

Rechtssache C-385/23
Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

22. Juni 2023

Vorlegendes Gericht:

Korkein oikeus (Finnland)

Datum der Vorlageentscheidung:

22. Juni 2023

Kläger:

Fluggast A

Beklagte:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS

BESCHLUSS
DATUM

[--]
[--]

22. Juni 2023

KLÄGER: Fluggast A

BEKLAGTE: Finnair Oyj

GEGENSTAND: Rechtsstreit über einen Dienstleistungsvertrag

ENTSCHEIDUNG DES KORKEIN OIKEUS (OBERSTES GERICHT)

Gegenstand des Verfahrens

- 1 Die Rechtssache betrifft die Auslegung von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates 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. L 46, S. 1). Es ist zu entscheiden, ob die Fluggesellschaft verpflichtet ist, dem Fluggast die in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 geregelte pauschale Ausgleichszahlung zu leisten, oder ob ein von der Ausgleichszahlung befreiender außergewöhnlicher Umstand im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung vorlag, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

Maßgeblicher Sachverhalt

- 2 Fluggast A hatte einen Flug der Finnair Oyj am 25. März 2016 von Helsinki nach Bangkok gebucht. Der Flug sollte mit einem Airbus A350 durchgeführt werden, der seit 5,5 Monaten im Einsatz war. Beim Befüllen des Treibstofftanks kam es kurz vor dem Start zu einer Störung des Systems zur Messung der Treibstoffmenge des Flugzeugs. Der Defekt wurde als so wesentlich für die Flugsicherheit angesehen, dass der Flug mit dem betreffenden Flugzeug annulliert und am 26. März 2016 mit einer Ersatzmaschine des Unternehmens durchgeführt wurde. Der Flug erreichte den Zielort mit einer Verspätung von etwa 20 Stunden.
- 3 Der eingesetzte Flugzeugtyp war neu, und der Fehler war vor dem in Rede stehenden Vorkommnis, bei dem die Störung weltweit erstmals auftrat, nicht bekannt. Daher hatten weder der Flugzeughersteller noch die Flugsicherheitsbehörde den Fehler gemeldet. Die Ermittlungen zur Klärung der Ursache der Störung wurden sofort eingeleitet. Nach etwa einem Tag war der Fehler behoben, indem der Treibstoff aus dem Tank entfernt und der Treibstofftank wieder aufgefüllt wurde; anschließend war die Maschine wieder flugfähig. Spätere Untersuchungen des Flugzeugherstellers ergaben, dass die in Rede stehende Störung des Systems zur Messung der Treibstoffmenge auf einen versteckten, den ganzen Flugzeugtyp betreffenden Konstruktionsfehler zurückzuführen war.
- 4 Der in Rede stehende Flugzeugtyp flog mehrere Monate lang weiter, bevor eine Software-Aktualisierung im Februar 2017 den Fehler endgültig beseitigte. Seitdem hat es keine entsprechenden Störungen beim Airbus A350 mehr gegeben.

Verfahren

- 5 Fluggast A erhob beim Käräjaoikeus (Gericht erster Instanz) Klage gegen die Finnair Oyj auf pauschale Ausgleichszahlung in Höhe von 600 Euro gemäß der Verordnung Nr. 261/2004. Die Finnair Oyj trat dieser Klage entgegen. Sie vertrat die Auffassung, dass es sich um einen versteckten Konstruktionsfehler gehandelt habe, der für die Fluggesellschaft einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung darstelle. Ferner habe sie alle ihr zumutbaren Maßnahmen ergriffen.

- 6 Das Käräjaoikeus war der Auffassung, die Finnair Oyj habe damit rechnen müssen, dass sie sich beim Einsatz eines neuen Flugzeugtyps aufgrund von Konstruktions- und Fabrikationsfehlern schwer vorhersehbarem Reparaturbedarf wie dem in Rede stehenden ausgesetzt sehen würde. Derartige Ausfälle seien Teil der normalen Tätigkeit einer Fluggesellschaft, wobei der bloße Umstand, dass der Flugzeughersteller der Fluggesellschaft für den neuen Flugzeugtyp keine Anweisungen gegeben hatte, wie sie sich beim Auftreten eines derartigen Fehlers verhalten sollte, das Vorkommnis nicht außergewöhnlich habe werden lassen. Das Käräjaoikeus gab der Klage statt.
- 7 Die Finnair Oyj legte beim Hovioikeus (Berufungsgericht) gegen das Urteil des Käräjaoikeus Berufung ein. Das Hovioikeus stellte fest, dass es sich um einen unerwarteten Flugsicherheitsmangel gehandelt habe. Nach seiner Ansicht war die Störung nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit der Finnair Oyj und aufgrund ihrer Natur oder Ursache auch nicht von ihr tatsächlich beherrschbar, so dass es sich um einen außergewöhnlichen Umstand gehandelt habe. Das Hovioikeus stellte die Finnair Oyj von der Verpflichtung frei, A wegen der Flugverspätung eine Ausgleichszahlung zu leisten.
- 8 Das Korkein oikeus hat das Rechtsmittel von A zugelassen. A hat vor dem Korkein oikeus erneut seinen Antrag auf Ausgleichszahlung geltend gemacht und die Finnair Oyj dessen Abweisung beantragt.

Anzuwendende Rechtsvorschriften

- 9 Nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 wird Fluggästen vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Art. 7 eingeräumt. Nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ist ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Art. 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.
- 10 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union sind Fluggäste von Flügen, die drei Stunden oder mehr verspätet sind, hinsichtlich des Ausgleichsanspruchs nach Art. 7 der Verordnung den Fluggästen annullierter Flüge gleichzustellen (Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 69).
- 11 Der Begriff „außergewöhnliche Umstände“ wird in der Verordnung nicht definiert. Im 14. Erwägungsgrund der Verordnung wird ausgeführt, dass solche Umstände insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten können.

Erforderlichkeit des Vorabentscheidungsersuchens

- 12 In der beim Korkein oikeus anhängigen Zivilsache erfordert der Erlass einer begründeten Entscheidung die Auslegung von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 in Bezug auf die Voraussetzungen, unter denen ein versteckter Konstruktionsfehler als außergewöhnlicher Umstand angesehen werden kann. In der Rechtssache wurde darauf hingewiesen, dass auch Gerichte anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union Entscheidungen über Ansprüche auf Ausgleichszahlungen wegen durch denselben Mangel verursachter Flugverspätung erlassen haben.
- 13 Der Gerichtshof der Europäischen Union hat sich in mehreren Entscheidungen zu der Frage geäußert, ob technische Probleme unter außergewöhnliche Umstände fallen. In seiner Entscheidung van der Lans (Urteil vom 17. September 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) hat der Gerichtshof ausgeführt, dass, da der Betrieb von Flugzeugen unausweichlich technische Probleme mit sich bringt, sich Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihrer Tätigkeit gewöhnlich solchen Problemen gegenübersehen (Rn. 37). Bestimmte technische Probleme können jedoch unter außergewöhnliche Umstände fallen. So verhielte es sich u. a. dann, wenn der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, oder eine zuständige Behörde entdeckte, dass diese bereits in Betrieb genommenen Maschinen einen versteckten Fabrikationsfehler aufweisen, der die Flugsicherheit beeinträchtigt (Rn. 38). In der Rechtssache van der Lans hat es der Gerichtshof als relevant erachtet, dass weder der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, noch eine zuständige Behörde angegeben hatten, dass nicht nur dieses bestimmte Flugzeug, sondern auch andere Flugzeuge dieser Flotte mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet seien, der die Flugsicherheit beeinträchtigt (Rn. 39 und 40).
- 14 In seiner jüngeren Rechtsprechung (vgl. z. B. Urteil vom 7. Juli 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, Rn. 25) hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass bei der Beurteilung des Begriffs der außergewöhnlichen Umstände Vorkommnisse mit im Hinblick auf das ausführende Luftfahrtunternehmen „interner“ Ursache von solchen mit „externer“ Ursache zu unterscheiden sind. Unter diesen Begriff fallen als sogenannte „externe“ Ereignisse diejenigen Ereignisse, die zum Teil auf die Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens und zum Teil 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.
- 15 Bei der Beurteilung des hier zu entscheidenden Falles stellt sich die Frage, wie das Vorstehende auszulegen ist, wenn die Flugverspätung zunächst auf einen Fehler zurückzuführen ist, der erstmals nur an dem betreffenden Flugzeug auftrat, der

weder vom Flugzeughersteller noch von der zuständigen Behörde vorher entdeckt wurde, der aber später vom Hersteller als versteckter, den ganzen neuen Flugzeugtyp betreffenden Konstruktionsfehler festgestellt wurde.

- 16 Das Korkein oikeus hält es für auslegungsbedürftig, ob ein technisches Problem wie das im vorliegenden Fall in Rede stehende, das bei einem neuen Flugzeug aufgetreten ist, als ein „externes“ oder „internes“ Vorkommnis zu betrachten ist. Ist ein Vorkommnis nur deshalb als „extern“ einzustufen, weil sich nach der Feststellung des Fehlers gezeigt hat, dass auch andere Flugzeuge des betreffenden Flugzeugtyps von demselben versteckten Flugsicherheitsmangel betroffen waren? Reicht daher die bloße nachträgliche Meldung des Herstellers, dass der Fehler ein sogenannter Typenfehler ist, um die Umstände zu außergewöhnlichen Umständen werden zu lassen, oder sind unter dem Ausdruck „Handlung eines Dritten“ eher z. B. plötzliche Flugverbote für bestimmte Flugzeugtypen zu verstehen?
- 17 Sollte ein Defekt wie der hier in Rede stehende allein deshalb nicht als außergewöhnlicher Umstand angesehen werden, weil sich nach der Feststellung des Fehlers, der den Flug verhinderte, gezeigt hat, dass auch andere Flugzeuge des betreffenden Flugzeugtyps von demselben versteckten Fehler betroffen waren, ist zu prüfen, ob ein derartiger Fehler, der bei einer Maschine auftrat und schließlich behoben wurde, aus anderen Gründen unter solche Umstände fallen kann. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union müssen bei technischen Problemen die außergewöhnlichen Umstände ein Vorkommnis betreffen, das zwei kumulative Voraussetzungen erfüllt: Erstens darf das Vorkommnis nicht Teil der normalen Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sein. Zweitens darf es aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sein (z. B. Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 23).
- 18 Im Urteil van der Lans (Rn. 41 und 43) wird ausgeführt, dass beim vorzeitigen Auftreten von Mängeln an bestimmten Teilen der Ausfall grundsätzlich mit dem sehr komplexen System zum Betrieb des Flugzeugs verbunden ist, das vom Luftfahrtunternehmen oft unter schwierigen oder gar extremen Bedingungen betrieben wird. In einem solchen Fall wird davon ausgegangen, dass auch die Vorbeugung eines Ausfalls oder der dadurch hervorgerufenen Reparatur vom betroffenen Luftfahrtunternehmen zu beherrschen ist, da es seine Aufgabe ist, die Wartung und den reibungslosen Betrieb der Flugzeuge, die es zum Zweck seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten betreibt, sicherzustellen. So wurde beispielsweise auch im Finnair-Urteil ausgeführt, dass das vorzeitige, sogar unerwartete Auftreten von Mängeln an bestimmten Teilen eines Flugzeugs keinen außergewöhnlichen Umstand darstellt, da ein solcher Defekt grundsätzlich untrennbar mit dem System zum Betrieb des Flugzeugs verbunden ist (vgl. Urteil vom 12. März 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, Rn. 41).
- 19 Es stellt sich die Frage, ob die oben dargestellte Auslegung des vorzeitigen Auftretens von Mängeln an bestimmten Teilen auch für einen versteckten Fabrikations- oder Konstruktionsfehler wie den hier in Rede stehenden gilt, der

erstmals bei einem neuen Flugzeugtyp auftrat und zu dessen Behebung eine Software-Aktualisierung erforderlich war. Der Fehler im vorliegenden Fall unterscheidet sich von dem in dem genannten Urteil Finnair vom Hersteller gemeldeten versteckten Fabrikations- oder Konstruktionsfehler (Technical Follow-up) insofern, als weder der Hersteller noch das Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Annullierung des Fluges wussten, welche Ursache der Fehler des hier in Rede stehenden neuen Flugzeugtyps hatte und wie er behoben werden konnte. Andererseits ist es nach den in der Rechtssache vorgelegten Beweisen nicht ungewöhnlich, dass ein neuer Flugzeugtyp in der Anfangsphase der Inbetriebnahme versteckte Mängel hat.

Vorlagefragen

Das Korkein oikeus hat, nachdem es den Parteien Gelegenheit eingeräumt hatte, zum Inhalt des Vorabentscheidungsersuchens Stellung zu beziehen, beschlossen, das weitere Verfahren auszusetzen und den Gerichtshof der Europäischen Union um eine Vorabentscheidung folgender Fragen zu ersuchen:

- 1. Kann sich ein Luftfahrtunternehmen auf außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 allein deshalb berufen, weil der Flugzeughersteller gemeldet hat, dass ein versteckter, die Flugsicherheit beeinträchtigender und den ganzen Flugzeugtyp betreffender Konstruktionsfehler vorlag, obwohl diese Meldung erst nach Verspätung oder Annullierung des Fluges gemacht wurde?**
- 2. Falls die erste Frage verneint wird und zu prüfen ist, ob die Umstände auf Vorkommnisse zurückzuführen sind, die Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und aufgrund ihrer Natur oder Ursache von ihm tatsächlich zu beherrschen sind, ist dann die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union zum vorzeitigen Auftreten von Mängeln an bestimmten technischen Teilen in einem Fall wie dem vorliegenden anwendbar, in dem weder der Hersteller noch das Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Annullierung des Fluges wussten, welcher Art der Fehler des in Rede stehenden neuen Flugzeugtyps war und wie er behoben werden konnte?**

Nach Erhalt einer Vorabentscheidung wird das Korkein oikeus das Urteil in der Rechtssache erlassen.

[--]