

Sachverständigenbeweis in Strafsachen im gewerblichen Rechtsschutz

Finanzspekulation
Unternehmerische Tätigkeit?

EV?
Untersagung der Bauführung

M&A
Kaufpreisfeststellung durch
Schiedsgutachter

Stimmrechtsvollmacht
Im Stiftungsvorstand

Unternehmerisches Ermessen
Contra allgemeinen Kündigungsschutz

Privacy Shield
EU-US-Datenschutz

EuGH spricht Arbeitgeber Ersatz bei Flugverspätung von Mitarbeitern zu

MARTIN KLEMM

Mit einem weiteren Paukenschlag für den Luftfahrtsektor sprach der EuGH mit Urteil v 17. 2. 2016¹⁾ aus, dass ein Luftfahrtunternehmen gem Art 19 Montrealer Übereinkommen (MÜ) bei Flugverspätungen nicht nur dem Reisenden, sondern auch einem Arbeitgeber, dem durch die Verspätung seiner Mitarbeiter ein Schaden entstanden ist, haftet. Damit hat das EU-Höchstgericht den Umfang der Ersatzverpflichtungen von Airlines erneut – potenziell sogar erheblich – ausgeweitet.

Der Sonderermittlungsdienst der Republik Litauen (STT) buchte für zwei seiner Mitarbeiter eine Dienstreise mit Air Baltic nach Baku. Durch eine Verspätung des Anschlussflugs kamen diese erst mit 14-stündiger Verspätung an ihrem Ziel an. Der STT war durch die Verlängerung der Geschäftsreise mit zusätzlichen Reisekosten und Sozialversicherungsbeiträgen in Höhe von LTL 1.168,35²⁾ konfrontiert und klagte diese bei Air Baltic ein. Die Rechtssache gelangte schließlich über ein Vorabentscheidungsverfahren vor das europäische Höchstgericht.

Der EuGH sprach in der Folge aus, dass auch einem Arbeitgeber – sofern er Partei des Beförderungsvertrags ist – Ersatz für den Schaden zu leisten sei, der diesen durch eine Verspätung seiner Mitarbeiter entstehe. Art 19 MÜ³⁾ beschreibe den Schaden anhand des „*schadensbegründenden Ereignisses*“. Es erfolge jedoch keine Einschränkung hinsichtlich der Person, welcher ein solcher Schaden entstehen könne.⁴⁾ Auch wenn das Übereinkommen nicht ausdrücklich die Haftung gegenüber einem Arbeitgeber vorsehe, lasse sich jedoch dessen Text nicht entnehmen, dass der Schaden nur auf jenen eingeschränkt sei, den der Reisende selbst erleidet.⁵⁾

Trotz des expliziten Ziels des MÜ, Verbraucherinteressen zu schützen,⁶⁾ werde ein zwingendes Zusammenfallen des Verbraucherbegriffs mit jenem des „Reisenden“ vom EuGH nicht gesehen.⁷⁾ Vielmehr ergäbe sich aus mehreren übereinstimmenden Bestimmungen des Übereinkommens der Zusammenhang zwischen der Haftung des Luftfrachtführers und dem zwischen diesem und einer anderen Partei geschlossenen Beförderungsvertrag, ohne dass es von Bedeutung sei, ob diese andere Partei selbst Reisender sei oder nicht.⁸⁾

Der Schadenersatzanspruch sei jedoch durch die Beschränkung gem Art 22 MÜ auf die Haftung „je Reisenden“ derart eingeschränkt, dass einem Kläger, welcher selbst nicht Reisender ist, kein höherer Ersatz zuzusprechen sei, als eine Multiplikation der in Art 22 Abs 1 MÜ festgelegten Höchstgrenze⁹⁾ mit der Anzahl der Reisenden, die aufgrund des zugrundeliegenden Vertrags mit dem Luftfrachtführer befördert wurden, ergäbe. Damit sei ein gerechter Ausgleich der Interessen sichergestellt, da unabhängig davon, ob der Reisende selbst oder – wie im vorlie-

genden Fall – eine andere Person einen Schadenersatzanspruch geltend mache, die gleichen Haftungshöchstgrenzen zur Anwendung kämen.¹⁰⁾

Dies stellt eine massive Ausweitung der Ersatzverpflichtungen für Luftfahrtunternehmen dar, da in Zukunft jeder berufliche Flug im Verspätungsfall allenfalls mit zwei Ersatzanspruchsberechtigten verbunden ist: Dem Fluggast selbst, der zumindest die Ausgleichsleistung gem Art 7 der Fluggastrechte-VO¹¹⁾ für das „*Ärgernis*“ bzw die „*großen Unannehmlichkeiten*“ erhält, die ihm laut der Verordnung entstehen,¹²⁾ und dem Arbeitgeber, der seine Mehrkosten einfordern kann. Hinzu kommt, dass die Pauschalbeträge bis zu € 600,- gem Fluggastrechte-VO regelmäßig Höchstbeträge sind, da sich darüber hinausgehende Ansprüche in der Praxis nur schwer belegen lassen. Der Nachweis von erhöhten Diäten und Sozialversicherungsbeiträgen wird jedoch – wie im vorliegenden Sachverhalt – kein Problem darstellen.

Auch eine Anrechnung der Ausgleichsleistung¹³⁾ kommt nicht in Frage. Obwohl diese auch für Schadenersatzansprüche zu berücksichtigen ist, die auf einer anderen Rechtsgrundlage als der Verordnung beruhen,¹⁴⁾ gilt diese gem Art 12 Fluggastrechte-VO „*unbeschadet eines weiter gehenden Schadenersatzanspruchs des Fluggastes*“. In den vorliegenden Fällen handelt es sich jedoch um einen Schadenersatz des Arbeitgebers, sodass auf diesen schon nach dem klaren Wortlaut der Verordnung keine Anrechnung erfolgen kann.

Doch nicht einmal damit ist der Umfang der möglichen Ansprüche endgültig abgesteckt. Im vorliegenden Fall wurden vom STT nur die erhöhten

Dr. Martin Klemm, LL.M., ist RA bei Brenner & Klemm Rechtsanwälte in Wien.

1) Urteil des EuGH v 17. 2. 2016, C-429/14, *Air Baltic Corporation AS/Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba*.

2) Ca € 338,-.

3) Art 19 MÜ: „*Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht.*“

4) C-429/14 Rz 28.

5) C-429/14 Rz 29.

6) Siehe Abs 3 der Präambel des MÜ.

7) C-429/14 Rz 38.

8) C-429/14 Rz 41.

9) Die Höchstgrenze beläuft sich gem Art 22 MÜ auf 4.150 Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds (derzeit ca € 5.000,-).

10) C-429/14 Rz 50.

11) VO (EG) 2004/261.

12) ErwGr 2 der Fluggastrechte-VO.

13) Gem Art 12 Abs 1 Luftgastrechte-VO kann die Ausgleichsleistung nach Art 7 auf andere Schadenersatzansprüche angerechnet werden.

14) Vgl Urteil des EuGH v 13. 10. 2011, C-83/10, *Rodriguez ual/Air France*.

Diäten sowie Sozialversicherungsbeiträge eingefordert. Neben diesen Mehrkosten sind aber durchaus weitergehende Ansprüche des Arbeitgebers denkbar: Opportunitätskosten für die Zeit, die der Mitarbeiter am Flughafen festsetzt, sowie unternehmerische Schäden, wie zB Projektverzögerungen oder Schadenersatzansprüche von Kunden, die sich aus der Verspätung ergeben, sind nur einige mögliche Positionen, für die der Arbeitgeber Ersatz verlangen könnte.

Den Fluglinien verbleibt im Gegenzug nicht einmal die Möglichkeit, dieses erhöhte Ersatzrisiko vertraglich zu beschränken, da gem Art 26 MÜ bzw Art 15 Fluggastrechte-VO ein Ausschluss oder eine Reduktion der jeweils vorgesehenen Haftung ausdrücklich unzulässig ist. Selbst ein Kontrollmechanismus technischer Natur, der sicherstellen würde, dass nur der Reisende selbst das Ticket kaufen kann und damit nur der Fluggast als Anspruchsberechtigter existiert,¹⁵⁾ lässt sich in der Praxis nur schwer umsetzen. Unternehmen wären damit letztlich vollständig von den Buchungssystemen ausgeschlossen. Bei Firmenreisen könnten diese nur noch als Rechnungsempfänger aufgeführt werden, während die Buchung selbst durch den Reisenden bzw in dessen Namen durchgeführt werden müsste.

Selbst wenn sich dies rechtlich vollständig umsetzen ließe, wären derartige Vorgaben natürlich keinesfalls der Benutzerfreundlichkeit bzw Bedienbarkeit der Buchungsplattformen dienlich. Vom Verstoß gegen allfällige Kontrahierungszwänge ganz zu schweigen. Selbst arbeitsrechtliche Konsequenzen könnten hier schlagend werden. Denn während die Flugreise in der Regel zu den dienstlichen Pflichten des Mitar-

beiters gehören wird, muss dies nicht für das Abschließen eines entsprechenden Beförderungsvertrags mit dem Luftfahrtunternehmen gelten.

Zusammengefasst wurden mit dem vorliegenden Urteil die Ersatzpflichten von Luftfahrtunternehmen bei Flugverspätungen massiv ausgeweitet, während diesen auf der anderen Seite keine effektiven Möglichkeiten zustehen, diese Ausweitung wirksam abzufangen. Freilich ist hier abzuwarten, wie die vorliegende Entscheidung von den nationalen Gerichten angewendet wird. Die E des EuGH lässt hier jedoch wenig Interpretationsspielraum offen, da die Auslegung des Art 19 MÜ durch den Gerichtshof eindeutig ist. Höchstens bei den Befreiungstatbeständen¹⁶⁾ ist allenfalls eine für Airlines großzügigere Auslegung denkbar, wobei dies wohl nur bei Grenzfällen von Relevanz sein wird. Zumindest für den europäischen Raum wurde somit möglicherweise ein Präzedenzfall geschaffen, der das Potential hat, die Passagierluftfahrt massiv zu beeinträchtigen.

15) Dies ließe sich aus technischer Sicht leicht umsetzen, da ja bei der Buchung eines Tickets zwingend immer auch die Daten des Reisenden inklusive Ausweisdaten etc angegeben werden müssen.

16) Gem Art 19 MÜ haftet ein Luftfrachtführer nicht für den Verspätungsschaden, „wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen“, während nach Art 5 Abs 3 der Fluggastrechte-VO das Luftfahrtunternehmen dann keine Ausgleichszahlung leisten muss, wenn „außergewöhnliche Umstände“ eingetreten sind, deren Eintritt sich auch bei Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht hätte vermeiden lassen.