

An
die Parlamentsdirektion,
alle Bundesministerien,
alle Sektionen des BKA,
die Ämter der Landesregierungen und
die Verbindungsstelle der Bundesländer

Antwort bitte unter Anführung der GZ an die Abteilungsmail

Betrifft: Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 22. Dezember 2008 in der Rechtssache C-549/07, Wallentin Hermann, österreichisches Vorabentscheidungsersuchen, eingereicht vom Handelsgericht Wien;
Rundschreiben

1. Urteilstenor

Mit Urteil vom 22. Dezember 2008 in der Rechtssache C-549/07, Wallentin Hermann gegen Alitalia¹, hat der EuGH für Recht erkannt, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (im Folgenden: Verordnung 261/2004) dahin auszulegen ist, dass ein bei einem Flugzeug aufgetretenes technisches Problem, das zur Annullierung eines Fluges führt, (grundsätzlich) nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt. Dies gelte dann nicht, wenn das Problem auf Vorkommnisse zurückgeht, die aufgrund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind.

2. Rechtlicher Rahmen

Die Verordnung 261/2004 zielt u.a. darauf ab, das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten, die den Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstehen, zu verringern.

¹ Abrufbar unter: <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=de>.

Dies soll dadurch erreicht werden, dass den betroffenen Fluggästen bei Annullierung eines Fluges vom ausführenden Luftfahrtunternehmen grundsätzlich ein Anspruch auf Ausgleichsleistung gemäß Art. 7 der Verordnung eingeräumt wird. Dieser Anspruch besteht gemäß lit (i) bis (iii) dieser Bestimmung nur dann nicht, wenn die Fluggäste rechtzeitig über die Annullierung unterrichtet werden bzw. ihnen annehmbare alternative Beförderungen angeboten werden (Art. 5 Abs. 1 lit. c der Verordnung).

Gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ist allerdings „[e]in ausführendes Luftfahrtunternehmen [...] nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.“ Art. 7 der Verordnung bestimmt die Höhe der Ausgleichsleistung im Wesentlichen je nach Entfernung der Flüge.

Auf völkerrechtlicher Ebene sieht das am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossene Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal)² ebenfalls Haftungs- und Schadenersatzregelungen für Luftfrachtführer vor. Ein Haftungsausschluss besteht nach Art. 19 des Übereinkommens für einen Verspätungsschaden, wenn der Luftfrachtführer „nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen.“

3. Ausgangsverfahren

Das Vorabentscheidungsersuchen erging im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Frau Wallentin-Hermann und der Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA (im Folgenden: Alitalia) nach deren Weigerung, der Klägerin, deren Flug annulliert wurde, Ausgleich zu leisten. Die Annullierung ging im konkreten Fall auf ein komplexes Motorgebrechen in der Turbine eines Triebwerks zurück, das am Vorabend des Fluges bei einer Überprüfung entdeckt worden war. Frau Wallentin-Hermann forderte von Alitalia eine Ausgleichszahlung in Höhe von 250.- Euro gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. c und Art. 7 Abs. 1 der Verordnung 261/2004 sowie den Ersatz von 10.- Euro Telefonkosten. Alitalia wies diese Forderung zurück.

² Dieses wurde von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichnet und in ihrem Namen mit Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. L 194, S. 38) genehmigt.

Im Rahmen des von Frau Wallentin-Hermann angestrebten Gerichtsverfahrens gab das Bezirksgericht für Handelssachen Wien ihrem Antrag auf Ausgleichszahlung u.a. mit der Begründung statt, dass die technischen Gebrechen der betroffenen Maschine keine „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung seien, die die Ausgleichspflicht entfallen ließen.

Alitalia erhob gegen diese Entscheidung Berufung an das Handelsgericht Wien, welches das Verfahren aussetzte und dem Gerichtshof insbesondere die Frage zur Vorabentscheidung vorlegte, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung 261/2004 dahin auszulegen ist, dass ein technisches Problem eines Flugzeugs, das zur Annullierung eines Fluges führt, unter den Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt, oder ob dieser Begriff vielmehr Situationen anderer Art abdeckt, die nicht in einem technischen Problem gelegen sind. Außerdem fragt es, ob die in dieser Vorschrift genannten Befreiungsgründe im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal, insbesondere seinem Art. 19, auszulegen sind.

4. Zusammenfassung der Urteilsbegründung

Der Gerichtshof hält einleitend fest, dass der Begriff der außergewöhnlichen Umstände nicht in Art. 2 der Verordnung 261/2004 oder in anderen Artikeln dieser Verordnung definiert wird. Ausgehend von seiner ständigen Rechtsprechung zur Auslegung der Bedeutung und Tragweite von Begriffen, insbesondere im Zusammenhang mit gemeinschaftsrechtlichen Verbraucherschutzvorschriften,³ geht der Gerichtshof daher zunächst auf die Zielsetzungen der Verordnung, nämlich die Sicherstellung eines hohen Schutzniveaus für Fluggäste sowie des Verbraucherschutzes ein. Art. 5 Abs. 3 der Verordnung, welcher die Voraussetzungen festlegt, unter denen das ausführende Luftfahrtunternehmen von der Zahlung eines Ausgleichs befreit ist, sei als Ausnahme von dem Grundsatz auf Ausgleichsanspruch eng auszulegen.

Die in dem 14. Erwägungsgrund der Verordnung aufgezählten Vorkommnisse, wie etwa politische Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwartete Flugsicherheitsmängel oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens beeinträchtigende Streiks, seien nicht *per se* als außergewöhnliche Umstände anzusehen, sondern könnten nach dem Verständnis des Gerichtshofs solche Umstände lediglich eintreten lassen. Daraus folgt für den

³ Vgl. dazu Rz. 17f des Urteils und die darin zitierte Rechtsprechung.

Gerichtshof, dass nicht alle Umstände, die mit solchen Vorkommnissen einhergehen, unbedingt Gründe für eine Befreiung von der Ausgleichspflicht darstellen.

Technische Probleme können als „unerwartete Flugsicherheitsmängel“ in der Aufzählung des Gemeinschaftsgesetzgebers zwar grundsätzlich Berücksichtigung finden. Die Umstände im Zusammenhang mit einem solchen Vorkommnis können nichtsdestoweniger nur dann als „außergewöhnlich“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung qualifiziert werden, *„wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das [...] nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist“*. Angesichts der besonderen Bedingungen des Luftverkehrs und der technischen Komplexität der Flugzeuge unterliegen diese Maschinen zur Vermeidung von Problemen und Schutz vor Zwischenfällen, die die Flugsicherheit in Frage stellen, regelmäßigen und besonders strikten Kontrollen, die Bestandteil der gewöhnlichen Betriebsbedingungen der Luftfahrtunternehmen sind. Die Behebung eines technischen Problems, das auf die fehlerhafte Wartung einer Maschine zurückzuführen ist, ist daher Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens. Damit stellen technische Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigen oder infolge einer unterbliebenen Wartung auftreten, nach Auffassung des Gerichtshofes daher als solche keine „außergewöhnlichen Umstände“ dar.

Das vorliegende Gericht habe daher aus Sicht des Gerichtshofs zu prüfen, ob die aufgetretenen technischen Probleme auf Vorkommnisse zurückzuführen sind, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Beispielhaft nennt der Gerichtshof dabei versteckte Fabrikationsmängel von bereits in Betrieb genommenen Maschinen oder durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachte Schäden an den Flugzeugen.

In Bezug auf die Frage, ob der in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung 261/2004 genannte Befreiungsgrund im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal auszulegen ist, kommt der Gerichtshof zu dem Ergebnis, dass die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung bzw. des Übereinkommens in einem jeweils anderen Kontext stehen. Während die Art. 19 ff. des genannten Übereinkommens die Voraussetzungen regeln, unter denen die betroffenen Fluggäste im Fall der Verspätung eines Fluges auf Schadenersatz als individualisierte Wiedergutmachung klagen können,

sieht Art. 5 der Verordnung 261/2004 standardisierte und sofortige Wiedergutmachungsmaßnahmen vor. Diese Maßnahmen greifen somit vor dem Übereinkommen. Daraus folgt, dass die in dem Übereinkommen vorgesehenen Gründe für die Befreiung des Luftfrachtführers von der Haftung nicht unterschiedslos auf Art. 5 Abs. 3 der Verordnung übertragen werden können.

In Beantwortung der zweiten und dritten Frage des Gerichts konkretisiert der Gerichtshof letztlich, dass die Häufigkeit der bei einem Luftfahrtunternehmen festgestellten technischen Probleme als solche kein Umstand ist, anhand dessen sich auf das Vorliegen oder Fehlen „außergewöhnlicher Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung schließen ließe. Auch der Umstand alleine, dass ein Luftfahrtunternehmen die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an Wartungsarbeiten an einem Flugzeug durchgeführt hat, reicht nicht für den Nachweis, dass dieses Unternehmen „alle zumutbaren Maßnahmen“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ergriffen hat. Der Gemeinschaftsgesetzgeber hätte nicht alle außergewöhnlichen Umstände als Gründe für eine Befreiung von der Ausgleichsleistung festlegen wollen, sondern nur diejenigen, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

5. Bewertung und Schlussfolgerung

Bei dem gegenständlichen Urteil handelt es sich um ein weiteres Judikat, mit dem der Gerichtshof die Tragweite und Bedeutung 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 konkretisiert (vgl. zuvor etwa C-344/04, IATA and ELFAA, Slg. 2006, I-403 oder C-173/07, Emirates Airlines, noch nicht in der Slg.).

Das vorliegende Urteil ist jedoch von besonderer Bedeutung, weil es eine Klärung der Rechtslage für die in der Praxis häufig auftretenden Fälle von Flugverspätungen aufgrund von technischen Gebrechen mit sich bringt. Der Gerichtshof hat in dieser Entscheidung hinsichtlich der umstrittenen Frage, ob ein technisches Problem eines Flugzeugs, das zur Annullierung eines Fluges führt, unter den Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne der Richtlinie fällt und daher eine Befreiung von der Ausgleichsverpflichtung rechtfertigt, eine im Interesse des Konsumentenschutzes rechtsfreundliche Auslegung gewählt. Aufgabe der nationalen Schiedsstellen bzw. Gerichte wird es künftig sein zu prüfen, ob die aufgetretenen technischen Probleme auf

Vorkommnisse zurückzuführen sind, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Bei dieser in der Praxis wohl nicht immer eindeutig zu beantwortenden Frage liegt der Nachweis darüber, dass sich die außergewöhnlichen Umstände nicht durch der Situation angepasste Maßnahmen hätten vermeiden lassen, bei den Luftfahrtgesellschaften. Diese haben nämlich nachzuweisen, dass es ihnen auch unter Einsatz aller ihnen zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel offensichtlich nicht möglich gewesen wäre, ohne – angesichts der Kapazitäten des Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt – nicht tragbare Opfer die außergewöhnlichen Umstände zu vermeiden, mit denen es konfrontiert war und die zur Annullierung des Fluges geführt haben.

15. Februar 2009
Für den Bundeskanzler:
Georg LIENBACHER

Elektronisch gefertigt