⁰ LG Frankfurt/M. v. 2.1.2024 - 2-24 S 32/23, BeckRS 2024, 3641 = RRa 2024, 84. Dazu Anm. Hotes in ReiseRFD 2024, 140; Staudinger/Houida, NJW 2024, 869 Rz. 14.

⁴¹ BGH v. 4.6.2024 - X ZR 81/23, MDR 2024, 966 = GRUR-RS 2024, 15314.

⁴² AG Düsseldorf v. 17.6.2024 - 37 C 294/24,

https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/duesseldorf/ag_duesseldorf/2024/37_C_294_24_Urteil_20240617.html.

⁴³ S. dazu Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht, 9. Aufl. 2024, § 35 Rz. 51 m.w.N.

⁴⁴ BGH v. 1.8.2023 - X ZR 118/22, MDR 2023, 1302 = RRa 2023, 226. S. dazu auch Würdinger, JuS 2024, 266; Steffen, NJW-Spezial 2023, 588; Staudinger/Busse, NJW 2023, 2828 Rz. 10; Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht, 9. Aufl. 2024, § 35 Rz. 51.

⁴⁵ Der BGH wertete den Nichtantritt des Fluges (No-Show) als konkludente Kündigung des Beförderungsvertrages, vgl. Rz. 18 des Urteils.

⁴⁶ LG Memmingen v. 28.9.2022 - 13 S 249/22, BeckRS 2022, 30391.

⁴⁷ Dazu ebenfalls im Berichtszeitraum: LG Landshut v. 9.4.2024 - 13 S 3298/23, BeckRS 2024, 6674.

⁴⁸ Zum sog. Cross-Ticketing vgl. Hoffmann-Grambow, RdTW 2022, 258; Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht, 9. Aufl. 2024, § 35 Rz. 53.

⁴⁹ OLG Köln v. 7.6.2024 - 6 U 139/23, BeckRS 2024, 18278.

⁵⁰ BGH v. 29.4.2010 - Xa ZR 5/09, MDR 2010, 913 = NJW 2010, 1958; BGH v. 29.4.2010 - Xa ZR 101/09, BeckRS 2010, 12525.

⁵¹ Vgl. COM(2023) 753 final.

⁵² Vgl. COM(2023) 752 final.

⁵³ Zu den einzelnen Regelungsvorschlägen vgl. RRa 2024, Heft 5 i.Ersch.

⁵⁴ Die Kommission (COM(2023) 753 final, S. 4) verweist insoweit auf ihr Arbeitsprogramm 2024 (COM(2023) 638 final) sowie die gemeinsame Erklärung der Organe der EU zu gesetzgeberischen Prioritäten:

<https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/thematicnote.do?id=41380&l=en> (abgerufen 23.8.2024).

⁵⁵ Achilles-Pujol, MDR 2023, 1023 Rz. 29.

⁵⁶ Verordnung (EU, EURATOM) 2024/2019 v. 11.4.2024 zur Änderung des Protokolls Nr. 3 über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, ABI. EU Nr. L 12.8.2024; s. auch Pressemitteilung des EuGH Nr. 125/24 v. 12.8.2024.

⁵⁷ Die Einzelheiten sind in den ebenfalls geänderten Verfahrensordnungen des Gerichtshofs (2024/2094, ABI. EU Nr. L 12.8.2024) und des Gerichts (2024/2095, ABI. EU Nr. L 12.8.2024) geregelt.

Achilles-Pujol, Charlotte



Quelle: Monatsschrift für Deutsches Recht 19/2024, S. 1209-1216

ISSN: 0340-1812

Ressort: Aufsätze

Dokument-ID: mdr.2024.19.i.1209.01.a

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/MDR_38fa1d182ca53ae7bb2aa4d4fe9e731c4ea0336a

Alle Rechte vorbehalten: (c) Verlag Dr. Otto Schmidt

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH