



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Handelsgericht Wien

ANWALTSKANZLEI

60 R 44708p

EINGANG

160513/274

24

Bezirksgericht für Handelsachen, Wien

Empf. am - 6. FEB. 2009

fach, mit Beleg  
Habschriften

**Im Namen der Republik**

rolastip mel v.l.c.?

Das Handelsgericht Wien hat als Berufungsgericht durch die Richter Hofrat Dr. Schmidt (Vorsitzender), Mag. Hotter-Kaiser und KR Ing. Fessl in der Rechtssache des Klägers VEREIN FÜR KONSUMENTENINFORMATION, Linke Wienzeile 18, 1061 Wien, vertreten durch Dr. Gerhard Deinhofer, Rechtsanwalt, Marxergasse 34, 1030 Wien, wider die Beklagte AUSTRIAN AIRLINES Österreichische Luftverkehrs AG, Fontanastraße 1, 1107 Wien, vertreten durch Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH, Volksgartenstraße 3, 1010 Wien, sowie der Nebenintervenientin auf Beklagtenseite FLUGHAFEN WIEN AG, 1300 Wien, Flughafen, vertreten durch Cerha Hempel Spiegelfeld Hlawati Partnerschaft von Rechtsanwälten, Parkring 2, 1010 Wien, wegen EUR 891,-- s.A. (Streitwert EUR 4.500,-- gemäß RATG), über die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Bezirksgerichtes für Handelssachen Wien vom 20.12.2007, GZ 16 C 513/07v-23, in nicht öffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Der Berufung wird n i c h t  
Folge gegeben.

Die Beklagte ist schuldig, dem Kläger die mit EUR 715,18 (darin EUR 119,20 an USt) bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Die ordentliche Revision ist zulässig.

## E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

Mit dem angefochtenen Urteil gab das Erstgericht dem Klagebegehren zur Gänze statt und verpflichtete die Beklagte zum Kostenersatz.

Aus den auf den Seiten 7 bis 12 der Urteilsausfertigung wiedergegebenen Feststellungen, auf die verwiesen wird, folgte das Erstgericht rechtlich, dass die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates die Mindestrechte für Fluggäste in den Fällen der Nichtbeförderung gegen ihren Willen, der Annullierung des Fluges und der Verspätung des Fluges regle. Nichtbeförderung werde gemäß Art. 2 lit. j definiert als die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Art. 3 Abs. 2 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, z.B. im Zusammenhang mit der Gesundheit oder allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen. Die in Art. 3 Abs. 2 genannte Bedingung sei, dass die Fluggäste über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und sich, falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfinden. Im vorliegenden Verfahren sei unter anderem strittig, was unter dem Begriff „zur Abfertigung einfinden“ gemeint sei. Jede Auslegung müsse sich dabei an den durch die Verordnung verfolgten Zielen und Zwecken orientieren. Grundsätzlich könne der Beklagten gefolgt werden, dass unter Einfinden zur Abfertigung nicht das Eintreffen am Flughafen, sondern die Präsentation beim Check-In-Schalter gemeint sei. Doch übersehe die Beklagte in

diesem Zusammenhang, dass die gesamte Organisation der Abfertigung in ihren Verantwortungsbereich falle, sodass auch jene Passagiere als rechtzeitig zur Abfertigung eingetroffen zu gelten haben, die unter Berücksichtigung der beim heutigen Flugverkehr üblicherweise auftretenden Wartezeiten am Flughafen eintreffen und sich bei den Check-In-Schaltern anstellen. In diesem Sinne hätten sich die Reisenden W. [REDACTED] und B. [REDACTED] sicherlich rechtzeitig zur Abfertigung eingefunden, weil sie sich etwas über eineinhalb Stunden vor dem geplanten Abflug in die Warteschlange vor den Check-In-Schaltern einreihen. Die übliche Wartezeit betrage nur ca. 20 Minuten.

Gemäß Art. 4 erbringe das ausführende Luftfahrtunternehmen Fluggästen, denen entgegen ihrem Willen die Beförderung verweigert werde, Ausgleichsleistungen gemäß Art. 7 und Unterstützungsleistungen gemäß den Art. 8 und 9. Gemäß Art. 7 betrage die Ausgleichszahlung bei Flügen über eine Entfernung von 1.500 km oder weniger EUR 250,--. Gemäß Art. 8 haben Fluggäste Anspruch auf anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt. Gemäß Art. 10 dürfe das Luftfahrtunternehmen keinerlei Aufschlag oder Zuzahlung erheben, wenn es seine Fluggäste in eine höhere Klasse als die, für die der Flugschein erworben worden sei, verlege. Die Passagiere W. [REDACTED] und B. [REDACTED] hätten sich rechtzeitig beim Check-In eingefunden, seien jedoch gegen ihren Willen nicht befördert worden. Die Beklagte sei daher verpflichtet gewesen, die Fluggäste zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach Athen zu befördern. Das Angebot eines Fluges eine Woche nach dem gebuchten Flug

stelle sicher nicht den frühestmöglichen Zeitpunkt dar, insbesondere, wenn in einem Flugzeug, das am nächsten Tag zum gebuchten Endziel fliege, noch Plätze frei seien, wenn auch in einer anderen Flugklasse. Die Beklagte sei daher nicht berechtigt, Kosten für die Umbuchung oder einen Aufschlag für die Beförderung in einer anderen Flugklasse einzuheben. Die Beklagte habe daher neben der Ausgleichszahlung von EUR 250,-- pro Fluggast einen Betrag von EUR 391,-- für die Umbuchung zurückzuerstatten.

Sofern sich die Beklagte auf höhere Gewalt berufen habe, könne dem nicht gefolgt werden. Unter höherer Gewalt verstehe man ein von außen her auf den Betrieb einwirkendes außergewöhnliches Ereignis, das nicht in einer gewissen Häufigkeit und Regelmäßigkeit vorkomme und zu erwarten sei und durch äußerst zumutbare Sorgfalt weder abgewendet, noch in seinen Folgen unschädlich gemacht werden könne. Höhere Gewalt liege daher nicht vor, wenn ein Ereignis nicht außergewöhnlich sei. Computerdefekte ebenso wie fehlerhafte Datenübertragungen seien in der heutigen Zeit sicherlich keine außergewöhnlichen Ereignisse, sondern Probleme, mit denen in technisierten Bereichen durchaus zu rechnen sei. Das Klagebegehren gründe sich unmittelbar auf die Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004, sodass ein Mitverschulden der Fluggäste nicht in Betracht komme. Darüber hinaus gehe das Gericht davon aus, dass die beiden Reisenden kein Mitverschulden treffe. Im vorliegenden Fall habe es sich um eine Ausnahmesituation gehandelt, wobei die beiden Fluggäste den Anweisungen der Travel Coaches immer Folge geleistet hätten. Es sei ihnen kein Vorwurf daraus zu machen,

dass sie sich letztlich verspätet beim Check-In-Schalter präsentiert hätten.

Dagegen richtet sich die Berufung der Beklagten aus dem Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das Ersturteil im klagsabweisenden Sinne abzuändern, in eventu wurde ein Aufhebungsantrag gestellt.

Der Kläger beantragt, der Berufung der Beklagten nicht Folge zu geben.

Die Berufung ist nicht berechtigt.

Soweit die Beklagte in ihrer Rechtsrüge ausführt, dass die Passagiere um 8.30 Uhr am Flughafen ankamen und sich um ca. 9.10 Uhr für einen Flug, dessen Abflug um 10.30 Uhr war, beim Check-In der Beklagten angestellt hätten, geht sie nicht vom festgestellten Sachverhalt aus.

Das Erstgericht hat vielmehr auf den Seiten 7 f. der Urteilsausfertigung festgestellt, dass B. [REDACTED] und W. [REDACTED] kurz vor 8.30 Uhr das bestellte Taxi bestiegen und auf Grund des geringen Verkehrs um 8.50 Uhr am Flughafen Wien-Schwechat ankamen. Beim Betreten der Flughafenhalle bemerkten sie, dass diese außergewöhnlich voll mit Leuten war. Sie wollten daraufhin beim Automaten einchecken. Zwei dort anwesende Travel Coaches der Beklagten erklärten ihnen jedoch, dass dies mit ihren Tickets nicht möglich wäre und forderten sie auf, sich bei der Warteschlange anzustellen. Kurz, nachdem sich die beiden Konsumenten angestellt hatten,

ging ein weiterer Travel Coach die Warteschlange entlang und fragte die Passagiere, wohin sie fliegen würden. B. [REDACTED] und W. [REDACTED] zeigten ihre Tickets. Der Travel Coach notierte auf die Hülle die Uhrzeit mit 9.10 Uhr.

Im Rahmen der Rechtsrüge moniert die Beklagte, dass die rechtlichen Schlussfolgerungen des Erstgerichtes unrichtig seien, weil sie vom Regelungsumfang und Zweck der VO (EG) 261/2004 nicht gedeckt seien. Insbesondere habe das Erstgericht zu Unrecht eine Nichtbeförderung im Sinne des Art. 2 lit. j und Art. 3 Abs. 2 der Verordnung angenommen. Eine Nichtbeförderung bedeute die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Art. 3 Abs. 2 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben. Die Bedingungen des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung seien erfüllt, wenn die Passagiere a) über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und - außer im Falle einer Annullierung gemäß Art. 5 - sich - wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit zur Abfertigung einfinden oder, falls keine Zeit angegeben wurde, - spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfinden. „Zur Abfertigung einfinden“ bedeute in diesem Zusammenhang, dass sich die Passagiere spätestens 45 Minuten vor der geplanten Abflugzeit beim Check-In-Schalter präsentieren müssen. Es reiche nicht, wenn sie 45 Minuten vor der geplanten Abflugzeit am Flughafen ankommen und sich zu diesem Zeitpunkt bei der Check-In-Warteschlange anstellen. Da keine Nichtbeförderung der

Passagiere im Sinne der Verordnung gegeben sei, falle der gegenständliche Sachverhalt gänzlich aus dem Anwendungsbereich der Verordnung. Die sehr extensive Interpretation des Erstgerichtes sei jedoch nicht nur vom Wortlaut der Regelung nicht gedeckt, sondern insbesondere auch nicht mit dem Zweck der Regelung rechtfertigbar. Die Verordnung hätte hinsichtlich Nichtbeförderung vorrangig Fälle von Nichtbeförderung wegen Überbuchung im Visier. Nicht übersehen werden dürfe, dass Schadenersatzansprüche bei einer Nichtbeförderung nach dem nationalen Recht zu beurteilen seien. Die Verordnung gewähre in jenen Fällen der Nichtbeförderung, die in ihren Anwendungsbereich fallen, nur zusätzliche Rechte. Ein Anspruch auf Ausgleichsleistung und alle anderen unmittelbar aus der Verordnung ableitbaren Ansprüche, insbesondere auch eine Umbuchung auf den nächstmöglichen Flug, bestehe nicht.

Weiters habe das Erstgericht unrichtig angenommen, dass der Datenübertragungsfehler an der Gepäcksortieranlage kein außergewöhnlicher Umstand sei. Obwohl das Erstgericht festgestellt habe, dass die Gepäcksortieranlage monatlich gewartet wurde, der Defekt allerdings auf dem Datenübertragungsweg eintrat und sohin trotz der erfolgten Wartung der Anlage unvermeidbar war, weil die Anlage „selbst nichts für diesen Fehler konnte“, zuvor noch nie eine derartige Störung eingetreten war und seitens der Beklagten alles verfügbare Personal von anderen Stellen eingezogen und beim Check-In eingesetzt worden war, habe es rechtlich gefolgert, dass dieser Datenübertragungsfehler kein außergewöhnlicher Umstand im Sinne einer höheren Gewalt sei. Diese pauschale Begründung des Erstgerichtes, die nicht von

irgendwelchen Beweisergebnissen gedeckt sei, überzeuge nicht. Insbesondere könnten auch technische Defekte außergewöhnliche Umstände im Sinne der Verordnung sein, zumal schon die Präambel darauf Bezug nehme wie folgt: „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 dem Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten“. Darüber hinaus habe die Generalanwältin des derzeit beim EuGH anhängigen Vorabentscheidungsverfahrens C-396/06 festgestellt, sie komme zu dem Schluss, dass technische Probleme, die es erforderlich machen, dass ein Luftfahrzeug außer Betrieb gesetzt werde, als außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung angesehen werden könnten, wenn sie ihrer Art nach weder typischerweise von Zeit zu Zeit bei sämtlichen Luftfahrzeugen und/oder einem bestimmten Luftfahrzeugtyp auftreten, noch bekanntermaßen das fragliche Luftfahrzeug zuvor beeinträchtigt hätten. Richtigerweise habe daher das Gericht davon ausgehen müssen, dass kein Anwendungsfall der Verordnung (EG) 261/2004 vorliege.

Das Verständnis des Erstgerichtes, wonach mit dem Begriff „zur Abfertigung einfinden“ nicht das

Eintreffen am Flughafen, sondern grundsätzlich die Präsentation beim Check-In-Schalter gemeint ist, jedoch die gesamte Organisation der Abfertigung in den Verantwortungsbereich der Beklagten fällt, sodass auch jene Passagiere als rechtzeitig zur Abfertigung eingetroffen zu gelten haben, die unter Berücksichtigung der beim heutigen Flugverkehr üblicherweise auftretenden Wartezeiten am Flughafen eintreffen und sich bei den Check-In-Schaltern anstellen, erscheint folgerichtig. Es erscheint nicht nachvollziehbar, warum vom Wortlaut „zur Abfertigung einfinden“ ein in der Warteschlange vor dem Check-In-Schalter rechtzeitig eingetroffener Passagier nicht umfasst sein soll. Darüber hinaus überzeugt auch die Argumentation insofern nicht, als die Beklagte versucht darzustellen, dass lediglich Fälle von Nichtbeförderung wegen Überbuchung im Visier der Verordnung gelegen seien, zumal die Überbuchung nur eine von mehreren beabsichtigten Regelungsinhalten der Verordnung darstellt. Aus der Präambel der Verordnung folgt, dass ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung geschaffen werden sollte. Die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen sollten nur in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht vermeiden hätten lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären (insbesondere Randnummern 3 und 14).

Vorweg ist festzuhalten, dass der Wortlaut der Verordnung nicht zwingend nahelegt, dass sich das Luftfahrtunternehmen auch im Fall der Nichtbeförderung auf das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände berufen kann, spricht doch Art. 5 Abs. 3 ausdrücklich nur von

„Annullierung“. Doch selbst wenn man eine solche Berufung zuließe, wäre für die Beklagte nichts gewonnen:

In dem der Rechtssache C 396/06 Eivind F. Kramme gegen SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S zugrundeliegenden Fall musste ein für den Flug vorgesehenes Luftfahrzeug auf Grund technischer Probleme außer Betrieb gesetzt werden, was eine Annullierungsproblematik auslöste. Die Schlussanträge der Generalanwältin führen aus, dass die Verordnung den Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ nicht definiert. Daher erscheine es angemessen, den Begriff „außergewöhnlich“ in seinem Wortsinn als „außerhalb des Gewöhnlichen liegend“ zu verstehen. In geschäftlichen Zusammenhängen bezeichne er Ereignisse, die üblicherweise nicht im Zuge des Geschäftsverkehrs auftreten. Ob ein technisches Problem ein außergewöhnlicher Umstand sei, sei nach Ansicht der Kommission abhängig von seiner Art, seiner Bedeutung und seiner Häufigkeit. Es sei Sache des nationalen Gerichtes zu beurteilen, ob ein bestimmtes Problem ungewöhnlich ist. Dabei sei das zu Grunde liegende Problem, das aufgetreten ist, seiner Art nach zu definieren und in einem zweiten Schritt zu ermitteln, ob diese Art von Problem gewöhnlich bei Luftfahrzeugen und/oder bei dem besonderen Luftfahrzeugtyp auftrat und/oder ob diese Art von Problem beim fraglichen Luftfahrzeug unbekannt war. Die Generalanwältin komme daher zu dem Schluss, dass technische Probleme, die es erforderlich machen, dass ein Luftfahrzeug außer Betrieb gesetzt werde, als außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung angesehen werden könnten, wenn sie ihrer Art nach weder typischerweise

von Zeit zu Zeit bei sämtlichen Luftfahrzeugen und/oder einem bestimmten Luftfahrzeugtyp auftreten, noch bekanntermaßen das fragliche Luftfahrzeug zuvor beeinträchtigt hätten.

Zu einer Entscheidung durch den EuGH wird es in dieser Rechtssache allerdings nicht mehr kommen, weil das vorlegende Gericht die Vorlage zurückgenommen hat, sodass die vierte Kammer mit Beschluss vom 11.4.2008 die Streichung der Rechtssache angeordnet hat (2008/C 209/58).

Mittlerweile ist allerdings am 22.12.2008 im Verfahren C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann gegen Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA) eine Vorabentscheidung ergangen. Im Anlassverfahren war die Annullierung eines für 28.6.2005 vorgesehenen Fluges auf ein komplexes Motorgebrechen in der Turbine zurück zu führen, das am Vorabend bei einer Überprüfung entdeckt worden war. Die Reparatur des Flugzeugs, die die Beschaffung von Ersatzteilen und den Einflug von Technikern erforderte, wurde erst am 8.7.2005 abgeschlossen.

Zur dadurch unter anderem aufgeworfenen Problematik, ob Art 5 Abs 3 der Verordnung dahin auszulegen ist, dass ein technisches Problem eines Flugzeugs, das zur Annullierung eines Fluges führt, unter den Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt, oder ob dieser Begriff vielmehr Situationen anderer Art abdeckt, die nicht in einem technischen Problem gelegen sind, führte der Gerichtshof aus, nach ständiger Rechtsprechung seien Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die das Gemeinschaftsrecht nicht

definiere, entsprechend ihrem Sinn nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch und unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem sie verwendet werden, und der mit der Regelung, zu der sie gehören, verfolgten Ziele zu bestimmen. Stünden diese Begriffe in einer Bestimmung, die eine Ausnahme von einem Grundsatz oder, spezifischer, von gemeinschaftsrechtlichen Verbraucherschutzvorschriften darstelle, so seien sie außerdem eng auszulegen. Die Ziele, die mit Art 5 der Verordnung Nr 261/2004 verfolgt wurden, ergäben sich klar aus dem ersten und zweiten Erwägungsgrund, wonach die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs u. a. darauf abzielen sollten, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen und den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen Rechnung zu tragen, da die Annullierung von Flügen für die Fluggäste ein Ärgernis sei und ihnen große Unannehmlichkeiten verursache. Wie aus dem zwölften Erwägungsgrund und Art. 5 der Verordnung hervorgehe, habe der Gemeinschaftsgesetzgeber das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten, die Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstehen, verringern wollen, indem er die Luftfahrtunternehmen veranlasst habe, Annullierungen im Voraus anzukündigen und unter bestimmten Umständen eine anderweitige Beförderung anzubieten, die bestimmten Kriterien entspreche. Für den Fall, dass die Luftfahrtunternehmen solche Maßnahmen nicht sollten ergreifen können, habe der Gemeinschaftsgesetzgeber gewollt, dass sie den Fluggästen einen Ausgleich leisten, sofern die Annullierung nicht auf außergewöhnliche Umstände zurückgehe, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

Wenn Art 5 Abs 1 lit c der Verordnung den Grundsatz aufstelle, dass Fluggäste bei Annullierung eines Fluges Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben, so sei Art 5 Abs 3, der die Voraussetzungen festlege, unter denen das ausführende Luftfahrtunternehmen von der Zahlung des entsprechenden Ausgleichs befreit sei, als Ausnahme von diesem Grundsatz anzusehen. Demzufolge sei diese letztgenannte Bestimmung eng auszulegen.

Nach dem 14. Erwägungsgrund der Verordnung könnten 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. Dabei habe der Gemeinschaftsgesetzgeber die genannten Vorkommnisse, deren Aufzählung im Übrigen nur Hinweisscharakter habe, nicht selbst als außergewöhnliche Umstände angesehen, sondern habe nur ausdrücken wollen, dass sie solche Umstände eintreten lassen könnten. Daraus folge, dass nicht alle Umstände, die mit solchen Vorkommnissen einhergehen, unbedingt Gründe für eine Befreiung von der in Art. 5 Abs 1 lit c dieser Verordnung niedergelegten Ausgleichspflicht darstellen.

Wenn der Gemeinschaftsgesetzgeber „unerwartete Flugsicherheitsmängel“ in die entsprechende Aufzählung aufgenommen habe und ein technisches Problem eines Flugzeugs zu solchen Mängeln gezählt werden könne, so könnten die Umstände im Zusammenhang mit einem solchen Vorkommnis nichtsdestoweniger nur dann als „außergewöhnlich“ im Sinne von Art 5 Abs 3 der Verordnung 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 sei und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sei.

Angesichts der besonderen Bedingungen, unter denen der Luftverkehr durchgeführt werde, und des Maßes an technologischer Komplexität der Flugzeuge sei festzustellen, dass die Luftfahrtunternehmen sich bei der Ausübung ihrer Tätigkeit gewöhnlich verschiedenen technischen Problemen gegenübersehen, die der Betrieb solcher Maschinen unausweichlich mit sich bringe. Zur Vermeidung solcher Probleme und zum Schutz vor Zwischenfällen, die die Flugsicherheit in Frage stellen, unterlägen die entsprechenden Maschinen im Übrigen regelmäßigen und besonders strikten Kontrollen, die Bestandteil der gewöhnlichen Betriebsbedingungen der Luftfahrtunternehmen seien. Die Behebung eines technischen Problems, das auf die fehlerhafte Wartung einer Maschine zurückzuführen sei, sei daher Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens. Folglich könnten technische Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigen oder infolge einer unterbliebenen Wartung auftreten, als solche keine „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne von Art 5 Abs 3 der Verordnung darstellen.

Es lasse sich aber nicht ausschließen, dass technische Probleme zu solchen außergewöhnlichen Umständen zu rechnen seien, soweit sie auf Vorkommnisse zurückzuführen seien, die nicht Teil der normalen Ausübung der

Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens seien und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen seien. So verhielte es sich z. B. dann, wenn der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens bestehe, oder eine zuständige Behörde entdecke, dass diese bereits in Betrieb genommenen Maschinen mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet seien, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Gleiches würde bei durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachten Schäden an den Flugzeugen gelten.

Das vorliegende Gericht habe somit zu prüfen, ob die technischen Probleme, auf die sich das im Ausgangsverfahren betroffene Luftfahrtunternehmen berufe, auf Vorkommnisse zurückzuführen seien, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens seien und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen seien.

Im vorliegenden Fall stellte das Erstgericht fest, dass ein vorübergehender Ausfall der Gepäcksortieranlage vorlag; ein Defekt am Datenübertragungsweg hatte dazu geführt, dass die Sortiermessages für die Barcodes an den Gepäckstücken verstümmelt oder zu spät vom Rechner in Frankfurt nach Wien kamen. Die so betroffenen Gepäckstücke kamen auf die sogenannte No-Read-Strecke; wegen der großen Anzahl war eine händische Bearbeitung aber nicht mehr möglich. Die Gepäckförderanlage wurde monatlich gewartet. Der Defekt trat allerdings auf dem Datenübertragungsweg ein und war sohin trotz der erfolgten Wartung der Anlage unvermeidbar, „da die Anlage selbst nichts für diesen Fehler konnte“.

Das Erstgericht betonte in seiner rechtlichen Beurteilung, dass Computerdefekte sowie fehlerhafte Datenübertragungen in der heutigen Zeit keine außergewöhnlichen Ereignisse darstellen, sondern Probleme, mit denen in technisierten Bereichen durchaus zu rechnen sei. Dieser Rechtsansicht ist beizupflichten. Es ist notorisch, dass Datenübertragungssysteme üblicherweise mit diversen Backup-Systemen und Sicherungssystemen ausgerüstet sind, weil jederzeit damit gerechnet wird, dass eine Datenübertragung fehlerhaft und nicht erfolgreich ist.

Soweit die Beklagte vermeint, dass diese Begründung nicht von Beweisergebnissen gedeckt sei, erscheint dies nicht nachvollziehbar, zumal die Beklagte nicht einmal bestreitet, dass ein Datenübertragungsfehler die Ursache für den Ausfall der Gepäcksortieranlage war und die Beurteilung dieser fehlerhaften Datenübertragung eine rechtliche Schlussfolgerung auf Grund gerichtsnotorischer Tatsachen ist und daher keines weiteren Beweisverfahrens bedarf.

Diese Rechtsansicht erweist sich auch unter Berücksichtigung der Erwägungen des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache C-569/07 als zutreffend:

Zwar lag im vorliegenden Fall kein technischer Defekt eines Flugzeuges vor, doch handelt es sich bei einem durch ein Computerproblem hervorgerufenen Defekt an der Gepäcksortieranlage um ein typisches Risiko, das dem üblichen Flugbetrieb zuzuordnen ist. Gerade die vom Gerichtshof angeführten Beispiele zeigen deutlich, dass wohl nur Umstände als außergewöhnlich anzusehen sind, die außerhalb jeder Ingerenz des Luftfahrtunternehmens

liegen. Nun ist zwar unstrittig, dass die Gepäcksortieranlage nicht von der Beklagten betrieben wird, doch wird die Betreiberin des Flughafens als Erfüllungshelfin der Beklagten tätig, ihre Leistungen sind für den regulären Flugbetrieb unabdingbare Voraussetzung. Außergewöhnliche Umstände liegen daher nicht vor.

Soweit die Beklagte ausführt, dass das Gericht festgestellt habe, dass die Beklagte alle Maßnahmen ergriffen habe, um diesen Umstand zu vermeiden und dass dieser unvermeidbar gewesen sei, übersieht sie, dass sich dieses Ergreifen von Maßnahmen auf eine Wartung der Gepäcksortieranlage an sich bezogen hat und nicht auf die Datenübertragung selbst. Es erscheint daher die Beurteilung durch das Erstgericht folgerichtig.

Soweit die Beklagte moniert, dass die Rückerstattung der Umbuchungskosten abzuweisen gewesen wäre und sich die Klägerin nicht auf die Verordnung stützen könne, ist auszuführen:

Art 12 der Verordnung verweist darauf, dass die Verordnung unbeschadet eines weitergehenden Schadenersatzanspruches des Fluggastes gilt. Der Rückersatz der Umbuchungskosten erscheint daher im Lichte des § 1298 ABGB folgerichtig, zumal aus Art 8 und Art 10 Abs. 1 der Verordnung klar das Ziel ersichtlich ist, dass Zusatzkosten für den Fluggast vermieden werden sollen.

Das Berufungsgericht konnte sich der Rechtsansicht der Berufungswerberin nicht anschließen. Dem steht auch die bisherige Rechtsprechung des Handelsgerichtes Wien nicht entgegen. In der Entscheidung des

Berufungsgerichtes zu 50 R 34/03m lag ein mit diesem Fall nicht vergleichbarer Sachverhalt zugrunde: Passagiere hatten sich nach Eintreffen ihres Anschlussfluges aus Innsbruck in Wien bzw. nach rechtzeitigem Erscheinen am Flughafen nicht rechtzeitig beim Check-in zum (Weiter-)Flug gemeldet, sodass sie aufgrund der Bestimmungen in den AGB ausgebucht worden waren.- Das Erstgericht, dessen Rechtsansicht bestätigt wurde, hatte in diesem Fall Eigeninitiative eingefordert.- Im hier gegenständlichen Fall liegt eine Sondersituation infolge Ausfalls der Gepäcksortieranlage vor, in der die Fluggäste mehrfach Kontakt mit dem Personal hatten und sich zu deren Anweisungen konform verhalten hatten.

Trotzdem erscheint dem Berufungsgericht eine Vorlage an den Europäischen Gerichtshof nicht zwingend. Das Berufungsgericht ist in diesem Verfahren nicht letzte Instanz (§ 502 Abs. 5 Z 3 ZPO). Darüber hinaus erscheint die Auslegung des Gemeinschaftsrechts möglich, ohne dass Raum für vernünftige Zweifel verbleibt. Schließlich ist aus der Stellungnahme der Generalanwältin abzuleiten, dass die Beurteilung, ob außergewöhnliche Umstände (im Sinne (14) der Präambel der Verordnung) vorliegen, von den nationalen Gerichten vorgenommen werden sollte.

Die Kostenentscheidung gründet auf den §§ 41 und 50 ZPO. Die beantragte ERV- Gebühr von EUR 3,60 war nicht zuzuerkennen, weil § 23a RATG in der hier anzuwendenden Fassung keine Grundlage dafür bietet (vgl. § 26 Abs. 4 RATG idF BGBl I 2008/90).

Der Ausspruch über die Zulässigkeit der Revision beruht auf den §§ 500 Abs. 2 ZPO i.V.m. § 502 Abs. 5 Z 3 ZPO. Da die aufgeworfenen Fragen der Auslegung von Art. 2 lit.j, Art. 3 Abs. 2 lit.a, Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 von großer Bedeutung für die Wahrung der Rechtseinheit, Rechtssicherheit und Rechtsentwicklung sind und eine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs dazu fehlt, war die ordentliche Revision zuzulassen (§ 502 Abs. 1 ZPO).

Handelsgericht Wien  
1030 Wien, Marxergasse 1a  
Abt. 60, am 16. Jänner 2009



**Hofrat Dr. Alexander SCHMIDT**

Für die Richtigkeit der Ausfertigung  
der Leiter der Geschäftsabteilung *KS*