

**Rechtssache C-127/20**  
**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

5. März 2020

**Nationales Gericht:**

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polen)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

18. Februar 2020

**Klägerin:**

D. Spółka Akcyjna

**Beklagte:**

W. Zrt.

---

... [nicht übersetzt]

**B E S C H L U S**

18. Februar 2020

Der Sąd Rejonowy w Gliwicach (Rajongericht Gliwice/Gleiwitz, Polen) – VII. Abteilung für Wirtschaftssachen hat ... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt]

auf die Verhandlung am 18. Februar 2020 in Gliwice

in nichtöffentlicher Sitzung

der Rechtssache auf die Klage der D. Spółka Akcyjna mit Sitz in W.

gegen die W. Zrt. mit Sitz in B. (Ungarn)

wegen Zahlung

b e s c h l o s e n:

Dem Gerichtshof der Europäischen Union wird folgende Rechtsfrage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist 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 und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1) dahin auszulegen, dass ein Luftfahrtunternehmen, dessen Flugzeug mit einem Vogel kollidiert ist, im Rahmen der von ihm zu ergreifenden zumutbaren Maßnahmen verpflichtet ist, bei der Planung der Flüge im Rotationssystem eine Zeitreserve zu berücksichtigen, die für die Durchführung der erforderlichen Sicherheitskontrolle ausreicht?

*Und im Fall einer Verneinung:*

Ist 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 und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1) dahin auszulegen, dass ein Luftfahrtunternehmen, dessen Flugzeug mit einem Vogel kollidiert ist, im Rahmen der von ihm zu ergreifenden zumutbaren Maßnahmen verpflichtet ist, den Dienstplan oder die Besetzung der Besatzung so festzulegen, dass sie unmittelbar nach der Durchführung der erforderlichen Sicherheitskontrolle für Flugdienste bereit ist, unabhängig von den Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften gemäß Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 [Or. 2] zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb (ABl. 2012, L 296, S. 1)?

... [nicht übersetzt] [Or. 3]

## GRÜNDE

### GEGENSTAND DES RECHTSSTREITS, WESENTLICHER SACHVERHALT

1. Die Klägerin – die D. Spółka Akcyjna (D. Aktiengesellschaft) mit Sitz in W. (vormals P. Spółka Akcyjna mit Sitz in W.) – hat gegen die Beklagte – die W. Zrt. mit Sitz in B. (vormals Wizz Air Hungary Légitársaság Kft. mit Sitz in Budapest) – Klage erhoben auf Zahlung von 250,00 Euro zuzüglich gesetzlicher Verzugszinsen als Ausgleich wegen eines verspäteten Fluges. Der entsprechende Anspruch war ihr von einem Fluggast des von dem beklagten Luftfahrtunternehmen ausgeführten Fluges W6 1752 abgetreten worden.
2. Aus den unstreitigen Sachverhaltsfeststellungen ergibt sich, dass der ursprüngliche Gläubiger B. K. mit W. einen Luftbeförderungsvertrag geschlossen

hatte, auf dessen Grundlage er am 4. Oktober 2017 mit einem Flug auf der Strecke Turku-Gdańsk (Danzig) (Flugnummer: W6 1752, Verbindung: TKU-GDN) reiste. Der Flug verspätete sich gegenüber der geplanten Abflugzeit (STD) um über zehn Stunden.

3. Der primäre Grund für die Verspätung war eine Kollision des Flugzeugs (Registrierungsnummer: HA-LXK), mit dem der Flug durchgeführt werden sollte, mit einem Vogel. Dieses Flugzeug wurde von dem Luftfahrtunternehmen zur Durchführung von Flügen im Rotationssystem genutzt. Die Kollision mit dem Vogel ereignete sich während des Fluges mit der Nummer W6 1751 (Verbindung: GDN-TKU), der dem oben angegebenen Flug W6 1752 unmittelbar vorausging. Nach dem von dem Beförderungsunternehmen angewandten Rotationssystem war vorgesehen, dass für die Vorbereitung des Flugzeugs für den nächsten Flug zwischen dem Flug mit der Nummer W6 1751 und dem Flug mit der Nummer W6 1752 eine Zeit (TAT – turn-around time) von 35 Minuten ausreicht – das ist der Zeitabstand zwischen der geplanten Landungszeit des Fluges W6 1751 (9:30 UTC) und der geplanten Abflugzeit des Fluges W6 1751 (10:05 UTC).
4. Die Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel führte dazu, dass eine Sicherheitskontrolle (technische Inspektion) durchgeführt werden musste, um eventuelle Schäden an dem Flugzeug zu entdecken und um zu überprüfen, ob sein technischer Zustand trotz der Kollision die Durchführung des nächsten Fluges erlaubt. Während der durch die Kollision mit einem Vogel und die damit zusammenhängende technische Inspektion des Flugzeugs hervorgerufenen Verspätung endete die Zeit, in der die Besatzung des Flugzeugs Flugdienste ausüben durfte. Sie durfte ihren Dienst erst nach einer zehnstündigen Ruhezeit wieder aufnehmen. Diese Zeit fiel mit einem Zeitraum zusammen, in dem das Flugzeug nach der durchgeführten Kontrolle technisch zur Durchführung des Fluges bereit war. Der verspätete Flug wurde jedoch erst nach Ablauf der Ruhezeit durchgeführt.
5. Das beklagte Beförderungsunternehmen, das die Grundlage für seine Haftung in Frage stellt, bringt neben vielen anderen Argumenten vor, dass die Verspätung des Fluges durch außergewöhnliche Umstände verursacht worden sei, die es auch dann nicht hätte vermeiden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Der Streit zwischen den Parteien konzentrierte sich insoweit [Or. 4] auf die Frage, ob zu den zumutbaren Maßnahmen, die das Luftfahrtunternehmen ergreifen muss, um dem Eintreten oder den Folgen außergewöhnlicher Umstände vorzubeugen, auch gezählt werden kann, dass mögliche und vorhersehbare Ereignisse in Betracht gezogen werden und das Luftfahrtunternehmen seine normale Tätigkeit angemessen daran ausrichtet.

## EINSCHLÄGIGE VORSCHRIFTEN DES NATIONALEN RECHTS UND DES UNIONSRECHTS

6. 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 (ABl. 2004, L 46, S. 1):

### Art. 5

#### **Annullierung**

(1) *Bei Annullierung eines Fluges [wird] den betroffenen Fluggästen ...*

c) *vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn, ...*

(3) *Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist 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

#### **Ausgleichsanspruch**

(1) *Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:*

a) *250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger, ...*

7. Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. 2018, L 212, S. 1):

### Art. 32

#### **Befugnisübertragung [Or. 5]**

*(1) Für den Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:*

*a) die von den in Artikel 30 Absatz 1 genannten Betreibern und ihren Flugbesatzungsmitgliedern zu erfüllenden Bedingungen im Hinblick auf Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten sowie im Hinblick auf Ruhezeiten für Flugbesatzungsmitglieder; ...*

8. Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. 2012, L 296, S. 1 [in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission vom 29. Januar 2014, ABl. 2014, L 28, S. 17]):

*ORO.FTL.100*

#### **Geltungsbereich**

*In diesem Teilabschnitt sind die Anforderungen an einen Betreiber und seine Besatzungsmitglieder in Bezug auf Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften für Besatzungsmitglieder festgelegt.*

*ORO.FTL.105*

#### **Begriffsbestimmungen**

*Für die Zwecke dieses Teilabschnitts gelten folgende Begriffsbestimmungen: ...*

11. *„Dienstzeit“ (duty period): ein Zeitraum, der beginnt, wenn sich ein Besatzungsmitglied auf Verlangen des Betreibers für einen Dienst meldet oder den Dienst beginnt, und der endet, wenn das Besatzungsmitglied frei von allen dienstlichen Verpflichtungen ist, einschließlich der Tätigkeiten zur Nachbereitung des Fluges;*

12. *„Flugdienstzeit“ (flight duty period, FDP): ein Zeitraum, der zu dem Zeitpunkt beginnt, zu dem sich das Besatzungsmitglied für einen Dienst zu melden hat, der einen Flugabschnitt oder eine Abfolge von Flugabschnitten beinhaltet<sup>[,]</sup> und endet, wenn das Luftfahrzeug endgültig zum Stehen kommt und die Triebwerke abgeschaltet sind, mit dem Ende des letzten Flugabschnitts, auf dem das Besatzungsmitglied als diensttuendes Besatzungsmitglied tätig ist; ...*

21. *„Ruhezeit“ (rest period): ein fortlaufender, ununterbrochener und festgelegter Zeitraum im Anschluss an den Dienst oder vor dem Dienst, in dem das Besatzungsmitglied frei von Dienst, Bereitschaft und Reserve ist; ...*

25. ‚Bereitschaft‘ (standby): ein vorab angekündigter und festgelegter Zeitraum, in dem sich das Besatzungsmitglied dem Betreiber zur Verfügung halten muss, um für einen Flug, eine Positionierung oder einen anderen Dienst ohne dazwischen liegende Ruhezeit eingesetzt werden zu können; ...

**ORO.FTL.110 [Or. 6]**

**Verantwortlichkeiten des Betreibers**

Der Betreiber muss ...

b) sicherstellen, dass die Flugdienstzeiten so geplant werden, dass die Besatzungsmitglieder ausreichend ermüdungsfrei bleiben können, um ihren Dienst unter allen Umständen unter Gewährleistung eines befriedigenden Sicherheitsniveaus ausüben zu können ...

g) Ruhezeiten von ausreichender Länge festsetzen, die den Besatzungsmitgliedern ermöglichen, sich von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes zu erholen und zu Beginn der darauf folgenden Flugdienstzeit ausgeruht zu sein; ...

i) sicherstellen, dass Flugdienste so geplant werden, dass sie innerhalb des erlaubten Flugdienstzeitraums beendet werden, wobei der Zeitbedarf für die Flugvorbereitung, die Flugabschnitte und die Aufenthaltszeiten am Boden zu berücksichtigen ist; ...

**RECHTLICHE ZWEIFEL UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE ENTSCHEIDUNG**

9. Im Urteil vom 23. Oktober 2012 (verbundene Rechtssachen C-581/10 und C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657) hat der Gerichtshof der Europäischen Union die Art. 5, 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahin ausgelegt, dass den Fluggästen verspäteter Flüge ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 zusteht, wenn sie aufgrund dieser Flüge einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, d. h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der vom Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen.
10. In darauffolgenden, im Vorabentscheidungsverfahren ergangen Entscheidungen hat der Gerichtshof der Europäischen Union bestätigt, dass sich das Luftfahrtunternehmen von der Haftung befreien kann, wenn es nachweist, dass ein bei einem Flugzeug aufgetretenes technisches 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 (so beispielsweise: Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 19. November 2009, C-402/07 und C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 22. Dezember 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).

11. Es ist bereits geklärt worden, dass die Vorschriften des Gemeinschaftsrechts dahin auszulegen sind, dass zu den „außergewöhnlichen Umständen“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel gehört, die es erforderlich macht, technische Kontrollen an der Maschine durchzuführen – und zwar unabhängig davon, ob die Kollision tatsächlich Schäden an dem betroffenen Flugzeug hervorgerufen hat (Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 4. Mai 2017, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). [Or. 7]
12. In der letzten der angeführten Rechtssachen wollte das nationale Gericht, indem es dem Gerichtshof eine Reihe von Fragen zur Vorabentscheidung vorlegte, u. a. eine Antwort auf die in der Rechtsprechungspraxis häufig auftauchende Frage erhalten, ob das Luftfahrtunternehmen – im Rahmen der von ihm zu ergreifenden zumutbaren Maßnahmen – verpflichtet ist, bereits bei der Planung seiner Flüge im Rotationssystem eine ausreichende Zeitreserve für notwendige Sicherheitskontrollen vorzusehen (Rn. 55 der Gründe des Urteils). Angesichts der tatsächlichen Umstände in jener Rechtssache (die Verspätung des Fluges wurde durch andere Faktoren als nur die Planung der Flüge im Rahmen eines Rotationssystems verursacht) war eine Entscheidung über das dargestellte Problem aber für die Entscheidung der Rechtssache letztlich nicht von Bedeutung, weshalb diese Frage nicht beantwortet wurde (Rn. 56-57 der Gründe des Urteils).
13. In der Rechtsprechung ist diese Frage, deren Rahmen der Gerichtshof der Europäischen Union recht genau festgelegt hat (ohne aber verbindlich darüber zu entscheiden) – wie auch weitere damit verbundene Entscheidungszweifel – nachfolgend wieder aufgetaucht, was den Anlass dazu gegeben hat, ein Vorabentsuchungsersuchen mit der oben im ersten Abschnitt des Beschlusses dargelegten Frage vorzulegen.
14. Dem nationalen Gericht sind Zweifel gekommen, wie weit die dem Luftfahrtunternehmen vom Gemeinschaftsgesetzgeber auferlegte Verpflichtung reicht, im Hinblick auf außergewöhnliche Umstände (Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel) Maßnahmen zu ergreifen, die dem entsprechen, was dem Luftfahrtunternehmen zur Zeit des Eintretens dieser außergewöhnlichen Umstände technisch und wirtschaftlich möglich ist. In der Situation, die Gegenstand des durchgeführten Verfahrens ist, würde dies die Schaffung einer angemessenen Zeitreserve bei der Planung der Flüge im Rotationssystem betreffen, die es erlauben würde, nach der Kollision mit einem Vogel eine Sicherheitskontrolle an dem Flugzeug durchzuführen, ohne dass die Fluggäste der mit einer übermäßigen Verspätung des Fluges verbundenen Beeinträchtigung ausgesetzt werden.
15. Das nationale Gericht versucht, diese Frage aus einer umfassenderen Perspektive zu betrachten – Ausdruck davon ist auch die zweite zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage –, und zielt deshalb darauf ab, dass der Gerichtshof der Europäischen Union die o. g. Vorschriften des Unionsrechts auslegt und die Frage beantwortet, inwieweit ein Luftfahrtunternehmen bei der Planung seiner Tätigkeit

sekundäre, aber vorhersehbare und berechenbare Tätigkeiten im Hinblick auf unvorhersehbare und unvermeidbare außergewöhnliche Umstände zu berücksichtigen hat.

16. Die bisherigen Äußerungen des Gerichtshofs erlauben es zwar, sich mit den allgemeinen Grundsätzen vertraut zu machen, die für die Beurteilung der Fähigkeit eines Luftfahrtunternehmens gelten, wirtschaftliche und technische Maßnahmen zu ergreifen, um eine Verspätung zu verhindern (Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 12. Mai 2011, [Or. 8] C-294/10, ECLI: EU:C:2011:303; Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 22. Dezember 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), doch werden dadurch die in diesem Bereich entstandenen Zweifel nicht hinreichend behoben.
17. In der erörterten Sache hegt das nationale Gericht überdies besondere Zweifel hinsichtlich des in der Gemeinschaftsrechtsprechung dargelegten (aber nicht näher ausgeführten) Erfordernisses, dass das Luftfahrtunternehmen – ohne angesichts der Möglichkeiten seines Unternehmens unzumutbare Opfer zu erbringen – das gesamte ihm zur Verfügung stehende Personal einsetzt, um zu verhindern, dass die eingetretenen außergewöhnlichen Umstände zu einer übermäßigen Verspätung eines Fluges führen. Bei einer restriktiven Auslegung – wie sie in dem Verfahren von der Klägerin vertreten wurde – wäre bereits *a limine* die Möglichkeit zurückzuweisen, dass sich das Luftfahrtunternehmen auf die in einem Kausalzusammenhang mit außergewöhnlichen Umständen stehende Ruhezeit der Besatzung des Flugzeugs beruft, die dazu führt, dass sich die Verspätung des Fluges vergrößert. Vernünftigerweise wäre dann festzustellen, dass das Luftfahrtunternehmen, da die zulässigen zeitlichen Grenzen für die Diensttätigkeit und für die Ausübung von Flugdiensten in allgemeingültigen Rechtsvorschriften vorgesehen sind und das Luftfahrtunternehmen verpflichtet war, sie bei der Aufstellung des Dienstplans zu berücksichtigen, auch eine Personalreserve für den Fall einer möglichen Verspätung eines der ausgeführten Flüge vorzusehen hat, da sich die schlichte Verspätung eines Fluges – unabhängig von ihren Ursachen – bei der Planung und Organisation des Flugbetriebs vorhersehen lässt. Das Risiko einer Nichtberücksichtigung dieses Faktors trüge dann das Beförderungsunternehmen. Aus normativer Sicht erscheint allerdings auch eine andere Rechtsauffassung vertretbar, wie sie von der Beklagten vorgetragen wird, wonach das Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet ist, eine Reservebesatzung für das Flugzeug in Bereitschaft zu halten. Andernfalls kämen die dem Beförderungsunternehmen auferlegten Pflichten dem Erfordernis gleich, auf jedem Flughafen, den es anfliegt, zusätzliche Besatzungen vorzuhalten, die die Tätigkeiten der Besatzung des verspäteten Fluges übernehmen können – was potenziell trotzdem nicht ausreichend sein könnte, sollten an einem Ort etwa zeitgleich mehrere aufgrund außergewöhnlicher Umstände verspätete Flüge eintreffen.
18. Hinzuweisen ist darauf, dass die oben dargelegten Zweifel, die beide Vorlagefragen betreffen, in der Rechtsprechung der nationalen Gerichte unterschiedlich gelöst werden. Bei vergleichbaren Sachverhalten nehmen die



nationalen Gerichte – auch innerhalb ein und desselben Gerichts und sogar innerhalb ein und derselben Abteilung – rechtliche Beurteilungen vor, die sich gegenseitig ausschließen, und entscheiden unterschiedlich über Rechtssachen, die in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht ähnlich sind ... [Verweisung auf Entscheidungen polnischer Gerichte, nicht übersetzt]. [Or. 9]

19. Die dargelegten Zweifel und die damit verbundenen unterschiedlichen Ansätze in der Rechtsprechung zeigen, dass eine Auslegung des Unionsrechts durch den Gerichtshof der Europäischen Union erforderlich ist, um die Einheit der Rechtsordnung und die Einheitlichkeit seiner Anwendung durch die nationalen Gerichte der einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu gewährleisten.

... [nicht übersetzt]

ARBEITSDOKUMENT