BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

X ZR 35/08

Verkündet am:
14. Oktober 2008
Potsch
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (Fluggastrechte) Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 5 Abs. 3, Art. 7 Abs. 1 Satz 1 Buchst. a

Dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften werden zur 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. Nr. L 46, S. 1) folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Kann ein technischer Defekt, auf den eine Annullierung zurückgeht, ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Art. 5 Abs. 3 sein?

2. Falls ja: Schließt der Begriff des außergewöhnlichen Umstands als technischen Defekt auch solche Mängel ein, die die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs oder die sichere Durchführung des Flugs beeinträchtigen?

3. Hätte das ausführende Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen getroffen, wenn es das für das betroffene Flugzeug geltende Wartungs- und Instandhaltungsprogramm des Herstel-

lers sowie Sicherheitsnormen und Auflagen der zuständigen Behörden oder Hersteller eingehalten hat oder sich der Fehler auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn es dieses Programm oder die Anweisung eingehalten bzw. beachtet hätte?

4. Falls Frage 3 bejaht wird: Ist dies ausreichend, um das Luftfahrtunternehmen von der Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen zu befreien oder ist weitergehend der Nachweis zu verlangen, dass auch die Annullierung, das heißt die Außerbetriebsetzung des betroffenen Flugzeugs und die Streichung des Flugs wegen Fehlens einer Ersatzmaschine bei Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht vermieden worden wäre?

BGH, Beschl. v. 14. Oktober 2008 - X ZR 35/08 - LG Berlin
AG Wedding

Matthias Prinz
Rechtsanwalt www.prinz.law

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Oktober 2008 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Melullis, den Richter Keukenschrijver, die Richterin Mühlens und die Richter Dr. Bergmann und Gröning

beschlossen:

I. Das Verfahren wird ausgesetzt.

II. Dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften werden zur 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. Nr. L 46, S. 1) folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Kann ein technischer Defekt, auf den eine Annullierung zurückgeht, ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Art. 5 Abs. 3 sein?

2. Falls ja: Schließt der Begriff des außergewöhnlichen Umstands als technischen Defekt auch solche Mängel ein, die die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs oder die sichere Durchführung des Flugs beeinträchtigen?

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

3. Hätte das ausführende Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen getroffen, wenn es das für das betroffene Flugzeug geltende Wartungs- und Instandhaltungsprogramm des Herstellers sowie Sicherheitsnormen und Auflagen der zuständigen Behörden oder Hersteller eingehalten hat oder sich der Fehler auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn es dieses Programm oder die Anweisung eingehalten bzw. beachtet hätte?

4. Falls Frage 3 bejaht wird: Ist dies ausreichend, um das Luftfahrtunternehmen von der Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen zu befreien oder ist weitergehend der Nachweis zu verlangen, dass auch die Annullierung, das heißt die Außerbetriebsetzung des betroffenen Flugzeugs und die Streichung des Flugs wegen Fehlens einer Ersatzmaschine bei Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht vermieden worden wäre?

Gründe:

1 I. Die Kläger machen gegen das beklagte Luftfahrtunternehmen Ansprüche aus 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. Nr. L 46, S. 1 - (kurz: Verordnung) geltend.

2 Die Kläger buchten bei der Beklagten unter anderem einen Flug für den 17. April 2005 von Florenz über München nach Berlin. Der Abflug war für 15:05 Uhr vorgesehen. Der Abflug wurde zunächst verschoben und schließlich wegen eines defekten Sensors annulliert. Wegen des Defekts ließ sich das Fahrwerk des Flugzeugs nicht einfahren. Zehn Flugstunden zuvor, am 15. April 2005, war die letzte Wartung bei 8.708 Flugstunden erfolgt. Diese Wartung erfolgte innerhalb eines 400-Flugstunden-Intervalls, in dem das Fahrwerk zu warten ist. Alle 4.000 Flugstunden sind die Sensoren im Weg einer Sichtkontrolle zu überprüfen. Bei der Wartung am 15. April ergab die Sichtkontrolle des Sensors keine Beanstandungen.

3 Die Kläger wurden auf einen Flug nach Frankfurt umgebucht, dessen Abflug um 18:25 Uhr erfolgen sollte. Der Abflug verzögerte sich jedoch um eine halbe Stunde, so dass die Kläger in Frankfurt ihren Anschlussflug nach Berlin nicht mehr erreichten. Die Kläger nahmen einen Ersatzflug nach Hannover und fuhren von dort aus mit einem Mietwagen nach Berlin, wo sie nicht wie geplant um 18:05 Uhr, sondern um 2:30 Uhr ankamen.

4 Mit ihrer Klage verlangen die Kläger eine Ausgleichszahlung gemäß Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 7 Abs. 1 Satz 1 Buchst. a der Verordnung in Höhe von jeweils 250 EUR nebst Zinsen.

5 Die Beklagte hat die Abweisung der Klage beantragt und sich auf den Haftungsausschluss gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung berufen. Nach ihrer Auffassung ist der hier aufgetretene Defekt ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne dieser Vorschrift, nämlich ein Sicherheitsrisiko und unerwarteter Flugsicherheitsmangel. Hierzu hat sie behauptet, der Defekt habe auch durch sorgfäl-

tige und regelmäßige Wartung nicht vermieden werden können. Die herstellerseits vorgeschriebene Wartung der eingesetzten Maschine sei regelmäßig erfolgt.

6 Das Amtsgericht hat der Klage stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Landgericht nach Vernehmung eines Zeugen die Klage abgewiesen. Mit der zugelassenen Revision verfolgen die Kläger ihren Zahlungsanspruch weiter. Die Beklagte tritt dem Rechtsmittel entgegen.

7 II. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, zwar sei der von den Klägern gebuchte Flug annulliert worden. Die Beklagte sei jedoch gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung nicht zur Ausgleichszahlung verpflichtet. Ein Defekt des für das Einfahren des Fahrwerks benötigten Sensors stelle einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung dar. Die Beklagte habe auch nachgewiesen, dass sie alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen habe, um den Eintritt des Defekts zu verhindern. Sie habe den ihr obliegenden Beweis erbracht, dass die vom Hersteller vorgeschriebene Wartung des Fahrwerks regelmäßig erfolgt sei. Soweit die zehn Flugstunden zuvor durchgeführte Sichtkontrolle des Sensors keine Beanstandungen ergeben habe, sei auch weder vorgetragen noch ersichtlich, dass kürzere Wartungsintervalle als vorgeschrieben oder intensivere Inspektionen geeignet gewesen wären, den aufgetretenen Defekt zu verhindern. Insoweit habe der Zeuge bekundet, bereits der Pilot führe vor Abflug einen Check durch, der schon als Wartung anzusehen sei. Es sei jedoch zweifelhaft, ob weitergehende Inspektionen noch als zumutbare Maßnahmen im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung anzusehen wären.

8 Die Beklagte sei auch nicht auf das Vorhalten einer Ersatzmaschine für den Fall des Auftretens eines technischen Defekts zu verweisen. Wenn auch

möglicherweise am Heimatflughafen der jeweiligen Fluggesellschaft eine Ersatzmaschine zum Einsatz kommen könne, sei dies auf anderen Flughäfen nicht der Fall. Insbesondere sei das Vorhalten von Ersatzmaschinen an diversen Flughäfen bereits aus Kostengründen nicht zumutbar.

9 Der Defekt eines Sensors sei auch ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung. Zwar fielen die Sensorik und das Fahrwerk eines Flugzeugs in den Kernbereich des vom Betreiber zu gewährleistenden Betriebszustandes. Es sei jedoch nicht ersichtlich, dass Sensoren trotz ordnungsgemäßer Wartung regelmäßig oder jedenfalls häufig versagten oder es sich aus anderen Gründen um einen gewöhnlichen Defekt handele, z.B. wegen Anfälligkeit der Komponente oder wegen Verschleißes. Schließlich seien in Erwägungsgrund 14 der Verordnung ausdrücklich auch Streiks und mit der Durchführung des betreffenden Flugs nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen als Beispiele außergewöhnlicher Umstände genannt, obwohl Streiks sowie extremer Schneefall, Starkregen mit der Folge überfluteter Start- und Landebahnen oder Orkane durchaus häufiger vorkämen.

10 III. Die Voraussetzungen für eine Haftung nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung sind an sich erfüllt. Eine Haftung muss jedoch dann entfallen, wenn die Ausnahmeregelung des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung eingreift. Diese Regelung könnte dahin zu verstehen sein, dass die Haftung entfällt, wenn die Beklagte den Verpflichtungen, die sich in diesem Zusammenhang für sie ergeben hätten, nachgekommen ist oder deren Nichterfüllung sich auf die Annullierung nicht ausgewirkt hätte. Insoweit hängt der Erfolg der Revision von der Auslegung des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ab. Dabei ist die richtige Anwendung des Gemeinschaftsrechts nicht so offenkundig, dass für vernünftige Zweifel kein Raum bliebe (vgl. EuGH, Rechtssache C-283/81, Slg. 1982, 3415, NJW

1983, 1257, 1258 - CILFIT). Das Revisionsverfahren ist deshalb auszusetzen und gemäß Art. 234 EG eine Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften zu den im Beschlusstenor gestellten Fragen einzuholen.

11 1. Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts ist der von den Klägern gebuchte Flug von Florenz nach München wegen eines defekten Sensors am Fahrwerk des Flugzeugs im Sinne des Art. 2 Buchst. l der Verordnung annulliert worden. Im Fall der Annullierung eines Flugs räumt Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung neben weiteren dort genannten Voraussetzungen, die hier nicht einschlägig sind, den betroffenen Fluggästen einen Anspruch auf Ausgleichszahlungen gemäß Art. 7 ein. Nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ist das ausführende Flugunternehmen nicht zur Leistung der Ausgleichszahlungen verpflichtet, wenn es nachweist, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

12 2. Die Beklagte kann ihrer Haftung mithin nur entgehen, wenn technische Defekte, die zu einer Annullierung eines Flugs führen, außergewöhnliche Umstände nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung darstellen oder aber ein technischer Defekt der hier konkret vorliegenden Art als tauglicher Entlastungsgrund in Betracht kommt und wenn die Beklagte bei Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen entweder den technischen Mangel in Form eines defekten Sensors oder die darauf beruhende Annullierung nicht hätte vermeiden können.

13 a) Die Verordnung erwähnt technische Defekte als außergewöhnlichen Umstand nicht ausdrücklich. Erwägungsgrund 14 nennt als Beispiele für "außergewöhnliche Umstände" insbesondere politische Instabilität, mit der Durch-

führung des betreffenden Flugs nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwartete Flugsicherheitsmängel und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigende Streiks. In Erwägungsgrund 15 wird als weiteres Beispiel außergewöhnlicher Umstände eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagement zu einem einzelnen Flugzeug an einem bestimmten Tag genannt, die zur Folge hat, dass es zu Verspätungen oder Annullierungen kommt. Mit dieser Aufzählung nennt die Verordnung lediglich Beispiele; sie soll ersichtlich nicht abschließend sein, wie sich schon aus dem Zusatz "insbesondere" ergibt.

14 aa) Für die Auslegung wenig ergiebig erscheint der Hinweis in Erwägungsgrund 14 auf das Übereinkommen von Montreal. Nach dessen Art. 19 haftet der Luftfrachtführer für Verspätungsschäden, wenn ihm nicht der Entlastungsbeweis gelingt. Ein technischer Defekt kann dort zum Ausschluss der Haftung des Luftfrachtführers führen, falls dieser sich entlasten kann (vgl. m.w.N. Schmid, in: Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 19 MÜ Rdn. 49 ff.). Der Wortlaut der Verweisung in Erwägungsgrund 14 dürfte es aber nahe legen, dass hier nur die Möglichkeit des Entlastungsbeweises an sich übernommen werden sollte, ohne dass damit gleichzeitig eine Aussage verbunden werden sollte, in welchen Fällen, etwa beim Vorliegen technischer Mängel, der Entlastungsbeweis eröffnet sein soll.

15 bb) Gegen eine Auslegung, nach der technische Defekte von vornherein als möglicher Entlastungsgrund ausscheiden (vgl. AG Bremen NZV 2007, 527, 528), könnte sprechen, dass die Regelung in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung leer liefe, wenn nur solche Umstände zu einer Entlastung führen könnten, die von außen auf die Durchführung eines Flugs einwirken, weil insoweit dem Luftfahrtunternehmen keine Möglichkeit verbliebe, zumutbare Maßnahmen zur Vermei-

dung solcher Umstände zu treffen, wie etwa in den Fällen politischer Instabilität oder mit der Durchführung des betreffenden Flugs nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen (vgl. Makiol, Anm. zu AG Köln ZLW 2007, 335, 336 f.). In diesem Zusammenhang ließe sich auch anführen, dass die ursprünglich im Entwurf der Verordnung vorgesehene "höhere Gewalt" im Lauf der Arbeiten "aus Gründen der rechtlichen Klarheit" in "außergewöhnliche Umstände" abgeändert wurde (Begründung des Rates zum Gemeinsamen Standpunkt - EG - Nr. 27/2003 v. 18.3.2003 - ABl. C 125 E v. 27.5.2003, S. 63, 70 erster Spiegelstrich).

16 cc) Stellt man auf die in Erwägungsgrund 14 genannten unerwarteten Flugsicherheitsmängel ab, erscheint es nicht ausgeschlossen, dass auch technische Mängel eine Entlastung des Luftfahrtunternehmens rechtfertigen können (vgl. AG Köln RRa 2006, 275, 276).

17 (1) Die Verordnung definiert die Begriffe "Flugsicherheit" und "Flugsicherheitsmängel" selbst nicht. Ihr Inhalt und ihre Reichweite sind daher vor dem Hintergrund der hier zu entscheidenden Fragen unklar.

18 So werden einerseits unter den Begriff der "Flugsicherheit" alle diejenigen Maßnahmen gefasst, die im Notfall ergriffen werden müssen, damit sich Passagiere sicher an Bord aufhalten und sicher aus dem Flugzeug evakuiert werden können. Dazu gehöre das richtige Öffnen der Flugzeugtüren mit Auslösung der Notrutschen, das Evakuieren bei schlechter Sicht durch Rauch, die Bekämpfung von Brandherden an Bord während eines Flugs oder Notverfahren bei Druckverlust in der Kabine (Schmid, NJW 2006, 1841, 1844 f.; Führich, MDR Sonderheft 7/2007, S. 7). Andererseits wird der Begriff "Flugsicherheitsmängel" auf die Flugüberwachung bezogen. Flugsicherheitsmängel sollen da-

her dann vorliegen, wenn etwa der Luftraum unvorhersehbar überlastet sei (Tonner, in: Gebauer/Wiedmann, Zivilrecht unter europäischem Einfluss, Kap. 13a Rdn. 56). Nach anderer Auffassung soll der Begriff die Sicherheit im Luftraum, also die Abwehr äußerer Gefahren im Luftverkehr betreffen (Gaedtke, Anm. zu AG Bremen NZV 2007, 527, 529).

19 (2) Ein technischer Defekt könnte danach einen unerwarteten Flugsicherheitsmangel darstellen, wenn er die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt und diese wesentlicher Bestandteil der Flugsicherheit ist (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston v. 27.9.2007 - Rechtssache C-396/06 Kramme/SAS). Hierfür könnte sprechen, dass die Lufttüchtigkeit grundlegende Anforderung (dort Art. 5) der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit ist, deren Hauptziel gemäß Art. 2 Abs. 1 der Verordnung die Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa ist.

20 Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass jeder einzelne der in Erwägungsgrund 14 genannten außergewöhnlichen Umstände einer sicheren Durchführung des Flugs entgegenstehe, und daraus gefolgert, dass zu den "Flugsicherheitsmängeln" alle Mängel, insbesondere auch technische Mängel zu zählen seien, die sich negativ auf die sichere Durchführung des Flugs auswirken könnten (Müller-Rostin, NZV 2007, 221, 224 f.; Makiol, Anm. zu AG Köln ZLW 2007, 336; vgl. auch Newcastle-upon-Tyne County Court, Urt. v. 30.12.2005, RRa 2006, 280). Wolle man die hohe Sicherheit des Luftverkehrs erhalten, müsse weiterhin dem Luftfahrtunternehmen das Recht zugestanden werden, Flüge, die ohne Einbußen an Sicherheit nicht durchgeführt werden

könnten, zu streichen, ohne das Unternehmen den Sanktionen der Verordnung zu unterwerfen (Müller-Rostin, NZV 2007, 221, 225).

21 (3) Wäre davon auszugehen, dass ein technischer Defekt, der die Lufttüchtigkeit beeinträchtigt, auch ein Flugsicherheitsmangel im Sinne des Erwägungsgrunds 14 sein kann, stellte sich die weitergehende Frage, wann dieser "unerwartet" ist. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es sich trotz Einhaltung der Wartungsintervalle nicht verhindern lasse, dass ein Einzelteil vor der nächsten fälligen Wartung defekt werde, etwa wegen vorzeitiger Materialermüdung oder übermäßiger Beanspruchung. Flugzeuge seien besonders komplexe technische Geräte, bei denen flug- und sicherheitsrelevante Bauteile von plötzlichen und unvorhersehbaren technischen Defekten betroffen sein könnten. Soweit die vorgeschriebenen Wartungsintervalle eingehalten worden seien, habe das ausführende Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung getroffen. Jeder technische Mangel, der der sicheren Durchführung des Flugs entgegenstehe, solle daher das Luftfahrtunternehmen entlasten können, sofern er trotz regelmäßiger Wartung ein unerwarteter Mangel sei (Müller-Rostin, NZV 2007, 221, 224 f.; vgl. auch AG Köln, Urt. v. 31.7.2007 - 118 C 547/06, juris; Urt. v. 17.1.2007 - 118 C 473/06, juris; LG Köln, Urt. v. 29.4.2008 - 11 S 176/07; AG Frankfurt am Main, Urt. v. 2.3.2007 - 31 C 3337/06; AG Köln RRa 2006, 275, 276 = ZLW 2007, 335 f.; zustimmend Makiol, ZLW 2007, 336 f.).

22 dd) Dem lässt sich entgegenhalten, dass technische Probleme mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen untrennbar verbunden sind und dementsprechend häufig vorkommen. Es steht also zu erwarten, dass sie trotz Einhaltung des für das Flugzeug geltenden Instandhaltungs- und Wartungsprogramms immer auftreten können. Dass sich allgemein derartige Probleme nicht verhindern lassen,

kann daher nicht als außergewöhnlich angesehen werden. Sie sind im betrieblichen Ablauf eines Flugunternehmens normal. Da mit ihnen zu rechnen ist, könnte dies dagegen sprechen, dass diese Probleme generell unerwartete Flugsicherheitsmängel sein können (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston v. 27.9.2007 - Rechtssache C-396/06 Kramme/SAS). Vielmehr ließe sich daraus die Schlussfolgerung ziehen, dass die vorgesehenen Wartungsintervalle nicht ausreichend sind.

23 ee) In diesem Zusammenhang sind auch die in den Erwägungsgründen 1 und 4 genannten Ziele des Verbraucherschutzes und der Stärkung der Fluggastrechte zu berücksichtigen. Wie sich aus Erwägungsgrund 3 ergibt, sollte zwar mit der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ein grundlegender Schutz für Fluggäste geschaffen und dabei berücksichtigt werden, dass die Zahl der gegen ihren Willen nicht beförderten Fluggäste immer noch zu hoch sei. Dasselbe gelte für nicht angekündigte Annullierungen und große Verspätungen. Aus diesem Grund sollten Luftfahrtunternehmen veranlasst werden, die Fluggäste vor der planmäßigen Abflugzeit über Annullierungen zu unterrichten, ihnen zumutbare anderweitige Beförderungen anzubieten oder ihnen einen Ausgleich zu leisten, und so Ärgernisse und Unannehmlichkeiten, die Fluggästen aus der Annullierung von Flügen entstehen, verringert werden (Erwägungsgrund 12). Art. 5 Abs. 3 der Verordnung, der somit eine Ausnahmeregelung gegenüber dem grundsätzlichen Anspruch auf Ausgleichszahlung enthält, könnte deshalb eng auszulegen sein (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston v. 27.9.2007 - Rechtssache C-396/06 Kramme/SAS).

24 ff) Es könnte daher auch eine Auslegung in Betracht kommen, wonach technische Probleme nur dann als außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung anzusehen sind, wenn sie ihrer Art nach weder

typischerweise von Zeit zu Zeit bei sämtlichen Luftfahrzeugen oder einem bestimmten Luftfahrzeugtyp auftreten noch das fragliche Luftfahrzeug zuvor beeinträchtigt haben (Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston v. 27.9.2007 - Rechtssache C-396/06 Kramme/SAS). Damit müssten solche technischen Defekte als außergewöhnliche Umstände ausscheiden, die trotz regelmäßiger Wartung häufiger auftreten oder sonst als gewöhnlich anzusehen sind.

25 b) Ist es nicht generell ausgeschlossen, dass technische Defekte einen außergewöhnlichen Umstand darstellen können, bleibt zu klären, welche zumutbaren Maßnahmen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen zur Vermeidung des technischen Defekts hätte ergreifen können.

26 Hier könnten die für das betroffene Flugzeug geltenden Wartungs- und Instandhaltungsprogramme sowie Sicherheitsnormen und Auflagen der zuständigen Behörden oder Hersteller Bedeutung erlangen. Regelungen zur Instandhaltung von Flugzeugen im Interesse der Lufttüchtigkeit finden sich in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und lufttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeit ausführen (ABl. L 315, S. 1). Beispielsweise muss ein Flugzeug gemäß einem Programm instand gehalten werden, das von der zuständigen Luftaufsichtsbehörde genehmigt ist und das Angaben unter anderem zur Häufigkeit der auszuführenden Instandhaltungsarbeiten enthält (M.A. 302, Anhang I der Verordnung Nr. 2042/2003). Sonstige Programme und Anweisungen der zuständigen Behörden und Hersteller können weitere Hinweise darauf geben, wann bereits Probleme aufgetreten sind, die im Interesse der Lufttüchtigkeit behoben werden

müssen und die daher bei Wartungen zu berücksichtigen sind. Es könnte genügen, dass die Beachtung dieser Vorgaben den Rahmen dessen bestimmt, was von dem Luftfahrtunternehmen zumutbarerweise verlangt werden kann.

27 c) Nach dem Wortlaut des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung bezieht sich der Relativsatz "die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen" auf "außergewöhnliche Umstände", nicht aber auf "Annullierung". Daraus ließe sich folgern, dass es nur darauf ankommt, ob sich die außergewöhnlichen Umstände (etwa der technische Defekt) auch bei Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht hätten vermeiden lassen. Ob auch die Annullierung im Sinne einer Außerbetriebsetzung des betroffenen Flugzeugs und die Streichung des Flugs wegen Fehlens einer Ersatzmaschine bei Ergreifen aller zumutbarer Maßnahmen vermieden worden wären, wäre demnach unerheblich (a.A. Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston v. 27.9.2007 - Rechtssache C-396/06 Kramme/ SAS). Ist Anknüpfungspunkt für eine Entlastung des ausführenden Luftfahrtunternehmens allein der bei zumutbaren Maßnahmen nicht vermeidbare technische Defekt, kann es dann nicht darauf ankommen, ob durch Vorhaltung eines Ersatzflugs oder die Möglichkeit einer Subcharter auch die Nichtdurchführung des Flugs hätte vermieden werden können und ob solche Maßnahmen zumutbar gewesen wären (vgl. AG Köln, Urt. v. 31.7.2007 - 118 C 547/06, juris; Urt. v. 17.1.2007 - 118 C 473/06, juris). Für diese Auslegung könnte neben dem Wortlaut die insoweit abweichende Regelung in Art. 19 des Übereinkommens von Montreal sprechen, die ausdrücklich das Ergreifen zumutbarer Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens, und nicht nur der Verspätung, verlangt.

28 IV. Dass bei der Auslegung des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung die aufgezeigten Zweifel bestehen, zeigen auch die Vorabentscheidungsersuchen anderer Gerichte, die gegenwärtig beim Gerichtshof der Europäischen Gemein-

schaften anhängig sind (Rechtssache C-432/07 Böck u. Lepuschitz/Air France SA und Rechtssache C-549/07 Wallentin-Hermann/Alitalia, jeweils auf Vorlage des Handelsgerichts Wien).

Melullis Keukenschrijver Mühlens

Bergmann Gröning

Vorinstanzen:
AG Berlin-Wedding, Entscheidung vom 29.03.2007 - 2 C 222/06 -
LG Berlin, Entscheidung vom 07.02.2008 - 57 S 26/07 -