

8. Völkerrecht und Europarecht/ Droit international public et droit européen

8.17. Transport und Verkehr. Kommunikationsrecht/Transports et circulation. Droit de la communication

Kreisgericht Rorschach VV.2019.18-RO3ZE-MLU: Rückflug von Kapstadt nach Zürich mit über 16 Stunden Verspätung – wie man (auch) in der Schweiz zur Ausgleichszahlung gemäss Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 kommt

Kreisgericht Rorschach, Einzelrichter, 3. Abteilung, Urteil VV.2019.18-RO3ZE-MLU vom 12. September 2019, X. gegen Y. AG, Forderung.



SEBASTIAN REICHLÉ*



TOBIAS SCHEIWILER**

Ein Rückflug von Kapstadt nach Zürich konnte im Dezember 2015 nicht plangemäss durchgeführt werden. Aufgrund eines technischen Defekts musste die durchführende Fluggesellschaft ein Ersatzflugzeug organisieren. Die Flugreisenden landeten mit einer Verspätung von über 16 Stunden in Zürich. Zwei Passagierinnen verlangten daraufhin gestützt auf die Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 wegen Annullierung und Verspätung eine Ausgleichszahlung. Nach erfolglosem Schlichtungsversuch reichte eine der Damen am 20. Mai 2019 vor dem Kreisgericht Rorschach Klage ein. Die Fluggesellschaft zahlte in der Folge die geforderte Ausgleichszahlung von EUR 600 zuzüglich Verzugszinsen, jedoch ohne eine Rechtspflicht anzuerkennen.

* SEBASTIAN REICHLÉ, Dr. iur., Partner bei Reichle Stehle Rechtsanwälte, St. Gallen, Lehrbeauftragter für Privatrecht an der Universität St. Gallen und an der Fachhochschule St. Gallen sowie Geschäftsführer am Institut für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis der Universität St. Gallen (IRP-HSG).

Die beiden Damen wurden anfänglich von Sebastian Reichle vertreten. Im Schlichtungsverfahren sowie vor dem Kreisgericht Rorschach wurde ein anderer Anwalt mandatiert. Tobias Scheiwiler und ich danken Elias Reichsöllner, M.A. HSG, und meinem Kanzlei-Partner Dr. iur. Bernhard Stehle für die aufmerksame und kritische Durchsicht dieses Beitrags.

** TOBIAS SCHEIWILER, B.A. HSG, juristischer Mitarbeiter bei Reichle Stehle Rechtsanwälte, St. Gallen.

nen. Das Verfahren wurde als gegenstandslos abgeschrieben und die Kosten vollständig der Beklagten auferlegt.

Dieser Fall steht sinnbildlich dafür, wie viel Mühe man in der Schweiz auf sich nehmen muss, um im Falle sogenannter «grosser Verspätungen» von drei oder mehr Stunden eine Ausgleichszahlung von schweizerischen Fluggesellschaften zu erhalten. Der Verfahrensausgang ist bemerkenswert, zumal schweizerische Fluggesellschaften regelmässig den Standpunkt vertreten, dass die Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 nur auf Flüge zwischen der Schweiz und EU-Staaten anwendbar sei und die *Sturgeon-Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH)*, wonach auch bei blossen Verspätungen Ausgleichsansprüche zu gewähren sind, in der Schweiz nicht massgebend sei.

I. Sachverhalt und Prozessgeschichte

Im Dezember 2015 traf der Rückflug zweier Freundinnen von Kapstadt nach Zürich mit einer Verspätung von 16 Stunden und 54 Minuten am Zielort ein. Anwaltlich vertreten verlangten die beiden Damen von der ausführenden Fluggesellschaft mit Sitz in der Schweiz eine Entschädigung von CHF 900 pro Person per Saldo aller Ansprüche (Ausgleichszahlung von EUR 600 gemäss Fluggastrechteverordnung [EG] Nr. 261/2004¹ sowie Kosten für eine zusätzliche Übernachtung, Verpflegung und Telefonanrufe etc.).

In ihrer Stellungnahme vom 15. Februar 2016 führte die Fluggesellschaft aus, dass die für den Rückflug von Kapstadt nach Zürich vorgesehene Maschine auf dem vorhergehenden Flug einen ausserordentlichen technischen Defekt erlitten habe. Anlässlich des Betankungsvorgangs sei festgestellt worden, dass das Ventil des automatischen Tankfüllstopps, welches dafür Sorge, dass der Tank nicht überlaufe, trotz laufender, sorgfältiger Wartung nicht mehr einwandfrei funktioniert habe. Der Tankvorgang habe deswegen nicht ordentlich beendet werden können und derart viel Zeit beansprucht, dass sich der Abflug um mehrere Stunden verschoben habe. Laut der Fluggesellschaft hatte dies zur Folge, dass am betreffenden Datum für die Rotation Zürich–Kapstadt–Zürich ein Ersatzflugzeug inklusive Besatzung habe gemietet werden müssen. Die Durchführung dieses sogenannten Subcharters unterliege verständlicherweise strengen Richtlinien, welche sorgfältig einzu-

halten seien. Aufgrund eingeschränkter Verfügbarkeiten von Flugzeugen und Besatzungen habe das Aufgleisen der Durchführung des betreffenden Fluges unter Operation eines Subcharters einige Zeit in Anspruch genommen. Die durchführende Fluggesellschaft hatte damit ihrer Ansicht nach in dieser Situation alle möglichen Massnahmen getroffen, um nicht nur die Verspätung so kurz wie möglich zu halten, sondern auch um die Flüge Zürich–Kapstadt–Zürich sicherzustellen. Sie wies zudem darauf hin, dass keiner dieser Flüge annulliert worden sei. Die Flüge hätten einzig aus den dargelegten Gründen nur verspätet durchgeführt werden können. Der Auslöser der Verspätung sei auf einen ausserordentlichen Umstand, welcher für die Fluggesellschaft weder vorhersehbar noch planbar, beeinflussbar oder vermeidbar gewesen sei, zurückzuführen. Es handle sich beim genannten Defekt um ein Ereignis, welches gemäss der *Preliminary List of Extraordinary Circumstances* als ausserordentlicher Umstand i.S. der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 anerkannt sei.

Weiter begründete die Fluggesellschaft ihre Haltung damit, dass die Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 im Verspätungsfall keine Kompensationsleistungen vorsehe. Der Leitentscheid des EuGH in Sachen *Sturgeon u.a. gegen Condor Flugdienst GmbH*,² wonach bei einer Ankunftsverspätung von drei oder mehr Stunden eine Ausgleichszahlung zu leisten sei, finde in der Schweiz keine Anwendung. Es könne daher den Forderungen nach Ausgleichsleistungen nicht nachgekommen werden. Es sei unter den gegebenen Umständen und im Sinne der Gleichstellung aller Betroffenen nicht möglich, Forderungen individuell zu diskutieren. Bevorteilungen einzelner gegenüber Benachteiligungen anderer schliesse die Fluggesellschaft klar aus. Immerhin wurde den beiden Damen für unbelegte Kosten für Unterbringung, Verpflegung, Kommunikation und Taxifahrt je eine Entschädigung von total CHF 120 ausbezahlt.

Die beiden Damen reichten in der Folge Schlichtungsge-
suche bei den zuständigen Vermittlungsämtern im Kanton St. Gallen ein. Während die eine Dame sich mit der Fluggesellschaft im Schlichtungsverfahren auf einen Vergleich einigte, zog die andere den Fall vor das Kreisgericht Rorschach. Mit Klage vom 20. Mai 2019 verlangte sie, dass die Fluggesellschaft unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beklagten zu verpflichten sei, eine Ausgleichszahlung von EUR 600 zuzüglich Zinsen zu bezahlen. Die Klage begründete sie damit, dass auch Flüge aus Drittstaat-

¹ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91.

² EuGH, 19.11.2009, verb. Rs. C-402/07 und C-432/07, Christopher Sturgeon u.a. gegen Condor Flugdienst GmbH und Stefan Böck u.a. gegen Air France SA, Slg. 2009, I-10923, in: RRA 2009, 282 ff. = NJW 2010, 43 ff.

ten in die Schweiz in den Geltungsbereich der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 fallen würden. Der ursprünglich geplante Flug sei annulliert worden. Die Flugbeförderung sei an einem anderen Tag und mit einem anderen als dem ursprünglich geplanten Flugzeug erfolgt. Angesichts der Umstände könne nicht mehr lediglich von einer Verspätung die Rede sein. Eine Annullierung liege gemäss Art. 2 lit. 1 Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 vor, wenn ein geplanter Flug nicht durchgeführt wird, für den zumindest ein Sitzplatz reserviert war. Da die Flugstrecke des geplanten Flugs mehr als 3'500 km betrug, forderte die Klägerin gestützt auf Art. 5 Abs. 1 lit. c i.V.m. Art. 7 Abs. 1 lit. c Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 eine Ausgleichszahlung von EUR 600.

Mit Schreiben vom 19. August 2019 teilte die Fluggesellschaft dem Kreisgericht Rorschach mit, dass sie die Forderung der Klägerin im Umfang von EUR 691 ohne Anerkennung einer Rechtspflicht beglichen habe. Die Zahlung sei einzig zur Vermeidung weiterer Aufwände im Verfahren geleistet worden. Dieses könne als gegenstandslos abgeschlossen werden. Mit Entscheid vom 12. September 2019 schrieb das Kreisgericht das Verfahren ab; die Gerichtskosten von CHF 550 sowie eine Parteientschädigung von CHF 650 zuzüglich Barauslagen und Mehrwertsteuer wurden der Fluggesellschaft auferlegt.

II. Umstrittener örtlicher Anwendungsbereich der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004

Mit Beschluss Nr. 1/2006 vom 18. Oktober 2006³ nahm der Luftverkehrsausschuss EG/Schweiz die Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004⁴ in den Anhang des Luftverkehrsabkommens EG/Schweiz⁵ auf. Flüge aus Drittstaaten fallen gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. b der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 in deren Anwendungsbereich, *«sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist [...], es sei denn, sie [die Fluggäste] haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten»*. Der Begriff «Gemeinschaft» ist so zu verstehen, dass dieser auch die Schweiz umfasst;⁶ die Fluggastrechteverordnung

(EG) Nr. 261/2004 ist daher auf Flüge zwischen Drittstaaten und der Schweiz anwendbar. Diese Auffassung wird von einem beträchtlichen Teil der Lehre sowie auch vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gestützt.⁷

In der schweizerischen Rechtspraxis sind nur wenige erstinstanzliche Urteile ergangen, die sich zur Anwendung der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 auf Flüge zwischen einem Drittstaat und der Schweiz äussern.⁸ Das Zivilgericht Basel-Stadt hat mit Urteil vom 11. März 2011 zum Beispiel die Anwendbarkeit der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 auf einen Flug von Maskat (Oman) nach Zürich verneint.⁹ In der Sache entschied es gleich in einem Urteil vom 15. Mai 2012¹⁰ bezüglich eines Flugs von Zürich nach São Paulo. Dabei führte es aus, dass das Luftverkehrsabkommen die Schaffung eines erweiterten Binnenmarktes Schweiz–EU bezwecke und sich die Schweiz vorbehalten habe, *«die Beziehungen zu Drittstaaten autonom zu regeln. Der mit der EU vereinbarte Binnenmarkt begrenze sich damit auf die Schweiz und nicht auf die Beziehung der Schweiz zu Drittstaaten, denn in Bezug auf die Aussenkompetenzen habe die Schweiz gegenüber*

die in diesem Anhang aufgeführt sind, auf die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union als deren Rechtsnachfolgerin oder auf das Erfordernis einer Bindung an diese Bezug genommen wird, ist diese Bezugnahme für die Zwecke dieses Abkommens so zu verstehen, dass sie auch auf die Zwecke dieses Abkommens oder das Erfordernis einer gleichen Bindung an sie verweist.» Eingehend zum Anwendungsbereich der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 THOMAS PROBST, Die Rechte des Flugzeugpassagiers – oder – «Wenn einer im verspäteten Flugzeug sitzt, dann kann er was erleben ...», in: Susan Emmenegger/Stephanie Hrubesch-Millauer/Frédéric Krauskopf/Stephan Wolf (Hrsg.), Festschrift für Thomas Koller, Bern 2018, 763 ff., 769 ff., sowie URS MARTI, Fluggastrechte gemäss der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, Zürich 2017, 52 ff.

⁷ BSK OR I-ROBERTO, Art. 13 PRG N 3a, in: Corinne Widmer Lüchinger/David Oser (Hrsg.), Obligationenrecht I, Basler Kommentar, 7. A., Basel 2019 (zit. BSK OR I-Verfasser); PROBST (FN 6), 770; MARTI (FN 6), 62 f.; ANDREAS WIEDE, Reiserecht, Zürich 2014, N 249. Auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) will die Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 auf Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten angewendet wissen, wie es in einem nicht publizierten Schreiben vom 16. Oktober 2012 an die in der Schweiz operierenden Fluggesellschaften und Flugplätze mit internationalem Linien- und Charterverkehr verlauten liess (zitiert nach MARTI [FN 6], 53); a.M. REGULA DETTLING-OTT, SVLR-Bulletin 2012, 6 ff., 14 ff.; ALBERT KOST, SVLR-Bulletin 2012, 20 ff., 27 ff.; MICHAEL HOCHSTRASSER, Der Beförderungsvertrag, Zürich 2015, N 88.

⁸ S. MICHAEL HOCHSTRASSER, Vom Umgang der Schweizer Gerichte mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, RRA 2017, 58 ff., für eine Übersicht zu entsprechenden Urteilen.

⁹ BezGer Basel-Stadt, V.2010.1734, 11.3.2011 (zitiert nach HOCHSTRASSER [FN 8], 58 f.).

¹⁰ BezGer Basel-Stadt, V.2012.213, 15.5.2012, in: BJM 2013, 79 ff.

³ Amtliche Sammlung (AS) 2006, 5987 ff., 5988.

⁴ Die Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 ist im Amtsblatt der Europäischen Union publiziert (ABl. L 46/1) und über <https://eur-lex.europa.eu> abrufbar.

⁵ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) (zit. Luftverkehrsabkommen [LVA]).

⁶ Dies ergibt sich aus dem Anhang zum Luftverkehrsabkommen, zweiter Spiegelstrich: *«In allen Fällen, in denen in Rechtsakten,*

der EU keine Einschränkungen akzeptiert.»¹¹ Das Zivilgericht Basel-Stadt widersetzt sich mit diesen beiden Urteilen der in der Lehre wohl vorherrschenden Auffassung. Seine Begründung überzeugt nicht, zumal der Wortlaut des Art. 3 Abs. 1 lit. b Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 eindeutig ist.

Das Bezirksgericht Bülach liess in seinem Entscheid vom 2. Februar 2016, in welchem die klägerische Partei eine Ausgleichszahlung aufgrund eines über 14 Stunden verspäteten Fluges von Malé (Malediven) nach Zürich forderte, die Frage des Anwendungsbereichs der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 bewusst offen.¹² Aus diesem Urteil lässt sich demnach nichts hinsichtlich des örtlichen Anwendungsbereichs in Fällen mit Bezug zu Drittstaaten ableiten.

III. Bedeutung der Sturgeon-Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH)

In der Leitentscheidung *Sturgeon u.a. gegen Condor Flugdienst GmbH* sowie *Böck u.a. gegen Air France SA* hat der EuGH festgehalten, dass auch Reisende, deren Flüge verspätet¹³ sind, Anspruch auf eine Ausgleichszahlung gemäss Art. 7 Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 haben, «wenn sie wegen solcher Flüge einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, d.h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der von dem Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen».¹⁴ Die Bedeutung dieser Rechtsprechung für die schweizerische Rechtspraxis ist umstritten und nicht geklärt. Klar ist zumindest, dass das Urteil des EuGH für die schweizerischen Gerichte nicht unmittelbar bindend ist.¹⁵ In der Lehre

wird dennoch die Ansicht vertreten, dass diese Rechtsprechung im Rahmen einer sachgerechten Auslegung¹⁶ in der Schweiz Anwendung finden müsse.¹⁷

Das Bezirksgericht Bülach teilt diese Auffassung nicht. In seinem Entscheid vom 2. Februar 2016¹⁸ wurde die Klage unter anderem mit der Begründung abgewiesen,¹⁹ die Sturgeon-Rechtsprechung sei nicht massgebend: «Bei diesem Ergebnis der grammatikalischen, systematischen und historischen Auslegung ist die Fluggastrechteverordnung in jenem Sinn auszulegen, dass Passagieren im Falle einer Verspätung nur ein Anspruch auf Betreuungsleistungen sowie allenfalls auf Erstattung oder anderweitige Beförderung, nicht aber ein pauschaler Ausgleichsanspruch zusteht. Die vom EuGH vorgebrachten teleologischen Argumente, z.B. dass die Situation von Fluggästen verspäteter Flüge mit jener von Fluggästen annullierter Flüge vergleichbar ist (vgl. Urt. v. 19.11.2009, verb. Rs. C-402/07 und C-432/07 – Sturgeon u.a., RRA 2009, 282), vermögen an diesem klaren Auslegungsergebnis nichts zu ändern, handelte es sich doch um einen bewussten gesetzgeberischen Entscheid. Aus diesem Grund bleibt auch für eine gerichtliche Lückenfüllung kein Raum.»²⁰

Anders als das Bezirksgericht Bülach spricht sich das Zivilgericht Basel-Stadt (bei Flügen zwischen EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz) für die Berücksichtigung der Sturgeon-Rechtsprechung in der Schweiz aus. Im ebenfalls bereits vorne erwähnten Entscheid vom 15. Mai 2012 führte es hinsichtlich der Nichtbeförderung, der Annullierung oder

Ausschuss auf Verlangen einer Vertragspartei (Art. 1 Abs. 2 S. 3 f. LVA).

¹¹ BezGer Basel-Stadt, V.2012.213, 15.5.2012, E. 4, in: BJM 2013, 79 ff., 81 ff.

¹² BezGer Bülach, FV150044-C/U, 2.2.2016, E. 2.1.4 und 3.1.2, in: RRA 2016, 302 ff., 302 f.

¹³ Nach der Rechtsprechung des EuGH handelt es sich so lange um eine Flugverspätung (und nicht um eine Annullierung), wie der Flug «entsprechend der ursprünglichen Flugplanung des Luftfahrtunternehmens durchgeführt wird» (EuGH, 19.11.2009, verb. Rs. C-402/07 und C-432/07, Christopher Sturgeon u.a. gegen Condor Flugdienst GmbH und Stefan Böck u.a. gegen Air France SA, Slg. 2009, I-10923, N 39, in: RRA 2009, 282 ff., 286 = NJW 2010, 43 ff., 45).

¹⁴ EuGH, 19.11.2009, verb. Rs. C-402/07 und C-432/07, Christopher Sturgeon u.a. gegen Condor Flugdienst GmbH und Stefan Böck u.a. gegen Air France SA, Slg. 2009, I-10923, N 61, in: RRA 2009, 282 ff., 288 = NJW 2010, 43 ff., 46.

¹⁵ Art. 1 Abs. 2 S. 2 LVA sieht einzig vor, dass die Bestimmungen des Abkommens in Übereinstimmung mit den vor der Unterzeichnung des LVA ergangenen Urteilen auszulegen sind. Bezüglich der Folgen von Urteilen, die nach Unterzeichnung des Abkommens ergangen sind, entscheidet nach Übermittlung der Urteile der Gemeinsame

¹⁶ Zutreffend stellte der EuGH fest, dass sich Fluggäste, «die von der Verspätung eines Fluges betroffen sind, einen ähnlichen Schaden in Form eines Zeitverlusts erleiden und sich somit im Hinblick auf die Anwendung des in Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruchs in einer vergleichbaren Lage befinden» wie Personen, deren Flug annulliert wurde (EuGH, 19.11.2009, verb. Rs. C-402/07 und C-432/07, Christopher Sturgeon u.a. gegen Condor Flugdienst GmbH und Stefan Böck u.a. gegen Air France SA, Slg. 2009, I-10923, N 54, in: RRA 2009, 282 ff., 287 = NJW 2010, 43 ff., 45).

¹⁷ BSK OR I-ROBERTO (FN 7), Art. 13 PRG N 3a; s. ferner PROBST (FN 6), 790.

¹⁸ BezGer Bülach, FV150044-C/U, 2.2.2016, in: RRA 2016, 302 ff.

¹⁹ Die Klage wurde auch deshalb abgewiesen, weil der Anwalt, der sich die streitige Forderung vom Klienten abtreten liess und im Prozess als Kläger auftrat, über keine gültige Klagebewilligung verfügte und – je nachdem welche Rechtsfolgen eine Gesetzesumgehung nach sich zieht – auch nicht aktivlegitimiert gewesen wäre. Vgl. hierzu BezGer Bülach, FV150044-C/U, 2.2.2016, E. 4.1.5 und 4.1.9, in: HEINRICH HEMPEL, Keine Ausgleichsleistungen gemäss Fluggastrechteverordnung bei Verspätung: Urteil des Bezirksgerichts Bülach vom 2. Februar 2016 mit Anmerkungen, SVLR-Bulletin 2016, 52 ff., 54 f.

²⁰ BezGer Bülach, FV150044-C/U, 2.2.2016, E. 4.2.13, in: RRA 2016, 302 ff., 305.

grosser Verspätung von Flügen aus, dass die «Frage, ob es sich bei der eingetretenen Zeitverzögerung terminologisch um eine blossе Verspätung nach Art. 6 oder um eine Annullierung nach Art. 5 handelt, in Bezug auf allfällige Ausgleichsansprüche im Sinne von Art. 7 wohl weitestgehend irrelevant [sei], da der europäische Gerichtshof in Auslegung der VO [Fluggastrechteverordnung] 261/2004 nachvollziehbar festgehalten hat, dass solche auch bei blossen Verspätungen geltend gemacht werden können, sofern sich die Ankunftszeit um mehr als drei Stunden verzögert».²¹

Der Rechtsauffassung des Zivilgerichts Basel-Stadt ist zuzustimmen. Für Flugpassagiere wirkt sich eine grosse Verspätung regelmässig in gleicher Weise aus wie eine Annullierung. Mit Blick auf den hier besprochenen Entscheid ist entscheidend, dass die beiden Damen mit über 16 Stunden Verspätung am Zielort landeten. Ob dabei von einer grossen Verspätung oder einer Annullierung auszugehen ist, soll für die Frage der Gewährung von Ausgleichszahlungen grundsätzlich nicht relevant sein. Dementsprechend erscheint es sachgerecht, dass beide Fälle rechtlich gleich behandelt werden.

IV. Trotz hoher Hürden zur Ausgleichszahlung

Die Anwendbarkeit der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 auf Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten ist – wie bereits aufgezeigt wurde – umstritten und bis heute nicht geklärt. Insbesondere das Zivilgericht Basel-Stadt nimmt in solchen Fällen den Standpunkt ein, dass mangels Anwendbarkeit der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 keine Ausgleichsansprüche geltend gemacht werden können. Das Bezirksgericht Bülach liess dagegen in einem vergleichbaren Fall die Frage der Anwendbarkeit offen und wies dafür die entsprechende Klage unter anderem mit der Begründung ab, dass die Sturgeon-Rechtsprechung in der Schweiz nicht massgebend sei. Diese wiederum wird vom Zivilgericht Basel-Stadt auch in der Schweiz als anwendbar betrachtet.²²

Die Rechtslage ist somit unübersichtlich. Ein klärendes Urteil wäre wünschenswert.²³ Im vorliegenden Fall wurde

aus diesem Grund der Prozessweg beschritten. Aus Kosten-Nutzen-Überlegungen rechnen sich solche Verfahren in der Schweiz bekanntermassen nicht. Konsumenten müssen verhältnismässig grosse Risiken auf sich nehmen, um in solchen Fällen ein klärendes Urteil zu erwirken. Angesichts der vielen prozessualen und rechtlichen Hürden, die es in einem solchen Fall zu überwinden gilt, ist es bemerkenswert, dass die beklagte Fluggesellschaft den geltend gemachten Anspruch vollumfänglich beglich, nachdem der Fall beim zuständigen Gericht anhängig gemacht wurde.

Das Kreisgericht Rorschach führte im Kostenentscheid aus, es sei angezeigt, «die Kosten vollständig der Beklagten aufzuerlegen, da die Leistung der geltend gemachten Forderung faktisch einer Klageanerkennung gleichkommt». Es mag sein, dass sich die Fluggesellschaft überwiegend aus Kosten-Nutzen-Überlegungen zu dieser «faktischen Klageanerkennung» entschlossen hat. Möglich wäre aber auch, dass es ihr vor allem darum ging, einen nachteiligen Gerichtsentscheid mit einer gewissen präjudiziellen Wirkung zu verhindern.

²¹ BezGer Basel-Stadt, V.2012.213, 15.5.2012, E. 2, in: BJM 2013, 79 ff., 79 f.

²² BezGer Basel-Stadt, V.2012.213, 15.5.2012, E. 2, in: BJM 2013, 79 ff., 79 f.

²³ Möglich wäre natürlich auch die Anpassung der rechtlichen Grundlagen. Mit der Motion Bigler wurde der Bundesrat beauftragt, diese in der Weise anzupassen, «dass alle Passagiere, welche in die Schweiz und/oder aus der Schweiz fliegen, die gleichen Fluggastrechte haben wie in der Europäischen Union» (Motion Bigler [18.3568], *Rechtssicherheit in den Flugpassagierrechten sicherstellen* vom 14. Juni 2018). Der Bundesrat beantragte jedoch die Ablehnung der Motion

mit dem Hinweis, dass die EU-Kommission eine Revision der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 plane und mit der Übernahme der revidierten Verordnung «Anwendungsunterschiede [...] weitgehend beseitigt» würden. Die Europäische Kommission hat hierzu am 13. März 2013 einen ersten Vorschlag präsentiert (Europäische Kommission, Vorschlag vom 13. März 2013 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).