Anonymisierte Fassung

Übersetzung

C-308/21 – 1

Rechtssache C-308/21

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

14. Mai 2021

Vorlegendes Gericht:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Portugal)

Datum der Vorlageentscheidung:

25. Januar 2021

Kläger:

KU

OP

GC

Beklagte:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Bezirksgericht Azoren)

Juízo Local Cível de Ponta Delgada (Lokale Abteilung für Zivilsachen von Ponta Delgada) – Juiz 4 (Dezernat 4)

... [nicht übersetzt]

Ordentliches Erkenntnisverfahren

... [nicht übersetzt]

Zur Vorlage zur Vorabentscheidung an den Gerichtshof der Europäischen Union – Art. 94 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs der Europäischen Union

*

1. Kurze Zusammenfassung des Gegenstands des Rechtsstreits und des relevanten Sachverhalts

In der vorliegenden Rechtssache, in der drei getrennte Verfahren miteinander verbunden wurden, geht es um drei Kläger, die Flugtickets für zwei Flüge zwischen dem Flughafen Lissabon und der Autonomen Region Azoren (Inseln São Miguel und Pico) erworben haben, die am 10. Mai 2017 stattfinden sollten. Einer der Flüge wurde annulliert und der Kläger wurden auf einen anderen Flug umbucht. Der andere Flug startete verspätet. In allen Fällen kamen die Kläger mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden gegenüber der vorgesehenen Zeit am Zielort an.

Die Ursachen der Verspätung beruhen auf einem Ausfall des Betankungssystems, der am Flughafen Lissabon an diesem Tag, ab 13.19 Uhr unvorhergesehen und unerwartet auftrat, was die Notwendigkeit begründete, den gesamten Flugbetrieb, für den Lissabon als Basis diente – was sich nicht allein auf den Betrieb der Fluggesellschaft beschränkte –, umzuorganisieren und Verlagerungen zu den Treibstoffzentren der umliegenden Flughäfen notwendig machte, um diesen Ausfall auszugleichen. Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass aus dem bewiesenen Sachverhalt hervorgeht, dass für das Betankungssystem des Flughafens Lissabon nicht der Flughafen Lissabon, sondern ein Dritter zuständig ist.

Es stellt sich die Frage, ob eine Verspätung von mehr als drei Stunden oder eine Annullierung von Flügen, die durch eine Störung der Treibstoffversorgung auf dem Ausgangsflughafen verursacht wird, wenn dieser Flughafen für die Verwaltung des Treibstoffsystems verantwortlich ist, einen „**außergewöhnlichen Umstand**“ im Sinne und für die Zwecke von **Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004** darstellt.

*

Der folgende festgestellte **Sachverhalt** ist für die Entscheidung der Rechtssache **relevant**:

a.1) Zur Rechtssache 957/20.5T8PDL [Or. 2]

1. Der Kläger KU erwarb über die Reservierung NM8E8P ein Ticket für die von der Beklagten durchgeführten Flüge Nrn. S4321 und SP107, die am 10. Mai 2017 mit Abflug vom Flughafen Lissabon (LIS) um 12.50 Uhr und planmäßiger Ankunft am Flughafen Santa Maria (Azoren) (SMA) um 19.05

Uhr (jeweils Ortszeit), mit Umsteigen auf dem Flughafen Ponta Delgada (Azoren) (PDL), wo das Flugzeug um 14.15 Uhr ankommen und um 18.45 Uhr (jeweils Ortszeit) abfliegen sollte, stattfinden sollten.

2. Der Kläger fand sich zur Abfertigung für den betreffenden Flug ein und ging an Bord.
3. Der Flug S4321 erreichte sein Ziel, den Flughafen Ponta Delgada (Azoren) (PDL), um 19.30 Uhr, so dass der Kläger nicht mehr an Bord des Flugs SP107 gehen konnte.
4. Die Entfernung zwischen Lissabon und Santa Maria beträgt 1 407,62 km.

a.2) Zur Rechtssache 963/20.0T8PDL

5. Der Kläger GC erwarb über die Reservierung NW53AK ein Ticket für den von der Beklagten durchgeführten Flug Nr. S4321, der am 10. Mai 2017 mit Abflug vom Flughafen Lissabon (LIS) um 12.50 Uhr und planmäßiger Ankunft am Flughafen Ponta Delgada (Azoren) (PDL) um 14.15 Uhr (jeweils Ortszeit) stattfinden sollte.
6. Der Kläger fand sich zur Abfertigung für den betreffenden Flug ein und ging an Bord.
7. Dieser Flug hatte Verspätung und kam am Flughafen Ponta Delgada (Azoren) (PDL) um 19.30 Uhr an, d. h. mit einer Verspätung von 5 Stunden und 15 Minuten gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit.
8. Die Entfernung zwischen Lissabon und Ponta Delgada beträgt 1 422,09 km.

a.3) Zur Rechtssache 961/20.3T8PDL

9. Der Kläger OP erwarb über die Reservierung 6I9R8M ein Ticket für den von der Beklagten durchzuführenden Flug Nr. S4142, der am 10. Mai 2017 mit Abflug vom Flughafen Ilha do Pico (Azoren) (PIX) um 17.35 Uhr und planmäßiger Ankunft am Flughafen Lissabon (LIS) um 21.05 Uhr (jeweils Ortszeit) stattfinden sollte.
10. Der Flug S4142 wurde von der Beklagten annulliert. [Or. 3]
11. Infolge dieser Annullierung wurde der Kläger am 10. Mai 2017 auf den Flug S4136 mit Abflug um 21.25 Uhr vom Flughafen Terceira (TER) und Zielflughafen Lissabon (LIS) umgebucht.
12. Die Entfernung zwischen Ilha do Pico und Lissabon beträgt 1 662,34 km.

a.4) Zur Verteidigung der Beklagten

13. Am 10. Mai 2017 kam es auf dem Flughafen Lissabon ab 13.19 Uhr zu einem Ausfall des Betankungssystems.
14. Dieses Ereignis war unvorhergesehen und unerwartet.
15. Es begründete die Notwendigkeit, den gesamten Flugbetrieb, für den Lissabon als Basis diene – was sich nicht allein auf den Betrieb der Beklagten beschränkte –, umzuorganisieren und machte Verlagerungen zu den Treibstoffzentren der umliegenden Flughäfen notwendig, um diesen Ausfall auszugleichen.
16. Für das Betankungssystem des Flughafens Lissabon ist nicht dieser, sondern ein Dritter zuständig.
17. Der Flug S4321 musste über die Route Lissabon – Porto – Ponta Delgada durchgeführt werden.
18. Da der Flug S4143, der über die Route Lissabon – Iha do Pico gehen sollte, nicht zu der für den Flug S4142 vorgesehenen Zeit durchgeführt werden konnte, befand sich das Flugzeug für den Rückflug (Pico – Lissabon) nicht vor Ort.

*

2. Wortlaut der möglicherweise auf den vorliegenden Fall anwendbaren nationalen Vorschriften und gegebenenfalls die einschlägige nationale Rechtsprechung

Im vorliegenden Fall gibt es, da es um die Anwendung einer **Europäischen Verordnung** – der **Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004** – geht, keine einschlägigen nationalen Bestimmungen.

Auf nationaler Ebene besteht jedoch eine gewisse Einigkeit in der Rechtsprechung hinsichtlich der Einstufung der oben genannten Umstände als „**außergewöhnliche Umstände**“ im Sinne und für die Zwecke von **Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004**, was aus den nachstehend erläuterten Gründen Anlass zu einigen Vorbehalten gibt. **[Or. 4]**

In den von zwei verschiedenen Gerichten behandelten **Rechtssachen Nrn. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL und 955/20.9T8PDL**, in denen es um dieselben Flüge ging, wurde entschieden, dass die Fluggesellschaft die in **Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004** vorgesehene Entschädigung nicht zahlen muss.

*

3. Darstellung der Gründe, aus denen das vorliegende Gericht Zweifel bezüglich der Auslegung oder der Gültigkeit bestimmter Vorschriften des Unionsrechts hat

Im vorliegenden Fall hat das Gericht in Anbetracht der Rechtsprechung des Gerichtshofs zu dem Begriff „*außergewöhnliche Umstände*“ in **Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004** angesichts des vorstehend geschilderten Sachverhalts ernsthafte Zweifel hinsichtlich der Auslegung dieses Begriffs.

Der Gerichtshof hat nämlich im Urteil in der Rechtssache **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ zunächst auf den **14. Erwägungsgrund** der Verordnung verwiesen, der als Auslegungsregel vorsieht, dass die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein sollten, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, wobei zu diesen Umständen insbesondere *mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen* gehören. Der Gerichtshof hat die Vorschrift jedoch eng in dem Sinne ausgelegt, dass die im 14. Erwägungsgrund beispielhaft genannten Umstände nur dann als außergewöhnlich angesehen werden könnten, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das *nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sei und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sei* (Rn. 15 bis 34, insbesondere Rn. 22 und 23). Die äußerst klare Begründung des betreffenden Urteils ist lesenswert:

19. Wie aus dem zwölften Erwägungsgrund und Art. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 hervorgeht, wollte der Gemeinschaftsgesetzgeber das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten [Or. 5], die Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstehen, verringern, indem er die Luftfahrtunternehmen veranlasst, Annullierungen im Voraus anzukündigen und unter bestimmten Umständen eine anderweitige Beförderung anzubieten, die bestimmten Kriterien entspricht. Für den Fall, dass die Luftfahrtunternehmen solche Maßnahmen nicht sollten ergreifen können, wollte der Gemeinschaftsgesetzgeber, dass sie den Fluggästen einen Ausgleich leisten, sofern die Annullierung nicht auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

20. In diesem Zusammenhang zeigt sich klar, dass, wenn Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 den Grundsatz aufstellt, dass Fluggäste bei Annullierung eines Fluges Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben, Art. 5 Abs. 3, der die Voraussetzungen festlegt, unter denen das

¹ Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:771).

ausführende Luftfahrtunternehmen von der Zahlung des entsprechenden Ausgleichs befreit ist, als Ausnahme von diesem Grundsatz anzusehen ist. Demzufolge ist diese letztgenannte Bestimmung eng auszulegen.

21. Der Gemeinschaftsgesetzgeber hat, wie aus dem 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 hervorgeht, dazu angegeben, dass solche **Umstände insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten können.**

22. Aus dieser Angabe in den Erwägungsgründen der Verordnung Nr. 261/2004 geht hervor, dass **der Gemeinschaftsgesetzgeber die genannten Vorkommnisse, deren Aufzählung im Übrigen nur Hinweischarakter hat, nicht selbst als außergewöhnliche Umstände angesehen hat, sondern nur ausdrücken wollte, dass sie solche Umstände eintreten lassen können.** Daraus folgt, dass nicht alle Umstände, die mit solchen Vorkommnissen einhergehen, unbedingt Gründe für eine Befreiung von der in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c dieser Verordnung niedergelegten Ausgleichspflicht darstellen.

23. Wenn der Gemeinschaftsgesetzgeber „unerwartete Flugsicherheitsmängel“ in die entsprechende Aufzählung aufgenommen hat und ein technisches Problem eines Flugzeugs zu solchen Mängeln gezählt werden kann, **können die Umstände im Zusammenhang mit einem solchen Vorkommnis nichtsdestoweniger nur dann als „außergewöhnlich“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 qualifiziert werden, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das wie die im 14. Erwägungsgrund dieser Verordnung aufgezählten nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist.**

Wie diesen Absätzen zu entnehmen ist, hat der Gerichtshof festgestellt, dass **Art. 5 Abs. 3 der Verordnung eng auszulegen** sei, um das Schutzniveau der Fluggäste zu erhöhen; die im 14. Erwägungsgrund genannten Umstände seien nicht an sich als „außergewöhnliche Umstände“ zu verstehen, sondern vielmehr als Umstände, die als außergewöhnlich qualifiziert werden könnten, sofern sie nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens seien und aufgrund ihrer Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen seien; im genannten Fall hat er festgestellt, dass technische Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigten oder infolge [Or. 6] einer unterbliebenen Wartung aufträten, als solche keine „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 darstellen könnten (**Rn. 25**).

Im Urteil *McDonagh (C-12/11)*² hat der Gerichtshof die im vorstehenden Absatz dargelegte Rechtsprechung weiterentwickelt und festgestellt, dass nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch die Wendung „außergewöhnliche Umstände“ wörtlich auf Umstände „*abseits des Gewöhnlichen*“ abstelle. Im Zusammenhang mit dem Luftverkehr bezeichne sie ein *Vorkommnis, das der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens nicht innewohne und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sei*. Er fügt hinzu, dass davon alle Umstände erfasst würden, die das Luftfahrtunternehmen nicht kontrollieren könne, welcher Natur und Schwere sie auch sein mögen. In dieser Rechtssache hat er festgestellt, dass der Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull und die damit verbundene Schließung des Luftraums den Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ erfüllten (Rn. 26 bis 34).

Im Urteil *Van der Lans (C-257/14)*³ hat der Gerichtshof festgestellt, dass *die in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung vorgesehene Ausnahme eng auszulegen sei* und dass die Umstände bei technischen Problemen eines Luftfahrzeugs nur unter den im vorstehenden Absatz genannten sehr engen Voraussetzungen als „außergewöhnlich“ eingestuft werden könnten. Als Beispiel führt er den Fall an, dass der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, oder eine zuständige Behörde entdeckt, dass diese bereits in Betrieb genommenen Maschinen einen versteckten Fabrikationsfehler aufweisen, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Gleiches gelte bei durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachten Schäden an den Flugzeugen. ***In dieser Rechtssache hat der Gerichtshof festgestellt, dass das vorzeitige Auftreten von Mängeln an bestimmten Teilen eines Flugzeugs kein Beispiel für ein unvorhersehbares Ereignis darstelle, das sich der tatsächlichen Kontrolle des betreffenden Luftfahrtunternehmens entziehe, denn es sei Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit (Rn. 32 bis 49).***

Im [Beschluss] *Siewert (C-394/14)*⁴ hat der Gerichtshof festgestellt, dass die Kollision eines Treppenfahrzeugs eines Flughafens mit einem Flugzeug nicht als [Or. 7] „außergewöhnlicher Umstand“ qualifiziert werden könne, der das Luftfahrtunternehmen von seiner bei großer Verspätung eines mit diesem Flugzeug durchgeführten Fluges bestehenden Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreien könne (Rn. 12 bis 23).

Im Urteil [*Pešková und Peška*] (C-315/15)⁵ hat der Gerichtshof festgestellt, dass die Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel zwar als „außergewöhnlicher Umstand“ angesehen werden könne, dass aber die Tatsache, dass die Annullierung des Fluges darauf zurückzuführen sei, dass die Fluggesellschaft sich nicht auf

² Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, [ECLI:EU:C:2013:43](#)).

³ Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, [ECLI:EU:C:2015:618](#)).

⁴ Beschluss vom 14. November 2014, Siewert (C-394/14, [ECLI:EU:C:2014:2377](#)).

⁵ Urteil vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška (C-31[5]/15, [ECLI:EU:C:2017:342](#)).

einen für die Durchführung von Sicherheitsinspektionen des Flugzeugs ordnungsgemäß autorisierten Fachmann verlassen und eine zweite Inspektion durch einen Fachmann ihres Vertrauens verlangt habe, den Begriff des „*außergewöhnlichen Umstands*“ im Sinne und für die Zwecke von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ausschließe (Rn. 18 bis 26).

In jüngerer Zeit hat der Gerichtshof im Urteil *Krüsemann u. a. (C-195/17, C-197/17 bis C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 bis C-286/17 und C-290/17 bis C-292/17)*⁶ entschieden, dass ein **wilder Streik des Flugpersonals** keinen „*außergewöhnlichen Umstand*“ darstelle, der es der Fluggesellschaft erlaube, sich von ihrer Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen bei Annullierung oder großer Verspätung eines Fluges zu befreien. Der Gerichtshof hat nämlich entschieden, dass die spontane Abwesenheit eines erheblichen Teils des Flugpersonals („wilder Streik“), (wie sie in Rede stehe), nicht unter den Begriff „*außergewöhnliche Umstände*“ falle, da es nicht ungewöhnlich sei, dass sich Fluggesellschaften bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Meinungsverschiedenheiten oder Konflikten mit ihren Mitarbeitern oder einem Teil von ihnen gegenübersehen könnten. Daher seien die Risiken, die sich aus den mit solchen Maßnahmen einhergehenden sozialen Folgen ergäben, als Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens zu betrachten (Rn. 29 bis 49).

Wie aus dieser kleinen Auswahl an Rechtsprechung unschwer zu erkennen ist, hat der Gerichtshof bereits festgestellt, dass Situationen wie (a) technische Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigen oder infolge einer unterbliebenen Wartung auftreten, (b) das vorzeitige Auftreten von Mängeln an bestimmten Teilen eines Flugzeugs, (c) die Kollision eines Treppenfahrzeugs eines Flughafens mit einem Flugzeug, (d) das fehlende Vertrauen in einen für die Durchführung von Sicherheitsinspektionen des [Flugzeugs] ordnungsgemäß autorisierten Fachmann und ein wilder Streik des Flugpersonals angesichts der engen Auslegung, die in Bezug auf diese Bestimmung ausgearbeitet wurde, und des Ziels der Erhöhung des Verbraucherschutzniveaus keine „*außergewöhnlichen Umstände*“ im Sinne und für die Zwecke von **Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004** darstellen.

Insbesondere hat das Gericht angesichts der Auslegung, die in Bezug auf diese Bestimmung in der Rechtsprechung des Gerichtshofs ausgearbeitet wurde, große Zweifel in Bezug darauf, ob eine Situation wie die oben beschriebene **nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens ist**.

⁶ Urteil vom 17. April 2018, *Krüsemann u. a.* (verbundene Rechtssachen C-195/17, C-197/17 bis C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 bis C-286/17 und C-290/17 bis C-292/17, **ECLI:EU:C:2018:258**).

In Anbetracht der Umstände des vorliegenden Falles hat das Gericht daher Zweifel, ob eine Situation wie die, um die es im vorliegenden Verfahren geht, unter den Begriff „*außergewöhnliche Umstände*“ im Sinne und für die Zwecke des **14. Erwägungsgrundes und des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004** fällt.

Da es sich nach nationalem Recht aufgrund des Streitwerts um eine nicht mit Rechtsmitteln anfechtbare Entscheidung handelt, ist das Gericht zu einer Vorlage zur Vorabentscheidung verpflichtet.

Unter diesen Umständen ist es der Ansicht, dass es dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorlegen sollte:

*

Stellt eine Verspätung von mehr als drei Stunden oder eine Annullierung von Flügen, die durch eine Störung der Treibstoffversorgung auf dem Ausgangsflughafen verursacht wird, wenn dieser Flughafen für die Verwaltung des Treibstoffsystems verantwortlich ist, einen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne und für die Zwecke von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 dar?

*

... [nicht übersetzt] [Or. 9]

... [nicht übersetzt] [Ausführungen zum weiteren Verfahren]