

Vögel, Streiks und Vulkanausbrüche: Die außergewöhnlichen Umstände in der FluggastrechteVO

Zugleich eine Anmerkung zu EuGH C-264/20

BEITRAG. Luftfahrtunternehmen müssen keine Ausgleichszahlungen an die Fluggäste leisten, wenn die Annullierung oder Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht. Die Frage, was darunter zu verstehen ist, beschäftigt europaweit die Gerichte. Der EuGH hat dazu eine Auslegungspraxis entwickelt, die mitunter zu widersprüchlichen Ergebnissen führt. Der Beitrag analysiert die bisherige Rsp und ordnet die jüngste E zu außergewöhnlichen Umständen darin ein. **ecolex 2021/271**



Mag. **Stefan Gutbrunner** ist Rechtsanwalt bei CHG Czernich Rechtsanwälte in Wien. Seine Schwerpunkte liegen im Unternehmens- und Gesellschafts- sowie Luftfahrtrecht.

A. Einleitung

Je nach Sachlage sind Luftfahrtunternehmen zu pauschalen Ausgleichszahlungen, Unterstützungs- oder Betreuungsleistungen verpflichtet.

Leistungsstörungen im Luftverkehr sind für die Fluggäste ein Ärgernis und verursachen große Unannehmlichkeiten.¹⁾ Die FluggastrechteVO garantiert betroffenen Passagieren Mindestrechte im

Fall einer Nichtbeförderung gegen ihren Willen, der Annullierung eines Flugs oder einer großen Verspätung.²⁾ Sie stellt den Flugreisenden standardisierte und sofortige Maßnahmen zur Wiedergutmachung der verursachten Unannehmlichkeiten zur Verfügung.³⁾

1. Ausgleichszahlungen bei Annullierungen und Verspätungen

Art 2 lit l FluggastrechteVO definiert „Annullierung“ als „Nicht-durchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war“.⁴⁾ Demnach ist ein Flug annulliert, wenn seine Planung aufgegeben wird und das Flugzeug nicht startet.⁵⁾ Der Begriff „Annullierung“ erfasst aber auch den Fall, dass ein Flugzeug nach dem Start zum Ausgangsflughafen zurückkehrt und die Fluggäste auf andere Flüge umgebucht werden.⁶⁾

In einem solchen Fall hat das Luftfahrtunternehmen neben seiner Unterstützungs- und Betreuungspflicht gem Art 5 Abs 1 lit c FluggastrechteVO Ausgleichszahlungen an die betroffenen Passagiere zu leisten, die der Höhe nach von der Entfernung zum Endziel abhängen. Diese wird nach der Großkreismethode ermittelt.⁷⁾ Bei mehrgliedrigen Flugverbindungen kommt es auf die direkte Entfernung zwischen dem Ort des ersten Abflugs und dem Endziel an und nicht auf die Summe der einzelnen Flugsegmente.⁸⁾ Der EuGH hat darüber hinaus klargestellt, dass Ausgleichszahlungen auch bei Ankunftsverspätungen von mehr als drei Stunden zustehen.⁹⁾

2. Befreiung durch „außergewöhnliche Umstände“

Allerdings sind Luftfahrtunternehmen uU von der Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen befreit. Art 5 Abs 3

FluggastrechteVO bestimmt, dass ein Luftfahrtunternehmen keine Ausgleichszahlungen leisten muss, 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.

Welche Umstände als außergewöhnlich angesehen werden können, sagt die FluggastrechteVO nicht.

ErwGr 14 erwähnt jedoch beispielhaft politische Instabilität, mit der Durchführung des Flugs nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwartete Flugsicherheitsmängel oder den Betrieb der Fluglinie beeinträchtigende Streiks.

B. Die bisherige Rsp im Überblick

Mit der Frage, ob und wann ein außergewöhnlicher Umstand vorliegt, hat sich der EuGH schon mehrfach auseinandergesetzt. Nach mittlerweile stRsp sind als außergewöhnliche Um-

¹⁾ ErwGr 2 zur FluggastrechteVO.

²⁾ Art 10 FluggastrechteVO enthält zudem Regeln für die unfreiwillige Höherstufung oder Herabstufung des Fluggasts.

³⁾ Individuelle Schäden sind im Rahmen der FluggastrechteVO dagegen nicht ersatzfähig; EuGH C-344/04; verb Rs C-581/10 und C-629/10 *ecolex* 2013, 574; C-354/18 *VbR* 2019/119, 190; C-153/19; zuletzt EuGH C-530/19 *ecolex* 2020, 1126.

⁴⁾ Zu Flugannullierungen *Gutbrunner*, Die Hotelunterbringung nach der FluggastrechteVO (EuGH C-530/19; C-356/19), *ecolex* 2020, 1126; *Keiler*, Mut zur Lücke - die Fluggastrechte-VO zur Auslegung und Überprüfung vor dem EuGH, *ZVR* 2011/138, 228; *Löw*, Die Auswirkungen von Epidemien und Pandemien auf Pauschalreise- und Luftbeförderungsverträge, *ZVR* 2020/73, 156.

⁵⁾ EuGH verb Rs C-402/07 und C-432/07 *ZVR* 2010/98, 207.

⁶⁾ EuGH C-83/10 *Zak* 2011/707, 378.

⁷⁾ Zur Berechnung unter Verwendung der IATA- oder ICAO-Flughafencodes s den Online-Rechner auf <http://gc.kls2.com/> (abgefragt am 1. 3. 2021).

⁸⁾ EuGH C-559/16 *ecolex* 2017, 1126.

⁹⁾ EuGH verb Rs C-402/07 und C-432/07 *ZVR* 2010/98, 207; EuGH verb Rs C-581/10 und C-629/10 *ecolex* 2013, 574; C-11/11 *Zak* 2013/154; C-413/11; C-452/13 *ecolex* 2014, 1025; C-315/15 *ecolex* 2017, 578; C-501/17 *ecolex* 2019, 557; C-74/19 *Zak* 2020, 348.

stände Vorkommnisse anzusehen, die ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens und von ihm nicht tatsächlich beherrschbar sind. Diese Bedingungen müssen kumulativ vorliegen. Generell ist der Befreiungstatbestand des Art 5 Abs 3 FluggastrechteVO eng auszulegen.¹⁰⁾ Darauf aufbauend kam der EuGH bisher zu folgenden Ergebnissen:

1. Naturereignisse und Fremdkörper sind außergewöhnlich

In der Rs *McDonagh*¹¹⁾ befasste sich der EuGH mit den Auswirkungen des Ausbruchs des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im Frühjahr 2010. Die großräumige Sperre des Luftraums in Reaktion auf die sich ausbreitende Aschewolke bewertete er als außergewöhnlichen Umstand, weil das Luftfahrtunternehmen ein solches Ereignis keinesfalls kontrollieren könne. Eine im weiteren Sinne natürliche Ursache hatte ebenso die Verspätung in der Rs *Pešková und Peška*.¹²⁾ Der EuGH erkannte die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel bei einer Landung als nicht untrennbar mit dem Betrieb des Flugzeugs verbunden. Vogelschlag sei seiner Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens und deshalb außergewöhnlich.

In der Rs *Germanwings*¹³⁾ kollidierte ein Flugzeug dagegen mit einem Fremdkörper auf der Start- und Landebahn, was zur Beschädigung eines Reifens führte. Weil der Reifenschaden ausschließlich durch einen Fremdkörper verursacht worden sei, sah der EuGH darin einen außergewöhnlichen Umstand. Das Vorhandensein von Treibstoff eines fremden Flugzeugs auf der Rollbahn eines Flughafens, das zu deren Schließung führte, war für den EuGH in der Rs *Moens*¹⁴⁾ genauso außergewöhnlich wie ein im Flugzeug randalierender Passagier in der Rs *Transportes Aéreos Portugueses*,¹⁵⁾ der andere Fluggäste biss und die Flugsicherheit gefährdete.

2. Technische Defekte, „wilde Streiks“ und Treppenfahrzeuge

In der Rs *Wallentin-Hermann*¹⁶⁾ führte ein Motorgebrechen in der Turbine zu einer Flugannullierung. Der EuGH erwog, dass Luftfahrtunternehmen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit gewöhnlich verschiedenen technischen Problemen gegenüberstünden, die der Betrieb solcher Maschinen gegenwärtlich mit sich bringe. Technische Defekte, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigten, seien deshalb nicht außergewöhnlich. Zum gleichen Ergebnis gelangte er in den Rs *van der Lans*¹⁷⁾ und *Finnair*.¹⁸⁾ Den verb Rs *Krüsemann ua*¹⁹⁾ lag dagegen ein „wilder Streik“ des Bordpersonals zugrunde. Nach Ansicht des EuGH zählen Konflikte mit der Arbeitnehmerschaft nicht nur zum normalen Betrieb eines Luftfahrtunternehmens. Er ging überdies davon aus, dass das Luftfahrtunternehmen das Vorkommnis habe beherrschen können, weil der Streik nach einer Einigung mit den Arbeitnehmern endete. Damit entfernte sich der EuGH bemerkenswerterweise vom Wortlaut der FluggastrechteVO, deren ErwGr 14 gerade Streiks als möglichen Befreiungsgrund benennt. Die Begründung, dass „die in diesem Erwägungsgrund genannten Umstände nicht unbedingt und automatisch Gründe für die Befreiung von der Ausgleichspflicht“ überzeugt jedenfalls nur bedingt.²⁰⁾

In der Rs *Siewert*²¹⁾ fuhr schließlich ein Treppenfahrzeug am Vorabend eines Fluges gegen ein geparktes Flugzeug und beschädigte dabei einen Flügel. Der EuGH sah darin keinen außergewöhnlichen Umstand und argumentierte, dass solche Treppenfahrzeuge im Flugverkehr regelmäßig zum Einsatz

kommen. In den hier genannten Fällen blieb die Ausgleichszahlungspflicht der Fluggesellschaften bestehen.

C. EuGH C-264/20 und Widersprüche

Die oben zusammengefassten Erk zeigen, dass der Gerichtshof vor allem danach differenziert, ob ein Vorkommnis dem Flugbetrieb zuzurechnen ist oder eine äußere, mithin fremde Ursache die Flugannullierung oder Verspätung verursachte. Daraus folgt, dass technische Defekte regelmäßig keine außergewöhnlichen Umstände darstellen und das Luftfahrtunternehmen nicht von seiner Ausgleichszahlungspflicht befreien. Dagegen hat der EuGH wiederholt judiziert, dass Leistungsstörungen, die auf einen Fremdkörper zurückgehen, idR nicht Teil der normalen Tätigkeit der Fluggesellschaften sind. Solche Umstände können das Luftfahrtunternehmen daher von seiner Ausgleichszahlungspflicht befreien, sofern sie auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

Bei der Auslegung der zumutbaren Maßnahmen ist der EuGH streng.

Eine Befreiung von der Zahlungspflicht kommt nach stRsp nur in Betracht, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zur

Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel eingesetzt hat, um die Leistungsstörung zu vermeiden, wobei die Kapazitäten des Unternehmens übersteigende, untragbare Opfer nicht erforderlich sind.²²⁾

Dennoch bestehen im Detail Abgrenzungsschwierigkeiten: In der aktuellen E C-264/20 hatte der EuGH über einen Fall zu entscheiden, in dem ein Flug der AUA von Newark (USA) nach Wien annulliert worden war. Das Flugzeug war auf der Parkposition vom Winglet eines anderen Flugzeugs beschädigt worden, das von einem gegenüberliegenden Gate zurückgeschoben worden war und dabei mit dem Höhenruder der Maschine der AUA kollidierte. Der EuGH betonte, dass die Annullierung ausschließlich auf die Kollision mit dem anderen Flugzeug zurückzuführen sei, also einem Fremdkörper. Weil diese Bewegung nicht vom beschädigten Flugzeug ausging, entschied der EuGH, dass die Kollision ein außergewöhnlicher Umstand gewesen sei.²³⁾ Widersprüche ergeben sich vor allem im Vergleich zur Rs *Siewert*. Dort hatte der EuGH ausgesprochen, dass die Kollision eines Treppenfahrzeugs mit einem Flugzeug *nicht als außergewöhnlicher Umstand* qualifiziert werden könne. Mit der jüngsten E ist diese Auslegung aber nur

¹⁰⁾ EuGH C-549/07 *ecolex* 2009, 543; C-501/17 GPR 2019, 187; C-832/18 *ecolex* 2020, 457; C-74/19 Zak 2020, 348.

¹¹⁾ EuGH C-12/11 JAP 2013/2014/8, 45.

¹²⁾ EuGH C-315/15 VbR 2017/93.

¹³⁾ EuGH C-501/17 GPR 2019, 187.

¹⁴⁾ EuGH C-159/18 VbR 2019/90.

¹⁵⁾ EuGH C-74/19; *Gutbrunner*, Ein beißender Fluggast ist außergewöhnlich, Zak 2020/622.

¹⁶⁾ EuGH C-549/07 *ecolex* 2009, 543.

¹⁷⁾ EuGH C-257/14 VbR 2015/128.

¹⁸⁾ EuGH C-832/18 *ecolex* 2020, 457.

¹⁹⁾ EuGH verb Rs C-195/17 *ecolex* 2019, 100.

²⁰⁾ Für eine kritische Auseinandersetzung mit dem Urteil s *Jarec*, Eindeutiges und Widersprüchliches im Urteil des EuGH in der Rs *Krüsemann ua/TUfly*, *ecolex* 2019, 100.

²¹⁾ EuGH C-394/14 *ecolex* 2015, 86.

²²⁾ EuGH C-549/07 *ecolex* 2009, 543; C-294/10; C-394/14 *ecolex* 2015, 86; C-74/19 Zak 2020, 348.

²³⁾ EuGH C-264/20.

schwer in Einklang zu bringen. Denn in beiden Fällen ging die Leistungsstörung auf die Einwirkung eines Fremdkörpers zurück, die der EuGH in Bezug auf das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstands unterschiedlich beurteilte. In der Rs *Siewert* verneinte der EuGH einen außergewöhnlichen Umstand nämlich unter Berufung darauf, dass der Einsatz eines Treppenfahrzeugs Teil der normalen Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens sei. Seinen Ausführungen zufolge werden Treppenfahrzeuge bei der Beförderung von Fluggästen im Luftverkehr notwendigerweise eingesetzt, um ihnen das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Deshalb könne die Kollision eines Treppenfahrzeugs mit dem Flugzeug nicht als außergewöhnlich angesehen werden.

All das gilt mE jedoch auch im Fall C-264/20: In beiden Fällen stand das Flugzeug still, als es durch einen Fremdkörper beschädigt wurde. Der Vorgang, dass ein Flugzeug aus seiner Parkposition von einem Flugzeugschlepper herausgeschoben wird (*Pushback* aus der *Nose-in-position*), ist zudem nicht ungewöhnlich. Mit Blick auf die Rs *Siewert* könnte sogar behauptet werden, dass das Zurückschieben eines Flugzeugs aus der Parkposition bei der Beförderung von Fluggästen ein notwendiger Bestandteil der Durchführung eines Flugs ist, da das Flugzeug selbst nicht zurücksetzen kann. Vor diesem Hintergrund ist die unterschiedliche Behandlung eines Treppenfahrzeugs einerseits und eines zweiten Flugzeugs andererseits, die jeweils gegen das beschädigte Flugzeug fuhren und dadurch eine Leistungsstörung auslösten, nicht nachvollziehbar.

Aber auch sonst war die Rsp zu außergewöhnlichen Umständen bislang nicht widerspruchsfrei: In der Rs *Pešková und Peška* beurteilte der EuGH die Kollision mit einem Vogel als außergewöhnlichen Umstand. Damit setzte sich der Gerichtshof über die Ausführungen des GA *Yves Bot* hinweg, der sich in seinen Schlussanträgen mit den bekannten Gefahren durch Vogelschlag beschäftigte. Ausgehend von der statistisch belegten Häufigkeit solcher Kollisionen und ihrer Berücksichtigung bei der Flugzeugentwicklung folgte GA *Bot*, dass Vogelschlag nicht als außergewöhnlich angesehen werden könne, sondern Teil des normalen Flugbetriebs sei.²⁴⁾ Doch anders als in der Rs *Siewert* bewertete der EuGH in diesem Fall die Kollision mit einem Fremdkörper als außergewöhnlich.²⁵⁾ Diese Ungleichbehandlung ließe sich möglicherweise damit rechtfertigen, dass

Treppenfahrzeuge zweifellos dem Flugbetrieb zuzurechnen und daher wie technische Defekte zu behandeln sind, während Vogelschlag an sich den Naturereignissen nähersteht. Diese Differenzierung lässt sich aber mit Blick auf das beschädigte Flugzeug der AUA nicht aufrechterhalten. Denn wie der Einsatz eines Treppenfahrzeugs ist das Zurückschieben eines geparkten Flugzeugs ein üblicher Vorgang im Flugverkehr. Die vom EuGH entwickelte Formel zur Abgrenzung außergewöhnlicher Umstände offenbart daher vor allem dort Schwächen, wo ein mit dem Flugbetrieb zusammenhängendes Ereignis die Leistungsstörung verursacht. Wie soeben gezeigt, lässt sich die Frage, ob ein solches Ereignis zur normalen Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens gehört, nicht immer eindeutig beantworten. Dass der EuGH bei der Beurteilung das gesamte „Vorkommnis“ betrachtet, macht die Abgrenzung nicht einfacher.

D. Ausblick

Im Ergebnis ist C-264/20 zu begrüßen, weil der EuGH die Frage unter Verweis auf seine bisherige Rsp zur Verursachung durch einen Fremdkörper löste. Der Widerspruch zum Treppenfahrzeug in der Rs *Siewert* bleibt zwar bestehen. Im Sinne der Rechtssicherheit ist aber zu hoffen, dass der EuGH künftig die gleichen Wertungen ansetzt wie in C-264/20 und die Rs *Siewert* eine Ausnahme bleibt.

Eine strikte Trennung zwischen äußeren und inneren Ursachen ermöglicht eine nachvollziehbare Abgrenzung von außergewöhnlichen und nicht außergewöhnlichen Umständen.

Demgegenüber ist die Beurteilung, ob ein Vorkommnis als Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens gilt, problematisch. Ein isoliertes Abstellen auf die auslösende Ursache wie in C-264/20 würde diese

Abgrenzungsschwierigkeiten beseitigen.

²⁴⁾ Schlussanträge GA *Bot*, Rz 33.

²⁵⁾ *Schuster-Wolf*, Das EuGH-„Vogelschlag-Urteil“ Rs *Pešková und Peška*: Ein Bruch mit der bisherigen Fluggastrechte-Judikatur, VbR 2017/97, 142.



Alles aus einer Hand

Die Nr. 1 unter Österreichs Rechtsdatenbanken – mit mehr als 2,4 Millionen Dokumenten. Die RDB versammelt alle maßgeblichen Fachzeitschriften, Entscheidungssammlungen, Kommentare und Handbücher namhafter österreichischer Verlage zur Online-Recherche.

rdb.manz.at

rdb.at

MANZ