jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2020/8/13 22R119/20k

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 13.08.2020

Kopf

Das Landesgericht Korneuburg als Berufungsgericht hat durch seine Richter Mag Iglseder als Vorsitzenden sowie Mag Rak und Mag Straßl in den verbundenen Rechtssachen der jeweils klagenden Partei A***** Ltd, vertreten durch Dr Daniel Stanonik LLM, Rechtsanwalt in Wien, wider die jeweils beklagte Partei L***** GmbH, vertreten durch Brenner & Klemm, Rechtsanwälte in Wien, wegen EUR 250,--sA (25 C 111/19i) und EUR 1.000,-- sA (25 C 115/19b), infolge Berufung der beklagten Partei gegen das Urteil des Bezirksgerichts Schwechat vom 25.03.2020, 25 C 111/19i-19, in nicht öffentlicher Sitzung die

B e s c h l ü s s e

gefasst:

Spruch

[I] Die Berufungsbeantwortung der Klägerin wird zurückgewiesen.

[II] Der Berufung wird Folge gegeben, das angefochtene Urteil aufgehoben, und dem Erstgericht eine neuerliche Entscheidung nach Verfahrensergänzung aufgetragen.

Die Kosten der Berufung der Beklagten bilden weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Die Fluggäste M***** A***** (25 C 111/19i) sowie G***** M*****, H***** M*****, L***** M***** und L***** M***** (25 C 115/19b) verfügten über je eine bestätigte Buchung für den von der Beklagten durchzuführenden Flug OE 543 am 17.07.2018 von Palma de Mallorca (PMI) nach Salzburg (SZG) mit der geplanten Flugzeit 14:40 Uhr bis 16:45 Uhr. Der Flug wurde annulliert. Die Flugstrecke PMI-SZG beträgt weniger als 1.500 km.

Die Klägerin begehrte den Zuspruch einer Ausgleichsleistung gemäß [Art 5 Abs 1 lit c iVm] Art 7 [Abs 1 lit a] der Verordnung (EG) Nr 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (EU-FluggastVO) von insgesamt EUR 1.250,-- samt Zinsen. Die Ausgleichsansprüche von jeweils EUR 250,-- seien ihr von den Fluggästen abgetreten worden. Weiters brachte sie im Wesentlichen vor, dass keine außergewöhnlichen Umstände (iSd Art 5 Abs 3 EU-FluggastVO) vorgelegen seien; allenfalls sei ein solcher Umstand bereits auf dem Vorvorflug des gegenständlichen Fluges aufgetreten und daher nicht geeignet, den Befreiungstatbestand zu begründen. Die Beklagte habe auch keine ausreichenden Pufferzeiten eingeplant, um etwaige Verzögerungen abfedern zu können.

Die Beklagte begehrte die Klagsabweisung, bestritt und brachte im Wesentlichen vor, dass die Verspätung des Fluges OE 543 auf außergewöhnlichen Umständen beruht habe, die trotz zumutbarer Maßnahmen nicht vermeidbar gewesen seien: Das Fluggerät, das für die Durchführung des gegenständlichen Fluges vorgesehen gewesen sei, sei auf dem Vorvorflug OE 545 vom PMI nach Linz (LNZ) um etwa 10:00 Uhr (Ortszeit) von einem Vogelschlag am Triebwerk

betroffen gewesen und habe gemäß den Herstellervorgaben vor einer Inspektion und Freigabe durch einen Techniker nicht wieder in Betrieb genommen werden dürfen. Der Techniker, der aus Wien eingeflogen worden sei, habe ab 14:40 Uhr die technische Überprüfung durchgeführt und um 16:12 Uhr abgeschlossen. In LNZ sei kein qualifizierter Techniker zur Verfügung gestanden. Dieser Regionalflughafen verfüge nicht über eine entsprechende Anzahl lizenzierter Techniker für die erforderliche Inspektion. LNZ sei auch keine Homebase der Beklagten, weshalb sie dort weder Techniker noch Ersatzflugzeuge oder Ersatzcrews habe; die Bereithaltung von entsprechendem Personal und Gerät in LNZ sei ihr auch nicht zumutbar. Der Einsatz eines Ersatzflugzeuges hätte die Annullierung anderer Flüge erforderlich gemacht und wäre daher ebenfalls unzumutbar gewesen. Da nicht absehbar gewesen sei, wann das betroffene Flugzeug wieder einsatzbereit sein werde, habe sie die nachfolgenden Flüge OE 544 (LNZ-PMI) und OE 543 (PMI-SZG) und die Passagiere auf andere Flüge umgebucht, womit sichergestellt werden habe können, dass die Passagiere nicht auf unbestimmte Zeit auf eine Beförderung durch den ursprünglichen gebuchten Flug ausharren müssen und ihre Endziele so rasch wie möglich erreichen. Im Übrigen bestritt die Beklagte die Aktivlegitimation der Klägerin, weil offenbar Inkassozessionen vorlägen.

Mit dem angefochtenen Urteil verhielt das Erstgericht die Beklagte zur Zahlung von insgesamt EUR 1.250,-- samt Zinsen an die Klägerin sowie zum Ersatz der Prozesskosten. Es traf keine über den unstrittigen Sachverhalt hinausgehenden Feststellungen, bejahte in rechtlicher Hinsicht zunächst die Aktivlegitimation der Klägerin und führte im Übrigen zusammengefasst aus: gemäß Art 5 Abs 1 lit c iVm Art 7 Abs 1 lit a EU-FluggastVO gebühre bei Annullierung eines Fluges über eine Entfernung von weniger als 1.500 km eine Ausgleichszahlung in Höhe von EUR 250,--. Gemäß Art 5 Abs 3 der VO könne sich das ausführende Luftfahrtunternehmen vom Ausgleichsanspruch befreien, wenn es nachweise, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgehe, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Um von einem außergewöhnlichen Umstand ausgehen zu können, müsste ein untypisches, nicht dem üblichen Flugbetrieb zuordenbares und nicht beherrschbares Risiko vorliegen. Der Europäische Gerichtshof habe in der Rechtssache C-315/15 zwar ausgesprochen, dass die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel als außergewöhnlicher Umstand zu qualifizieren sei. Nach „ständiger Judikatur" sei aber nur ein auf dem unmittelbaren Vorflug eingetretener oder entdeckter außergewöhnlicher Umstand zu berücksichtigen, weil sich andernfalls die Kausalkette beliebig verlängern ließe, was der klaren Zielsetzung der EU-FluggastVO widerspräche. Da schon das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstands zu verneinen sei, sei auf die Frage, ob die Beklagte alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen habe, nicht mehr einzugehen.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung der Beklagten aus dem Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, dass die Klagebegehren zur Gänze abgewiesen werden; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Rechtliche Beurteilung

[I] Die Berufung der Beklagten wurde dem Klagevertreter am 03.06.2020 im Wege des ERV zugestellt. Die am 02.07.2020 eingebrachte Berufungsbeantwortung ist somit verspätet (§ 464 Abs 1 ZPO) und war daher zurückzuweisen (§§ 471 Z 2 iVm § 473 Abs 1 ZPO per ananlogiam).

[II] Die Berufung ist im Sinne des eventualiter gestellten Aufhebungsantrages berechtigt.

[1] Voranzustellen ist, dass die Berufungswerberin die aktive Klagslegitimation der Klägerin in ihrem Rechtsmittel nicht mehr anzweifelt.

[2][a] Vorauszuschicken ist weiters, dass das Berufungsgericht die vom Erstgericht auf die Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-315/15 Pešková und Peška gestützte Ansicht, dass die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel unter den Begriff außergewöhnliche Umstände iSd Art 5 Abs 3 EU-FluggastVO zu subsumieren sei, ausdrücklich teilt (vgl LG Korneuburg 21 R 326/19t).

[b] Zutreffend wendet sich die Berufungswerberin gegen die Rechtsansicht des Erstgerichts, wonach ein auf dem Vorvorflug eingetretener oder entdeckter außergewöhnlicher Umstand im Zuge der Prüfung gemäß Art 5 Abs 3 EU-FluggastVO nicht zu berücksichtigen sei. Nach der nunmehr ständigen Rechtsprechung des Berufungsgerichts ist die Qualifikation eines Ereignisses als außergewöhnlicher Umstand iSd Art 5 Abs 3 EU-Fluggast-VO nicht schon deshalb ausgeschlossen, weil das Ereignis bereits früher als am unmittelbaren Vorflug aufgetreten ist (RKO0000008). Auch ein außergewöhnlicher Umstand, der auf einem beliebigen vorangegangenen Flug aufgetreten ist, kann von der

Ausgleichspflicht befreien, sofern zwischen dem außergewöhnlichen Umstand und dem gegenständlichen Flug ein enger kausaler und zeitlicher Zusammenhang besteht. Bei Flugzeugen, die auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt werden, sind mehrere Umläufe an demselben Tag üblich, um eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung des Flugzeugs zu ermöglichen. Die EU-FluggastVO setzt diese wie andere übliche wirtschaftliche und technische Gegebenheiten des Luftverkehrs voraus und will sie weder unterbinden noch steuern (BGH X ZR 121/13). Dabei wird es auch auf die planmäßige Dauer der Flüge während des Flugumlaufverfahrens ankommen: bei mehreren sehr kurzen Flügen kann der zeitliche Zusammenhang etwa beim vierten Vorflug noch immer enger sein als bei längeren Flügen beim unmittelbaren Vorflug. Überdies ist zu berücksichtigen, dass auch außergewöhnliche Umstände denkbar sind, die nicht zwingend „auf einem (Vor-)Flug" eingetreten sind. Die nach strikten numerischen Abgrenzungen suchende Rechtsprechung übersieht, dass befriedigende Lösungen im Einzelfall letztlich ohnehin nur anhand der Prüfung der „zumutbaren Maßnahmen" gefunden werden können: je weniger zwingend der Kausalzusammenhang und je größer die zeitliche Distanz zwischen dem außergewöhnlichen Umstand und der drohenden Annullierung oder Verspätung des zu beurteilenden Fluges, desto eher wird es dem ausführenden Luftfahrtunternehmen möglich sein, zumutbare Maßnahmen zur Vermeidung der Annullierung oder Verspätung zu ergreifen bzw umso strenger wird eine entsprechende Prüfung auszufallen haben.

Der enge zeitliche und kausale Zusammenhang muss im vorliegenden Fall, in dem sich der außergewöhnliche Umstand am selben Tag und nur wenige Stunden vor dem geplanten gegenständlichen Flug ereignet hat, bejaht werden. Mag sich auch die Annullierung des Fluges OE 543 nicht zwingend und unmittelbar auf den Vogelschlag zurückführen lassen, sondern zusätzlich auf die Entscheidung der Beklagten, die Annullierung ungeachtet (oder aus ihrer Sicht: gerade wegen) des ungewissen Endes der erzwungenen Flugpause des betroffenen Fluggeräts vorzunehmen, so kann in Anbetracht der Umstände, dass die Beklagte einerseits offenbar einschätzen konnte, wann das Fluggerät wegen der erforderlichen Anreise des Technikers frühestens einsatzbereit sein werde, und andererseits dass die folgenden beiden (letztlich annullierten) Flüge verhältnismäßig kurze Strecken betroffen haben – sodass Anlass zur Annahme bestand, dass nach Abschluss der Inspektion und allfälliger Freigabe des Fluggeräts dieses seine vorgesehene Rotation (unter Entfall der der Flüge OE 544 und OE 543) möglichst verspätungsfrei wieder aufnehmen werde können – die Annullierung der Flüge OE 544 und OE 543 als zweckmäßige Maßnahme zur möglichst störungsfreien Abwicklung des Flugbetriebs angesehen werden. Die Annullierungsentscheidung stellt daher keine für die Beklagte nachteilige Durchbrechung des Kausal- zusammenhangs zwischen außergewöhnlichem Umstand und Leistungsstörung dar.

[3] Ist aber das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstands in einem ersten Schritt zu bejahen, ist weiters zu prüfen, ob das beklagte Luftfahrtfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen gesetzt hat; diese müssen nach der Rechtsprechung des EuGH [a] auf die Vermeidung der außergewöhnlichen Umstände selbst (EuGH C-549/07 Wallentin-Hermann, C-315/15 Pešková u Peška), [b] der Vermeidung einer daraus resultierenden Annullierung (bzw einer großen Verspätung; C-501/17 Germanwings/Pauels; LG Korneuburg 21 R 375/19y, 22 R 69/19f; Schmid in BeckOK, Fluggastrechte-VO15 Art 5 Rz 139; zu eng, weil nur auf die Vermeidung des außergewöhnlichen Umstandes abstellend: Bosch/Lorz NZV 2013, 105, 108; Maruhn in Staudinger/Keiler, Fluggastrechte-VO Art 5 Rz 30) und [c] auf die Vermeidung der unerwünschten Folgen der Annullierung gerichtet sein (C-74/19 Transportes Aéreos Portugueses; LG Korneuburg 22 R 83/20s).

Ob die Beklagte alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, hat das Erstgericht bislang nicht geprüft und insbesondere kein Beweisverfahren dazu abgeführt. Das dazu erstattete Vorbringen der Beklagten kann – vorbehaltlich weiterer substantiierter Vorhalte der Klägerin, der es im fortgesetzten Verfahren freisteht, bislang nicht hervorgekommene Aspekte aufzuzeigen – als ausreichend berücksichtigungswürdig angesehen werden. Dem beklagten Luftfahrunternehmen kann nicht abverlangt werden, Vorbringen zu jeder entferntesten auch nur denkmöglichen Maßnahme zu erstatten. Es sind jedoch Prozessbehauptungen zu Maßnahmen zu erstatten, die sich geradezu aufdrängen oder die zumindest bei lebensnaher Betrachtung in Erwägung gezogen werden müssen (LG Korneuburg 22 R 69/19f, 21 R 76/19b, 22 R 61/20f, 22 R 88/20a) oder zu denen die Klagsseite substantiiertes Vorbringen erstattet hat.

[a] Im Urteil vom 04.04.2019 in der Rechtssache C-501/17 Germanwings schloss der EuGH aus den Ergebnissen seiner mündlichen Verhandlung, dass Flugzeugreifen regelmäßig gewartet und standardmäßig ausgetauscht würden, wobei die Luftfahrtunternehmen auf den von ihnen ange-flogenen Flughäfen, einschließlich derjenigen, an denen sie nicht

ihren Hauptstandort haben, Verträge mit Luftfahrzeugwartungsunternehmen über den Reifentausch abschließen können, die ihnen eine vorrangige Behandlung beim Austausch der Reifen gewährleisten (Urteil Germanwings Rn 32). Der EuGH schließt daraus, dass es Sache des Luftfahrtunternehmens ist, nachzuweisen, dass es alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel eingesetzt hat, um zu vermeiden, dass der Austausch des durch einen Fremdkörper auf dem Rollfeld eines Flughafens beschädigten Reifens nicht zur großen Verspätung des betreffenden Fluges führt (aaO Rn 33). Der EuGH verlangt in diesem Zusammenhang den Abschluss von Verträgen, die dem von einem technischen Defekt betroffenen Luftfahrtunternehmen eine (sogar vorrangige) Behandlung gewährleisten. Es ist kein Grund ersichtlich, weshalb die vom EuGH für die Beschädigung eines Flugzeugreifens getätigten Ausführungen nicht auch für die (mögliche) Beschädigung durch einen Vogelschlag gelten sollen.

Dem Vorbringen der Beklagten lässt sich nun zwar entnehmen, dass sie für den Flughafen LNZ keine derartigen Verträge abgeschlossen hat; sie verweist aber auf Umstände, wonach der Abschluss solcher Verträge für den Flughafen LNZ entweder gar nicht möglich oder zumindest nicht sinnvoll sei. Sollten sich diese behaupteten Umstände im fortgesetzten Verfahren als zutreffend herausstellen, wäre davon auszugehen, dass der Abschluss derartiger Verträge in diesem speziellen Fall nicht als (von der Beklagten versäumte) zumutbare Maßnahme anzusehen wäre.

[b] Weiters hat die Beklagte vorgebracht, dass ihr in der konkreten Situation keine freien Ersatzflugzeuge zur Verfügung gestanden seien.

[c] Anzumerken ist letztlich, dass der EuGH im Urteil 11.06.2020 in der RechtssacheC-74/19 Transportes Aéreos Portugueses (TAP) vom Luftfahrtunternehmen – als zumutbare Maßnahme zur Vermeidung der Folgen der Annullierung – die Suche nach anderen direkten oder indirekten Flügen verlangt, die gegebenenfalls von anderen Luftfahrtunternehmen, die derselben Luftgesellschaftsallianz angehören oder auch nicht, durchgeführt werden und mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommen (Urteil TAP Rn 59). Dieser Rechtsansicht hat sich der erkennende Senat angeschlossen (LG Korneuburg 22 R 88/20a, 22 R 109/20i). In diesem Zusammenhang wäre daher – sofern dies von der Klägerin nicht außer Streit gestellt wird – auch zu prüfen, ob die von der Beklagten vorgenommenen Umbuchungen der Fluggäste den vom EuGH aufgestellten Kriterien entsprechen.

[4] Da das Erstgericht zu den zumutbaren Maßnahmen keine Beweise aufgenommen und folglich auch keine Feststellungen getroffen hat, ist die Aufhebung des Urteils unumgänglich. Das Erstgericht wird im fortgesetzten Verfahren die oben dargestellten Behauptungen der Beklagten (bzw allfällige weitere, prima facie zwar nicht naheliegende, möglicherweise aber von der Klägerin aufgezeigte Aspekte) zu den zumutbaren Maßnahmen nach der erforderlichen Ergänzung des Beweisverfahrens zu prüfen haben.

[5] Abschließend ist anzumerken, dass das – offenbar routinemäßig – erstattete Vorbringen der Klägerin, die Beklagte habe keine ausreichenden Pufferzeiten eingeplant, jedenfalls im konkreten Fall kein beachtliches Argument darstellt. Es bedarf keiner näheren Erörterung, dass der Beklagten bei der Flugplanung die Festlegung derart großer Zeitabstände zwischen einzelnen Flügen, durch die allfällige stundenlange Verzögerungen durch erforderlich gewordene Inspektionen abgefangen werden können, nicht abzuverlangen ist.

Der Kostenvorbehalt gründet auf § 52 ZPO.

Textnummer

EKO0000017

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LG00119:2020:02200R00119.20K.0813.000

Im RIS seit

18.09.2020

Zuletzt aktualisiert am

18.09.2020

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, http://www.ogh.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at