

**Rechtssache C-411/23**

**Zusammenfassung des Vorabentscheidungsersuchens nach Art. 98 Abs. 1 der  
Verfahrensordnung eines Gerichtshofs**

**Eingangsdatum:**

3. Juli 2023

**Vorlegendes Gericht:**

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polen)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

26. Mai 2023

**Klägerin:**

D. SA

**Beklagte:**

P. SA

---

**Gegenstand des Ausgangsverfahrens**

Klage nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 auf Schadensersatz in Höhe von 600 Euro wegen einer Flugverspätung von mehr als drei Stunden

**Gegenstand und Rechtsgrundlage des Vorabentscheidungsersuchens**

Auslegung der Begriffe „außergewöhnliche Umstände“ und „unerwartete Mängel“ im Zusammenhang mit einer Flugverspätung aufgrund der Entdeckung eines Konstruktionsfehlers eines Flugzeugtriebwerks, über dessen eventuelles Auftreten das Luftfahrtunternehmen unterrichtet worden war – Umfang der Präventivmaßnahmen, die ein Luftfahrtunternehmen im Rahmen „aller zumutbaren Maßnahmen“ ergreifen muss, um von der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung wegen einer Flugverspätung befreit zu werden – Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

## **Vorlagefragen**

1. Stellt der vom Hersteller entdeckte Konstruktionsfehler eines Flugzeugtriebwerks einen „außergewöhnlichen Umstand“ dar und ist er vom Begriff „unerwartete Mängel“ im Sinne der Erwägungsgründe 14 und 15 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 umfasst, wenn das Luftfahrtunternehmen einige Monate vor dem Flug von einem möglichen Konstruktionsfehler Kenntnis hatte?

2. Falls der in Frage 1 dieses Beschlusses genannte Konstruktionsfehler einen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne der Erwägungsgründe 14 und 15 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 darstellt, ist im Rahmen des Ergreifens „aller zumutbaren Maßnahmen“, die im 14. Erwägungsgrund und in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 genannt sind, vom Luftfahrtunternehmen zu erwarten, dass es angesichts der wahrscheinlichen Entdeckung eines Konstruktionsfehlers eines Flugzeugtriebwerks auf die Bereithaltung von Ersatzflugzeugen abzielende Präventivmaßnahmen im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 ergreift, um von seiner Verpflichtung befreit zu werden, die in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehene Ausgleichszahlung zu leisten?

## **Angeführte Vorschriften des Unionsrechts**

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 – Erwägungsgründe 14 und 15, Art. 5 Abs. 1 und 3 sowie Art. 7

## **Angeführte Unionsrechtsprechung**

Das vorliegende Gericht zitiert oder führt folgende Urteile des Gerichtshofs an:

- Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 21, 23, 24, 25, 26;
- Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 61, 69;

- Urteil vom 12. Mai 2011, Eglītis und Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, Rn. 25, 30;
- Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 29, 38;
- Urteil vom 17. September 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 36, 37, 38, 41, 43;
- Urteil vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 20, 21, 22, 28, 29;
- Urteil vom 4. April 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- Urteil vom 12. März 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, Nr. 2 des Tenors;
- Urteil vom 23. März 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 22.

Außerdem zitiert das vorlegende Gericht die Schlussanträge der Generalanwältin Medina in den verbundenen Rechtssachen TAP Portugal (Tod des Kopiloten), C-156/22 bis C-158/22, EU:C:2023:91, Nrn. 30, 46, 58.

### **Kurze Darstellung des Sachverhalts und des Verfahrens**

- 1 Am 2. Juli 2018 schloss J. D. (Fluggast) mit der P. S.A. (Luftfahrtunternehmen) einen Beförderungsvertrag auf der Strecke K.-C. [Kraków (Krakau) – Chicago]. Der vertragsgegenständliche Flug erfolgte am selben Tag. Der in Rede stehende Flug war verspätet, so dass der Fluggast mehr als drei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit am Zielflughafen ankam. Am 18. Juli 2018 schlossen J. D. als Zedent und die P.[R] S.A. als Zessionarin einen Forderungsabtretungsvertrag, auf dessen Grundlage der Fluggast seine Forderung wegen des verspäteten Flugs an die Zessionarin abtrat. Mit der am 29. März 2019 eingereichten Klageschrift beantragte die D. S.A. (vormals: P.[R] S.A.), das Luftfahrtunternehmen zur Zahlung von 600 Euro zuzüglich gesetzlicher Zinsen bis zum Tag der Zahlung zu verurteilen.
- 2 Mit seiner Klagebeantwortung beantragte das beklagte Luftfahrtunternehmen, die Klage abzuweisen. Das Luftfahrtunternehmen räumte ein, dass der in Rede stehende Flug verspätet gewesen sei. Es erläuterte, dass in den Triebwerken der Marke R., die in Transatlantikflüge durchführenden Flugzeugen montiert gewesen seien, Konstruktionsfehler aufgetreten seien; da es aber Maßnahmen zur Minimierung der Unregelmäßigkeiten bei geplanten Flügen ergriffen habe, sei es von der Haftung für die Verspätung des in Rede stehenden Fluges befreit.
- 3 Im April 2018 erhielt das beklagte Luftfahrtunternehmen Informationen vom Triebwerkshersteller R., die im Zusammenhang mit der Entdeckung eines Entwicklungsfehlers der in den Flugzeugen B montierten Triebwerke eine Reihe

von Beschränkungen für den Einsatz dieser Flugzeuge vorsahen. Der Mangel betraf die Verdichterschaufeln. Am 28. Juni 2018 wurden in dem Flugzeug, das am 2. Juli 2018 den in Rede stehenden Flug durchführen sollte, während eines von ihm durchgeführten Fluges durch das Überwachungssystem Unregelmäßigkeiten bei der Arbeit der Triebwerke entdeckt. Nachdem ein Pumpen des Triebwerks festgestellt worden war, wurden eine visuelle Untersuchung des Kompressors und eine Boroskopie durchgeführt. Das Triebwerk wurde für nicht betriebsfähig befunden, abmontiert und zur Reparatur geschickt. Da keine betriebsfähigen Ersatztriebwerke verfügbar waren – was ein globales Problem war, weil der Hersteller keine ausreichende Anzahl von Ersatztriebwerken hergestellt hatte –, war der Austausch des Triebwerks erst am 5. Juli 2018 möglich, und das Flugzeug wurde am 7. Juli 2018 erneut in Betrieb genommen.

- 4 Infolge der oben beschriebenen Umstände beschloss das beklagte Luftfahrtunternehmen, den in Rede stehenden Flug mit einem anderen, betriebsfähigen Flugzeug durchzuführen, das aufgrund einer plötzlichen Änderung des Flugplans am Flughafen C. verspätet ankam. Infolgedessen war der betreffende Flug um mehr als drei Stunden verspätet.
- 5 Ab April 2018, als der fragliche Entwicklungsfehler der Triebwerke entdeckt wurde, wandte sich das beklagte Luftfahrtunternehmen mehrfach an verschiedene andere Luftfahrtunternehmen, um zusätzliche Flugzeuge zu leasen.
- 6 Das erstinstanzliche Gericht wies mit Urteil vom 3. Dezember 2021 die Klage ab, da es die in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen befreienden Umstände als erwiesen ansah, und nahm insoweit auf die oben in den Rn. 3 und 5 dargestellten Gesichtspunkte Bezug, wobei es insbesondere hervorhob, dass die unmittelbare Ursache für die Verspätung des betreffenden Fluges im Auftreten eines Fabrikationsfehlers des Triebwerks gelegen habe und das beklagte Luftfahrtunternehmen alle möglichen zumutbaren Maßnahmen ergriffen habe, um ein Ersatzflugzeug zu organisieren.
- 7 Das erstinstanzliche Gericht wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass ein Fabrikationsfehler am Flugzeug weder als ein typischer Defekt, der frühzeitig hätte erkannt werden müssen, noch als ein durch den Betrieb des Flugzeugs entstandener Defekt gelten könne. Dieses Vorkommnis sei nicht vorhersehbar gewesen, habe die Flugsicherheit gefährdet und sei plötzlich während des Routinebetriebs des Flugzeugs aufgetreten. Nach Ansicht dieses Gerichts hat sich das Luftfahrtunternehmen richtig und professionell verhalten, indem es den Empfehlungen des Triebwerksherstellers gefolgt sei, und nachgewiesen, dass das Flugzeug gemäß dem erforderlichen Wartungsprogramm gewartet worden sei.
- 8 Das erstinstanzliche Gericht stimmte der Auffassung zu, dass das beklagte Luftfahrtunternehmen nicht imstande gewesen sei, das aufgetretene Problem zu lösen, da es sich um ein globales Problem gehandelt habe, und eine eventuelle Verdoppelung der Flotte oder der Besitz mehrerer Reserveflugzeuge zu einem Liquiditätsmangel der Gesellschaft geführt hätte. Der Triebwerkshersteller sei

aufgrund mangelnder Produktionskapazitäten nicht in der Lage gewesen, alle mangelhaften Triebwerke bei allen Luftfahrtunternehmen auszutauschen, und das Luftfahrtunternehmen habe nicht genügend Zeit gehabt, um das gesamte Flugnetz umzuorganisieren.

- 9 Gegen das Urteil vom 3. Dezember 2021 hat die Klägerin, die D. S.A., Berufung eingelegt, in der sie eine fehlerhafte Tatsachenwürdigung geltend macht und bestreitet, dass die unmittelbare Ursache für die Verspätung des betreffenden Fluges ein außergewöhnlicher Umstand in Form eines Konstruktionsfehlers des Triebwerks gewesen sei, dass das beklagte Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen habe, um die Verspätung des Fluges zu vermeiden, dass das Problem mit den Triebwerken R. im Jahr 2018 ein neues, dem Luftfahrtunternehmen bis dahin unbekanntes Problem gewesen sei und dass die Beklagte nicht genügend Zeit gehabt habe, um das gesamte Flugnetz umzuorganisieren. Nach Ansicht der D. S.A. sind in der Rechtssache keine außergewöhnlichen Umstände aufgetreten, die das Luftfahrtunternehmen von der Haftung für die große Verspätung des Fluges befreit hätten.

#### **Kurze Darstellung der Begründung der Vorlage**

- 10 Der Rechtsstreit betrifft die Auslegung der Begriffe „außergewöhnliche Umstände“ und „unerwartete Mängel“ im Sinne der Erwägungsgründe 14 und 15 der Verordnung Nr. 261/2004 im Zusammenhang mit einem globalen Entwicklungsfehler eines Flugzeugtriebwerks. Das vorliegende Gericht verweist auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs, indem es das Urteil C-315/15 (Rn. 20) anführt, wonach das Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste gemäß Art. 7 dieser Verordnung befreit ist, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung des Fluges bzw. dessen um drei Stunden oder mehr verspätete Ankunft auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.
- 11 Das vorliegende Gericht führt u. a. unter Berufung auf das Urteil C-257/14 (Rn. 36, 38) aus, dass bestimmte technische Probleme zu diesen außergewöhnlichen Umständen zählen können, z. B. wenn der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, entdeckt, dass diese bereits in Betrieb genommenen Maschinen einen versteckten Fabrikationsfehler aufweisen, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Somit können die technischen Probleme eines Flugzeugs zu den unerwarteten Flugsicherheitsmängeln gezählt werden, sofern sie als Vorkommnisse qualifiziert werden, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und aufgrund ihrer Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind.
- 12 Im vorliegenden Fall stellt der versteckte Mangel des Triebwerks ein außerhalb des ausführenden Luftfahrtunternehmens liegendes Vorkommnis dar. Bedenken

bestehen jedoch dahin, ob die Begriffe „außergewöhnlicher Umstand“ und „unerwarteter Mangel“ auch einen solchen Fabrikationsfehler erfassen, dessen Auftreten gewissermaßen angekündigt wurde und daher in gewisser Weise vorhersehbar war. Um diese Voraussetzung zu beurteilen, ist es daher erforderlich, zu beurteilen, wie wahrscheinlich es war, dass das Luftfahrtunternehmen das Auftreten und die Entdeckung des fraglichen versteckten Mangels des Triebwerks sowie die Folgen dieses Vorkommnisses vorhersehen konnte.

- 13 Im vorliegenden Fall geht es um einen Fabrikationsfehler, der jedoch vom Hersteller entdeckt wurde. Das Luftfahrtunternehmen erhielt im April 2018 vom Triebwerkshersteller die Information über die Entdeckung eines Entwicklungsfehlers der Triebwerke. Gleichwohl hätte es auch sein können, dass der Mangel sich nicht gezeigt hätte, denn nicht bei jeder Inspektion wurde ein Riss des Verdichters entdeckt. Der Hersteller empfahl weder die sofortige Außerbetriebnahme aller Flugzeuge noch wies er darauf hin, dass die Flugzeuge keine Flüge durchführen könnten. Der streitgegenständliche Flug erfolgte am 2. Juli 2018, und der Mangel an diesem konkreten Flugzeug, das für den Flug an diesem Tag vorgesehen war, zeigte sich am 28. Juni 2018. Für die Antwort bedarf es daher der Feststellung, ob dieser Defekt in Bezug auf seine Vorhersehbarkeit außerhalb der Kontrolle des Luftfahrtunternehmens lag. Es konnte lediglich vermutet werden, dass bei einem bestimmten Prozentsatz der Triebwerke eine Störung entdeckt werden würde, die sie vom Betrieb ausschließen würde. Es konnte jedoch nicht tatsächlich vorhergesehen werden, ob in einem bestimmten Fall eine Störung eintreten würde.
- 14 Es sei darauf hingewiesen, dass Luftfahrtunternehmen bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten strenge technische und administrative Verfahren einhalten müssen. Dies gilt auch für technische Probleme an Flugzeugen, unabhängig von ihrer Ursache. Das Luftfahrtunternehmen sollte diesbezüglich über angemessene Verfahren oder in Ermangelung solcher Verfahren – beispielsweise aufgrund der Besonderheit des betreffenden Vorkommnisses – alle erforderlichen, möglichen und zumutbaren Schritte einleiten, um einem Vorkommnis entgegenzuwirken, das eine Verspätung oder Annullierung eines Fluges zur Folge haben kann.
- 15 Im vorliegenden Fall wurden solche Verfahren eingehalten. Der Hersteller, der den Mangel des Triebwerks entdeckte, empfahl den Nutzern, Wartungen durchzuführen. Allerdings konnte der Defekt zwar bei der Wartung entdeckt werden, dies musste aber nicht so sein. Das Luftfahrtunternehmen führte die erforderlichen technischen Wartungen durch, und der Defekt am Triebwerk war zweifellos ein von ihm unabhängiges Vorkommnis, über das es keine Kontrolle hatte. Mit anderen Worten garantierten selbst die Anwendung eines bestimmten Verfahrens oder die Einleitung der erforderlichen Schritte nicht, dass das jeweilige Vorkommnis beherrschen konnte.
- 16 Daher ist es erforderlich, die Begriffe „außergewöhnliche Umstände“ und „unerwartete Mängel“ näher auszulegen und zu beurteilen, ob ein

Konstruktionsfehler des Triebwerks, der vom Hersteller entdeckt wurde und vorhersehbar war, d. h. in gewissem Maße „erwartet“ wurde oder dessen Eintrittswahrscheinlichkeit vorhersehbar war, von diesem Begriff umfasst ist, wobei dies nicht zugleich bedeutet, dass das Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit hatte, Kontrolle über dieses Vorkommnis auszuüben.

- 17 Was den Begriff „alle zumutbaren Maßnahmen“ angeht, führt das vorliegende Gericht unter Verweis auf das Urteil des Gerichtshofs C-315/15 (Rn. 28) aus, dass ein Luftfahrtunternehmen, das sich auf befreiende außergewöhnliche Umstände beruft, den Nachweis führen muss, dass sie sich jedenfalls nicht durch der Situation angemessene Maßnahmen hätten vermeiden lassen, d. h. solche, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die entsprechenden außergewöhnlichen Umstände auftreten, für das betroffene Luftfahrtunternehmen insbesondere in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar sind.
- 18 Im vorliegenden Fall geht es in der in Rede stehenden Fragestellung darum, welche Präventivmaßnahmen das Luftfahrtunternehmen ergreifen muss, damit sie als zumutbar angesehen werden können.
- 19 Ein Fabrikationsfehler kann nicht als ein typischer Defekt angehen werden, der vorab, vor Durchführung eines Fluges, entdeckt werden kann. Angesichts der Übermittlung der Informationen durch den Triebwerkshersteller konnte dieser Defekt im vorliegenden Fall vorhergesehen werden. Man kann erwägen, ob das Luftfahrtunternehmen in diesem Fall nicht versuchen sollte, das (noch funktionsfähige) Triebwerk auszutauschen, oder ob das Flugzeug nicht außer Betrieb genommen werden sollte, bis der Hersteller das Problem mit der Reparatur oder der Lieferung neuer Triebwerke gelöst hat. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass ein Ersatztriebwerk für dieses bestimmte Flugzeug bereits am 5. Juli 2018 beschafft wurde und dass das Flugzeug am 7. Juli 2018, d. h. acht Tage nach Entdeckung des Mangels des Triebwerks, wieder in Betrieb genommen wurde.
- 20 Es ist daher zu erwägen, ob das Luftfahrtunternehmen nicht – in Kenntnis der Lage ab April 2018 – einen Reparaturplan hätte aufstellen und für Ersatzflugzeuge hätte sorgen sollen. *Prima facie* scheint es, dass der Zeitraum ab April bis Anfang Juli es erlaubte, alle erforderlichen und zumutbaren Schritte zu unternehmen, um eine Situation zu beseitigen, in der es zur Verspätung oder Annullierung des Fluges kommen könnte, da das Luftfahrtunternehmen vorhersehen konnte, dass der technische Defekt auch seine Flugzeuge betreffen würde. Das Luftfahrtunternehmen konnte in dieser Zeit abschätzen, wie viele Ersatzflugzeuge erforderlich sein könnten, um für mögliche technische Defekte Abhilfe zu schaffen, und entscheiden, ob es diese Flugzeuge kaufen oder von anderen Luftfahrtunternehmen leasen würde.
- 21 Das vorliegende Gericht führt unter Verweis auf das Urteil C-315/15 des Gerichtshofs (Rn. 29) aus, dass von dem Luftfahrtunternehmen jedoch angesichts der Kapazitäten des Unternehmens keine nicht tragbaren Opfer erwartet werden

könnten, also z. B. nicht erwartet werden könnte, dass es ein jederzeit einsatzfähiges Ersatzflugzeug in Bereitschaft halte. Im vorliegenden Fall hatte die Beklagte jedoch ab April 2018 davon Kenntnis, dass die Möglichkeit bestand, dass sich ein Defekt des Triebwerks zeigen würde. Ab April wandte sie sich an acht Luftfahrtunternehmen, um ein Flugzeug zu mieten. Die D. S.A. wirft ihr dagegen vor, dass allein unter den europäischen Luftfahrtunternehmen 471 Flugzeuge gefunden werden könnten, die die betreffenden Flugzeuge ersetzen könnten, und dass die Beklagte es unterlassen habe, sich an mindestens 18 Luftfahrtunternehmen zu wenden, darunter an Unternehmen, die Dienstleistungen des Typs „wet lease“, d. h. die Vermietung eines Flugzeugs mit Besatzung und Borddiensten, erbrächten. Das beklagte Luftfahrtunternehmen bestätigte, dass es seit dem 7. September 2018 dauerhaft eine der Maschinen geleast habe und im August 2018 zwei Leasingverträge unterzeichnet habe.

- 22 Diese Umstände zeugen nach Ansicht der D. S.A. von einem verspäteten Handeln, dessen Ziel nicht die tatsächliche Anmietung der Maschinen war, während die gegenwärtige Praxis der Fluglinien doch dahin gehe, Ersatzflugzeuge für den Fall des Auftretens von Defekten und der Notwendigkeit des Einsatzes von Ersatzmaschinen bereit zu halten. Das beklagte Luftfahrtunternehmen trägt hingegen vor, dass es nicht zumutbar wäre, von ihm zu verlangen, dass es dauerhaft Flugzeuge samt vollständiger Besatzung, die die geplanten Flüge in plötzlichen und unerwarteten Fällen durchführen könnten, gewissermaßen „in Reserve“ halte, da die Leasing- und Instandhaltungskosten immens seien. Solche Absicherungen würden sich sicher auch auf die Preise der angebotenen Dienstleistungen auswirken.