

# Anonymisierte Fassung

-1231635-

C-545/22 – 1

## Rechtssache C-545/22 Vorabentscheidungsersuchen

### Eingangsdatum:

15. August 2022

### Vorlegendes Gericht:

Landgericht Düsseldorf (Deutschland)

### Datum der Vorlageentscheidung:

9. August 2022

### Beklagte und Berufungsklägerin:

Air Europa Lineas Aereas

### Kläger und Berufungsbeklagte:

VO

GR

---

[OMISSIS]

[OMISSIS]

## Landgericht Düsseldorf

### Beschluss

[vom 9. August 2022]

In dem Rechtsstreit

der Air Europa Lineas Aereas, [OMISSIS] Frankfurt,

Beklagten und Berufungsklägerin,

DE

[OMISSIS]

gegen

1. VO, [OMISSIS] Bremen,
2. GR, [OMISSIS] Bremen,

Kläger und Berufungsbeklagten,

[OMISSIS]

hat die 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf [OMISSIS]

**beschlossen:**

Das Verfahren wird ausgesetzt.

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Art. 267 Abs. 1 lit. b), Abs. 3 AEUV folgende Fragen zur Auslegung des Unionsrechts vorgelegt:

Ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahingehend auszulegen, dass die Annullierung eines Fluges auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, wenn die Fluggesellschaft nach Ausbruch der weltweiten COVID-19-Pandemie wegen des Zusammenbruchs des weltweiten Flugverkehrs ab März 2020 ihren Flugplan wegen fehlender wirtschaftlicher Auslastung von Flügen und zwecks Gesundheitsschutz der Crew und des Piloten drastisch reduziert und zahlreiche Flüge annulliert, ohne dass sie zu der Annullierung durch behördliche Maßnahmen wie Flughafenschließungen, Flugverbote oder Einreiseverbote gezwungen wurde?

**Gründe:**

**I.**

Die Kläger, die Eheleute VO und GR, buchten bei der Beklagten jeweils einen Hinflug von Düsseldorf über Madrid nach Miami am 07.03.2020 (Flug Nummern: UX 1446 + UX 97) und einen Rückflug von Miami über Madrid nach Düsseldorf am 16.03./17.03.2020 (Flug-Nummern: UX 98 und UX 1447).

Die Beklagte annullierte die Rückflüge am 16.03./17.03.2020 (Flug-Nummern: UX 98 und UX 1447). Die Kläger wurden über die Annullierung erst am Flughafen in Miami am 16.03.2020 in Kenntnis gesetzt. Eine Ersatzbeförderung wurde den Klägern nicht angeboten.

Die Kläger erhoben Klage vor dem Amtsgericht Düsseldorf auf Zahlung einer Ausgleichsentschädigung gem. Art. 7 Abs. 1 lit. c) Fluggastrechte-VO in Höhe von jeweils 600,00 €.

Die Beklagte beruft sich darauf, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände i.S.v. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO zurückgehe und diese durch zumutbare Maßnahmen nicht vermeidbar gewesen sei. Die Beklagte beruft sich hierfür auf Beschränkungen des Reiseverkehrs durch die COVID-19-Pandemie. Durch die COVID-19-Pandemie sei der Flugverkehr weltweit zum Erliegen gekommen. Fluggesellschaften hätten daher ihre Flugpläne umorganisiert und drastisch reduziert und zahlreiche Flüge annulliert. Dies gelte auch in Bezug auf die Flüge UX 98 und UX 1447 am 16.03./17.03.2020. Die Annullierung sei auch aus Gründen des Gesundheitsschutzes der Crews erfolgt. Das neuartige Coronavirus und dessen Gefährlichkeit sowie Verbreitungswege seien völlig unbekannt gewesen. Einem solchen Risiko habe sie ihre Crews nicht aussetzen wollen.

Das Amtsgericht Düsseldorf hat der Klage mit am 01.12.2021 verkündetem Urteil [OMISSIS] stattgegeben und die Beklagte unter anderem zur Zahlung einer Ausgleichsleistung i.H.v. jeweils 600,00 € an die Kläger verurteilt.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte form- und fristgerecht Berufung eingelegt. Die Kläger verteidigen das erstinstanzliche Urteil.

## II.

Der Erfolg der Berufung der Beklagten hängt [OMISSIS] von der oben aufgeführten Frage ab.

### Im Einzelnen:

Die Berufung wäre unbegründet, wenn die von der Beklagten vorgebrachten Gründe für die Annullierung der streitgegenständlichen Flüge am 16.03./17.03.2020 von Miami über Madrid nach Düsseldorf (Flug-Nummern: UX 98 und UX 1447), nämlich die freiwillige Reduzierung der Flugpläne aus wirtschaftlichen Gründen wegen des Zusammenbruchs des internationalen Flugverkehrs und wegen des Gesundheitsschutzes der Crew vor dem Hintergrund der weltweiten COVID-19 Pandemie, keinen außergewöhnlichen Umstand i.S.v. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte- VO begründen würde.

Gem. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO ist das Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste gem. Art. 7 Fluggastrechte- VO befreit, 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, und es bei Eintritt eines solchen Umstands die der Situation angemessenen Maßnahmen ergriffen hat, indem es alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel eingesetzt hat, um zu vermeiden, dass dieser zur Annullierung oder zur großen Verspätung des betreffenden Fluges führt, ohne dass jedoch von ihm angesichts der Kapazitäten seines Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbare Opfer verlangt werden könnten (vgl.

[OMISSIS] Urteil vom 04.04.2019 – C-501/17 Germanwings/Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288][OMISSIS] Rz. 19; Urteil vom 11.06.2020 – C-74/19 LE/Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460][OMISSIS] Rz. 36).

1.

Nach ständiger Rechtsprechung des EuGH können als „außergewöhnliche Umstände“ i. S. v. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO nur Vorkommnisse angesehen werden, die ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens sind und von ihm nicht tatsächlich beherrschbar sind, wobei diese beiden Bedingungen kumulativ sind und ihr Vorliegen von Fall zu Fall zu beurteilen ist (vgl. [OMISSIS] Urteil vom 23.03.2021 – C-28/20 Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][OMISSIS], 561 Rz. 23). Hierbei sind Vorkommnisse mit im Hinblick auf das ausführende Luftfahrtunternehmen „interner“ Ursache von solchen mit „externer“ Ursache zu unterscheiden. Unter den Begriff des „außergewöhnlichen Umstands“ fallen nur „externe“ Ereignisse. Diesen externen Ereignissen ist gemein, dass sie auf die Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens und auf äußere Umstände zurückzuführen sind, die in der Praxis mehr oder weniger häufig vorkommen, aber vom Luftfahrtunternehmen nicht beherrschbar sind, weil sie auf ein Naturereignis oder die Handlung eines Dritten, etwa eines anderen Luftfahrtunternehmens oder einer öffentlichen oder privaten Stelle, zurückgehen, die in den Flug- oder den Flughafenbetrieb eingreifen (vgl. [OMISSIS] a.a.O. Rz. 39 ff.).

2.

Zunächst liegt die COVID-19-Pandemie trotz der allgemein erheblichen und weltweiten Auswirkungen auf den Reiseverkehr nicht außerhalb des Anwendungsbereichs der Fluggastrechte-VO. Die Fluggastrechte-VO enthält über die in Art. 5 Abs. 3 genannten „außergewöhnlichen Umstände“ hinaus keine gesonderte Kategorie von „besonders außergewöhnlichen“ Vorkommnissen, auf Grund deren die Luftfahrtunternehmen von allen ihren Verpflichtungen nach der Fluggastrechte-VO ohne weiteres freigestellt würden (vgl. [OMISSIS] Urteil vom 31.01.2013 – C-12/11 Denise McDonagh/Ryanair Ltd., [ECLI:EU:C:2013:43][OMISSIS] Rz. 30).

3.

Die Beklagte beruft sich auf Beschränkungen des Reiseverkehrs durch die COVID-19-Pandemie. Durch die ab Mitte März 2020 vorgenommenen weltweiten Einreisebeschränkungen sei die Luftfahrtindustrie gezwungen gewesen, ihren Betrieb stark einzuschränken. Der Flugverkehr habe während der ersten Phase der Pandemie zwischen März und Juni 2020 stark abgenommen. Interkontinentale Flugverbindungen seien drastisch reduziert bzw. ganz eingestellt worden. Daher seien kurzfristige Flugplanänderungen oder Flugannullierungen in dieser Zeit unvermeidlich gewesen. Dies gelte auch in Bezug auf die Flüge UX 98 und UX 1447 am 16.03./17.03.2020. Die Annullierungen hätten auch dem

4

Gesundheitsschutz der Crews und Piloten gedient. Das neuartige Coronavirus und dessen Gefährlichkeit sowie Verbreitungswege seien völlig unbekannt gewesen. Einem solchen Risiko habe sie ihre Mitarbeiter nicht aussetzen wollen.

Dieser Vortrag ist nach Ansicht der Kammer nicht geeignet, außergewöhnliche Umstände zu begründen. Zwar handelt es sich bei der weltweiten COVID-19-Pandemie und den hiermit verbundenen Einschränkungen des Reiseverkehrs und Infektionsgefahren ihrer Natur und Ursache nach nicht mehr um einen Bestandteil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftverkehrsunternehmens, weil die Beklagte hierauf keinen Einfluss hat und die Pandemie für sie nicht beherrschbar ist. Die Beklagte hat aber nicht ausreichend dargelegt, dass die Annullierung des Rückfluges (Flug-Nr.: UX 98 und UX 1447) am 16.03./17.03.2020 unmittelbar auf die COVID-19-Pandemie i.S.v. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO „zurückgeht“ und die Auswirkungen der weltweiten COVID-19-Pandemie für die Beklagte als Fluggesellschaft auf den hier streitgegenständlichen Flug nicht beherrschbar waren.

Zwar hat die EU-Kommission in ihrer Mitteilung vom 18.3.2020 C (2020) 1830 final ausgeführt:

„Nach Auffassung der Kommission sind die Maßnahmen, die Behörden zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergreifen, ihrer Art und Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit von Beförderern und von diesen tatsächlich nicht zu beherrschen. Nach Artikel 5 Abs. 3 VO besteht kein Anspruch auf Ausgleichsleistungen, wenn die betreffende Annullierung auf außergewöhnliche Umstände „zurückgeht“, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Diese Bedingung sollte als erfüllt gelten, wenn Behörden bestimmte Flüge entweder von Rechts wegen verbieten oder den Personenverkehr in einer Weise untersagen, die de facto die Durchführung des betreffenden Flugs ausschließt. Diese Bedingung kann auch erfüllt sein, wenn die Annullierung des Flugs unter Umständen erfolgt, unter denen der entsprechende Personenverkehr nicht vollständig verboten ist, sondern auf Personen beschränkt ist, für die Ausnahmeregelungen gelten (z. B. Staatsangehörige oder Einwohner des betreffenden Staates). Tritt keine dieser Personen einen bestimmten Flug an, bliebe dieser leer oder würde sogar annulliert. In solchen Situationen kann es für ein Luftfahrtunternehmen legitim sein, nicht bis zum letzten Augenblick zu warten, sondern den Flug rechtzeitig zu annullieren (auch ohne Gewissheit über die Reiserechte der einzelnen Fluggäste), damit entsprechende organisatorische Maßnahmen, auch zur pflichtgemäßen Betreuung der Fluggäste, getroffen werden können. In Fällen dieser Art und abhängig von den jeweiligen Umständen kann immer noch davon ausgegangen werden, dass eine Annullierung auf die behördliche Maßnahme „zurückgeht“. Dies kann auch, je nach den Umständen, für Flüge in Gegenrichtung zu den Flügen gelten, die unmittelbar von dem Verbot für den Personenverkehr betroffen sind. Beschließt ein Luftfahrtunternehmen, einen Flug zu annullieren, und weist es nach, dass diese Entscheidung aus Gründen des Gesundheitsschutzes der Besatzung gerechtfertigt ist, sollte diese

Annullierung ebenfalls als auf außergewöhnliche Umstände „zurückgehend“ betrachtet werden. Die vorstehenden Erwägungen sind und können nicht erschöpfend sein, da auch andere besondere Umstände im Zusammenhang mit Covid-19 in den Anwendungsbereich von Artikel 5 Abs. 3 VO fallen können.“

Diese Empfehlungen der Kommission sind aber für die Judikative nicht bindend. Zwar hat der EuGH entschieden, dass Empfehlungen und Stellungnahmen i.S.v. Art. 288 Abs. 4 AEUV zwar keine Individualrechte begründen, auf die Unionsbürger sich vor den innerstaatlichen Gerichten berufen können. Letztere seien jedoch verpflichtet, die Empfehlungen und Stellungnahmen bei der Entscheidung über bei ihnen anhängige Rechtsstreitigkeiten zu berücksichtigen, insbesondere dann, wenn die Empfehlungen geeignet seien, Aufschlüsse über die Auslegung anderer innerstaatlicher oder unionsrechtlicher Bestimmungen zu geben (vgl. EuGH, Urteil vom 13.12.1989 – C-322/88 Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, Rn. 18][OMISSIS]. Es ist bereits zweifelhaft, ob es sich bei den Auslegungsleitlinien der Kommission um Empfehlungen und Stellungnahmen i.S.v. Art. 288 Abs. 4 AEUV handelt und nicht um Maßnahmen sui generis. Jedenfalls kann das Erfordernis der Berücksichtigung der Leitlinien durch die staatlichen Gerichte nicht bedeuten, dass diese bei der Auslegung faktisch verbindlich sind, sondern nur, dass die staatlichen Gerichte sich bei der Auslegung des Unionsrechts mit den Leitlinien inhaltlichen auseinandersetzen müssen.

Die Empfehlungen sind auch inhaltlich nicht überzeugend. Angesichts des Ziels der Verordnung, das nach ihrem ersten Erwägungsgrund darin besteht, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, und der Tatsache, dass Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO eine Ausnahme von dem Grundsatz vorsieht, wonach Fluggäste im Fall der Annullierung ihres Fluges Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben, ist der Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift eng auszulegen (vgl. [OMISSIS] Urteil vom 23.3.2021 – C-28/20 Airhelp ./ SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][OMISSIS] Rz. 24). Zwar dürfte es zutreffend sein, vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände auszugehen, wenn Behörden bestimmte Flüge entweder von Rechts wegen verbieten oder den Personenverkehr in einer Weise untersagen oder einschränken, die de facto die Durchführung des betreffenden Flugs ausschließen (z. B. Flughafenschließungen, Flugverbote, Einreiseverbote etc.). Es ist jedoch zu weitgehend, vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände auch dann auszugehen, wenn die Flugdurchführung zwar rechtlich und tatsächlich ohne Einschränkungen möglich ist, sich die Fluggesellschaften aber aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen (z. B. zur Vermeidung von Leerflügen) entscheiden, die Anzahl der Flugverbindungen zu reduzieren und Flüge zu annullieren. Eine solch weitgehende Entlastung der Fluggesellschaften geht zulasten der Fluggäste und widerstrebt dem Zweck der Fluggastrechteverordnung, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste zu etablieren.

Bei derartigen wirtschaftlichen Erwägungen handelt es sich eindeutig um „interne“ Ursachen und nicht um solche „externer“ Natur. In diesen Fällen ist die Situation für die Fluggesellschaften auch „beherrschbar“, weil sie sich

eigenverantwortlich und freiwillig zur Annullierung des Fluges entschließen, ohne durch äußere Umstände dazu „gezwungen“ zu werden.

4.

Es reicht auch nicht aus, dass im Zeitpunkt der Flugannullierung außergewöhnliche Umstände i.S.v. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO herrschen. Die Annullierung des konkreten Fluges muss auch gerade auf diese außergewöhnlichen Umstände „zurückgehen“ und die Annullierung darf nicht durch zumutbare Maßnahmen vermeidbar gewesen sein. Dies ist im Rahmen der COVID-19-Pandemie denkbar, wenn etwa der Flughafenbetreiber oder die Flugsicherung einzelne Flüge untersagt oder es behördliche Flughafenschließungen oder gesetzliche Einreiseverbote gibt. Ferner geht aus dem 15. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 hervor, dass sich die „außergewöhnlichen Umstände“ nur auf „ein einzelnes Flugzeug an einem bestimmten Tag“ beziehen dürfen, was ausgeschlossen ist, wenn einem Fluggast die Beförderung verweigert wird, weil Flüge infolge von Umständen, die (auch) andere Flüge betreffen, umorganisiert werden. Der Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ dient nämlich dazu, die Verpflichtungen des Luftfahrtunternehmens zu begrenzen oder diese sogar von den Verpflichtungen zu befreien, wenn sich das betreffende Vorkommnis auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Wenn aber eine Fluggesellschaft freiwillig die Entscheidung trifft, seine Flüge aufgrund eines Umstands, welcher (auch) andere Flüge betrifft, umzuorganisieren, kann keinesfalls davon ausgegangen werden, dass das Luftfahrtunternehmen durch diese Umstände gezwungen war, einen bestimmten Flug zu annullieren (vgl. [OMISSIS] Urteil vom 04.10.2012 – C-22/11 Finnair Oyj/Timy Lassooy, [OMISSIS] Rz. 37: zur Nichtbeförderung wegen einer Umorganisation des Flugplans aufgrund eines Fluglotsenstreiks). Diese Rechtsprechung dürfte auf die Reduzierung des Flugplans im Zuge der COVID-19- Pandemie übertragbar sein.

5.

Soweit die Beklagte behauptet, die Annullierung habe auch dem Gesundheitsschutz der Crew gedient, führt auch dieser Einwand nicht zum Erfolg. Auch eine Annullierung aus Gründen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes der Crew ist nicht als außergewöhnlicher Umstand anzusehen. Zunächst handelt es sich beim Arbeits- und Gesundheitsschutz der Crew, welcher in den Pflichtenbereich der Fluggesellschaft als Arbeitgeber fällt, um einen betriebsinternen Umstand aus der Sphäre der Beklagten und nicht um einen „externen Umstand“. Etwaige erhöhte Gesundheitsrisiken im Rahmen der COVID-19-Pandemie für die Crew und den Piloten waren für die Beklagte auch beherrschbar, denn sie hätte dem durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen (HEPA-Filter, Maskenpflicht etc.) begegnen können. Auch könnte die pauschale Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes der Crew dazu führen, dass bei einer äußerst umsichtigen und präventiven Vorgehensweise bereits jeder potentielle Flug „aus Gründen des Gesundheitsschutzes“ annulliert werden könnte, ohne dass

es auf konkrete Anhaltspunkte ankäme. Dies bedeutete jedoch letztlich einen „Freibrief“, weil prinzipiell bei jeder Flugverbindung – auch unabhängig von der Corona-Krise – ein erhöhtes Gesundheitsrisiko durch internationale Flüge mit Passagieren unterschiedlicher Herkunft auf engem Raum bestehen kann.

Da diese Fragen bislang vom EuGH – soweit ersichtlich – nicht entschieden wurden, ist dieser im Wege des Vorabentscheidungsersuchens anzurufen.

[OMISSIS]

[OMISSIS][Ausführung zum nationalen Verfahrensrecht]

[OMISSIS][Unterschriften]

[OMISSIS]

[OMISSIS][Formalien]