

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

September 2012

09

273 – 308

## Beiträge

### **Wer haftet für Flugverspätungen: Luftverkehrsunternehmen und/ oder Flugplatzhalter?** *Georg Rihs* ➔ 276

**Befristung der Lenkberechtigung in der neueren  
VwGH-Rechtsprechung** *Martin Hiesel* ➔ 283

**EuGH C-484/09: KH-RL und Gefährdungshaftung**  
*Johannes Stowasser* ➔ 288

## Gesetzgebung und Verwaltung

**Bundesrecht** *Gerhard Pürstl* ➔ 296

## Rechtsprechung

### **Internationale Zuständigkeit für Klagen des SozVTr** *Peter G. Mayr* ➔ 298

**Beweislastverteilung bei Vorrangverletzung** *Georg Kathrein* ➔ 301

**Klageausdehnung des Schmerzensgeldbegehrens nach Verjährungsablauf  
und Tod des Verletzten bereits vor Klageerhebung**  
*Christian Huber* ➔ 303

## Judikaturübersicht Verwaltung

**Aberkennung der aufschiebenden Wirkung: Akzessorietät  
zum Hauptsachenbescheid** ➔ 306

**Übertretungen im Straßenverkehr: Verfahrensvereinfachung  
durch Abtretung an Wohnsitzbehörde** ➔ 307

# Wer haftet für Flugverspätungen?

## Haftung der Luftverkehrsunternehmen und/oder des Flugplatzhalters

Der Flugbetrieb ist von zahlreichen externen Faktoren abhängig. Widrige Umstände (schlechtes Wetter, Streiks, Naturkatastrophen wie Vulkanausbrüche udgl) führen zu Verspätungen und Annullierungen von Flügen, die ihrerseits mitunter weiterreichende Konsequenzen nach sich ziehen können: Fluggäste versäumen wichtige Termine oder Anschlussflüge usw. Relativ klar ist die Haftung des Luftverkehrsunternehmens. Fraglich und bislang in der österr Rsp allerdings nicht geklärt ist die Frage der Haftung des Flugplatzhalters für derartige Eventualitäten. Dieser Beitrag bietet einen kurzen Überblick über mögliche Haftungsgrundlagen und deren rechtliche Stichhaltigkeit.

Von Georg Rihs

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Zugrunde liegende Rechtsverhältnisse
  1. Rechtsverhältnis Fluggast – Luftverkehrsunternehmen
  2. Rechtsverhältnis Luftverkehrsunternehmen – Flugplatzhalter
  3. Rechtsverhältnis Fluggast – Flugplatzhalter
- C. Haftungsgrundlagen
  1. Allgemeines
  2. Schadenersatz nach ABGB
    - a) Schadenersatzpflicht des Luftverkehrsunternehmens
    - b) Schadenersatzpflicht des Flugplatzhalters?
  3. Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261
  4. Montrealer Übereinkommen
- D. Ergebnis

### A. Einleitung

Regelmäßig um die Ferienzeit erscheinen in der Tagespresse und in einschlägigen Beilagen Beiträge über Vorfälle auf dem Weg zum Urlaubsort und die mittlerweile anerkannte Haftung der Fluglinien. So titelte die „Presse“ jüngst pointiert: „Fluglinie darf Passagiere in der Wüste stehen lassen“<sup>1)</sup>, und zitierte die jüngste erst- und zweitinstanzliche Rsp zu den „außergewöhnlichen Umständen“, die eine Haftung des Fluglinienbetreibers nach der Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261 ausschließen. Die Geschichte ist schnell erzählt: Aufgrund schlechten Wetters (Nebel) am Zielflughafen (Casablanca) wird ein Flugzeug nach Marrakesch umgeleitet. Die gestrandeten Reisenden warten stundenlang auf den „Ersatzverkehr“, dh auf den vom Fluglinienbetreiber angekündigten Bus nach Casablanca. Die österr Gerichte verneinten in diesem Fall aufgrund der außergewöhnlichen Umstände einen Ausgleichsanspruch, dh einen pauschalierten Schadenersatzanspruch, der Reisenden gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen. Im Beispielfall ging es um eine Urlaubsreise. Denkbar sind allerdings auch Fallkonstellationen, in denen die Annullierung eines Flugs weitere Folgeschäden nach sich zieht, wie etwa das Versäumen eines

Anschlussflugs, wichtiger Vertragsabschlüsse udgl. Je höher der Schaden ist, desto wichtiger wird die Klärung der Verantwortlichkeiten, der Haftungsgrundlagen und des Umfangs der jeweiligen Haftung.

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die Grundlagen für eine Haftung des Luftverkehrsunternehmens und – wenn überhaupt – der Flughäfen nach österr Recht geboten. Gegenstand der Betrachtung sind das österr materielle Zivilrecht sowie die europarechtlichen Grundlagen und – soweit beachtlich – die einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Mit jedem grenzüberschreitenden Schadenersatzverfahren einhergehende Fragen des IPR und der internationalen Zuständigkeit bleiben ausgeblendet.

### B. Zugrunde liegende Rechtsverhältnisse

Zur Klärung der Haftungsgrundlagen ist es zunächst wichtig, die Vertragsverhältnisse zwischen den einzelnen Akteuren (Fluggast, Fluglinie, Flugplatzhalter) darzustellen und ihre Rechtsnatur zu ergründen. Die Rechtsnatur (gesetzliches bzw vertragliches Schuldverhältnis, Ziel- oder Dauerschuldverhältnis) hat Rechtsfolgen im Hinblick auf die Haftungsgrundlagen bei Leistungsstörungen, die weiter unten behandelt werden.

#### 1. Rechtsverhältnis Fluggast – Luftverkehrsunternehmen

Zwischen dem Fluggast und dem Luftverkehrsunternehmen kommt regelmäßig ein Beförderungsvertrag zustande. Der Beförderungsvertrag ist explizit im LFG geregelt. Als Beförderer gilt, wer mit dem Fluggast oder Absender oder mit einer für den Fluggast (Absender) handelnden Person den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat (vertraglicher Beförderer) und wer aufgrund einer Vereinbarung mit dem vertraglichen Beförderer berechtigt ist, die Beförderung ganz oder zum Teil auszuführen (ausführender Beförderer).<sup>2)</sup> Die Berechtigung wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet. Der

1) ZB H. Schneider, Fluglinie darf Passagiere in der Wüste stehen lassen, „Die Presse“ (Rechtspanorama) 10. 6. 2012.

2) § 157 LFG idF BGBl I 2006/88.

ZVR 2012/141

Montrealer Übereinkommen (MÜ); Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261; § 1295 ABGB

OGH 20. 10. 2010, 1 Ob 128/10 w ZVR 2011/142

(Kathrein); OGH 20. 10. 2005, 3 Ob 67/05 g ZVR 2006/42 (Danzl)

Haftung;  
Flugplatzhalter;  
Luftverkehrsunternehmen;  
Flugverspätung;  
höhere Gewalt;  
Vermögensschaden

Beförderungsvertrag ist ein vertragliches Zielschuldverhältnis. Die Rsp und die hL betrachten den Beförderungsvertrag als Werkvertrag.<sup>3)</sup> Inhalt des Beförderungsvertrags iSd LFG ist die Luftbeförderung des Fluggasts.<sup>4)</sup>

Nach der österr Rsp ist ein Personenbeförderungsvertrag mittels Luftfahrzeugen mit bestimmten Hin- und Rückflugterminen im Linienverkehr (anders als in Deutschland) nicht als „absolutes Fixgeschäft“ zu qualifizieren, weil die Beförderungsleistung trotz fruchtlosen Verstreichens dieser Termine noch nicht objektiv unmöglich ist.<sup>5)</sup> Aufgrund der Besonderheiten des Beförderungsvertrags hat die Rsp auch spezielle Nebenpflichten anerkannt, wie etwa Verkehrssicherungspflichten des Beförderers (Luftverkehrsunternehmens), die den Schutz des Wohlbefindens und der körperlichen Integrität des Beförderten zum Ziel haben.<sup>6)</sup>

Das Luftverkehrsunternehmen treffen zahlreiche öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, die wohl auch auf den Schutz der Fluggäste abzielen. So gelten spezifische, den Anforderungen des internationalen Flugverkehrs angepasste Preisauszeichnungsvorschriften<sup>7)</sup> und besondere Betriebsvorschriften<sup>8)</sup>, die ua die Wettermindestbedingungen für die Landung und den Abflug regeln.

## 2. Rechtsverhältnis

### Luftverkehrsunternehmen – Flugplatzhalter

Die rechtliche Beurteilung des Rechtsverhältnisses zwischen Luftverkehrsunternehmen und Flugplatzhalter ist um einiges komplexer. Insb ist die rechtliche Rolle des Flugplatzhalters zu klären, die Rückschlüsse auf die rechtliche Beurteilung der Rechtsbeziehungen zum Luftverkehrsunternehmen zulässt.

Die im gegebenen Zusammenhang interessierenden Zivilflugplätze sind öffentliche Flugplätze, ds solche, für die eine Betriebspflicht besteht. Eine Einstellung des Betriebs bedarf einer luftfahrtbehördlichen Bewilligung.<sup>9)</sup> Der Betrieb von und das Verhalten auf Flugplätzen ist in der im Verordnungsweg erlassenen Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO)<sup>10)</sup> geregelt. Die ZFBO enthält Bestimmungen über die Aufgaben des Zivilflugplatzhalters. Dieser unterliegt – falls es sich um einen öffentlichen Flugplatz handelt – einem Kontrahierungszwang mit den Luftverkehrsunternehmen, die die formellen und inhaltlichen Voraussetzungen der Benützungsbewilligung und der Benützungsbedingungen erfüllen.<sup>11)</sup> Er ist weiters verpflichtet, die für den Flugplatzbetrieb erforderlichen Anlagen und Einrichtungen verfügbar zu halten.<sup>12)</sup> Insb hat er auch die Bewegungsflächen (dazu gehören insb auch die Pisten) des Zivilflugplatzes betriebsbereit zu halten. Der Zivilflugplatzbetreiber muss bei Vorliegen besonderer Umstände, also etwa bei Schneelage oder Eisglätte, kontrollieren, ob die Bewegungsflächen betriebsbereit sind. Sobald er feststellt, dass die Bewegungsflächen nicht betriebsbereit sind, muss er die Betriebsbereitschaft durch entsprechende Maßnahmen wie Instandsetzen, Reinigen, Sandstreuen etc wiederherstellen.<sup>13)</sup> Weiters enthält die ZFBO allg Bestimmungen über die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen, ds jene Bedingungen, unter denen Zivilflugplatzbenützer die Dienstleistungen des Flugplatzhalters in Anspruch nehmen können. Ua regelt die ZFBO die

Grundlagen der Tarifordnung und somit für das Entgelt, das die Luftverkehrsunternehmen für die Benützung der Einrichtungen des Zivilflugplatzes an den Flugplatzhalter entrichten müssen.<sup>14)</sup> Dieses Entgelt setzt sich aus dem Landetarif, dem Entgelt für die Inanspruchnahme von Rollhilfe, dem Fluggasttarif, dem Befeuerungsstarif usw zusammen, wobei die Höhe der Tarife vom Flugplatzhalter selbst nach objektiven Merkmalen (Art des Luftfahrzeugs, höchstzulässiges Abfluggewicht, Art der Pisten und beanspruchten Flächen) festzusetzen sind. Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen für Flughäfen müssen vom BMVIT, jene für Flugfelder vom Landeshauptmann genehmigt werden.

In Umsetzung der FlughafentgelteRL 2009/12/EG<sup>15)</sup> wurde kürzlich ein eigenes Gesetz geschaffen, das FlughafentgeltG (FEG)<sup>16)</sup>. In Folge des Inkrafttretens des FEG am 1. 7. 2012 gelten die „alten“ Zivilflugplatz-Benützungsordnungen der österr zivilen Flughafen- bzw Flugplatzhalter nur mehr bis spätestens 1. 11. 2012 fort. Bis dahin müssen die Flugplatzhalter entsprechende Flughafentgeltregelungen festlegen, die die derzeit (noch) geltenden Tarifordnungen als Bestandteil der Zivilflugplatz-Benützungsbewilligung ablösen.<sup>17)</sup> Das FEG bestimmt in Entsprechung der Definition in der FluggastentgelteRL die „für die Beförderung von Fluggästen [...] verantwortlichen natürlichen und juristischen Personen als Flughafenutzer“.<sup>18)</sup> Im Unterschied zur bisher geltenden Rechtslage aufgrund des § 74 LFG bzw der §§ 15 ff ZFBO wurde das bisher nicht ausdrücklich im Gesetz normierte Diskriminierungsverbot bei der Bestimmung der Flughafentgelte gesetzlich festgeschrieben. Die Flughafenutzer, dh die Luftverkehrsunternehmen, sind auf jedem Flughafen in einem Nutzerausschuss vertreten, der ein besonderes Mitspracherecht bei der Erstellung der Flughafentgeltregelung hat.<sup>19)</sup> Die Flughafentgeltregelung unterliegt nach wie vor der Genehmigungspflicht durch das BMVIT.<sup>20)</sup>

Wie bereits erwähnt, unterliegt der Flugplatzhalter gegenüber den Flugverkehrsunternehmen einem Kontrahierungszwang. Zwischen diesen beiden Akteuren besteht ein Rechtsverhältnis, dessen Inhalt bislang durch die Zivilflugplatzbenützungsbedingungen (inkl

3) OGH 31. 10. 1958, 2 Ob 385/58 ZVR 1959/145.

4) Vgl *Stefula*, Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz (2001) 65f.

5) Vgl etwa *Kozial/Welser* II<sup>13</sup> (2007) 57.

6) So etwa RIS-Justiz RS0021735; RS0013999; RS0017049; 2 Ob 35/97 d ZVR 2000/29; 2 Ob 193/03 a EvBl 2004/49.

7) Siehe § 1 Abs 1 Z 3 Preisauszeichnungsg (PrAG).

8) Vgl die Verordnungsermächtigung in § 131 LFG und die auf dieser Grundlage erlassene V des BMVIT sowie BMLS über die Regelung des Luftverkehrs 2010 (Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010) BGBl II 2010/80 idgF.

9) § 63 iVm § 75 Abs 5 LFG.

10) V des BMVIT betr den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung, ZFBO).

11) Vgl *Gogl*, Luftfahrtrecht, in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 431 (447).

12) § 1 Abs 2 ZFBO.

13) Siehe § 6 ZFBO.

14) § 20 ZFBO.

15) RL 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 11. 3. 2009 über Flughafentgelte, ABI L 2009/70, 11.

16) BG über die Festlegung von Flughafentgelten (Flughafentgeltgesetz – FEG) BGBl I 2012/41.

17) Vgl die Übergangsbestimmungen in § 22 FEG.

18) § 3 Z 3 FEG, Art 2 Z 3 FlughafentgelteRL 2009/12/EG.

19) §§ 7, 9 FEG.

20) § 9 Abs 1 FEG.

Tarifordnung), nunmehr nach der Rechtslage des FEG durch die Flughafenentgeltregelung definiert ist. Im Regelfall wird es sich um Dauerschuldverhältnisse zwischen dem Flugplatzhalter und den Flugverkehrsunternehmen handeln. Der Flugplatzhalter hat dem Flugverkehrsunternehmen entgeltlich die Nutzung seiner Einrichtungen und Dienstleistungen, etwa im Zusammenhang mit Landung, Abflug, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie der Abfertigung von Fluggästen, zur Verfügung zu stellen.<sup>21)</sup>

Der Kontrahierungszwang ist von der Rsp in Bezug auf die Verkehrsaufgaben eines Flughafens anerkannt. Der OGH hat aus der Versorgungsfunktion und der öffentlichen Aufgabe der Flugplatzhalter gefolgert, dass ein öffentlicher Flugplatz – unabhängig von der Eigentümerstruktur – dem Linien- und Bedarfsflugverkehr offenstehen muss und damit einer Kontrahierungspflicht unterliegt.<sup>22)</sup>

Festzuhalten ist, dass sich die Pflichten des Luftverkehrsunternehmens gegenüber dem Flugplatzhalter aus den behördlich genehmigten Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen und der Flughafenentgeltregelung ergeben. Die Verpflichtungen des Flugplatzhalters gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen sind im LFG und in den auf seiner Grundlage erlassenen Verordnungen, insb der ZFBO, geregelt. Der Flugplatzhalter ist verpflichtet, zu den genehmigten Bedingungen mit den Flugverkehrsunternehmen zu kontrahieren. Es handelt sich um ein zivilrechtliches Schuldverhältnis, dessen Inhalt weitestgehend determiniert ist. Dies gibt berechtigten Anlass zu Zweifeln, ob zwischen den Luftverkehrsunternehmen, dh den Flughafenutzern, und dem Flugplatzhalter tatsächlich ein „Vertrag“ im eigentlichen Sinn zustande kommt.<sup>23)</sup> Schließlich ist die Privatautonomie „das zentrale Prinzip der Rechtsgeschäfte“.<sup>24)</sup> Durch den Kontrahierungszwang und die Determinierung der Modalitäten der Flughafenbenützung gibt es keine Willensfreiheit des Flugplatzhalters, der ja zu den vorherbestimmten Bedingungen abschließen muss, und keinen Verhandlungsspielraum des Luftverkehrsunternehmens, das nur zu den behördlich genehmigten Zivilflugplatzbenützungsbedingungen mit dem Flugplatzhalter abschließen kann. Im Zusammenhang mit den Rechtsverhältnissen mit Flugverkehrsunternehmen ist die Privatautonomie weitestgehend ausgeschaltet, weshalb es als Rechtsverhältnis *sui generis* zu beurteilen ist.

### 3. Rechtsverhältnis Fluggast – Flugplatzhalter

Der Vollständigkeit halber ist zu untersuchen, welches bzw ob überhaupt ein Rechtsverhältnis zwischen dem Fluggast und dem Flugplatzhalter besteht. Nach der nunmehr mit Inkrafttreten des FEG geltenden Rechtslage kann diese Frage bereits aufgrund des Wortlauts des Gesetzes eindeutig beantwortet werden: Da nur „natürliche oder juristische Personen, die die Beförderung von Fluggästen etc durchführen“, als Flughafenutzer bezeichnet werden und für die Verwendung der Infrastruktur (des Flugplatzes) an den Flugplatzbetreiber das Flughafenentgelt zahlen müssen, besteht offensichtlich eine unmittelbare gesetzliche Rechtsbeziehung aufgrund der Kontrahierungspflicht nur zwischen den Luftverkehrsunternehmen und dem Flugplatzhalter,

nicht jedoch zwischen den Fluggästen und dem Flugplatzhalter. Regelmäßig stehen die Fluggäste im Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag<sup>25)</sup> in keinem gesonderten Vertragsverhältnis mit dem Flugplatzhalter, sodass der Flugplatzhalter – wenn überhaupt – bloß Erfüllungsgelhilfe der Flugverkehrsunternehmen beim Erbringen der geschuldeten Leistung (Beförderung) ist.

Etwas schwieriger, jedoch ebenfalls eindeutig ist die Antwort auf die Frage nach dem Rechtsverhältnis zwischen dem Fluggast und dem Flugplatzhalter nach der bisherigen Rechtslage vor Inkrafttreten des FEG. Zur Klärung der Rechtsverhältnisse sind hier ua die noch bis zur Erlassung einer Flughafenentgeltregelung idS FEG geltenden behördlich genehmigten Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen heranzuziehen. Nach der ZFBO, die den Inhalt der vom jeweiligen Flugplatzhalter zu erstellenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen determiniert, gelten als Zivilflugplatzbenützer ua auch Fluggäste.<sup>26)</sup> Die Bestimmungen der ZFBO über die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen und die in ihrem Rahmen zu erlassende Tarifordnung (§ 20 ZFBO) geben keinen expliziten Hinweis, an wen die Tarifordnung adressiert ist. Aus dem Regelungszusammenhang ergibt sich allerdings, dass die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen und die darin enthaltene Tarifordnung in erster Linie an Luftverkehrsunternehmen („Luftfahrzeughalter“ nach der ZFBO) gerichtet sind: Sie müssen bloß an mindestens einer zugänglichen, auffälligen Stelle des Zivilflugplatzes angeschlagen oder aufgelegt werden, sind allerdings allen „ständigen Zivilflugplatzbenützern“ unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;<sup>27)</sup> „jedermann“ müssen sie nur gegen Entgelt ausgehändigt werden. Augenscheinlich ging der Ordnungsgeber davon aus, dass sich die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen bzw die darin enthaltene Tarifordnung primär an die „ständigen Zivilflugplatzbenützer“ – und ds in erster Linie Luftverkehrsunternehmen, die ihre Beförderungsleistungen über die Infrastruktur des Flugplatzes erbringen, und nicht etwa Vielflieger oÄ – richten. Unter den Bestandteilen, die als Entgelt in der Flughafenentgelttarifordnung festzusetzen sind, ist auch ein Fluggasttarif vorgesehen. Dieser ist Entgelt „für die Benützung der Fluggastabfertigungsgebäude einschließlich ihrer Einrichtungen durch abfliegende Fluggäste“.<sup>28)</sup> Der Begriff der Fluggastabfertigung ist unscharf. Er wird allein an einer anderen Stelle, nämlich im Anhang zum Flughafen-Bodenabfertigungsg (FBG), erklärt. Demnach

21) Vgl die Definition des Flughafenentgelts in § 3 Z 4 FEG, die die davon erfassten Leistungen taxativ aufzählt und nun auch Infrastrukturtarife gem FBG und Sicherheitsentgelte gem § 11 LFG erfasst.

22) RIS-Justiz RS0038564.

23) IdS etwa Resch, Verkehrsrecht, in Holoubek/Potacs (Hrsg), Handbuch des öffentlichen Wirtschaftsrechts (2002) 799 (885).

24) Siehe Koziol/Welser I<sup>13</sup> (2006) 97.

25) Die gegenständliche Betrachtung konzentriert sich auf Leistungsstörungen im Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag. Dabei wird nicht übersehen, dass Flugplatzhalter mitunter eine Reihe weiterer Dienstleistungen anbieten, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag stehen, zB Garagierungsverträge udgl. In diesen Fällen kommt es im Fall eines Abschlusses zu einem Vertrag zwischen Flugplatzhalter (zB als Anbieter von Garagenplätzen) und dem Fluggast, der allerdings nicht in dieser Eigenschaft, nämlich als Fluggast, sondern eben bspw als Hinterleger im Zusammenhang mit einem Verwahrungsvertrag auftritt.

26) § 17 lit c ZFBO.

27) § 21 lit b ZFBO.

28) § 20 Abs 1 lit c ZFBO.

umfasst die Fluggastabfertigung die gesamte Fluggastbetreuung beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlussflügen, insb die Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie die Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.<sup>29)</sup> Sämtliche Tarife, auch der Fluggasttarif, werden ausschließlich den Luftverkehrsunternehmen vorgeschrieben. Die Vorschrift eines Fluggasttarifs durch die Flugplatzhalter an die Luftverkehrsunternehmen begründet jedenfalls kein Vertragsverhältnis zwischen dem einzelnen Fluggast und dem Flugplatzbetreiber.

In Deutschland wurde in der Lit vereinzelt die gegenteilige Ansicht vertreten: *Giemulla/Schwenk* gehen – allerdings ohne weitere Nachw – von einem Vertragsverhältnis zwischen Fluggast und Flugplatz (gemeint wohl: Flugplatzhalter) aus.<sup>30)</sup> Sie begründen dies mit der Betriebs- und Vorhaltepflicht des Flugplatzhalters, die sich ihrer Ansicht nach auch auf den Fluggast erstreckt. Diese Rechtsansicht entspricht einerseits nicht der deutschen hM<sup>31)</sup> und lässt sich andererseits auch nicht auf die österr Rechtslage übertragen. Die Betriebspflichten, die sich aus der ZFBO und der Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV) ableiten lassen, beziehen sich praktisch ausschließlich auf Abstell- und Bewegungsflächen am Flugplatz. Das Betreten und Befahren von Bewegungsflächen ist Fluggästen nur nach Verkehrsfreigabe durch die Flugverkehrskontrollstellen gestattet. MaW: Die widmungsgemäße Nutzung der Flächen, die vom Flugplatzhalter für die Zwecke der Luftfahrt (verpflichtend) betrieben und vorgehalten werden, ist den Luftverkehrsunternehmen vorbehalten. Kontrahierungszwang, Betriebs- und Vorhaltepflichten bestehen nach österr Recht ausschließlich gegenüber den Luftverkehrsunternehmen, die Abstell- und Bewegungsflächen zur Abwicklung der Beförderungsverträge nutzen. Eine unmittelbare vertragliche Beziehung zwischen Fluggästen und Flugplatzhalter im Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag ist nach der dargestellten Rechtslage – und erst recht nach dem geltenden FEG – nicht erkennbar.

## C. Haftungsgrundlagen

### 1. Allgemeines

Das Luftfahrtgesetz (LFG) enthält zahlreiche Sonderhaftungstatbestände. So sieht das LFG eine Gefährdungshaftung im Fall der Tötung oder Körperverletzung nicht beförderter Personen vor (§§ 148 ff LFG). Auch bei der Haftung aus dem Beförderungsvertrag sieht das LFG eine Gefährdungshaftung für Schäden an beförderten Personen und Sachen vor (§§ 156 ff LFG).

Schäden, die aus einer Flugverspätung resultieren, sind weder Personen- noch Sachschäden, sodass für die schadenersatzrechtliche Beurteilung § 162 Abs 2 LFG heranzuziehen ist, der auf das ABGB (Verschuldenshaftung) verweist. Neben dem ABGB kommt – als *lex specialis* zu den Haftungsbestimmungen des ABGB – das Montrealer Übereinkommen (in der Folge kurz: „MÜ“) als Haftungsgrundlage für Schadenersatzansprüche in Folge von Verspätungen in Betracht.

Im Folgenden werden die Haftungstatbestände nach dem ABGB und dem MÜ in der gebotenen Kürze erörtert.

## 2. Schadenersatz nach ABGB

### a) Schadenersatzpflicht des Luftverkehrsunternehmens

Das Luftverkehrsunternehmen haftet dem Beförderten aus dem Beförderungsvertrag. Es kommen somit die allg Grundsätze des ABGB zur Vertragshaftung zur Anwendung (sofern nicht als Sonderhaftungsnorm das MÜ einschlägig ist).<sup>32)</sup> Demnach sind im Rahmen der Vertragshaftung etwaige Schäden des Beförderten zu ersetzen. Zu bedenken ist, dass das Luftverkehrsunternehmen im Fall einer Verspätung nicht in ein absolut geschütztes Rechtsgut des Geschädigten (Leben, körperliche Integrität, Eigentum) eingreift und es sich daher bei allfälligen Schäden, die in Folge einer Verspätung entstehen, um „bloße Vermögensschäden“ handelt. Für die Ersatzpflicht sind die allg schadenersatzrechtlichen Voraussetzungen (Kausalität, Rechtswidrigkeit, Verschulden) zu prüfen. Im Rahmen der Vertragshaftung kommt die Beweislastumkehr des § 1298 ABGB für das Verschulden zur Anwendung, sodass das Luftverkehrsunternehmen beweisen muss, dass es kein Verschulden am Verspätungsschaden trifft.

Hinzuweisen ist darauf, dass ein Schädiger bei leichter Fahrlässigkeit den positiven Schaden nur im Fall der Adäquanz und nur jenen Wert, den der Geschädigte in Folge des schädigenden Ereignisses verloren hat, ersetzen muss. Im Falle höherer Gewalt, also etwa widriger Witterungsverhältnisse und dadurch verursachter Verspätungen, entfällt die Ersatzpflicht zur Gänze, sofern der Schädiger keine Schutznorm übertreten hat.<sup>33)</sup> Soweit ersichtlich gibt es keine Schutznorm, die das Luftverkehrsunternehmen zur Vorkehrung gegen Verspätungen aufgrund von Schlechtwetter verpflichtet. Vielmehr verlangen die geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften eine Entscheidung des Piloten im Fall von Verzögerungen des Abflugs und zielen in erster Linie auf die Sicherheit der Luftfahrt und damit auch der Fluggäste ab und gebieten im Einzelfall ein Zuwarten bei entsprechend schlechter Witterung: Der Pilot hat sich vor Beginn eines Flugs auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Unterlagen vertraut zu machen, die für den beabsichtigten Flug von Bedeutung sein können. Die Flugvorbereitung hat bei Flügen, die über die Flugplatznähe hinausführen, sowie bei Instrumentenflügen ein sorgfältiges Studium der zur Verfügung stehenden Luftfahrtinformationen sowie der neuesten Wettermeldungen und Wettervorhersagen zu umfassen, die für die beabsichtigten Flüge von Bedeutung sein können.<sup>34)</sup> Dem Piloten ist es nach den geltenden Vorschriften offenkundig freigestellt, den Abblockzeitpunkt, das ist der im Flugplan bekannt gegebene geplante Zeitpunkt des Starts der Triebwerke unmittelbar vor dem Abflug, aus wichtigen die Sicherheit der Luftfahrt betreffenden Gründen, zu ändern; diesfalls ist bei

29) Vgl das Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste, Anh zum FBG, BGBl I 1998/97 idgF Z 2.

30) *Giemulla/Schwenk*, Handbuch des Luftverkehrsrechts<sup>3</sup> (1996) 581.

31) Vgl *Sigl*, Die Haftung von Flughafenbetreibern gegenüber Fluggästen und Besuchern, *TranspR* 2012, 349.

32) Vgl § 146 Abs 1 Z 1 LFG; OGH 20. 10. 2010, 1 Ob 128/10w ZVR 2011/142 (*Kathrein*).

33) § 1311 ABGB.

34) § 6 Luftverkehrsregeln 2010 (LVR 2010).

Überschreiten einer Zeitspanne von 30 min eine Benachrichtigung der Stelle, bei der der Flugplan abgegeben wurde, vorgesehen.<sup>35)</sup>

Als Ergebnis ist zu konstatieren, dass in Fällen von Verspätung in Folge höherer Gewalt, also etwa Verzögerungen aufgrund schlechten Wetters, eine Haftung des Luftverkehrsunternehmens für Vermögensschäden nach dem ABGB ausgeschlossen ist. Eine strenge Haftung wäre wohl auch nicht in der Sicherheit der Luftfahrt. Sie würde die verantwortlichen Personen, also die Piloten, wirtschaftlich unter Druck setzen und ihre Entscheidungsfreiheit beeinträchtigen. Da die Sicherheit der Fluggäste bzw des Flugverkehrs im Allg vor allen wirtschaftlichen Überlegungen einen absoluten Grundsatz des Luftfahrtrechts darstellt, können Luftverkehrsunternehmen nur in Ausnahmefällen für Verspätungen bzw die daraus resultierenden Folgeschäden am Vermögen der Fluggäste haften.

Die Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261<sup>36)</sup> und das MÜ<sup>37)</sup> lindern die bitteren Konsequenzen dieses Ergebnisses für die Fluggäste, indem sie einen pauschalierten, verschuldensunabhängigen Schadenersatzanspruch gewähren.

#### b) Schadenersatzpflicht des Flugplatzhalters?

In der deutschen Lit wurde vereinzelt die Meinung vertreten, dass zwischen dem Fluggast und dem Flugplatzhalter ein Vertragsverhältnis besteht. Die Vertreter dieser Mindermeinung folgern daraus, dass der Flugplatzhalter im Fall von Verspätungen unmittelbar gegenüber den Fluggästen haftet. Wie oben dargestellt lässt sich diese Rechtsansicht insb deshalb nicht auf die österr Rechtslage übertragen, weil es hier keine Anhaltspunkte für einen Vertrag zwischen den einzelnen Fluggästen und dem Flugplatzhalter gibt.<sup>38)</sup> Vielmehr ist aufgrund des FEG nunmehr klargestellt, dass Flughafennutzer im luftfahrtrechtlichen Sinn ausschließlich die Luftverkehrsunternehmen, dh die Beförderer der Fluggäste, sind. Eine Haftung des Flugplatzhalters aus einem Vertragsverhältnis mit dem Fluggast kommt daher nicht in Betracht.<sup>39)</sup>

Das Rechtsverhältnis zwischen dem Luftverkehrsunternehmen und dem Flugplatzhalter taugt ebenso wenig als Haftungsgrundlage. Wenn man – was bereits weit hergeholt ist – den Flugplatzhalter als Erfüllungsgehilfen des Luftverkehrsunternehmens beim Erbringen der Beförderungsleistung ansieht, so ist für den Geschädigten daraus nichts zu gewinnen. Die österr Rsp lehnt eine unmittelbare Haftung des Erfüllungsgehilfen gegenüber dem Geschädigten aufgrund der Subsidiarität dieses Rechtsinstituts ab.<sup>40)</sup> Das Rechtsverhältnis zwischen Luftverkehrsunternehmen und Flugplatzhalter entfaltet somit keine Schutzwirkungen zugunsten der Fluggäste.

Zu prüfen ist, ob der Flugplatzhalter gegenüber den Fluggästen deliktisch haftet. Dies wird allerdings wohl nur in Ausnahmefällen zutreffen. Wie dargestellt, handelt es sich bei Schäden in Folge von Flugverspätung regelmäßig um bloße Vermögensschäden, weil absolute Schutzgüter (Leben, körperliche Integrität, Eigentum) nicht betroffen sind. Eine deliktische Haftung für bloße Vermögensschäden wird von der Rsp mit Hinweis auf die Gefahr des Ausufers von Schadenersatzansprüchen als zu weitgehend verneint bzw nur in Sonderfällen (zB vorsätzliche Schädigung) als gegeben angesehen.<sup>41)</sup>

Im Ergebnis ist eine Haftung des Flugplatzhalters für Verspätungen weder aus dem Beförderungsvertrag zwischen Fluggast und Luftverkehrsunternehmen noch als deliktische Haftung anzunehmen.

### 3. Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261

Der Gemeinschaftsgesetzgeber hat mit der Fluggastrechteverordnung VO(EG) 2004/261<sup>42)</sup> eine eigene Anspruchsgrundlage der Fluggäste gegen Flugverkehrsunternehmen geschaffen und den Umfang der Haftung verschuldens- und schadensunabhängig in Form pauschalierter „Mindestsätze“ determiniert. Diese sieht im Fall der Nichtbeförderung von Fluggästen, der Annullierung und im Fall sog „großer“ Verspätungen, dh Verspätungen von mindestens zwei Stunden, Ansprüche der Fluggäste auf bestimmte Unterstützungsleistungen (Erstattung des Flugpreises, anderweitige Beförderung, Betreuungsleistungen wie Mahlzeiten, Hotelunterbringung und Transferleistungen) sowie bei gänzlichem Unterbleiben des Flugs (Nichtbeförderung, Annullierung) einen eigenen Ausgleichsanspruch vor. Der EuGH hat unter bestimmten Umständen bei besonders großer Verspätung – entgegen dem Wortlaut der Fluggastrechteverordnung – *per analogiam* zur Nichtbeförderung bzw Annullierung von Flügen unter bestimmten – engen – Voraussetzungen einen Ausgleichsanspruch gewährt.<sup>43)</sup>

Die Fluggastrechteverordnung schließt weitergehende Schadenersatzansprüche nach nationalem Recht<sup>44)</sup> und dem MÜ<sup>45)</sup> nicht aus.

### 4. Montrealer Übereinkommen

Eine weitere, zur Haftung nach dem ABGB spezielle<sup>46)</sup> Anspruchsgrundlage für Schadenersatzforderungen von Fluggästen bietet das MÜ, das am 28. 6. 2004 in Österreich (und allen anderen Mitgliedstaaten der EU) in Kraft getreten ist und für „internationale Beförderungen“<sup>47)</sup> gilt.

35) § 33 LVR 2010.

36) VO (EG) 2004/261 des Europäischen Parlaments und des Rates v 11. 2. 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen, ABl L 2004/46, 1.

37) Siehe dazu unten C.3.

38) Siehe oben B.3.

39) Für Deutschland aA zuletzt *Tetzlaff*, Die Haftung von Flughafenbetreibern gegenüber Luftfahrtunternehmen und Fluggästen im Falle von Flugverspätungen, TranspR 4–2011, 134, der – ohne nähere Begründung – von einem Vertragsverhältnis zwischen Fluggast und Flugplatzhalter ausgeht. Die dort gezogenen Schlussfolgerungen lassen sich aufgrund der österr Rechtslage jedenfalls nicht auf Österreich übertragen.

40) Vgl RIS-Justiz RS0022814.

41) So etwa mit ausführlicher Begründung OGH 20. 10. 2005, 3 Ob 67/05 g Zak 2006, 38 = ZfRV-LS 2006/3 = JBl 2006, 178 = ZVR 2006/42, 175 (*Danzl*).

42) VO (EG) 2004/261 des Europäischen Parlaments und des Rates v 11. 2. 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen, ABl L 2004/46, 1.

43) EuGH 19. 11. 2009, verb Rs C-402/07 und C-432/07, *Sturgeon ua*, Slg 2009, I-10923.

44) Art 12 Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261.

45) EuGH 10. 1. 2006, C-344/04, *GB/IATA ua*, Slg 2006, I-403, Rz 46.

46) Siehe oben FN 31.

47) Internationale Beförderungen sind solche, die in einem Vertragsstaat beginnen und enden. Ausgenommen sind lediglich rein innerstaatlich-

Die Haftungstatbestände sind in Art 17 ff MÜ geregelt. Im gegebenen Zusammenhang interessiert in erster Linie Art 19 MÜ, nach dem der Luftfrachtführer auch für den Schaden haftet, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Gepäck oder Gütern entsteht. Er haftet allerdings nicht, wenn er nachweisen kann, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm nicht möglich oder zumutbar war, solche Maßnahmen zu ergreifen. Schon aus dem Wortlaut (arg „Luftfrachtführer“) ergibt sich, dass die Haftung nach dem MÜ die Luftverkehrsunternehmen und nicht den Flugplatzhalter trifft. Zu überlegen ist, für welche Schäden und in welchem Umfang das Luftverkehrsunternehmen für Verspätungsschäden einstehen muss und ob der Flugplatzhalter zu den „Leuten“ des Luftfrachtführers iSd MÜ zu zählen ist.

Das MÜ bzw das Warschauer Abk regeln die Haftung für Schäden, die sich aus den dem Luftverkehr eigentümlichen Gefahren ergeben.<sup>48)</sup> Als Verspätungsschaden kommen etwa Kosten für die Übernachtung und Verpflegung des Fluggasts oder Mehrkosten für ein *upgrading* in Betracht.<sup>49)</sup> Der Begriff der „Verspätung“ nach dem MÜ ist nicht definiert. Entsprechend schwierig stellt sich seine Auslegung durch die Gerichte dar. Soweit ersichtlich fehlt in Österreich Rsp dazu. In Deutschland haben die Gerichte judiziert, dass etwa im Fall von Zwischenlandungen oder Umsteigerforderungen größere Verzögerungen entstehen können; daher sei ein Flug (erst) dann verspätet, wenn die Zeit, die ein vernünftiger Passagier in seine Überlegungen einbezieht, unangemessen überschritten wird. Soweit ersichtlich bejahen die (deutschen) Gerichte zwar im Fall der Verspätung uU einen Anspruch auf Ersatz des Verspätungsschadens nach Art 19 MÜ, anerkennen allerdings auch eine Verpflichtung des Fluggasts, mit Verspätungen zu rechnen.<sup>50)</sup>

Art 19 Satz 2 MÜ sieht einen Entlastungsbeweis vor: Die Haftung entfällt, wenn der Luftfrachtführer nachweisen kann, dass er und „seine Leute“ alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder es ihm bzw ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen. In Fällen höherer Gewalt ist die Vermeidung des Schadens *ex definitione* nicht möglich.<sup>51)</sup> Eine Haftung kommt überhaupt nur in Frage, wenn der haftungsbegründende Sachverhalt vom Luftfrachtführer oder „seinen Leuten“ verwirklicht wurde: Im Fall der Verursachung durch Dritte scheidet eine Haftung nach Art 19 MÜ aus, weil diese Bestimmung nur für den Luftfrachtführer (und eben: seine Leute) gilt. Es gibt soweit ersichtlich keine einheitliche Rsp zur Frage, ob Flugplatzhalter auch als „Leute“ des Luftverkehrsunternehmens zu qualifizieren sind. „Leute“ des Luftfrachtführers sind jene Personen, derer sich der Luftfrachtführer zur Ausführung des Beförderungsvertrags bedient, sofern sie in Ausführung einer ihnen vom Luftfrachtführer übertragenen Aufgabe handeln.<sup>52)</sup> Für die rechtliche Beurteilung von Akteuren als „Leute“ iSd MÜ ist eine Weisungsbindung gegenüber dem Luftfrachtführer zwar nicht zwingend Voraussetzung;<sup>53)</sup> die (deutsche) Rsp geht jedoch davon aus, dass es lediglich „auf eine intensive Weisungsbefugnis nicht ankommt [Hervorhebung durch den Autor, Anm]“.<sup>54)</sup> MaW: Es

muss zumindest eine extensive Weisungsbefugnis bzw eine gewisse Einflussmöglichkeit des Luftfrachtführers auf die Ausführung der Nebendienste im Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag vorliegen, um die Ausführenden als „Leute“ iSd MÜ qualifizieren zu können. Der deutsche BGH hat Wert darauf gelegt, dass die Haftungserweiterung der „Leutehaftung“ voraussetzt, dass es der Luftfrachtführer „in der Hand hat, das Frachtgut auch in diesem Zeitraum (hier: Entladung des Frachtguts) durch geeignete Maßnahmen vor Verlust und Beschädigung zu schützen“. Die Vertraulichkeit des Luftfrachtführers mit den örtlichen Gegebenheiten (hier: Entladedienste durch Monopolunternehmen) lasse eine Haftung gegenüber dem idR unwissenden Absender billig erscheinen. Der BGH legt weiters Wert darauf, dass es wesentlich darauf ankommt, ob der Luftfrachtführer durch seine Vertragsbeziehung mit den Gehilfen („Leuten“) auf eine ordnungsgemäße Ausführung hinwirken bzw diese gewährleisten kann. Nach den von der deutschen Rsp genannten Kriterien (Möglichkeit der Einflussnahme des Luftfrachtführers auf „seine Leute“, Möglichkeit des Luftfrachtführers zur Gestaltung der Vertragsbeziehungen zu „seinen Leuten“) sind Flugplatzhalter nach österr Recht keine „Leute“ des Luftverkehrsunternehmens iSd MÜ, weil das Luftverkehrsunternehmen keinerlei, also nicht einmal eine „extensive“ Weisungsbefugnis gegenüber dem Flugplatzhalter hat, und weil das Luftverkehrsunternehmen aufgrund der zwingenden Anwendbarkeit der behördlich genehmigten Flughafenbenützungsbedingungen auch keinen Einfluss auf die Gestaltung des Rechtsverhältnisses zum Flugplatzhalter hat.

Zu bedenken ist weiters, dass den Luftverkehrsunternehmen auf Flughäfen zahlreiche unterschiedliche Dienstleistungen von unterschiedlichen Unternehmen angeboten werden, von denen einige als „Leute“ der Luftverkehrsunternehmen zu qualifizieren sind, andere nicht. Nach den eben dargestellten Kriterien bzw Erwägungen der deutschen Rsp (Billigkeit der Haftung aufgrund der „Einflussnahmemöglichkeit“ des Luftverkehrsunternehmens, etwa im Wege der Vertragsgestaltung) sind Bodendienste iSd FBG (zB Abfertigungsdienste wie Gepäcktransport und -sortierung), die im Wettbewerb und aufgrund weitgehend privatautonom Verträge erbracht werden, als Hilfsdienste zu qua-

che Flugbewegungen ohne Zwischenlandung in einem anderen Vertragsstaat des MÜ. Siehe Art 1 Abs 2 MÜ. Derzeit sind 102 Staaten dem MÜ beigetreten: siehe [www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/Mt199\\_EN.pdf](http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf) (Stand 15. 7. 2012).

48) *Bläumauer*, Reiserrecht für die Praxis<sup>2</sup> (2010).

49) *Schmid* in *Giemulla/Schmid*, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, MÜ III (Loseblattausgabe) zu Art 19 MÜ Rz 2.

50) Grundlegend LG München I 23. 11. 1977, 34 S 19 534/76 NJW 1978, 2454 = RIW 1978, 473 = 1979 ULR 264. Zust zuletzt *Reuschle*, MÜ<sup>2</sup> (2011) zu Art 19 MÜ Rz 25.

51) *Schmid* in *Giemulla/Schmid*, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, MÜ III (Loseblattausgabe) zu Art 19 MÜ Rz 40.

52) *Reuschle*, Montrealer Übereinkommen<sup>2</sup> (2011) zu Art 19 MÜ Rz 38 mzwN in der (deutschen)Rsp *Koziol* geht davon aus, dass es sich bei den „Leuten“ iSd (sinngleichen) Art 20 WA um die Erfüllungsgelieferten handelt, und geht damit von einer engen Auslegung dieses Begriffs aus: *Koziol*, Österr Haftpflichtrecht II (1984) 501; für eine weitere Auslegung *Schütz* in *Ruppe* (Hrsg), Komm zum HGB<sup>3</sup> (2003) zu § 452 HGB, Anh II Art 20 WA Rz 4.

53) *Schmid* in *Giemulla/Schmid*, Frankfurter Komm zum Luftverkehrsrecht, MÜ III (Loseblattausgabe) zu Art 19 MÜ Rz 69.

54) BGH 21. 9. 2000, I ZR 135/98.

lizieren; die Dienstleister, die diese Dienste erbringen, sind damit „Leute“ der Luftverkehrsunternehmen. Dienstleistungen des Flugplatzbetreibers, die allein aufgrund seiner Betriebspflicht und nicht etwa aufgrund einer vertraglichen Verpflichtung erbracht werden (zB das Räumen der Bewegungsflächen, dh der Start- und Landepisten, Beleuchtung der Pisten etc), unterliegen natürlich auch keiner Weisungsbefugnis durch das Luftverkehrsunternehmen, sodass der Flugplatzhalter in diesem Zusammenhang nicht zu den „Leuten“ des Luftverkehrsunternehmens zählt.

#### D. Ergebnis

Das ABGB schließt einen Ersatzanspruch des Fluggasts gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen bei Verspätung in Fällen höherer Gewalt aus. Ansonsten hat der Fluggast gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen einen Anspruch auf Ersatz des Vermögensschadens. Schadenersatzansprüche nach dem MÜ gehen dem allg Schadenersatzanspruch nach dem ABGB vor. Das Luftverkehrsunternehmen haftet nach dem MÜ auch für seine „Leute“, also Personen, derer es sich zur Erfüllung des Beförderungsvertrags bedient. Die Haftung nach dem MÜ ist allerdings betragsmäßig durch Sonderziehungsrechte beschränkt. Zur Gewährleistung einer Mindesthaftung hat der Gemeinschaftsgesetzgeber mit der Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261 bestimmte Leistungspflichten der Luftverkehrsunternehmen normiert, die gestrandete Fluggäste vor allzu großer Unbill bewahren sollen. Im Fall von Flugannullierungen, nach der Rsp auch in bestimmten Fällen „großer Verspätung“ steht den Fluggästen gegen das

Luftverkehrsunternehmen ein (relativ geringer) pauschalierter Ausgleichsanspruch zu. Ein Überspannen der Haftpflicht des Luftverkehrsunternehmens wäre bedenklich, weil diesfalls Luftverkehrsunternehmen verleitet sein könnten, angesichts drohender Schadenersatzforderungen die Luftverkehrssicherheit zugunsten wirtschaftlicher Überlegungen zu vernachlässigen.

Eine Haftung des Flugplatzhalters gegenüber dem Fluggast für Flugverspätungen besteht nach der geltenden österr Rechtslage nicht. Grundlage jeglicher Haftung gegenüber dem Fluggast ist der Beförderungsvertrag, der (nur) zwischen dem Fluggast und dem Luftverkehrsunternehmen zustande kommt. Flugplatzhalter und Fluggast stehen hingegen in keinem Vertragsverhältnis. Flugplatzhalter und Luftverkehrsunternehmen sind ebenfalls keine „Vertragspartner“ im herkömmlichen Sinn – zwischen ihnen besteht ein Rechtsverhältnis *sui generis*, dessen Rechtsgrundlage die behördlich genehmigten Flugplatzbenützungsbefugnisse sind. Dieses Rechtsverhältnis entfaltet keine Schutzwirkung zugunsten der Fluggäste. Der Flugplatzhalter eines öffentlichen Flugplatzes muss seine Dienstleistungen im öffentlichen Interesse an einem sicheren Luftverkehr unter Betriebspflicht anbieten.

Für Fluggäste mag die dargestellte Rechtslage unbefriedigend sein. Die Ausgleichszahlungen nach der Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261 sind im Fall des Falls wohl bestenfalls ein „Trostpflaster“. Weitergehende Ansprüche sind nur schwer begründbar, insb wenn etwa aufgrund unvorhergesehener schlechter Witterungsverhältnisse Verspätungen entstehen. Fluggäste sollten daher Verspätungen jedenfalls in ihre Reiseplanung einkalkulieren, um allfällige Schäden zu minimieren.

#### → In Kürze

Verspätungen verärgern viele Fluggäste. Wenn die Verspätung zu einem Vermögensschaden führt, stellt sich die Frage nach möglichen Haftungsgrundlagen. Die Fluggastrechteverordnung VO (EG) 2004/261 räumt den Fluggästen pauschalierte Ausgleichszahlungen im Fall der Nichtbeförderung bzw Annullierung von Flügen ein. Weitergehende Ansprüche müssen auf das MÜ oder auf das allg Schadenersatzrecht des ABGB gestützt werden.

Schadenersatzansprüche bestehen jedoch nur gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen. Gegenüber dem Flugplatzhalter, der im öffentlichen Interesse tätig wird, hat der Fluggast keinen Schadenersatzanspruch im Fall von Verspätungen.

Bloßes Schlechtwetter wird selbst gegenüber Luftverkehrsunternehmen nur in den seltensten Fällen Schadenersatzansprüche begründen können. Dies ist auch wichtig, weil auf Luftverkehrsunternehmer im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs kein überzogener ökonomischer Druck ausgeübt werden soll, um etwaige Sicherheitsvorschriften außer Acht zu lassen.

Fluggäste müssen nach der geltenden Rechtslage eine gewisse Geduld gegenüber Luftverkehrsunternehmen aufbringen und Verspätungen bis zu einem gewissen Grad in Kauf nehmen. Die bestehenden rechtlichen Instrumente, insb die Fluggastrechteverordnung, können die Unbill verspäteter Flüge nur lindern. Eine „Garantie“ für die Einhaltung der Flugpläne gibt es nicht. Fluggäste sollten daher ihre Flugreisen umsichtig planen und eventuelle Verspätungen einkalkulieren.

#### → Zum Thema

##### Über den Autor:

Dr. Georg Rihs ist selbständiger Rechtsanwalt in Wien. Kontaktadresse: Rihs Rechtsanwalt, Schottenring 16/246, 1010 Wien.

Tel: +43 (0)1 532 11 38, Fax: +43 (0)1 532 11 90

E-Mail: [office@rihs-rechtsanwalt.at](mailto:office@rihs-rechtsanwalt.at)

Internet: [www.rihs-rechtsanwalt.at](http://www.rihs-rechtsanwalt.at)

##### Vom selben Autor erschienen:

Diverse Praxistipps zur höchstgerichtlichen Rsp im Verkehrsrecht, ZVR 2004 bis 2006; Liberalisierung von Infrastrukturnetzen (2009).

##### Literatur:

Gogl, Luftfahrtrecht, in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 431; *Resch*, Verkehrsrecht, in *Holoubek/Potacs* (Hrsg), Handbuch des öffentlichen Wirtschaftsrechts (2002) 799; *Giemulla/Schwenk*, Handbuch des Luftverkehrsrechts<sup>3</sup> (1996); *Bläumauer*, Reiserecht für die Praxis<sup>2</sup> (2010); *Reuschle*, Montrealer Übereinkommen<sup>2</sup> (2011).

#### → Literatur-Tipp



**Keiler, Mut zur Lücke – die Fluggastrechte-VO zur Auslegung und Überprüfung vor dem EuGH, ZVR 2011, 228**

##### MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: [bestellen@manz.at](mailto:bestellen@manz.at)

Besuchen Sie unseren Webshop unter [www.manz.at](http://www.manz.at)