

## **EuGH: Kollision eines Treppenfahrzeuges mit dem Flugzeug stellt keinen außergewöhnlichen Umstand iSd Verordnung Nr. 261-2004 dar**

Technische Probleme sind als außergewöhnliche Umstände anzusehen, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen ist.

Mit Beschluss vom 14. November 2014 hat der Gerichtshof der Europäischen Union entschieden, dass die Kollision eines Treppenfahrzeugs mit einem Flugzeug keinen außergewöhnlichen Umstand iSd. der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 darstellt, da Treppenfahrzeuge oder Gangways bei der Beförderung von Fluggästen im Luftverkehr notwendigerweise eingesetzt werden, so dass die Luftfahrtunternehmen regelmäßig mit Situationen konfrontiert sind, die sich aus dem Einsatz solcher Geräte ergeben.

### **BESCHLUSS DES GERICHTSHOFS (Fünfte Kammer)**

14. November 2014(\*)

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Verfahrensordnung – Art. 99 – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Große Verspätung eines Fluges – Anspruch der Fluggäste auf Ausgleichszahlungen – Voraussetzungen für die Befreiung des Luftfahrtunternehmens von seiner Ausgleichspflicht – Begriff ‚außergewöhnliche Umstände‘ – Flugzeug, das bei einem vorhergehenden Flug durch ein Treppenfahrzeug beschädigt wurde“

### **In der Rechtssache C-394/14**

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Amtsgericht Rüsselsheim (Deutschland) mit Entscheidung vom 12. August 2014, beim Gerichtshof eingegangen am 18. August 2014, in dem Verfahren

Sandy Siewert,  
Emma Siewert,  
Nele Siewert

gegen

Condor Flugdienst GmbH

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten T. von Danwitz sowie der Richter C. Vajda, A. Rosas, E. Juhász und D. Šváby (Berichterstatter),

Generalanwältin: E. Sharpston,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund der nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Entscheidung, gemäß Art. 99 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden,

folgenden

## **Beschluss**

Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von 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. L 46, S. 1).

Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen dem Luftfahrtunternehmen Condor Flugdienst GmbH (im Folgenden: Condor) einerseits und Frau S. Siewert, Frau E. Siewert und Frau N. Siewert andererseits über die Weigerung von Condor, ihnen einen Ausgleich wegen der bei ihrem Flug entstandenen großen Verspätung zu leisten.

## **Rechtlicher Rahmen**

Die Erwägungsgründe 14 und 15 der Verordnung Nr. 261/2004 lauten:

*„(14) Wie nach dem Übereinkommen von Montreal sollten die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn*

*alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche Umstände können 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.*

*(15) Vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände sollte ausgegangen werden, wenn eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements zu einem einzelnen Flugzeug an einem bestimmten Tag zur Folge hat, dass es bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs zu einer großen Verspätung, einer Verspätung bis zum nächsten Tag oder zu einer Annullierung kommt, obgleich vom betreffenden Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um die Verspätungen oder Annullierungen zu verhindern.“*

Art. 5 dieser Verordnung bestimmt:

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

*...*

*c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt ...*

*...*

*...*

*(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“) der Verordnung sieht in Abs. 1 vor:

*„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,*

b) 400 EUR bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km,

c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

...“

6 Art. 13 der Verordnung lautet:

*„In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. Gleichfalls kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen.“*

### **Sachverhalt des Ausgangsrechtsstreits und Vorlagefragen**

Die Klägerinnen des Ausgangsverfahrens buchten bei Condor einen Flug von Antalya (Türkei) nach Frankfurt am Main.

Dieser Flug wurde am 3. Oktober 2011 mit einer Ankunftsverspätung von sechs Stunden und 30 Minuten durchgeführt.

Gegen den von Frau S. Siewert, Frau E. Siewert und Frau N. Siewert auf der Grundlage der Rechtsprechung des Gerichtshofs in Verbindung mit Art. 5 Abs. 3 und Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 geltend gemachten Ausgleichsanspruch wendet Condor ein, diese Verspätung sei darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug, das den betreffenden Flug ausführen sollte, am Vorabend auf dem Stuttgarter Flughafen beschädigt worden sei. Ein Treppenfahrzeug sei gegen das Flugzeug gefahren und habe einen Flügel strukturell beschädigt. Das Flugzeug habe daher ersetzt werden müssen. Es handele sich somit um „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004, so dass Condor nicht verpflichtet sei, Ausgleichszahlungen zu leisten.

Das vorliegende Gericht hat Zweifel, ob sich der „außergewöhnliche Umstand“, der das betroffene Luftfahrtunternehmen gemäß Art. 5 Abs. 3 und Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 von seiner Ausgleichspflicht befreit, unmittelbar auf den streitigen Flug beziehen muss oder sich auch aus Vorumläufen des diesen Flug ausführenden Flugzeugs ergeben kann.

Das Amtsgericht Rüsselsheim hat daher beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Muss sich der außergewöhnliche Umstand im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 unmittelbar auf den gebuchten Flug beziehen?
2. Für den Fall, dass auch außergewöhnliche Umstände, die bei Vorumläufen auftreten, für einen späteren Flug relevant sind: Müssen sich die vom ausführenden Luftfahrtunternehmen zu ergreifenden zumutbaren Maßnahmen nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 nur auf die Verhinderung des außergewöhnlichen Umstandes oder auch auf die Vermeidung einer längeren Verspätung beziehen?
3. Sind Eingriffe von eigenverantwortlich handelnden Dritten, die Aufgaben übertragen bekommen haben, die zum Betrieb eines Luftfahrtunternehmens gehören, als außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 zu bewerten?
4. Für den Fall, dass Frage Nr. 3 mit „ja“ beantwortet wird: Kommt es bei der Beurteilung darauf an, durch wen (Fluggesellschaft, Flughafenbetreiber usw.) der Dritte beauftragt worden ist?

### **Zu den Vorlagefragen**

Gemäß Art. 99 seiner Verfahrensordnung kann der Gerichtshof, wenn die Antwort auf eine zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage klar aus der Rechtsprechung abgeleitet werden kann oder die Beantwortung einer solchen Frage keinen Raum für vernünftige Zweifel lässt, auf Vorschlag des Berichterstatters und nach Anhörung des Generalanwalts jederzeit die Entscheidung treffen, durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden.

Diese Bestimmung ist im Rahmen des vorliegenden Vorabentscheidungsersuchens anzuwenden.

### **Zur dritten und zur vierten Frage**

Mit der dritten und der vierten Frage, die zuerst zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht

wissen, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass ein Vorkommnis wie die Kollision eines Treppenfahrzeugs eines Flughafens mit einem Flugzeug als „außergewöhnlicher Umstand“ zu qualifizieren ist, der das Luftfahrtunternehmen von seiner bei großer Verspätung eines mit diesem Flugzeug durchgeführten Fluges bestehenden Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreit.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Unionsgesetzgeber für den Fall der Annullierung des Fluges oder einer großen Verspätung, d. h. einer Verspätung von drei Stunden oder mehr, die in Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Pflichten der Luftfahrtunternehmen modifizieren wollte (vgl. in diesem Sinne Urteile Nelson u. a., C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 39, und McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 37).

So ist das Luftfahrtunternehmen nach den Erwägungsgründen 14 und 15 sowie Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung abweichend von deren Art. 5 Abs. 1 von seiner nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 bestehenden Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreit, 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, also auf solche, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind (Urteil McDonagh, EU:C:2013:43, Rn. 38 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Da es sich um eine Ausnahme von dem Grundsatz handelt, dass Fluggäste Ausgleichsleistungen erhalten, ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 eng auszulegen (Urteil Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 20). Außerdem führen nicht alle außergewöhnlichen Umstände zu einer Befreiung, und dem Luftfahrtunternehmen, das sich darauf berufen möchte, obliegt darüber hinaus der Nachweis, dass sie sich jedenfalls nicht durch der Situation angepasste Maßnahmen hätten vermeiden lassen, d. h. durch Maßnahmen, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die entsprechenden außergewöhnlichen Umstände auftreten, für das betroffene Luftfahrtunternehmen insbesondere in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar sind (Urteil Eglitis und Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, Rn. 25).

Der Gerichtshof hat speziell zu technischen Problemen eines Flugzeugs festgestellt, dass diese zwar zu solchen Umständen gezählt werden können, dass die Umstände im Zusammenhang mit einem solchen Vorkommnis jedoch nur dann als „außergewöhnlich“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 qualifiziert werden können, 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 (Urteil Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, Rn. 23).

Zu einem auf die Kollision eines Treppenfahrzeugs eines Flughafens mit einem Flugzeug

zurückzuführenden technischen Problem ist zu bemerken, dass Treppenfahrzeuge oder Gangways, die es den Fluggästen ermöglichen, aus dem Flugzeug ein- und auszusteigen, bei der Beförderung von Fluggästen im Luftverkehr notwendigerweise eingesetzt werden, so dass die Luftfahrtunternehmen regelmäßig mit Situationen konfrontiert sind, die sich aus dem Einsatz solcher Treppenfahrzeuge ergeben. Deshalb ist die Kollision eines Flugzeugs mit einem Treppenfahrzeug als ein Vorkommnis anzusehen, das Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens ist. Darüber hinaus deutet nichts darauf hin, dass der Schaden an dem Flugzeug, mit dem der streitige Flug durchgeführt werden sollte, durch einen außerhalb der normalen Flughafendienstleistungen liegenden Akt wie einen Sabotageakt oder eine terroristische Handlung verursacht worden wäre, der nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs (vgl. Urteil Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, Rn. 26) unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ fällt, was Condor nach der in Rn. 17 des vorliegenden Beschlusses angeführten Rechtsprechung vor dem vorlegenden Gericht nachzuweisen hatte.

Deshalb kann ein solches Vorkommnis nicht als „außergewöhnlicher Umstand“ qualifiziert werden, der das Luftfahrtunternehmen von seiner bei großer Verspätung bestehenden Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreit.

Außerdem ist zu beachten, dass die Verpflichtungen aus der Verordnung Nr. 261/2004 unbeschadet des Rechts der Luftfahrtunternehmen zu erfüllen sind, bei allen Verursachern der Verspätung, einschließlich Dritten, Regress zu nehmen, wie Art. 13 dieser Verordnung vorsieht (Urteil Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, Rn. 44 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Nach alledem ist auf die dritte und die vierte Frage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass ein Vorkommnis wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Kollision eines Treppenfahrzeugs eines Flughafens mit einem Flugzeug nicht als „außergewöhnlicher Umstand“ qualifiziert werden kann, der das Luftfahrtunternehmen von seiner bei großer Verspätung eines mit diesem Flugzeug durchgeführten Fluges bestehenden Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreit.

In Anbetracht der Antwort auf die dritte und die vierte Frage sind die übrigen Fragen nicht zu beantworten.

## **Kosten**

Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

**Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Fünfte Kammer) für Recht erkannt:**

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 ist dahin auszulegen, dass ein Vorkommnis wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Kollision eines Treppenfahrzeugs eines Flughafens mit einem Flugzeug nicht als „außergewöhnlicher Umstand“ qualifiziert werden kann, der das Luftfahrtunternehmen von seiner bei großer Verspätung eines mit diesem Flugzeug durchgeführten Fluges bestehenden Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreit.

Unterschriften