

C-37121 - 1
Reg. Nr. 1173427
Bij. 25.1.21

Vorabentscheidungsersuchen
im Verfahren 22 a C 22/02 des Amtsgerichts Hamburg,
Abt. 22 a, nach Art. 267 AEUV
gegenüber dem Europäischen Gerichtshof

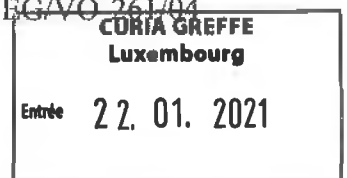
1. Anlass und Grund für das Vorabentscheidungsersuchen

Vor dem Amtsgericht Hamburg sind immer wieder Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der Anwendung der sog. Fluggastrechteverordnung EG/VO 261/04 anhängig, in denen die Parteien darüber streiten, ob die Verschiebung einer Startgenehmigung durch das Flugverkehrsmanagement bereits als solche, einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Art. 5 (3) begründet, ohne dass es noch darauf ankäme, ob der Grund der entsprechenden Starterlaubnisverschiebung seinerseits einen außergewöhnlichen Grund ausfüllt oder nicht. Streitig ist dies insbesondere auch dann, wenn der Grund der Verzögerung in der Erteilung der Starterlaubnis in den aktuellen Wetterverhältnissen am Flughafen lag, ohne dass es sich bei diesen Wetterverhältnissen ihrerseits um für die Region und Jahreszeit außergewöhnliche Wetterverhältnisse handelte. Angesichts der wiederholt auftretenden diesbezüglichen Streitigkeiten an einem Standort wie Hamburg, geht das Vorlagegericht davon aus, dass diese Rechtsfragen auch an anderen Gerichtsstandorten mit großen Flughäfen, und zwar sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in ganz Europa, derzeit in zahlreichen Verfahren von Bedeutung sind, so dass es diesseits sinnvoll erscheint, dass der EuGH zu dieser Frage der Auslegung des Art. 5 (3) Stellung nimmt, um Rechtsklarheit für die Zukunft in ganz Europa zu schaffen.

2. Sachverhalt im Vorlagefall

2.1. Große Verspätung von 4 Stunden 40 Minuten

Es streiten die Flightright GmbH und Ryanair DAC über Ansprüche der Fluggäste Sophia B. und Marvin B. aus abgetretenem Recht. Die Fluggäste sollten am 26.10.19 auf der Basis einer ihnen erteilten Buchungsbestätigung von der Beklagten von Hamburg nach Krakow geflogen werden und dabei um 9.45 Uhr Ortszeit in Krakow landen. Tatsächlich erreichte das Flugzeug der Beklagten Krakow erst um 14.25 Uhr, so dass sich eine Endzielverspätung von ca. 4 Stunden 40 Minuten ergab, also eine große Verspätung im Sinne der ständigen Rechtsprechung des EuGH, die einer Annullierung im Sinne des Art. 5 (1) EG/VO 261/04



gleichgestellt ist und einen Ausgleichsanspruch gem. Art. 5 (1) c), Art. 7 (1) der Verordnung auslöst.

2.2. Außergewöhnlicher Umstand wegen verzögerter Startfreigabe aufgrund schlechten Wetters

Die Beklagte macht geltend, sie sei gem. Art. 5 (3) der Verordnung von der Leistung von Ausgleichszahlungen befreit, da die große Verspätung auf einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne dieser Norm zurück gehe, den sie, bzw. dessen Verzögerungsfolgen sie auch nicht mit zumutbaren Maßnahmen hätte verhindern können.

Als einen solchen außergewöhnlichen Umstand macht die Fluggesellschaft geltend, dass der streitbefangene Flug deswegen mit großer Verspätung in Krakow gelandet sei, weil er bereits mit großer Verspätung in Hamburg gestartet sei, was wiederum darauf beruhe, dass der Vorflug mit großer Verspätung aus Krakow in Hamburg eingetroffen sei. Dies wiederum beruhe darauf, dass es in Krakow aufgrund schlechten Wetters eine Startverzögerung von 4 Stunden und 52 Minuten gegeben habe (Bl. 21 der Akte; im Folgenden werden nur noch die Blattzahlen als solche benannt). Das schlechte Wetter habe in Nebel bestanden, der zu schlechten Sichtverhältnissen geführt habe, was die Flugsicherheit gefährdet habe.

Die Fluggesellschaft meint, ein außergewöhnlicher Umstand läge vor, weil die Witterungsverhältnisse nicht im Verantwortungsbereich der Beklagten lägen (22).

3. Vom Vorlagegericht angewendete Vorschriften und Rechtssätze

Das Vorlagegericht hält die von der Fluggesellschaft geltend gemachten Umstände nicht für hinreichend, um einen außergewöhnlichen Umstand im Sinn des Art. 5 (3) EG/VO 261/04 schlüssig zu begründen.

Bei der Auslegung des Begriffes „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne des Art. 5 (3) der Verordnung geht das Vorlagegericht von folgenden Rechtssätzen aus:

- 3.1.: Die Ausnahmeregelung des Art. 5 (3) ist, wie alle Ausnahmeregelungen, eng auszulegen.
- 3.2.: Außergewöhnliche Umstände sind nur Umstände, die abseits des Gewöhnlichen liegen (EuGH NJW 2013, 921 Rz. 29).

- 3.3.: Die Aufzählung des Erwägungsgrundes 14 geht nicht automatisch mit außergewöhnlichen Gründen einher, sondern macht stets eine Einzelfallprüfung erforderlich (EuGH C-549/07)
- 3.4.: „Außerhalb des Gewöhnlichen“ oder „abseits des Gewöhnlichen“ im Sinne der Rechtsprechung des EuGH ist nicht gleichzusetzen mit unerwartet, unverschuldet, unvermeidbar, ungewöhnlich oder „nicht zu verantworten“.
- 3.5.: Ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Art. 5 (3) der Verordnung ist nur ein Umstand, der nicht der normalen Ausübung der Tätigkeit von Flugunternehmen innewohnt **und** aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist (EuGH C-549/07; EuGH C-257/14).
- 3.6.: Nicht jedes für die Fluggesellschaft unvermeidbare Ereignis genügt für die Annahme eines außergewöhnlichen Umstandes, sondern nur solche, die aus üblichen und erwartbaren Abläufen des Luftverkehrs herausragen (BGH X ZR 146/11).
- 3.7.: Widrige Wetterbedingungen, die einen Start vorübergehend ausschließen, sind nicht stets außergewöhnliche Umstände, sondern können es nur im Einzelfall sein (BGH RRa 2016, 199).

4. Folgerungen des Vorlagegerichts für die Auslegung des Begriffes „außergewöhnlicher Umstand“ im Falle verzögerter Startfreigabe wegen schlechten Wetters

Aus den unter Ziff. 3 zitierten Rechtssätzen der Auslegung des Begriffes vom außergewöhnlichen Umstand folgert das Vorlagegericht folgende weitere Rechtssätze:

4.1.:

Eine verzögerte Startfreigabe durch das Flugverkehrsmanagement füllt nicht per se einen außergewöhnlichen Umstand aus, da Verzögerungen bei der Startfreigabe durch das Flugverkehrsmanagement, die sog. Slotverschiebungen, kein Geschehen darstellen, das im Flugverkehr „abseits des Gewöhnlichen“ liegt, sondern ein Geschehen, das zu den üblichen und erwartbaren Abläufen und Rahmenbedingungen des internationalen Flugverkehrs dazu gehört. Es handelt sich um ein Geschehen, das der normalen Ausübung der Tätigkeit von Luftfahrtunternehmen innewohnt.

In der Gerichtspraxis der erstinstanzlichen Gerichte liegen Rechtsstreitigkeiten, in denen Fluggesellschaften Slotverschiebungen durch das Flugverkehrsmanagement geltend gemacht werden, nicht abseits des Gewöhnlichen, sie ragen nicht heraus als außerhalb des Gewöhnlichen vorkommende Ereignisse, sondern werden regelmäßig und häufig geltend gemacht, so dass der Umstand, dass sie nicht abseits des Gewöhnlichen liegen, als gerichtsbekannt zugrunde gelegt werden kann.

Sollte die tatsächliche Gewöhnlichkeit, Üblichkeit und Erwartbarkeit von Slotverschiebungen durch das Flugverkehrsmanagement nicht als gerichtsbekannter Umstand zugrunde gelegt werden können, müsste darüber im Streit Beweis durch Sachverständigengutachten erhoben werden. Ein Umstand, der im internationalen Flugverkehr nicht extrem selten auftritt, sondern regelmäßig, kann kein Umstand sein, der abseits des Gewöhnlichen liegt.

4.2.:

Slotverschiebungen durch das Flugverkehrsmanagement sind nur dann als außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Art. 5 (3) EG/VO 261/04 zu bewerten, wenn sie ihrerseits auf Umständen beruhen, die als außergewöhnlich im Sinne des Art. 5 (3) qualifiziert werden können. Beruht eine Slotverschiebung z.B. darauf, dass es auf dem betreffenden Flughafen einen Flugunfall gegeben hat, aufgrund dessen über Stunden eine Startbahn gesperrt werden musste oder eine Terrordrohung, aufgrund derer für Stunden der Flugbetrieb eingestellt werden musste, dann beruht sie auf einem außergewöhnlichen Umstand. Beruht die Slotverschiebung auf einem Umstand, der seinerseits nicht außergewöhnlich ist, wie z.B. eine vereiste Startbahn oder vereiste Tragflächen aufgrund von Minusgraden an einem Wintermorgen in Hamburg, dann füllt sie keinen außergewöhnlichen Umstand aus.

4.3.:

Widriges Wetter als Grund einer Slotverschiebung stellt nur dann einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Art. 5 (3) EG/VO 261/04 dar, wenn das widrige Wetter seinerseits einen außergewöhnlichen Umstand ausfüllt, wenn das widrige Wetter an dem betreffenden Ort zu der betreffenden Zeit seinerseits „abseits des Gewöhnlichen“ liegt, seinerseits nicht zu den „üblichen und erwartbaren Wetterverhältnissen“ an dem betreffenden Ort zu der betreffenden Zeit gehört, sondern „daraus herausragt“. Widrige Wetterverhältnisse, die nicht an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit abseits des Gewöhnlichen liegen, die nicht an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit aus den üblichen und erwartbaren

Wetterverhältnissen herausragen, sind Ereignisse, die der normalen Ausübung der Tätigkeit von Fluggesellschaften, die den normalen Rahmenbedingungen von Flugverkehr innewohnen.

5. Fragen an den EuGH im Rahmen dieser Vorlage

Vor dem Hintergrund der von den Fluggesellschaften regelmäßig als nicht gerechtfertigt bestrittenen Auslegungen des Vorlagegerichts aus Ziff. 4, was zu entsprechenden Rechtsfragen in ganz Europa führt, ergeben sich für das Vorlagegericht folgende Fragen an den EuGH:

5.1.:

Füllt eine verzögerte Startfreigabe durch das Flugverkehrsmanagement bereits per se einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Art. 5 (3) der Fluggastrechteverordnung aus oder ist dies zu verneinen, da Verzögerungen bei der Startfreigabe durch das Flugverkehrsmanagement, die sog. Slotverschiebungen, kein Geschehen darstellen, das im Flugverkehr „abseits des Gewöhnlichen“ liegt, sondern ein Geschehen, das zu den üblichen und erwartbaren Abläufen und Rahmenbedingungen des internationalen Flugverkehrs dazu gehört, weil es sich um ein Geschehen handelt, das der normalen Ausübung der Tätigkeit von Luftfahrtunternehmen innewohnt?

5.2.

Handelt es sich bei den sog. Slotverschiebungen des Flugverkehrsmanagements im internationalen Flugverkehr bereits gerichtsbekannt nicht um Umstände, die abseits des Gewöhnlichen im Sinne der Rechtsprechung des EuGH liegen, sondern um gewöhnliche, übliche, erwartbare Begleiterscheinungen des Flugverkehrs oder muss darüber im Streit Beweis durch Sachverständigengutachten erhoben werden, der nur erbracht wäre, wenn Slotverschiebungen extrem selten im internationalen Flugverkehr auftreten und nicht regelmäßig?

5.3.:

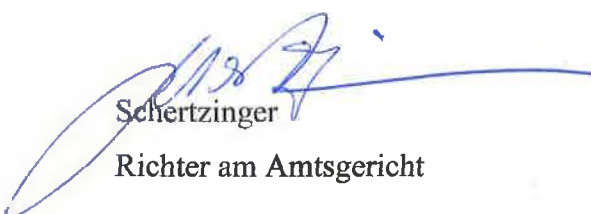
Sind Slotverschiebungen durch das Flugverkehrsmanagement nur dann als außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Art. 5 (3) EG/VO 261/04 zu bewerten, wenn sie ihrerseits auf Umständen beruhen, die als außergewöhnlich im Sinne des Art. 5 (3) qualifiziert werden können, also z.B. auf einem Unfallgeschehen oder einer Terrordrohung, nicht jedoch

auf zum Zeitpunkt und am Ort des Geschehens verkehrsüblichen Wetterverhältnissen, die den Flugverkehr vorübergehend beeinträchtigen?

5.4.:

Stellt widriges Wetter als Grund einer Slotverschiebung insbesondere nur dann einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Art. 5 (3) EG/VO 261/04 dar, wenn das widrige Wetter seinerseits einen außergewöhnlichen Umstand ausfüllt, wenn das widrige Wetter an dem betreffenden Ort zu der betreffenden Zeit seinerseits „abseits des Gewöhnlichen“ liegt, seinerseits nicht zu den „üblichen und erwartbaren Wetterverhältnissen“ an dem betreffenden Ort zu der betreffenden Zeit gehört, sondern „daraus herausragt“?

Sind widrige Wetterverhältnisse, die nicht an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit abseits des Gewöhnlichen liegen, die nicht an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit aus den üblichen und erwartbaren Wetterverhältnissen herausragen, Ereignisse, die der normalen Ausübung der Tätigkeit von Fluggesellschaften, die den normalen Rahmenbedingungen von Flugverkehr innewohnen im Sinne der Auslegung des Art. 5 (3) der Fluggastrechteverordnung durch den EuGH?



Schertzinger

Richter am Amtsgericht

Hamburg, den 30.12.20