Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DER GENERALANWÄLTIN
LAILA MEDINA
vom 9. Februar 2023 [1]

Verbundene Rechtssachen C-156/22 bis C-158/22

TAP Portugal
gegen
flightright GmbH (C-156/22),
Myflyright GmbH (C-157/22 und C-158/22)

(Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Stuttgart [Deutschland])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Art. 5 Abs. 3 – Gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen – Befreiung von der Ausgleichspflicht – Begriff ‚außergewöhnliche Umstände' – Annullierung eines Fluges – Plötzlicher und unerwarteter Tod eines Kopiloten – Vorkommnis, das Teil der normalen Ausübung der Tätigkeiten eines ausführenden Luftfahrtunternehmens ist – Von einem ausführenden Luftfahrtunternehmen in keiner Weise tatsächlich beherrschbares Vorkommnis – Externes Vorkommnis – Beherrschbarkeit des Vorkommnisses – Vorhersehbarkeit des Vorkommnisses"

1. Walter Alexander Raleigh sagte einmal: „Der Motor ist das Herz eines Flugzeugs, aber der Pilot ist seine Seele."

2. Für den reibungslosen Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens sind beide Komponenten unerlässlich und müssen in gleichem Maße überwacht werden. In Bezug auf Piloten hat das Unionsrecht eine Vielzahl von Anforderungen festgelegt, einschließlich solcher, die die Gesundheit von Piloten betreffen, um die ununterbrochene Erbringung von Luftverkehrsdiensten zu gewährleisten.

3. Wenn es jedoch gleichwohl zu Störungen kommt, zielt die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 [2] (im Folgenden: Verordnung Nr. 261/2004), wie aus dem ersten Erwägungsgrund hervorgeht, darauf ab, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste, einschließlich des Anspruchs auf Ausgleichsleistungen im Fall der Annullierung eines Fluges, sicherzustellen.

[1] Originalsprache: Englisch.

[2] Verordnung 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. 2004, L 46, S. 1).

4. Die Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Stuttgart (Deutschland) betreffen die Auslegung von Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung. Die Ersuchen ergehen im Rahmen von Rechtsstreitigkeiten zwischen Gesellschaften für Rechtshilfe für Fluggäste, der flightright GmbH (Rechtssache C-156/22) sowie der Myflyright GmbH (Rechtssachen C-157/22 und C-158/22), und TAP Portugal, einem ausführenden Luftfahrtunternehmen, wegen der Weigerung dieses Unternehmens, Fluggästen aufgrund der Annullierung ihres Fluges eine Ausgleichszahlung zu leisten. In den drei verbundenen Rechtssachen geht es um denselben Flug.

5. Der Gerichtshof wird um Klärung der Frage ersucht, ob der plötzliche Tod eines Kopiloten kurz vor dem planmäßigen Flugantritt einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne dieser Bestimmung darstellen kann.

I. Rechtlicher Rahmen

A. Verordnung Nr. 261/2004

6. In den Erwägungsgründen 1, 14 und 15 der Verordnung Nr. 261/2004 heißt es:

„(1) Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

…

(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.“

7. Art. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

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

…

c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn,

i) sie werden über die Annullierung mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet, oder

ii) sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen, oder

iii) sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen.

…

(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.

…“

8. Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht bestimmte, von der Entfernung des Fluges abhängige Ausgleichsbeträge vor.

B. Verordnung (EU) Nr. 965/2012

9. Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012[3] legt Anforderungen an Organisationen bezüglich des Flugbetriebs fest, die von einem Betreiber in Bezug auf die Schulung, Erfahrung und Qualifikation der Flugbesatzung erfüllt werden müssen (Teil-ORO). Teilabschnitt FC („Flugbesatzung“) Abschnitt 2 („Zusätzliche Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb“) ORO.FC.200 („Zusammensetzung der Flugbesatzung“) sieht vor:

„…

c) Besondere Anforderungen für den Flugzeugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR) oder bei Nacht

1. Die Mindest-Flugbesatzung muss für alle Propellerturbinenflugzeuge mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) über neun und für alle Strahlturbinenflugzeuge aus zwei Piloten bestehen.

[3] Verordnung der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. 2012, L 296, S. 1) in der zur Zeit des Sachverhalts der Ausgangsverfahren geltenden Fassung.

…“

10. Anhang IV der Verordnung Nr. 965/2012 regelt den gewerblichen Luftverkehr (Teil-CAT). Teilabschnitt A („Allgemeine Anforderungen“) Abschnitt 1 („Motorgetriebene Luftfahrzeuge“) CAT.GEN.MPA.100 („Verantwortlichkeiten der Besatzung“) Buchst. b und c sieht vor:

„b) Das Besatzungsmitglied

…

4. hat die für seine Tätigkeiten geltenden Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten (Flight and Duty Time Limitations, FTL) und Ruhevorschriften zu beachten,

5. hat bei einer Tätigkeit für mehr als einen Betreiber

   i) persönliche Aufzeichnungen über Flug- und Dienstzeiten und die Ruhezeiten gemäß den entsprechenden FTL-Anforderungen zu führen und

   ii) jedem Betreiber die erforderlichen Daten für die Planung von Tätigkeiten gemäß den entsprechenden FTL-Anforderungen vorzulegen.

c) Das Besatzungsmitglied darf in einem Luftfahrzeug keinen Dienst ausüben,

…

3. wenn die geltenden medizinischen Anforderungen nicht erfüllt sind,

4. wenn es Zweifel hat, ob es die ihm übertragenen Aufgaben erfüllen kann, oder

5. wenn es weiß oder vermutet, dass es ermüdet … ist …“

II. Sachverhalt der Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

11. Am 17. Juli 2019 war TAP Portugal ausführendes Luftfahrtunternehmen für den Flug TP597 mit Abflug ab Stuttgart (Deutschland) um 6.05 Uhr Ortszeit nach Lissabon (Portugal) (im Folgenden: betreffender Flug).

12. Am selben Tag um 4.15 Uhr wurde der Kopilot, der den betreffenden Flug durchführen sollte, tot in seinem Hotelzimmer in Stuttgart aufgefunden. Die gesamte Besatzung stand unter Schock und meldete sich fluguntauglich. Ersatzpersonal war nicht vorhanden, da der betreffende Flug von außerhalb der „TAP-Basis“ durchgeführt werden sollte. Der Flug wurde annulliert.

13. Ersatzpersonal verließ Lissabon mit einem Flug, der um 11.25 Uhr startete und um 15.20 Uhr in Stuttgart ankam. Die Fluggäste wurden mit dem Ersatzflug TP593 befördert, der am selben Tag um 16.40 Uhr nach Lissabon startete.

14. In allen drei Fällen begehren die Klägerinnen der Ausgangsverfahren von TAP Portugal Ausgleichszahlungen nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004.

15. TAP Portugal wurde vom Amtsgericht Nürtingen (Deutschland) zur Leistung der von flightright und Myflyright begehrten Ausgleichszahlungen verurteilt, weil es sich bei dem plötzlichen und unvorhersehbaren Tod eines Besatzungsmitglieds, ähnlich wie bei einer plötzlichen schweren Erkrankung, insofern nicht um ein von außen auf das in Rede stehende ausführende Luftfahrtunternehmen einwirkendes Vorkommnis handle, als der Tod Teil des mit den Tätigkeiten eines Luftfahrtunternehmens verbundenen Risikos sei.

16. TAP Portugal legte gegen die Entscheidung Berufung zum Landgericht Stuttgart (Deutschland) ein. Nach Auffassung dieses Gerichts war der plötzliche Tod des Kopiloten, der ein Familienvater mittleren Alters war und vorgeschriebene regelmäßige medizinische Untersuchungen ohne jede Schwierigkeit bestanden hatte, für jeden in seinem Umfeld völlig unvorhersehbar und überraschend.

17. Unter diesen Umständen hat das Landgericht Stuttgart beschlossen, die drei Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin gehend auszulegen, dass ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne dieser Vorschrift vorliegt, wenn ein Flug von einem Flughafen außerhalb der Basis des ausführenden Luftfahrtunternehmens annulliert wird, weil ein auf diesem Flug eingesetztes Besatzungsmitglied (hier: der Kopilot), welches die vorgeschriebenen regelmäßigen medizinischen Untersuchungen ohne Einschränkungen bestanden hat, kurz vor Flugantritt plötzlich und für das Luftfahrtunternehmen unvorhersehbar verstirbt oder so schwer erkrankt, dass es nicht in der Lage ist, den Flug durchzuführen?

18. Durch Entscheidung des Präsidenten des Gerichtshofs vom 4. April 2022 sind die Rechtssachen C-156/22 bis C-158/22 zu gemeinsamem schriftlichen und mündlichen Verfahren sowie zu gemeinsamem Urteil verbunden worden.

19. flightright, TAP Portugal, die polnische Regierung, die portugiesische Regierung und die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen beim Gerichtshof eingereicht.

III. Würdigung

A. Vorbemerkungen

20. Erstens ist festzustellen, dass in der Vorlagefrage auf eine Fallgestaltung Bezug genommen wird, in der ein Besatzungsmitglied „so schwer erkrankt“, dass „es nicht in der Lage ist, den Flug durchzuführen“. Insoweit weise ich darauf hin, dass die vorliegenden Verfahren den plötzlichen Tod eines Kopiloten betreffen. Trotz der vergleichbaren Auswirkungen, die die schwere Erkrankung eines Besatzungsmitglieds auf die Durchführung eines Fluges hätte, scheint diese Fallgestaltung daher meines Erachtens in Anbetracht des Sachverhalts der Ausgangsverfahren hypothetisch zu sein.

21. Da es vorliegend um den Tod eines Kopiloten geht, ist zweitens darauf hinzuweisen, dass ORO.FC.200 Buchst. c Nr. 1 der Verordnung Nr. 965/2012 für die Durchführung eines Fluges die Anwesenheit von mindestens zwei Piloten vorschreibt. Selbst wenn der Rest der Besatzung im vorliegenden Fall in der Lage gewesen wäre, den betreffenden Flug durchzuführen, war die Voraussetzung der Anwesenheit von zwei Piloten in der Flugbesatzung nicht erfüllt, und aus

diesem Grund hätte dieser Flug nicht durchgeführt werden können. Darüber hinaus bezieht sich die an den Gerichtshof gerichtete Frage auf den plötzlichen Tod des betreffenden Kopiloten als Grund für die Annullierung des betreffenden Fluges.

22. Ich schlage daher vor, dass der Gerichtshof seine Antwort auf die Annullierung des Fluges wegen des plötzlichen Todes des betreffenden Kopiloten beschränkt, ohne auf die Frage des Dominoeffekts dieses Todes auf die anderen Besatzungsmitglieder einzugehen. Da der genaue Grund der Annullierung des Fluges eine Tatsachenfrage ist, ist es jedenfalls Sache des vorlegenden Gerichts, festzustellen, ob der betreffende Flug *nur* wegen des Todes des betreffenden Kopiloten annulliert wurde oder wegen der *Kombination* dieses Vorkommnisses mit der Unfähigkeit der Besatzung, den betreffenden Flug durchzuführen.

23. Um dem vorlegenden Gericht eine sachdienliche Antwort zu geben, schlage ich dem Gerichtshof unter diesen Umständen vor, die Vorlagefrage so umzuformulieren, dass damit im Wesentlichen gefragt wird, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass die Annullierung eines Fluges, der von einem Flughafen außerhalb der Basis des betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmens starten sollte, wegen des plötzlichen Todes des Kopiloten, der die vorgeschriebenen regelmäßigen medizinischen Untersuchungen ohne Einschränkungen bestanden hatte, unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt, da dieses Vorkommnis kurz vor Flugantritt auftrat und für dieses Luftfahrtunternehmen unvorhersehbar war.

B. Die beiden in der Rechtsprechung aufgestellten Bedingungen

24. Zunächst ist daran zu erinnern, dass Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 vorsieht, dass bei Annullierung eines Fluges den betroffenen Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung einräumt wird, es sei denn, sie sind innerhalb der in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. i bis iii dieser Verordnung vorgesehenen Fristen vorab über die Annullierung unterrichtet worden.

25. Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004, im Licht der Erwägungsgründe 14 und 15 betrachtet, befreit das ausführende Luftfahrtunternehmen von dieser Verpflichtung, 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. Angesichts des Ziels der Verordnung Nr. 261/2004, das nach ihrem ersten Erwägungsgrund darin besteht, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, und im Licht der Tatsache, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung eine Ausnahme von dem Grundsatz vorsieht, wonach Fluggäste im Fall der Annullierung ihres Fluges Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben, ist der Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift eng auszulegen [4].

26. Nach ständiger Rechtsprechung können Vorkommnisse als „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 eingestuft werden, wenn sie ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmens sind (erste Bedingung) und von ihm nicht tatsächlich beherrschbar sind (zweite Bedingung). Während der Gerichtshof kürzlich in Erinnerung gerufen hat, dass diese beiden Bedingungen kumulativ sind und ihr Vorliegen von Fall zu Fall zu beurteilen

[4] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. März 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 24 und die dort angeführte Rechtsprechung).

ist[5], weise ich darauf hin, dass er in seiner Würdigung beide Bedingungen gesondert geprüft hat, obwohl er der Ansicht war, dass die erste Bedingung nicht erfüllt war[6]. Es scheint daher, dass die beiden Bedingungen einander vielmehr ergänzen: Die erste bezieht sich, allgemeiner, auf das Verhältnis zwischen dem betreffenden Tätigkeitsbereich und den Tätigkeiten des ausführenden Luftfahrtunternehmens[7], und die zweite bezieht sich, konkreter, auf die Frage, ob das in Rede stehende Vorkommnis vom ausführenden Luftfahrtunternehmen in keiner Weise tatsächlich beherrschbar ist. Da die beiden Bedingungen jedoch nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs kumulativ sind, werde ich sie als solche prüfen.

27. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtsprechung zum Inhalt der ersten und der zweiten Bedingung sowie zu ihrem Verhältnis zueinander nicht immer einheitlich ist. Daher werde ich diese Bedingungen im vorliegenden Fall so prüfen, wie sie der Gerichtshof in seinem unlängst von der Großen Kammer erlassenen Urteil Airhelp in Erinnerung gerufen und präzisiert hat[8].

28. Im vorliegenden Fall muss entschieden werden, ob der plötzliche Tod eines Kopiloten einen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 darstellen kann.

1. Ein Vorkommnis, das nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des ausführenden Luftfahrtunternehmens ist

29. Im Rahmen dieser Bedingung ist zu prüfen, ob es sich bei Fragen, die das Personal des ausführenden Luftfahrtunternehmens betreffen, ihrer Natur oder Sache nach um ein Vorkommnis handeln kann, das nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeiten dieses Luftfahrtunternehmens ist[9].

30. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof in Bezug auf technische Probleme eines Flugzeugs in der Rechtssache Wallentin-Hermann[10] entschieden hat, dass die Umstände, die mit dem Auftreten eines Vorkommnisses einhergehen, nur dann als „außergewöhnlich“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 bezeichnet werden können, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das wie die im 14. Erwägungsgrund dieser Verordnung aufgezählten nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmens ist und seiner Natur oder Ursache nach von ihm tatsächlich nicht beherrschbar ist. Der Gerichtshof hat entschieden, dass sich Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihrer Tätigkeiten technischen Problemen gegenübersehen, da der Betrieb von Flugzeugen solche Probleme unausweichlich mit sich bringt. Technische Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigen oder infolge einer unterbliebenen Wartung auftreten, können daher als solche keine „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 darstellen. Bestimmte Vorkommnisse hingegen, wie ein versteckter Fabrikationsfehler, der die Flugsicherheit beeinträchtigt, oder durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachte Schäden, können nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmens sein und sind von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen.

5 Vgl. in jüngerer Zeit Urteil vom 23. März 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).

6 Ebd. (Rn. 26 ff.).

7 Siehe unten, Nr. 34.

8 Urteil vom 23. März 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 40).

9 Vgl. entsprechend Urteil vom 23. März 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

10 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. Dezember 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 20, 24, 25 und 26). Ich merke an, dass der Gerichtshof bei der Aufzählung dieser Vorkommnisse nicht zwischen der ersten und der zweiten Bedingung unterscheidet.

31. Der Begriff des Teils der normalen Tätigkeit wurde später vom Gerichtshof im Urteil van der Lans [11] präzisiert, in dem der Gerichtshof entschieden hat, dass ein Ausfall, der durch das vorzeitige Versagen bestimmter Teile eines Flugzeugs hervorgerufen wurde, ein unerwartetes Vorkommnis darstellt. Der Gerichtshof hat jedoch ergänzt, dass ein solcher Ausfall *untrennbar verbunden* bleibt mit dem sehr komplexen System zum Betrieb des Flugzeugs, das von dem in Rede stehenden Luftfahrtunternehmen oft unter schwierigen oder gar extremen Bedingungen, insbesondere Wetterbedingungen, betrieben wird, wobei kein Teil eines Flugzeugs unveränderlich bleibt. Der Gerichtshof ist zu dem Ergebnis gelangt, dass dieses unerwartete Vorkommnis im Rahmen der Tätigkeiten eines ausführenden Luftfahrtunternehmens Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit ist, da sich das Luftfahrtunternehmen dieser Art von technischen Problemen gewöhnlich gegenübersieht.

32. Aus dieser Rechtsprechung geht hervor, dass technische Probleme eines Flugzeugs Teil der normalen Ausübung der Tätigkeiten des ausführenden Luftfahrtunternehmens sind, da sich das Unternehmen im Rahmen dieser Tätigkeiten normalerweise mit unerwarteten technischen Problemen konfrontiert sieht. Anschließend ist zu untersuchen, inwieweit Fragen in Bezug auf Personalangelegenheiten Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des ausführenden Luftfahrtunternehmens sind.

33. Im oben angeführten Urteil Airhelp [12] hatte der Gerichtshof zu prüfen, ob ein unter Beachtung der gesetzlichen Anforderungen organisierter Pilotenstreik Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens ist. Der Gerichtshof entschied, dass es sich bei einem Streik, dessen Ziel sich darauf beschränkt, gegenüber einem Luftfahrtunternehmen eine Gehaltserhöhung für die Piloten, eine Änderung der Arbeitszeiten der Besatzung sowie eine bessere Planbarkeit der Arbeitszeit durchzusetzen, um ein Vorkommnis handelt, das Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Unternehmens ist, insbesondere dann, wenn ein solcher Streik unter Beachtung der gesetzlichen Anforderungen organisiert wird. Konkret hat sich der Gerichtshof darauf gestützt, dass ein Streik eine der möglichen Erscheinungsformen von Kollektivverhandlungen bleibt und damit als ein Vorkommnis anzusehen ist, das Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Arbeitgebers ist.

34. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof betont hat, dass Maßnahmen, die die *Mitarbeiter des ausführenden Luftfahrtunternehmens* betreffen, unter die normale Geschäftsführung dieses Unternehmens fallen. Aus dem angeführten Urteil geht hervor, dass der Gerichtshof für die Feststellung der ersten Bedingung den Zusammenhang zwischen dem betreffenden Tätigkeitsbereich, d. h. Personalangelegenheiten, und den Tätigkeiten eines ausführenden Luftfahrtunternehmens prüft.

35. Diese Auslegung sollte im vorliegenden Fall Anwendung finden, da es sich bei Einsatzplanung und Personalangelegenheiten um das Alltagsgeschäft von Luftfahrtunternehmen handelt. In Bezug auf die Einsatzplanung müssen die Unternehmen Rechtsvorschriften für den Luftverkehr, Vertragsbedingungen und persönliche Erwartungen beachten [13]. Die Einsatzplanung ist mit komplexen Vorgängen wie der Zusammenstellung der Besatzung, der Dienstplanung, der Überwachung und der Ausbildung verbunden, um nur einige zu nennen, wobei auch Aspekte

[11] Urteil vom 17. September 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 41 und 42).

[12] Urteil vom 23. März 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 28, 29 und 30).

[13] Vgl. z. B. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. 2011, L 311, S. 1) in der zur Zeit des Sachverhalts der Ausgangsverfahren geltenden Fassung.

wie das Risikomanagement bei Ermüdung zu berücksichtigen sind [14]. Die plötzliche Abwesenheit eines Besatzungsmitglieds, z. B. des Kopiloten, sollte bei der Einsatzplanung grundsätzlich vorgesehen sein [15].

36. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass der genaue Grund für die plötzliche Abwesenheit des Kopiloten für die Einstufung der Abwesenheit als Vorkommnis, das „Teil der normalen Tätigkeit" ist, nicht von Bedeutung sein sollte. Da nämlich das Auftreten eines solchen Vorkommnisses wahrscheinlich ist [16], sollte es bei der Organisation und der Verwaltung der Systeme des ausführenden Luftfahrtunternehmens berücksichtigt werden. Unabhängig davon, ob die plötzliche Abwesenheit eines Kopiloten auf gesundheitliche Gründe, Tod oder andere Ursachen zurückzuführen ist, hat sie daher zur *Folge*, dass das in Rede stehende ausführende Luftfahrtunternehmen entweder die abwesende Person ersetzen oder den Flug annullieren muss.

37. Folglich bin ich der Ansicht, dass es sich bei der plötzlichen Abwesenheit eines Kopiloten um einen Teil der gewöhnlichen Tätigkeit eines ausführenden Luftfahrtunternehmens handelt und dass ein solches Vorkommnis unabhängig von seiner Ursache als Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens angesehen werden sollte. Da die beiden Bedingungen kumulativ sind [17], wird es, falls der Gerichtshof meiner Argumentation folgt, nicht erforderlich sein, die zweite Bedingung zu prüfen. Der Vollständigkeit halber werde ich die zweite Bedingung jedoch prüfen, d. h. die Frage, ob es sich bei dem Tod eines Kopiloten um ein vom in Rede stehenden ausführenden Luftfahrtunternehmen nicht beherrschbares Vorkommnis handelt.

2. Ein vom ausführenden Luftfahrtunternehmen in keiner Weise tatsächlich beherrschbares Vorkommnis

38. Im Urteil Airhelp hat der Gerichtshof vier Kriterien geprüft, um festzustellen, ob ein Vorkommnis als vom betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmen in keiner Weise tatsächlich beherrschbar anzusehen ist. Im vorliegenden Fall sind nur drei dieser Kriterien maßgeblich, da sich das vierte speziell auf die Rechtsfragen bezieht, die sich aus dem in Art. 28 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden: Charta) verankerten Grundrecht auf Streik ergeben, um das es in jener Rechtssache ging [18].

39. Anhand dieser drei Kriterien hat der Gerichtshof insbesondere erstens geprüft, ob das Vorkommnis ein vorhersehbares Ereignis darstellt, zweitens, ob es für den Arbeitgeber zu einem gewissen Grad beherrschbar bleibt, und drittens, ob es sich um ein Vorkommnis handelt, das von außen auf das ausführende Luftfahrtunternehmen einwirkt. Diese drei Kriterien sind offenbar kumulativ und stellen Mindestkriterien für die Definition eines Vorkommnisses dar, das vom betreffenden Luftfahrtunternehmen in keiner Weise tatsächlich beherrschbar ist. Abweichend

[14] IATA, ICAO, IFALPA, „Fatigue Management Guide for Airline Operators", 2015 (online). Verfügbar unter https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Vgl. in diesem Sinne auch Anhang IV der Verordnung Nr. 965/2012 (Teil-CAT) Teilabschnitt A („Allgemeine Anforderungen") Abschnitt 1 („Motorgetriebene Luftfahrzeuge") CAT.GEN.MPA.100 („Verantwortlichkeiten der Besatzung") Buchst. b und c.

[15] Vgl. z. B. https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. Vgl. in diesem Sinne auch Anhang IV der Verordnung Nr. 965/2012 (Teil-CAT) Teilabschnitt A („Allgemeine Anforderungen") Abschnitt 1 („Motorgetriebene Luftfahrzeuge") CAT.GEN.MPA.100 („Verantwortlichkeiten der Besatzung") Buchst. b und c.

[16] Weltbankgruppe, Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union, 2018 (Sterblichkeitsrate, Erwachsene, männlich [pro 1 000 männliche Erwachsene] – Europäische Union, 2018), verfügbar unter: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union | Data (worldbank.org).

[17] Vgl. Nr. 26 der vorliegenden Schlussanträge.

[18] Das vierte dieser Kriterien betraf die Abwägung zwischen dem Grundrecht auf Streik und der unternehmerischen Freiheit des Luftfahrtunternehmens sowie dessen Eigentumsrecht, die in den Art. 16 und 17 der Charta garantiert sind.

von der vom Gerichtshof im Urteil Airhelp angewandten Prüfungsreihenfolge werde ich diese Kriterien in umgekehrter Reihenfolge prüfen, da die Frage, ob es sich bei einem Vorkommnis um ein von außen oder von innen auf ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einwirkendes Vorkommnis handelt, der Frage, ob dieses Vorkommnis von diesem Luftfahrtunternehmen beherrschbar ist, logisch vorausgeht.

a) Ein externes Vorkommnis

40. Im Urteil Airhelp stellt der Gerichtshof fest, dass für die Bestimmung des Begriffs „außergewöhnliche Umstände" im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 Vorkommnisse mit im Hinblick auf das ausführende Luftfahrtunternehmen „interner" Ursache von solchen mit „externer" Ursache zu unterscheiden sind.

41. Was erstens externe Vorkommnisse betrifft, so gehören dazu nach Auffassung des Gerichtshofs die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel [19], die Beschädigung eines Flugzeugreifens durch Fremdkörper wie einen umherliegenden Gegenstand auf dem Rollfeld eines Flughafens [20], das Vorhandensein von Treibstoff auf dem Rollfeld eines Flughafens, das zu dessen Schließung führt [21], eine Kollision zwischen dem Höhenruder eines Flugzeugs in Parkposition und dem Winglet eines Flugzeugs einer anderen Fluggesellschaft, die durch die Bewegung des zweiten Flugzeugs verursacht wurde [22], ein versteckter Fabrikationsfehler, Sabotageakte oder terroristische Handlungen [23].

42. Der Gerichtshof leitet daraus ab, dass externen Vorkommnissen gemein ist, dass 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" [24]. Im Hinblick auf Naturereignisse hat der Gerichtshof entschieden, dass es sich bei der Schließung eines Teils des europäischen Luftraums aufgrund eines Vulkanausbruchs, wie des Ausbruchs des Vulkans Eyjafjallajökull, um „außergewöhnliche Umstände" handelt [25]. In Bezug auf von einem Dritten verursachte Vorkommnisse hebt der Gerichtshof hervor, dass ein „außergewöhnlicher Umstand" im Sinne von Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung bei Streikmaßnahmen der Fluglotsen oder des Flughafenpersonals vorliegen kann, da eine solche Streikmaßnahme nicht Teil der Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Unternehmens ist und damit von ihm tatsächlich nicht beherrschbar ist [26].

43. Zweitens hat der Gerichtshof in Bezug auf interne Vorkommnisse entschieden, dass es sich bei einem von den eigenen Beschäftigten des betroffenen Luftfahrtunternehmens ausgelösten und befolgten Streik um ein „internes" Vorkommnis dieses Unternehmens handelt, was auch einen durch den Streikaufruf von Gewerkschaften ausgelösten Streik einschließt, da diese im Interesse der Arbeitnehmer dieses Unternehmens auftreten [27]. Ich weise darauf hin, dass der

19 Urteil vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 26).

20 Urteil vom 4. April 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 34).

21 Urteil vom 26. Juni 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, Rn. 29).

22 Beschluss vom 14. Januar 2021, Airhelp (C-264/20, nicht veröffentlicht, EU:C:2021:26, Rn. 26).

23 Urteile vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 26), und vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 38).

24 Urteil vom 23. März 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 41), Hervorhebung nur hier.

25 Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

26 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 4. Oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), angeführt im Urteil Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 42).

27 Urteil vom 23. März 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 44).

Gerichtshof in der Vergangenheit bereits entschieden hatte, dass es sich bei einem ohne die Beteiligung von Gewerkschaften oder des Betriebsrats durchgeführten Streik, der auf die Ankündigung der Umstrukturierung des Unternehmens zurückgeht, nicht um einen „außergewöhnlichen Umstand“ handelt [28].

44. Im vorliegenden Fall könnte das Luftfahrtunternehmen als verantwortlich dafür angesehen werden, sein Personal so zu organisieren, dass Störungen aufgrund von Krankheit oder anderem Unvermögen vermieden werden. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Organisation seines Personals um eine normale, alltägliche Geschäftsführungsmaßnahme des Luftfahrtunternehmens [29]. Daraus folgt, dass die normalen, alltäglichen Geschäftsführungsmaßnahmen unter die Kategorie der „internen“ Vorkommnisse fallen. Wenn der Tod eines Kopiloten auf ein Handeln (oder ein Versäumnis) des ausführenden Luftfahrtunternehmens zurückgeht, d. h., wenn der Tod eines Kopiloten berufsbedingt ist, handelt es sich daher um ein rein internes Vorkommnis. Wenn der Tod eines Kopiloten hingegen außerhalb der Arbeitszeit eintritt und nicht durch den Beruf verursacht ist, bin ich ähnlich wie die Kommission der Ansicht, dass er als „Naturereignis“ betrachtet und daher als ein „externes“ Vorkommnis eingestuft werden sollte.

b) Beherrschbarkeit des in Rede stehenden Vorkommnisses zu einem gewissen Grad

45. Im Urteil Airhelp hat der Gerichtshof ausgeführt, dass ein Vorkommnis vom betreffenden Luftfahrtunternehmen in jeder Weise tatsächlich beherrschbar ist, wenn dieses Unternehmen grundsätzlich über die Mittel verfügt, um sich darauf vorzubereiten und damit dessen Folgen gegebenenfalls abzufangen, so dass die Vorkommnisse für es zu einem gewissen Grad beherrschbar bleiben [30].

46. Hierzu ist festzustellen, dass Luftfahrtunternehmen im Bereich des gewerblichen Luftverkehrs bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten strenge technische und administrative Verfahren einhalten müssen. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen kann sich daher grundsätzlich nicht darauf berufen, dass es seine Organisation und seine Personalverwaltung nicht beherrsche. Ein Luftfahrtunternehmen muss vielmehr alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um jedes Problem zu vermeiden, das seine Besatzungsmitglieder betreffen könnte, und insbesondere alles, was die Piloten betreffen könnte.

47. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass ein Pilot zum Fliegen Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses sein muss. Anhang IV der Verordnung Nr. 1178/2011 sieht u. a. vor, dass der Pilot „[f]ür die Ausübung… der mit einer Lizenz für Berufspiloten (Commercial Pilot Licence, CPL), einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-crew Pilot Licence, MPL) oder einer Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) verbundenen Rechte… ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 [benötigt]“, das von einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen erneuert werden muss [31]. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 sind für einen Zeitraum von zwölf Monaten

[28] Urteil vom 17. April 2018, Krüsemann u. a (C-195/17, C-197/17 bis C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 bis C-286/17 und C-290/17 bis C-292/17, EU:C:2018:2588).

[29] Vgl. Nrn. 34 bis 36 der vorliegenden Schlussanträge.

[30] Urteil vom 23. März 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 35).

[31] Ebd., Anhang IV (Teil-MED) Abschnitt A („Allgemeine Anforderungen“) Unterabschnitt 2 („Anforderungen an Tauglichkeitszeugnisse“) MED.A.030 („Tauglichkeitszeugnisse“) Buchst. c Nr. 4 und MED.A.040 („Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen“) Buchst. c Nr. 1 in der zur Zeit des Sachverhalts der Ausgangsverfahren geltenden Fassung.

gültig [32]. Ich möchte hervorheben, dass die regelmäßige flugmedizinische Beurteilung die medizinische Tauglichkeit eines Piloten sicherstellen bzw. das Risiko medizinischer Untauglichkeit so niedrig wie möglich halten soll [33].

48. Allerdings garantieren selbst regelmäßige medizinische Untersuchungen nicht, dass die untersuchte Person zwischen zwei Untersuchungen nicht verstirbt. Selbst wenn das Luftfahrtunternehmen alle notwendigen Verfahren ein- und durchgeführt hat, können bestimmte Vorkommnisse – wie der plötzliche und unerwartete Tod eines normal gesunden Kopiloten außerhalb des üblichen Standorts des Luftfahrtunternehmens – ein Vorkommnis darstellen, auf das sich das Luftfahrtunternehmen nicht vorbereiten und das nicht abgemildert werden kann.

49. Ich bin der Ansicht, dass es Sache des vorlegenden Gerichts ist, zu prüfen, ob die Ursache für den Tod des Kopiloten auf einen von dem in Rede stehenden ausführenden Luftfahrtunternehmen beherrschbaren Faktor zurückzuführen ist. Insoweit hat das nationale Gericht zu prüfen, ob die Sicherheitsverfahren und -anforderungen in Bezug auf die Gesundheit des betreffenden Kopiloten durch das ausführende Luftfahrtunternehmen eingehalten wurden, ob die vorgeschriebenen Gesundheitsuntersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden und ob es im Verlauf der regelmäßigen Untersuchungen keine Anhaltspunkte dafür gab, dass der Gesundheitszustand des betreffenden Kopiloten nicht gut genug war, um seine Aufgaben wahrzunehmen. Wenn diese drei Kriterien erfüllt sind, kann meines Erachtens festgestellt werden, dass der Tod des Kopiloten im vorliegenden Fall vom ausführenden Luftfahrtunternehmen in keiner Weise tatsächlich beherrschbar war.

c) Die Vorhersehbarkeit des in Rede stehenden Vorkommnisses

50. Im Urteil Airhelp weist der Gerichtshof darauf hin, dass es sich beim Streik um ein für die Arbeitnehmer durch Art. 28 der Charta verbürgtes Recht handelt und dass die Tatsache, dass die Arbeitnehmer sich auf dieses Recht berufen und folglich Streikmaßnahmen auslösen, als für jeden Arbeitgeber vorhersehbare Tatsache anzusehen ist – insbesondere, wenn ein solcher Streik angekündigt wurde [34].

51. Damit wendet der Gerichtshof die klassische Definition aus dem Wörterbuch an, wonach es sich bei einem vorhersehbaren Vorkommnis oder einer vorhersehbaren Situation um ein Vorkommnis oder eine Situation handelt, das bzw. die bekannt sein oder erahnt werden kann, bevor es bzw. sie eintritt [35]. Der Begriff „vorhersehbar“ kann jedoch auch so definiert werden, dass er etwas bezeichnet, mit dem „*nach vernünftigem Ermessen* zu rechnen ist“ [36]. Der Begriff „nach vernünftigem Ermessen“ beinhaltet eine Prüfung der Wahrscheinlichkeit. Daher muss der Gerichtshof beurteilen, wie wahrscheinlich es war, dass ein Luftfahrtunternehmen mit den Folgen der in Rede stehenden Vorkommnisse hätte rechnen können. Es ist im Wesentlichen eine

[32] Ebd., Anhang IV (Teil-MED) Abschnitt A („Allgemeine Anforderungen“) Unterabschnitt 2 („Anforderungen an Tauglichkeitszeugnisse“) MED.A.045 („Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen“) Buchst. a Nrn. 1 und 2. Für Piloten, die auf Luftfahrzeugen mit einem alleinigen Piloten in der gewerblichen Beförderung von Fluggästen tätig sind und das 40. Lebensjahr vollendet haben, sowie für Piloten über 60 Jahre ist das Tauglichkeitszeugnis für einen Zeitraum von sechs Monaten gültig und kann nach weiteren flugmedizinischen Untersuchungen oder Beurteilungen verlängert werden.

[33] Zu den Verantwortlichkeiten des Betreibers und den personellen Anforderungen vgl. Anhang III (Teil-ORO) Teilabschnitt GEN („Allgemeine Anforderungen“) Abschnitt 1 („Allgemeine Bestimmungen“) ORO.GEN.110 („Verantwortlichkeiten des Betreibers“) Buchst. e und g sowie Abschnitt 2 („Management“) ORO.GEN.210 („Personelle Anforderungen“) Buchst. c und e der Verordnung Nr. 965/2012.

[34] Urteil vom 23. März 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 32).

[35] Vgl. z. B. *Cambridge Dictionary* (online), Definition verfügbar unter https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

[36] Vgl. z. B. *Merriam-Webster Dictionary* (online), https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable. Hervorhebung nur hier.

Einzelfallprüfung, die voraussetzt, dass der Kontext des Eintritts des Vorkommnisses festgestellt wird, was eine Prüfung abstrakter statistischer Daten und eine konkrete Prüfung der in Rede stehenden Person erfordert.

52. Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass es Sache des nationalen Gerichts ist, unter Berücksichtigung der ihm vorliegenden statistischen Daten festzustellen, ob es sich bei dem Tod eines Mannes Anfang 40 um ein wahrscheinliches Vorkommnis handelt. Insoweit ist zu beachten, dass die Häufigkeit flugmedizinischer Untersuchungen mit zunehmendem Alter steigt. Zum Beispiel ist die Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 auf sechs Monate herabgesetzt, wenn der Lizenzinhaber das 60. Lebensjahr vollendet hat. Diese Zeugnisse können nur nach flugmedizinischen Untersuchungen oder Beurteilungen weiter erneuert werden [37]. Diesem Erfordernis ist zu entnehmen, dass die Gesundheitsrisiken von Piloten mit zunehmendem Alter steigen.

53. Was die konkreten Daten in Bezug auf den in Rede stehenden Kopiloten anbelangt, so enthält das Vorabentscheidungsersuchen keine Angaben zur Todesursache. In der Vorlagefrage wird erwähnt, dass der Kopilot die vorgeschriebenen regelmäßigen Untersuchungen vollumfänglich bestanden hat. Auch wird darauf hingewiesen, dass der Tod eines Vaters Anfang 40 ein schwerer Schock für die Besatzung war.

54. Insoweit stelle ich fest, dass die Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1, auf die ich mich vorstehend bezogen habe, im vorliegenden Fall für einen Zeitraum von zwölf Monaten gültig sind [38] und dass ihr Inhaber nach dem Ablauf ihrer Gültigkeit die Erneuerung dieses Zeugnisses beantragen muss. Während man annehmen könnte, dass der in Rede stehende Kopilot im vorliegenden Fall die notwendigen medizinischen Untersuchungen absolviert hatte und sich in einem guten Gesundheitszustand befand, ist es daher nichtsdestoweniger Sache des vorlegenden Gerichts, diese tatsächlichen Feststellungen zu treffen.

55. Folglich scheint es sich im vorliegenden Fall bei dem Tod des Kopiloten um ein Vorkommnis von geringer Eintrittswahrscheinlichkeit zu handeln, das daher unter den gegebenen Umständen als für das Luftfahrtunternehmen unvorhersehbar angesehen werden sollte.

3. Zwischenergebnis

56. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass die Annullierung eines Fluges, der von einem Flughafen außerhalb der Basis des betreffenden ausführenden Luftfahrunternehmens starten sollte, wegen des plötzlichen Todes des Kopiloten, der die vorgeschriebenen medizinischen Untersuchungen ohne Einschränkungen bestanden hatte, nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt.

57. Sollte der Gerichtshof gleichwohl entscheiden, dass es sich bei dem Tod des Kopiloten um einen außergewöhnlichen Umstand handelt, so muss er den Begriff der zumutbaren Maßnahmen, die ein Luftfahrtunternehmen ergreifen muss, prüfen.

[37] Siehe oben, Fn. 32. Ebenso müssen Zeugnisse der Klasse 1 alle sechs Monate erneuert werden, wenn der Lizenzinhaber auf Luftfahrzeugen mit einem Piloten im gewerblichen Luftverkehr tätig ist und das 40. Lebensjahr vollendet hat.

[38] Vgl. Nr. 47 der vorliegenden Schlussanträge.

C. Der Begriff der zumutbaren Maßnahmen nach der Rechtsprechung

58. Um von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreit zu werden, muss das Unternehmen nachweisen, dass es alle ihm obliegenden zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat. Im Urteil Germanwings [39] hat der Gerichtshof für Recht erkannt, dass es Sache des ausführenden Luftfahrtunternehmens ist, die ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel einzusetzen. Im Urteil Wallentin-Hermann [40] hat der Gerichtshof entschieden, dass allein der Umstand, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen die gesetzlich vorgeschriebenen Mindesterfordernisse an Wartungsarbeiten an einem Flugzeug durchgeführt hat, nicht für den Nachweis ausreicht, dass das Unternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat.

59. Im Urteil Eglītis und Ratnieks [41] hat der Gerichtshof jedoch festgestellt, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet sein konnte, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts außergewöhnlicher Umstände gilt. Der Umfang der geforderten Zeitreserve sollte nicht dazu führen, dass das Luftfahrtunternehmen Opfer erbringt, die angesichts der Kapazitäten des Unternehmens nicht tragbar sind.

60. Ferner hat der Gerichtshof im Urteil Pešková und Peška [42] entschieden, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht für den Verstoß anderer Stellen, wie der Fluglotsen, gegen deren Verpflichtungen, innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs Vorkehrungen zu treffen, verantwortlich ist. Darüber hinaus hat der Gerichtshof im Urteil Moens [43] festgestellt, dass es sich bei dem Vorhandensein von Treibstoff auf dem Rollfeld eines Flughafens, das zur Schließung des Rollfelds führt, um einen Umstand handelt, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

61. Im Urteil Transportes Aéreos Portugueses [44] schließlich, in dem es um die Landung und Unterbrechung eines Fluges wegen des störenden Verhaltens eines Fluggasts ging, hat der Gerichtshof die Einrede der „zumutbaren Maßnahmen“ am klarsten definiert. Der Gerichtshof hat festgestellt, dass zumutbare Maßnahmen sich grundsätzlich nicht darauf beschränken dürfen, den betroffenen Fluggästen eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel durch den nächsten Flug anzubieten, den dieses Luftfahrtunternehmen selbst durchführt und der am Tag nach dem ursprünglich vorgesehenen Ankunftstag am Ziel ankommt. Die Sorgfalt, die von dem Luftfahrtunternehmen verlangt wird, damit es sich von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreien kann, setzt nämlich voraus, dass es alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einsetzt, um eine zumutbare, zufriedenstellende und frühestmögliche anderweitige Beförderung sicherzustellen. Dazu gehört die Suche nach anderen direkten oder indirekten Flügen, die gegebenenfalls von anderen Luftfahrtunternehmen, die derselben Fluggesellschaftsallianz angehören oder auch nicht, durchgeführt werden und mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommen. Es ist

[39] Urteil vom 4. April 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

[40] Urteil vom 22. Dezember 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

[41] Urteil vom 12. Mai 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, Rn. 31 und 35), vgl. ähnlich auch Schlussanträge des Generalanwalts Tanchev in der Rechtssache Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, Nr. 33).

[42] Urteil vom 4. Mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 43 und 44).

[43] Urteil vom 26. Juni 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

[44] Urteil vom 11. Juni 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 58, 59 und 61).

jedoch Sache des vorlegenden Gerichts, zu beurteilen, ob eine solche anderweitige Beförderung für das Luftfahrtunternehmen angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer dargestellt haben könnte.

62. Hervorzuheben ist, dass der Tod eines Kopiloten, ungeachtet der konkreten Umstände, unter denen er sich ereignete, jedenfalls dann die Annullierung des Fluges nach sich ziehen muss, wenn kein Ersatzpilot zur Verfügung steht. Die Verordnung Nr. 965/2012 sieht nämlich, wie oben ausgeführt, vor, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen für die auf solchen Flügen verwendete Art von Flugzeugen eine Besatzung zur Verfügung stellt, die mindestens zwei Piloten umfasst. Das bedeutet, dass der Kommandant den Rückflug nicht alleine – ohne einen Kopiloten – hätte durchführen dürfen [45].

63. Wie von der Kommission [46] erläutert, erlauben es die Flugsicherheitsbestimmungen darüber hinaus nicht, dass jeder beliebige Pilot als Ersatzpilot einspringt. Der Ersatzpilot muss voll qualifiziert sein und über ausreichende Ausbildung sowie Erfahrung auf dem betreffenden Flugzeug und der betreffenden Strecke verfügen. Das heißt, es genügt nicht, dass ausführende Luftfahrtunternehmen, die unterschiedliche Flugzeuge einsetzen, an jedem Bestimmungsort eine zusätzliche Besatzung in Bereitschaft halten. Vielmehr müssten Bereitschaftsbesatzungen für alle benutzten Flugzeugtypen und für alle von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen beflogenen Strecken zur Verfügung stehen. Eine solche Verpflichtung würde unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen und erscheint, sollte der Gerichtshof die Umstände als außergewöhnlich ansehen, nicht zumutbar.

64. Um von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreit zu werden, muss das Luftfahrtunternehmen folglich nachweisen, dass es alle ihm obliegenden verhältnismäßigen und zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat.

IV. Ergebnis

65. Auf der Grundlage der vorstehenden Würdigung schlage ich dem Gerichtshof vor, die vom Landgericht Stuttgart (Deutschland) vorgelegte Frage wie folgt zu beantworten:

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 die Annullierung eines Fluges, der von einem Flughafen außerhalb der Basis des betreffenden ausführenden Luftfahrunternehmens starten sollte, wegen des plötzlichen Todes des Kopiloten, der die vorgeschriebenen regelmäßigen medizinischen Untersuchungen ohne Einschränkungen bestanden hatte, nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt.

[45] Diese Verordnung enthält auch Hinweise auf die Bedeutung der psychischen Gesundheit der restlichen Besatzungsmitglieder. Offensichtlich sahen Letztere sich im vorliegenden Fall, nach der für sie möglicherweise traumatischen Nachricht vom gerade eingetretenen Tod ihres Kollegen, nicht sofort in der Lage, den Flug durchzuführen.

[46] Rn. 31 der Erklärungen der Kommission.