

Aufsatz

Vom Umgang der Schweizer Gerichte mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004

PD Dr. Michael Hochstrasser, Winterthur und Zürich*

I. Anwendbarkeit der VO 261/2004 in der Schweiz

Verordnungen der EU oder der EG sind in der Schweiz grundsätzlich nicht anwendbar. Es gibt aber Ausnahmen, so die Verordnung (EG) Nr. 261/2004,¹ auch bekannt als Fluggastrechte-Verordnung oder in der Schweiz als Passagierrechts-Verordnung. Diese Ausnahmen führen dazu, dass Schweizer Gerichte (aus ihrer Sicht fremdes) Unionsrecht anwenden. Dieser Beitrag stellt die wichtigsten Entscheide vor und kommentiert ausgewählte Themen, die dabei eine Rolle spielten.

Die europäische Gemeinschaft und die schweizerische Eidgenossenschaft haben am 21.6.1999 ein Abkommen über den Luftverkehr² abgeschlossen, als Teil von sieben sektorbezogenen (bilateralen) Abkommen. Das Luftverkehrsabkommen (LVA) ist am 1.6.2002 in Kraft getreten.

Das Luftverkehrsabkommen hat zum Ziel, die Regeln für den Luftverkehr innerhalb von Europa zu harmonisieren. Die Schweiz hat mit dem Luftverkehrsabkommen einen bedeutenden Teil des *Acquis Communautaire* im Bereich der Luftfahrt übernommen. Für die EU war das LVA das erste Abkommen, das ähnlich wie der EWR einen gegenseitigen liberalisierten Marktzugang brachte, indem ein Drittstaat das europäische Sekundärrecht übernahm.³

Das Luftverkehrsabkommen enthält einen Anhang, der europäische Verordnungen, Richtlinien und Beschlüsse für die Schweiz anwendbar erklärt. Gemäss Art. 23 Abs. 4 LVA kann der Gemischte Ausschuss eine Änderung des Anhangs beschliessen, insbesondere weitere unionsrechtliche Erlasse für die Schweiz anwendbar erklären, sodass die Regeln im Luftverkehr auch nach 1999 harmonisiert bleiben.

Das Luftverkehrsabkommen ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der dem Landesrecht grundsätzlich vorgeht. In der Schweiz ist das Luftverkehrsabkommen – und damit auch die im Anhang aufgeführten Verordnungen, Richtlinien und Beschlüsse – direkt anwendbar,⁴ jedenfalls soweit sie hinreichend bestimmt (*self-executing*) sind.

Die Verordnung datiert vom 11.2.2004. Sie wurde mit Beschluss Nr. 1/2006 des Gemischten Ausschusses übernommen und für die Schweiz per 1.9.2006 in Kraft gesetzt.⁵

Obwohl wir nunmehr auf eine Erfahrung von gut zehn Jahren zurückblicken, gibt es in der Schweiz nur wenige Gerichtsentscheide zur Verordnung. Erste Urteile ergingen in

den Jahren 2011 und 2012 und erst kürzlich, 2015/16, schwappte eine kleine Welle von rund zwei Dutzend Fällen über die Schweiz, mehrheitlich nach Bülach und zum Teil nach Basel.

II. Entscheidungen

1. Zivilgericht Basel-Stadt, 11.3.2011⁶

Auf einem Flug von Muscat (Oman) nach Zürich kam es zu einer Verspätung von rund fünf Stunden. Die beiden Klägerinnen beriefen sich auf die *Sturgeon-Rechtsprechung*⁷ des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) und verlangten eine Ausgleichszahlung gemäss Art. 7 VO.

Das Zivilgericht Basel-Stadt⁸ wies die Klage mit der Begründung ab, dass sich das Luftverkehrsabkommen auf die

* Der Autor ist Rechtsanwalt bei Schiller Rechtsanwälte AG, Winterthur, und Privatdozent an der Universität Zürich.

¹ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.2.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1 ff.; nachfolgend: VO oder Verordnung).

² Abkommen vom 21.6.1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68).

³ *Regula Dettling-Ott*, 10 Jahre Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz – eine Bilanz, ASDA-Bulletin 2012, S. 6 ff., S. 7.

⁴ BGE 138 II 42 ff., E. 3.1. Die Schweiz folgt dem monistischen System, wonach Staatsverträge nicht in Landesrecht transformiert werden müssen.

⁵ AS 2006 5988; ABl. L 298/23 vom 27.10.2006.

⁶ Geschäft Nr. V.2010.1734, nicht publiziert.

⁷ EuGH, Urt. v. 19.11.2009, verb. Rs. C-402/07 und C-432/07 – *Sturgeon* u.a., RRa 2009, 282.

⁸ Das Zivilgericht ist ein Gericht erster Instanz. Die erstinstanzlichen Gerichte sind in der Schweiz kantonal geregelt, sie heißen je nach Kanton Zivilgericht (z.B. Basel), Bezirksgericht (z.B. Zürich), Regionalgericht (z.B. Bern) oder anders. Die erstinstanzlichen Entscheide können an das Obergericht weitergezogen werden, das ebenfalls kantonal organisiert ist. Als letzte Instanz entscheidet das schweizerische Bundesgericht; dieses kann anrufen werden, bei einem Streitwert von mindestens CHF

Luftverkehrsverbindungen zwischen der Schweiz und der EU beschränke. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs auf Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten widerspräche dem Wortlaut des Abkommens „und der bisherigen Auslegung im Hinblick auf die Aussenkompetenzen der Schweiz“. Diese Ansicht werde gestützt durch den Entscheid der EG-Kommission vom 5.12.2003 im Zusammenhang mit den von Deutschland erlassenen Einschränkungen beim Anflug auf den Flughafen Zürich.⁹ In diesem Entscheid habe die Kommission ausgeführt, angesichts des Anwendungsbereichs des Abkommens seien die Befugnisse auf die Ausübung von Verkehrsrechten zwischen der Schweiz und der Gemeinschaft beschränkt; Flüge innerhalb der Gemeinschaft, innerhalb der Schweiz sowie zwischen der Schweiz und Drittstaaten seien ausgeschlossen. Diese Ausführungen müssten auch für die vereinheitlichten privatrechtlichen Ansprüche gemäß der Verordnung gelten.

2. Zivilgericht Basel-Stadt, 20.6.2011¹⁰

Die beklagte Flugesellschaft annullierte einen Flug von Berlin-Schönefeld zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Sie erstattete den Flugpreis, verweigerte aber eine Ausgleichszahlung unter Berufung auf einen außergewöhnlichen Grund.

Um die Verordnung ging es in diesem Entscheid nur am Rande. Auf einen Flug von der EU in die Schweiz war sie klarerweise anwendbar.

Das Gericht erachtete sich jedoch nicht für zuständig. Die beklagte Flugesellschaft hatte ihren Sitz in Großbritannien; die internationale Zuständigkeit bestimmte sich nach dem Lugano-Übereinkommen.¹¹ Gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. a LugÜ besteht bei vertraglichen Ansprüchen ein Gerichtsstand am Erfüllungsort. Das Zivilgericht folgte dem EuGH,¹² gemäß welchem sich der Erfüllungsort vertragsautonom definiert; der Erfüllungsort eines Beförderungsvertrags im Luftverkehr liege am Ort des Abflugs und der Ankunft des Flugzeugs. Der Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg befinde sich auf dem Gebiet der Gemeinden Blotzheim, Häisingen, Burgfelden und St-Louis und damit auf französischem Staatsgebiet; das gelte auch für den Schweizer Sektor. Die Kläger hätten ihre Klage demnach beim zuständigen französischen Gericht (oder beim deutschen Gericht am Abflugort) einreichen können, das Zivilgericht Basel-Stadt jedoch sei zur Beurteilung der Streitigkeit nicht zuständig. Das Gericht trat daher nicht auf die Klage ein.

3. Zivilgericht Basel-Stadt, 15.5.2012¹³

Ein Flug von Zürich nach São Paulo traf mit einer Verspätung von über neun Stunden am Zielort ein. Der Kläger verlangte eine Ausgleichszahlung.

Das Zivilgericht Basel-Stadt bezog sich zunächst auf die Sturgeon-Rechtsprechung des EuGH.¹⁴ Dieser habe „nach-

vollziehbar“ festgehalten, dass auch bei bloßen Verspätungen Ausgleichsansprüche i.S.v. Art. 7 der Verordnung geltend gemacht werden könnten.

In Bestätigung seines Urteils vom 11.3.2011 (aber ohne Bezugnahme auf dieses) wies das Zivilgericht die Klage jedoch ab, da Flüge von der Schweiz in Drittstaaten nicht unter die Verordnung fielen. Das Zivilgericht argumentierte, das Luftverkehrsabkommen verfolge gemäß seiner Präambel den Zweck, „Regeln für die Zivilluftfahrt innerhalb des Gebietes der Gemeinschaft und der Schweiz aufzustellen. Mithin sollte dadurch auf dem bilateralen Weg ein erweiterter Binnenmarkt Schweiz-EU geschaffen werden.“ Die Schweiz habe sich vorbehalten, die Beziehungen zu Drittstaaten autonom zu regeln. Der Entscheid der EU-Kommission vom 5.12.2003¹⁵ stütze diese Ansicht.

4. Obergericht des Kantons Bern, 17.12.2014¹⁶

Bei einem innerschweizerischen Helikopterflug in Les Diablerets, mit welchem Mitarbeiter eines Bergbahnunternehmens nach einem Stromunterbruch zur Bergstation transportiert wurden, kollidierte der Helikopter mit dem Gelände. Ein Hauptrotorblatt drang in die Kabine ein und verletzte einen Passagier tödlich.

Der Fall betraf nicht die Verordnung 261/2004, sondern die Verordnung (EG) Nr. 2027/97, welche die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft dem Montrealer Übereinkommen unterstellt und aufgrund des Luftverkehrsabkommens auch in der Schweiz anwendbar ist. Das Urteil ist dennoch von Interesse für die Verordnung, weil sich bei der VO 2027/97 ebenfalls die Frage stellt, ob sie nur auf Flüge zwischen der Schweiz und der EU oder auch auf schweizerische Binnenflüge anwendbar ist.

Das Regionalgericht Bern-Mittelland als Vorinstanz hatte ein Gutachten von Prof. Dr. Astrid Epiney eingeholt und die

30'000 (der bei Ausgleichszahlungen gemäß der Verordnung nicht erreicht wird) oder wenn sich eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung stellt (Art. 74 Bundesgerichtsgesetz; SR 173.110).

⁹ Entscheidung der Kommission vom 5.12.2003 zu einem Verfahren bezüglich der Anwendung von Artikel 18 (2), erster Satz, des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates, Sache TREN/AMA/11/03, Aktenzeichen: K (2003) 4472.

¹⁰ Urteil publiziert in Basler Juristische Mitteilungen (BJM) 2012, S. 98 ff. und im ASDA-Bulletin 2013, S. 81 ff.

¹¹ Übereinkommen vom 30.10.2007 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung in Zivil- und Handelssachen (SR 0.275.12).

¹² Urte. v. 9.7.2009 – C-204/08 – Rehder, RRa 2009, 234.

¹³ Urteil publiziert in Basler Juristische Mitteilungen (BJM) 2013, S. 79 ff.

¹⁴ Zitiert in Fn. 7.

¹⁵ Zitiert in Fn. 9.

¹⁶ Geschäft Nr. ZK 13 509 MOM, nicht publiziert.

Anwendbarkeit der Verordnung 261/2004 bejaht.¹⁷ Das Obergericht des Kantons Bern stützte dies, im Wesentlichen mit folgenden Argumenten: Gemäss seinem Art. 34 gelte das Luftverkehrsabkommen für die Gebiete der EG und der Schweiz. Das Abkommen sehe kein Erfordernis eines grenzüberschreitenden Luftverkehrs vor. Die VO 2027/97 unterscheide nicht zwischen nationalen und internationalen Flügen. Auch aus dem Sinn und Zweck des LVA ergebe sich kein Hinweis darauf, dass der gesamte innerstaatliche Bereich seiner Anwendung entzogen sein solle. Ziel des LVA sei es, das Luftrecht zu vereinheitlichen. Dies ergebe sich aus seiner Präambel, wonach die Vertragsparteien vom Wunsche geleitet seien, „[d]ie Vorschriften für den Luftverkehr innerhalb Europas einander anzugleichen“. Der Entscheid der EU-Kommission vom 5.12.2003¹⁸ habe sich bloß „auf die Befugnisse der Kommission zur Überprüfung von Beschränkungen der Ausübung von Verkehrsrechten gemäss Art. 18 Abs. 2 LVA“ bezogen, und die Verkehrsrechte hätten keinen Einfluss auf den räumlichen Anwendungsbereich des LVA. Die Haftungsbestimmungen der VO 2027/97 würden demnach auch für schweizerische Binnenflüge gelten.

Überträgt man diese Argumentation auf die Verordnung 261/2004, so müsste nach Ansicht des Obergerichts des Kantons Bern auch die Verordnung 261/2004 auf schweizerische Binnenflüge anwendbar sein.

5. Zivilgericht Basel-Stadt, 15.12.2015¹⁹

Ein Flug von Palma de Mallorca nach Zürich verspätete sich. Die Kläger verpassten den Anschlussflug nach München und trafen dort erst mit vier Stunden Verspätung ein.

Für das Zivilgericht Basel-Stadt stand fest, dass die Verordnung anwendbar war. Es ging um einen Flug von der EU (Palma de Mallorca) in die Schweiz (Zürich).

Die Kläger beriefen sich auf die Sturgeon-Rechtsprechung und verlangten eine Ausgleichszahlung. Streitig war in erster Linie, ob dieser Anspruch noch durchsetzbar war, machten die Kläger ihn doch erst 33 Monate nach dem Flug geltend. Die Verordnung enthält keine Verwirkungs- oder Verjährungsfristen für die darin normierten Ansprüche. Das Zivilgericht nahm Bezug auf das Urteil des EuGH in Sachen *Moré/KLM*,²⁰ welches jedoch nach dem Abschluss des Luftverkehrsabkommens ergangen und nach Art. 1 Abs. 2 LVA für das Zivilgericht nicht verbindlich war. Das Zivilgericht entschied daher selber über die zeitliche Begrenzung des Ausgleichsanspruchs, folgte im Ergebnis aber dem EuGH: Es hielt fest, dass die zweijährigen Verwirkungsfristen gemäss Art. 35 Montrealer Übereinkommen²¹ und Art. 29 Warschauer Abkommen²² auf eine Ausgleichszahlung nach Art. 7 der Verordnung nicht anwendbar seien. Die Frage der Verjährung bzw. Verwirkung bestimme sich deshalb nach nationalem Recht.

Im zu beurteilenden Fall führte das Kollisionsrecht zur Anwendung Schweizer Rechts.²³ Das Zivilgericht prüfte, ob der von der Beklagten angerufene Art. 14 der Lufttransport-

verordnung,²⁴ der wie Art. 35 MÜ eine Verwirkungsfrist von zwei Jahren vorsieht, auf die Ausgleichszahlung anwendbar ist. Es bejahte die Anwendbarkeit im Wesentlichen mit folgenden Argumenten: Art. 14 LTrV erfasse „*Klagen auf Schadenersatz*“. Die Ausgleichszahlung nach der Verordnung setze keinen Schaden voraus. Allerdings bestimme Art. 12 Abs. 1 VO, dass die Ausgleichszahlung auf einen allfälligen weitergehenden Schadenersatzanspruch des Fluggastes angerechnet werden könne. Die Ausgleichszahlung sei daher nicht zusätzlich zu einem Schadenersatzanspruch geschuldet, sondern bilde bei Vorliegen eines Schadens einen Teil des Schadenersatzes. In die gleiche Richtung weise die *ratio legis*: Verjährung und Verwirkung dienten dem öffentlichen Interesse an Rechtssicherheit und Rechtsfrieden; mit Ablauf der Frist werde die Ungewissheit des Schuldners über eine mögliche Zahlungspflicht beendet. Eine zweijährige Klagefrist erschwere die Durchsetzung der Ansprüche nicht übermäßig. Wenn das Montrealer Übereinkommen es für zumutbar erachte, dass der Passagier eine aufwändigere Schadenersatzklage innerhalb einer zweijährigen Verwirkungsfrist erhebe, so müsse eine pauschale Ausgleichszahlung von eher geringer Höhe umso mehr innerhalb dieser Frist geltend gemacht werden können.

Gestützt darauf kam das Zivilgericht zum Schluss, dass die zweijährige Klagefrist verstrichen und der allfällige Anspruch des Passagiers verwirkt war. Es wies die Klage daher ab.

6. Bezirksgericht Bülach, 2.2.2016²⁵

Ein Flug von Malé (Malediven) nach Zürich traf wegen eines Lecks in der Treibstoffzufuhr mit einer Verspätung von über 14 Stunden am Bestimmungsort ein. Der Kläger berief sich auf die Sturgeon-Rechtsprechung und verlangte eine Ausgleichszahlung nach Art. 7 der Verordnung.

¹⁷ Urteil der Vorinstanz publiziert in HAVE 2013, S. 339 f.

¹⁸ Zitiert in Fn. 9.

¹⁹ Geschäft Nr. V.2015.337; nicht publiziert.

²⁰ Urt. v. 22.11.2012 – C-139/11 – Cuadrench Moré, RRA 2013, 17.

²¹ Übereinkommen vom 28.5.1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr.

²² Abkommen vom 12.10.1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr.

²³ Nach schweizerischem Kollisionsrecht untersteht ein Vertrag bei Fehlen einer Rechtswahl dem Recht des Staates, mit dem er am engsten zusammenhängt (Art. 117 Abs. 1 IPRG). Dabei wird vermutet, dass der engste Zusammenhang mit dem Staat besteht, in dem die Partei, welche die charakteristische Leistung erbringt, ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat (Art. 117 Abs. 2 IPRG). Bei einer Luftbeförderung ist es die Fluggesellschaft, welche die charakteristische Leistung erbringt. Da die beklagte Fluggesellschaft ihren Sitz in der Schweiz hatte, gelangte Schweizer Recht zur Anwendung.

²⁴ Verordnung über den Lufttransport vom 17.8.2005 (LTrV; SR 748.411).

²⁵ Geschäft Nr. FV150044-C, publiziert in ASDA-Bulletin 2016, S. 52 ff. mit Anmerkungen von *Heinrich Hempel*.

Das Bezirksgericht Bülach wies die Klage aus zwei Gründen ab, von denen nur einer das Luftrecht (direkt) betrifft. Der andere Grund, der zur Abweisung führte, war der Umstand, dass als Kläger nicht die betroffene Passagierin auftrat, sondern ihr Anwalt. Dieser hatte sich den Ausgleichsanspruch seiner Klientin abtreten lassen. Er trat sowohl unter dem Namen „Rechtsanwalt X“ als auch unter dem Kanzleinamen „X Rechtsanwälte“ und „Rechtsanwaltskanzlei X Rechtsanwälte“ auf. Das Gericht erachtete für nicht bewiesen, dass diese Personen identisch seien und dass der Kläger zur Klage legitimiert sei. Weiter hatte der Kläger nach Ansicht des Gerichts nicht nachgewiesen, dass ein allfälliger Prozessgewinn seiner Klientin zugekommen wäre; das Gericht sah ein unzulässiges Erfolgshonorar, das die Abtretung nichtig machte. Schliesslich hatte der Kläger argumentiert, die Abtretung sei einzig erfolgt, damit die Passagierin nicht persönlich zur Schlichtungsverhandlung habe erscheinen müssen. Da die Parteien jedoch gemäß Art. 204 Abs. 1 der schweizerischen Zivilprozessordnung verpflichtet sind, persönlich zur Schlichtungsverhandlung zu erscheinen, wertete das Gericht die Abtretung als unzulässige Gesetzesumgehung.

Zur Abweisung der Klage führten auch folgende luftrechtliche Erwägungen: Ob die Verordnung auf Flüge von einem Drittstaat in die Schweiz anwendbar ist, liess das Bezirksgericht offen. Es befasste sich dann mit der Frage, ob die Sturgeon-Rechtsprechung in der Schweiz anwendbar sei. Dabei erwog es, das Sturgeon-Urteil sei nach der Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens ergangen und der Schweiz nicht übermittelt worden. Gestützt auf Art. 1 Abs. 2 LVA sei es daher für die Schweiz nicht bindend.

Das Bezirksgericht legte die Verordnung selber aus – und kam entgegen dem EuGH zum Schluss, dass im Falle einer großen Verspätung kein Anspruch auf eine Ausgleichszahlung nach Art. 7 der Verordnung bestehe. Maßgebend sei in erster Linie der Wortlaut der Verordnung. Dieser sei grundsätzlich klar: Art. 6, welcher die Verspätung regle, verweise für die Ansprüche der Passagiere auf die Art. 8 und 9, welche die Erstattung oder die anderweitige Beförderung bzw. Betreuungsleistungen vorsähen – nicht aber auf Art. 7, welcher den finanziellen Ausgleichsanspruch regle. Die Systematik spreche ebenfalls gegen einen Ausgleichsanspruch: Die Verordnung unterscheide klar zwischen Annullierung (Art. 5) und Verspätung (Art. 6) und sehe für diese beiden Fälle unterschiedliche Rechtsfolgen vor. Auch in den Erwägungsgründen 12 und 17 der Verordnung werde klar zwischen den Ansprüchen im Falle einer Annullierung und solchen im Falle einer Verspätung unterschieden. Ein Blick in die Entstehungsgeschichte zeige sodann, dass der Verordnungsgeber bewusst darauf verzichtet habe, den Passagieren im Falle einer Verspätung des Fluges eine pauschale Entschädigung zuzusprechen. Das Bezirksgericht verwies auf die Begründung der Europäischen Kommission zu ihrem Vorschlag,²⁶ welche zwar anerkannt habe, dass Fluggäste bei Verspätungen vergleichbaren Unannehmlichkeiten und Einschränkungen ausgesetzt seien wie im Falle einer Annullierung, jedoch einen Unterschied darin gesehen habe, dass

Luftfahrt- und Reiseunternehmen für Nichtbeförderung und Annullierungen verantwortlich seien, aber nicht immer für Verspätungen. Luftfahrt- und Reiseunternehmen sollten daher nach Ansicht der Kommission nicht verpflichtet werden, Fluggäste bei Verspätungen pauschal zu entschädigen.

Die grammatikalische, systematische und historische Auslegung ergebe, dass den Passagieren gemäß der Verordnung im Falle einer Verspätung nur ein Anspruch auf Betreuungsleistungen sowie allenfalls auf Erstattung oder anderweitige Beförderung, nicht aber ein pauschaler Ausgleichsanspruch zustehe. Die vom EuGH in der Sache Sturgeon angeführten teleologischen Argumente, insbesondere dass die Situation von Fluggästen verspäteter Flüge mit jener von Fluggästen annullierter Flüge vergleichbar sei, vermöchten an diesem klaren Auslegungsergebnis nichts zu ändern. Es handle sich um einen bewussten Entscheid des Verordnungsgebers. Für eine richterliche Lückenfüllung bleibe deshalb kein Raum.

Obwohl die Klage damit auch aus luftrechtlichen Gründen abzuweisen war, merkte das Bezirksgericht Bülach *obiter dictum* an, dass die Rechtsprechung des EuGH und der mitgliedstaatlichen Gerichte zu den außergewöhnlichen Umständen i.S.v. Art. 5 Abs. 3 VO erst nach Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens bzw. nach Aufnahme der Verordnung in dessen Anhang ergangen sei und deshalb für die Schweiz keine Bindungswirkung habe. Es sei fraglich, ob ein Schweizer Gericht zu einem ähnlich einschränkenden Auslegungsergebnis kommen würde wie die europäischen Gerichte, „[z]umal die Beklagte durchaus gute Gründe vorbringt, weshalb die defekte Treibstoffzufuhr ein aussergewöhnlicher Umstand sein soll.“

III. Würdigung

1. Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Die Frage, ob die Verordnung auf Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten sowie auf schweizerische Binnenflüge anwendbar ist, zieht sich durch fast alle schweizerischen Urteile und ist, wie die Urteile zeigen, äußerst kontrovers.

Gemäß dem Luftverkehrsabkommen (Anhang, zweiter Spiegelstrich) ist in allen Fällen, in denen die Verordnungen, Richtlinien und Beschlüsse auf die Mitgliedstaaten der EG oder der EU Bezug nehmen, diese Bezugnahme so zu verstehen, dass auch die Schweiz gemeint sei. Liest man den den Anwendungsbereich definierenden Art. 3 VO in diesem Sinn, dann gilt die Verordnung für Flüge, die in einem Mitgliedstaat der EU oder in der Schweiz starten, sowie für Flüge von einem Drittstaat in einen Mitgliedstaat der EU oder in die Schweiz, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft oder der Schweiz ist und die Fluggäste im Drittstaat keine entspre-

²⁶ ABl. C 130 E vom 30.4.2002, S. 225 ff., Rn. 23.

chenden Leistungen erhalten. Demgemäß kommt man zum Schluss, dass die Verordnung kraft des Luftverkehrsabkommens auf Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten sowie auf schweizerische Binnenflüge anwendbar ist. Hierfür spricht auch der erste Absatz der Präambel des LVA, der das Ziel einer Angleichung der luftrechtlichen Vorschriften betont.

Berücksichtigt man demgegenüber, dass das Luftverkehrsabkommen zum Zweck hat, den Binnenmarkt zwischen der EG und der Schweiz zu erweitern, dann kommt man zum gegenteiligen Schluss: dass das Abkommen auf Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten und auf schweizerische Binnenflüge nicht anzuwenden ist. Gemäß dem zweiten Absatz der Präambel will das Luftverkehrsabkommen Regeln für die Zivilluftfahrt innerhalb des Gebietes der Gemeinschaft und der Schweiz aufstellen. Nach Art. 34 LVA gilt es für die Gebiete der EG und der Schweiz. Und schließlich hält Art. 24 lit. b LVA fest, dass beide Vertragsparteien im Bereich des Luftverkehrs weiterhin Beziehungen zu Drittstaaten unterhalten und einander diesbezüglich konsultieren. Rechtsprechung und Lehre interpretieren dies so, dass die Schweiz weiterhin Beziehungen zu Drittstaaten unterhalten und diese grundsätzlich autonom gestalten kann.²⁷ Nach dieser Lesart ist die Verordnung nur auf Flüge zwischen der Schweiz und der EU anwendbar, nicht aber auf Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten.

Neben den Schweizer Gerichten hat sich auch der deutsche BGH mit dieser Frage befasst.²⁸ Bei einem Flug von Zürich nach Yaoundé (Kamerun) bejahte der BGH die Anwendbarkeit der Verordnung, indem er Art. 3 Abs. 1 der Verordnung im Lichte des Anhangs des LVA auslegte, wonach die Schweiz bei der Bezugnahme auf die EG oder die EU mitgemeint sei, und indem er auf die in der Präambel des LVA vorgesehene Angleichung der Rechtsvorschriften Bezug nahm. Gleichwohl war die Sache für den BGH nicht „*derart offenkundig und klar [...], dass für einen vernünftigen Zweifel kein [...] Raum mehr bliebe*“; der BGH legte die Frage deshalb dem EuGH vor. Der EuGH strich die Rechtssache in der Folge aber, ohne materiell darüber zu befinden; dies wiederholte sich zwei Jahre später auf Vorlage des AG Hannover.²⁹ Jüngst hat nun das AG Nürtingen die Verordnung (implizit) auf einen Flug von Kapstadt nach Zürich angewandt, ohne sich mit der Frage auseinanderzusetzen.³⁰

Eine Harmonisierung der Vorschriften im Luftverkehr wäre zu begrüßen, und dazu würde auch gehören, die Beziehungen zu Drittstaaten und die Binnenflüge harmonisierten Regeln zu unterstellen. Dessen ungeachtet hat das geltende Luftverkehrsabkommen (bloß) zum Zweck, das Verhältnis zwischen der EU und der Schweiz zu regeln, und es darf nicht in einem darüber hinausgehenden Sinn ausgelegt werden. Dafür sprechen nicht zuletzt (schweizerische) staatsrechtliche Überlegungen: Die Schweiz ist an der Ausarbeitung des europäischen Sekundärrechts nicht beteiligt. Im Rahmen des Gemischten Ausschusses hat sie zwar de iure ein Vetorecht, de facto bleibt ihr aber kaum eine andere Wahl, als die europäische Praxis zu übernehmen.³¹ Da das europäische Recht

und die europäische Praxis (aus schweizerischer Sicht) nicht direkt-demokratisch abgestützt sind, muss die Schweiz frei sein, den Luftverkehr, der nicht unter das Luftverkehrsabkommen fällt, selber zu regeln.

2. Bindung der Schweizer Gerichte an die Rechtsprechung des EuGH?

Das Luftverkehrsabkommen bezweckt, die Regeln über den Luftverkehr zu harmonisieren. Die Verordnung (und das weitere von der Schweiz übernommene Sekundärrecht) soll deshalb in der EU und in der Schweiz möglichst gleich ausgelegt werden.

Aus Sicht der EU wäre zu wünschen, dass die Auslegung des EuGH auch in der Schweiz gilt. Die Schweiz, die keine Richter an den EuGH entsenden kann, möchte sich nicht „*fremden Richtern*“ unterwerfen. Das Luftverkehrsabkommen löst dieses Dilemma wie folgt: Gemäß Art. 1 Abs. 2 S. 1 LVA verpflichtet sich die Schweiz, die Urteile, Beschlüsse und Entscheidungen des EuGH und der EU-Kommission, die vor der Unterzeichnung des Abkommens ergangen sind, zu übernehmen. Die danach ergangenen Urteile, Beschlüsse und Entscheidungen sind hingegen nur bindend, wenn sie der Schweiz übermittelt worden sind (Art. 1 Abs. 2 S. 2 LVA); dabei stellt der Gemischte Ausschuss auf Verlangen einer Vertragspartei die Folgen dieser Entscheide fest.

Wenn der EuGH nach der Unterzeichnung des LVA ein Urteil fällt, dann bindet dieses die schweizerischen Gerichte also erst einmal nicht. Voraussetzung einer Bindung wäre, dass die EU das Urteil der Schweiz übermittelt. Allerdings hat die EU bis heute, soweit ersichtlich, kein Urteil übermittelt.

Auch wenn die Schweizer Gerichte nicht an die Rechtsprechung des EuGH gebunden sind, so können sie diese aber nicht ignorieren. Welche Bedeutung hat die Rechtsprechung des EuGH somit?

Das Schweizer Bundesgericht musste sich in Bezug auf das Luftverkehrsabkommen noch nicht zu dieser Frage äußern. Beim Freizügigkeitsabkommen³² (einem anderen der sieben sektorbezogenen Abkommen von 1999) stellte sich dem Bundesgericht die Frage aber schon rund ein halbes Dutzend Mal. Dort führte es aus, das Ziel des Abkommens sei es, die Freizügigkeit auf der Grundlage der in der EU geltenden Bestimmungen zu verwirklichen. Damit eine möglichst parallele Rechtslage bestehe, sei von der Auslegung abkom-

²⁷ Zivilgericht Basel-Stadt, Urt. v. 15.5.2012, E. 4; *Dettling-Ott* (Fn. 3), S. 18.

²⁸ Beschl. v. 9.4.2013 – X ZR 105/12, RRa 2013, 183, E.III.2.b.ee.

²⁹ Rs. C-259/13 – Recinto-Pfingsten / Swiss und Rs. C-3/15 – Stück / Swiss.

³⁰ Urt. v. 23.6.2016 – 12 C 386/16.

³¹ *Dettling-Ott* (Fn. 3), S. 16.

³² Abkommen vom 21.6.1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits über die Freizügigkeit.

mensrelevanter unionsrechtlicher Bestimmungen durch den EuGH nach der Unterzeichnung des Abkommens nur bei Vorliegen „triftiger Gründe“ abzuweichen.³³ So jedenfalls die Praxis der II. öffentlich-rechtlichen Kammer des Bundesgerichts, welche bis anhin noch nie triftige Gründe bejahte. Die sozialrechtliche Abteilung des Bundesgerichts scheint hingegen weniger folgsam und ist auch schon von der Rechtsprechung des EuGH abgewichen.³⁴

3. Geltung Sturgeon-Rechtsprechung in der Schweiz?

Die Verordnung sieht eine Ausgleichszahlung nur im Fall einer Nichtbeförderung (Art. 4 VO) und einer Annullierung (Art. 5 VO) vor, nicht aber bei einer Verspätung (Art. 6 VO). Im Fall „Sturgeon“³⁵ hat der EuGH entschieden, dass entgegen dem Wortlaut der Verordnung auch Passagiere, die von einer großen Verspätung – Ankunft am Zielort mit mindestens drei Stunden Verspätung – betroffen sind, einen Anspruch auf eine Ausgleichszahlung haben.

Das Urteil erging am 19.11.2009. Es wurde der Schweiz nicht übermittelt und bindet die Schweizer Gerichte daher nicht (Art. 1 Abs. 2 LVA).

Das Bezirksgericht Bülach legte die Verordnung deshalb selber aus und gelangte zum Schluss, es sei ein bewusster Entscheid des Ordnungsgebers gewesen, den Fluggästen im Falle einer Verspätung keinen Anspruch auf eine pauschale Ausgleichszahlung einzuräumen (vorn, II.6).

Dieses Ergebnis überzeugt. Aus den Materialien geht klar hervor, dass der Ordnungsgeber die Tatbestände der Verspätung und der Annullierung ungleich behandeln wollte. Das mag man begrüßen oder bedauern, aber es war der Wille des Ordnungsgebers. Wenn der EuGH davon abweicht, dann schwingt er sich zum Gesetzgeber auf, und das ist unter dem Gesichtspunkt des Legalitätsprinzips und der Gewaltenteilung problematisch.

Rückendeckung hat das Bezirksgericht Bülach vom AG Nürtingen erhalten, das in seinem Urteil vom 23.6.2016 bei einem Flug von Kapstadt nach Zürich ausführte, die Sturgeon-Rechtsprechung gehe weit über den Wortlaut der Verordnung hinaus und widerspreche dem damaligen Willen des Ordnungsgebers.³⁶ Die Rechtsprechung des EuGH könne daher keine Anwendung finden auf einen Flug von einem außereuropäischen Land in die Schweiz. „Alles andere würde einen Eingriff in die staatliche Souveränität der schweizerischen Eidgenossenschaft bedeuten.“

Im Rahmen der laufenden, jedoch ins Stocken geratenen, Revision der Verordnung ist geplant, die Sturgeon-Rechtsprechung in die Verordnung zu überführen.³⁷ Auch das kann man gut finden oder nicht. Tatsache aber ist: Wenn die Rechtsprechung in der Verordnung festgeschrieben wird, ist die Ausgleichszahlung im Fall der Verspätung vom Gesetzgeber gewollt. Dann bleiben die Gewalten geteilt und die Gerichte – auch die schweizerischen – haben das gesetzte Recht anzuwenden.

Bereits unter der aktuellen Verordnung wäre es möglich, dass die EU das Sturgeon-Urteil (und weitere Entscheide) der Schweiz übermittelt und der Gemischte Ausschuss feststellt, dass es für die Schweizer Gerichte verbindlich ist. Das Bezirksgericht Bülach stellt mit Blick hierauf die Frage in den Raum, ob eine derartige (faktische) Gesetzesänderung im Verfahren nach Art. 23 Abs. 3 und Abs. 4 LVA vom Gemischten Ausschuss beschlossen werden könnte oder ob nicht eher das Luftverkehrsabkommen geändert werden müsste.³⁸ Letzteres scheint mir unnötig; wenn der Gemischte Ausschuss die Kompetenz hat, den Anhang zu ändern (Art. 23 Abs. 4 LVA) und zusätzliche Verordnungen für die Schweiz anwendbar zu erklären – sozusagen für die Schweiz Recht zu setzen – dann muss er auch ein über den Wortlaut des Sekundärrechts hinausgehendes Urteil des EuGH für die Schweiz verbindlich erklären können.

4. Außergewöhnliche Umstände

Nach Art. 5 Abs. 3 VO entfällt die Pflicht zur Leistung einer Ausgleichszahlung bei außergewöhnlichen Umständen, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Dies gilt selbstredend auch bei einer Verspätung, wenn man – wie der EuGH – dem Passagier in diesem Fall einen Anspruch auf eine Ausgleichszahlung einräumt.

Die Praxis des EuGH und der mitgliedstaatlichen Gerichte zu den außergewöhnlichen Umständen ist äußerst streng. Namentlich bei technischen Defekten ist eine Befreiung nur in den seltensten Fällen möglich. Ein Luftfahrtunternehmen kann sich selbst dann nicht auf einen außergewöhnlichen Umstand berufen, wenn es das Flugzeug regelmäßig und sorgfältig gewartet hat und das Problem völlig unerwartet

³³ BGE 142 II 35 ff., E. 3.1; BGE 136 II 5 ff., E. 3.4; leicht relativierend BGE 139 II 393 ff., E. 4.1.1.

³⁴ Vgl. BGE 142 V 2 ff., E. 6.3.3; BGE 132 V 423 ff., E. 9.4; siehe zum Ganzen auch *Glaser / Brunner*, Politik in der Defensive: Zwischen Vorrang des FZA und dynamischer Rezeption der EuGH-Rechtsprechung, Jusletter vom 18.4.2016, Rn. 19 f.

³⁵ Zitiert in Fn. 7.

³⁶ Es gibt mitgliedstaatliche Gerichte, welche die Sturgeon-Rechtsprechung generell – auch wenn es nicht um die Schweiz geht – ablehnen, vgl. den Entscheid des Tribunal de Commerce de Bobigny vom 9.12.2014, der dann später mit Urteil vom 15.6.2016 von der Cour de Cassation annulliert wurde (*Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, 2016, S. 231 ff.).

³⁷ Vgl. den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (COM (2013) 130 final) und den Bericht des Europäischen Parlaments vom 22.1.2014 A/-0020/2014.

³⁸ Urt. v. 2.2.2016 (vorn, II.6), E. 4.2.2014.

auftritt.³⁹ Eine Befreiung ist nur ganz ausnahmsweise denkbar, wenn die technischen Defekte auf Fabrikationsfehler zurückgehen, bei Sabotageakten oder terroristischen Handlungen.

Im Fall, der dem Bezirksgericht Bülach vorlag, war die Verspätung auf eine defekte Treibstoffzufuhr zurückzuführen. Das Bezirksgericht hätte die Frage, ob dies einen außergewöhnlichen Umstand darstellt, nicht mehr beantworten müssen, da es den Anspruch auf eine Ausgleichszahlung zuvor verneint hatte. Dennoch führte es *obiter dictum* aus, die beklagte Fluggesellschaft hätte „*durchaus gute Gründe*“ dafür vorgebracht, dass ein außergewöhnlicher Umstand vorliege. Diese Erwägung steht im Widerspruch zur Rechtsprechung des EuGH und der deutschen Gerichte.

Die Praxis des EuGH ist meines Erachtens zu streng. Die Luftfahrtunternehmen tragen damit das Risiko für sämtliche irgendwie gearteten technischen Probleme – auch für solche, die sie tatsächlich nicht beherrschen können. Nun kann man durchaus überlegen, eine verschuldensunabhängige Haftung für alle Ereignisse in der Sphäre der Luftfahrtunternehmen einzuführen. Zwar ist das nicht im Geiste des kontinental-europäischen Schuldrechts, das eine Haftung grundsätzlich vom Verschulden abhängig macht, aber man kann es überlegen. Wenn allerdings eine Fluggesellschaft 200 Passagieren eine Ausgleichszahlung von bis zu 600 EUR leisten muss, könnte sie in Versuchung geraten, einen Flug im Zweifelsfall noch durchzuführen und einen Mangel später beheben zu lassen, um der Zahlungspflicht zu entgehen. Der Sicherheit wäre das nicht zuträglich.

Insofern stellt das Urteil des Bezirksgerichts Bülach einen Farbtupfer in einer ansonsten eintönigen Entscheidlandschaft dar. Aus europäischer Sicht dürfte es sich bloß um einen schweizerischen Ausreißer handeln.

5. Verjährung / Verwirkung nach schweizerischem Recht

Die Verordnung regelt nicht, wann der Anspruch auf eine Ausgleichszahlung (und die anderen Ansprüche gemäss der Verordnung) verjährt bzw. verwirkt. Der EuGH und, ihm folgend, das Zivilgericht Basel-Stadt halten fest, dass diese Frage nach nationalem Recht zu beantworten ist.⁴⁰

Gemäss dem Zivilgericht Basel-Stadt soll bei der Anwendung Schweizer materiellen Rechts die zweijährige Verwirkungsfrist von Art. 14 der Lufttransportverordnung (LTrV) gelten.⁴¹ Dies ist freilich umstritten: Nach einer in der Lehre vertretenen Ansicht soll die zehnjährige Regelverjährung von Art. 127 Obligationenrecht anwendbar sein.⁴²

Das Urteil des Zivilgerichts überzeugt im Ergebnis, weil damit die Ungewissheit, ob ein Anspruch auf das Luftfahrtunternehmen zukommt, nach zwei Jahren beseitigt ist. Das erhöht die Rechtssicherheit. Auch der Vergleich mit dem Montrealer Übereinkommen überzeugt: Wenn dieses die komplexere Schadenersatzklage gemäß Art. 19 MÜ auf zwei Jahre befristet, ist es für den Passagier umso eher zumutbar,

einen Pauschalbetrag von vergleichsweise geringer Höhe in-ner dieses Zeitfensters geltend zu machen.

In dogmatischer Hinsicht ist die Sache weniger klar. Wenn das Zivilgericht (wie der EuGH⁴³) richtigerweise feststellt, das Montrealer Übereinkommen (und das Warschauer Abkommen) erfasse die Ausgleichsansprüche der Verordnung nicht, dann läge es nahe, bei der Lufttransportverordnung gleich zu entscheiden. Die LTrV ist dem Montrealer Übereinkommen in wesentlichen Teilen nachgebildet; sie übernimmt einen Teil dessen Bestimmungen (in eigenen Worten) und verweist in seinem Art. 2 auf andere Bestimmungen des Montrealer Übereinkommen. Man könnte daher argumentieren, wenn die LTrV selber keinen pauschalen Ausgleichsanspruch vorsehe, sei auch die Verwirkungsfrist (Art. 14) der LTrV nicht anwendbar. Diesfalls würden die Ansprüche in zehn Jahren verjähren (Art. 127 OR) – sofern man nicht Art. 14 LTrV analog anwendet, wofür immerhin spräche, dass eine vergleichbare Interessenlage besteht. Das Zivilgericht Basel-Stadt löst das Problem indem es auf die Fußnote 3 zur LTrV verweist, wonach die LTrV mit der Verordnung 261/2004 (und anderen Verordnungen) „*in Einklang*“ steht. Daraus leitet es ab, dass die LTrV auch dann angewendet werden könne, wenn Ansprüche nach der VO 261/2004 zu beurteilen seien – allerdings nur subsidiär und soweit dies dem Sinn und Zweck der Verordnungsbestimmung entspreche, was das Zivilgericht im zu beurteilenden Fall bejahte. Diese Argumentation ist vertretbar, sie steht aber dogmatisch auf wackligen Füßen.

Um Klarheit zu schaffen, wäre zu wünschen, dass der Schweizer Gesetzgeber die Verjährung bzw. Verwirkung des Ausgleichsanspruchs ausdrücklich regelt. Aufgrund teleologischer Überlegungen sowie einem Vergleich mit dem Montrealer Übereinkommen und der LTrV sollte dabei am besten eine zweijährige Verwirkungsfrist eingeführt bzw. für anwendbar erklärt werden.

³⁹ Vgl. Urt. v. 17.9.2015 – C-257/14 – van der Lans / Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, RRa 2015, 287, Rn. 36 ff., und zuvor schon das Urt. v. 22.12.2008 – C-549/07 – Wallentin-Hermann, RRa 2009, 35, Rn. 15 ff.

⁴⁰ Vorn, Ziff. II.5.

⁴¹ Vorn, Ziff. II.5. Die LTrV ist auf jene Luftbeförderungen anwendbar, welche nicht dem Montrealer Übereinkommen oder dem Warschauer Abkommen unterstehen. Art. 1 Abs. 1 LTrV lautet: „Diese Verordnung gilt, soweit nicht das Übereinkommen von Montreal anwendbar ist, für jede Inlandbeförderung und internationale Beförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge ausgeführt wird: a. gegen Entgelt; b. unentgeltlich von einem Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsbewilligung“.

⁴² Maruhn in: Schmid / Degott / Hopperditzel / Maruhn, Flug-gastrechte-Kommentar.de, Art. 7 N 31 m.w.N.

⁴³ Urt. v. 22.11.2012 – C-139/11 – Cuadrench Moré, RRa 2013, 17, Rn. 28.

6. Schlussfolgerungen

Lässt man die dargestellten Entscheide Revue passieren, dann zeigt sich darin ein gewisses Widerstreben der Schweizer Gerichte, dem EuGH zu folgen. Ob man dies als Besserwisserei oder als Mut zu einer eigenständigen Rechtsprechung ansehen will, ist eine Frage des Blickwinkels.

Festzuhalten ist, dass die Sturgeon-Rechtsprechung heute in der Schweiz nicht gilt, jedenfalls nicht im Bezirk Bülach. Wie andere und namentlich höhere Schweizer Instanzen entscheiden würden, insbesondere wie stark sie das Interesse an einer einheitlichen Auslegung gewichten würden, ist offen.

Dass das Recht hüben und drüben des Rheins unterschiedlich angewendet wird, widerspricht der angestrebten Harmonisierung. Es ist aber keineswegs ungewöhnlich. Seit das Montrealer Übereinkommen mit seinen undurchbrechlichen Haftungslimiten in Kraft getreten ist, hat man schon fast vergessen, dass unter dem Warschauer Abkommen in jedem Staat andere Anforderungen an die Durchbrechung der Haftungslimiten des Luftfrachtführers galten (und gelten).⁴⁴ Dies führte zu einem *forum shopping* oder einem *forum running*, doch man lernte damit leben.

Genau gleich muss sich der Passagier überlegen, wo er seine Ansprüche aus der Verordnung geltend machen will. In Anbetracht der oben dargestellten Urteile wird er heute nach Möglichkeiten suchen, seine Ansprüche außerhalb der Schweiz durchzusetzen. Schweizer Anwälte mögen das bedauern; Schweizer Gerichte werden weniger unglücklich sein, wenn sie weniger Arbeit haben. Fragen könnte man sich

freilich, ob Schweizer Gerichte nicht eine Verantwortung gegenüber Schweizer Passagieren haben, dafür zu sorgen, dass diese ihre Ansprüche bei sich zu Hause durchsetzen können.

Die EU und die Schweiz verhandeln derzeit über ein institutionelles Rahmenabkommen zu den Bilateralen Verträgen. Dabei geht es unter anderem um die Sicherstellung einer homogenen Auslegung der Abkommen und um Fragen der Streitbeilegung. Die Meinungen gehen auseinander, welche Rolle dem EuGH zukommen soll, ob seine Entscheide für die Schweiz verbindlich sein oder lediglich Gutachtencharakter haben sollen. Diese grundsätzliche Differenz tritt bei der Verordnung 261/2004 exemplarisch zutage.

Die Sturgeon-Rechtsprechung soll im Rahmen der geplanten Revision in der Verordnung verankert werden.⁴⁵ Dies hätte zur Folge, dass die Sturgeon-Rechtsprechung auch in der Schweiz, und damit auch in Bülach, gälte. Viele Fragen würden sich im Übrigen gar nicht stellen, wenn die EU die Urteile an die Schweiz übermittelte und der Gemischte Ausschuss die Folgen feststellte (Art. 1 Abs. 2 LVA).

So oder anders bleibt genügend Diskussionsstoff, und die Verordnung wird die schweizerischen (und anderen europäischen) Gerichte auch in Zukunft beschäftigen.

⁴⁴ Vgl. Art. 25 Abs. 1 WA: Der Luftfrachtführer kann sich auf die Haftungsbeschränkung nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt hat, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht. Im Strassengütertransport gilt nach Art. 29 CMR heute noch eine ähnliche Regelung.

⁴⁵ Vorn Ziff. III.3.

Entscheidungen

Reisevertrag

Reisevertrag / Rückzahlung des Reisepreises / Transfer / Unfall

1. Der Reiseveranstalter trägt das Risiko, den vereinbarten Reisepreis nicht zu erhalten, auch dann, wenn der Reiseerfolg durch Umstände vereitelt wird, die weder ihm noch dem Reisenden zugerechnet werden können.
2. Die Verletzung des Reisenden bei einem Verkehrsunfall während des Transfers vom Flughafen zum Hotel begründet einen Reisemangel, auch wenn den Reiseveranstalter kein Verschulden an dem Unfall trifft. Wird der Reisende hierdurch so schwer verletzt, dass er keine weiteren Reiseleistungen in Anspruch nehmen kann, verliert der Reise-

veranstalter regelmäßig den gesamten Anspruch auf den Reisepreis.

[Leitsätze des Gerichts]

BGH, Ur. v. 6.12.2016 – X ZR 117/15

Tatbestand

[1.] Die Klägerin buchte bei der Beklagten für sich und ihren Ehemann eine Pauschalreise vom 15.12.2013 bis 29.12.2013 in die Türkei zum Preis von 1.485 EUR. Zu den Reiseleistungen gehörte der Transfer vom Flughafen zum Hotel. Auf dieser Fahrt kam es zu einem Verkehrsunfall, bei dem der Transferbus auf der eigenen Fahrspur durch ein entgegen-