

Haftung von Luftfahrtunternehmen für psychische Beeinträchtigung – Vorabentscheidungsverfahren

stud. iur. Aron Rössig & stud. iur. Nils Grimmig, B.A.

EuGH, Urt. v. 20.10.2022, C-111/21 – Laudamotion

Art. 17 Abs. 1, 29 MÜ; Art. 267 AEUV

Sachverhalt (vereinfacht und gekürzt)

Die A trat am 1.3.2019 einen von B durchgeführten Flug von London (Vereinigtes Königreich) nach Wien (Österreich) an. Beim Start explodierte das linke Triebwerk des Flugzeugs, mit dem dieser Flug durchgeführt werden sollte, woraufhin die Fluggäste evakuiert wurden. A verließ das Flugzeug über einen Notausstieg und wurde durch den Jetblast (Rückstoß) des rechten Triebwerks, das noch in Bewegung war, mehrere Meter durch die Luft geschleudert. Dieses Ereignis rief zwar keine körperlichen Schäden bei A hervor, doch in der Folge wurde bei ihr eine posttraumatische Belastungsstörung diagnostiziert, deretwegen sie sich in ärztlicher Behandlung befindet. Mit ihrer beim Bezirksgericht Schwechat (Österreich) gegen B erhobenen Klage begehrte A die Feststellung der Haftung von B gem. Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal (MÜ) sowie Ersatz der von ihr aufgewandten Heilungskosten i.H.v. 4.353,60 € und Schmerzensgeld von 2.500 € zuzüglich Zinsen und Kosten. A wies darauf hin, dass B jedenfalls nach österreichischem Recht hafte, das ergänzend anwendbar sei. B hielt dem entgegen, dass Art. 17 Abs. 1 MÜ nur Körperverletzungen im eigentlichen Sinne erfasse, nicht aber bloß psychische Beeinträchtigungen. Gemäß Art. 29 MÜ sei das österreichische Recht nicht auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbar. Das Bezirksgericht Schwechat gab der Klage statt, dessen Urteil auf die Berufung von B hin vom Landesgericht Korneuburg (Österreich) jedoch aufgehoben wurde. Das LG war zwar übereinstimmend mit dem Bezirksgericht Schwechat der Meinung, dass Art. 17 Abs. 1 MÜ rein psychische Beeinträchtigungen nicht erfasse. Jedoch schliesse Art. 29 MÜ die Anwendung des österreichischen Rechts aus.

Hiergegen legte A Revision beim Obersten Gerichtshof (Österreich) ein. Aufgrund von Zweifeln, ob der Begriff „körperlich verletzt“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 MÜ auch rein psychische Beeinträchtigungen erfasst, hat dieser das Verfahren ausgesetzt und dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) die Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt, ob Art. 17 Abs. 1 MÜ dahin auszulegen ist, dass für eine psychische Beeinträchtigung, die ein Fluggast durch einen „Unfall“ im Sinne dieser Bestimmung erlitten hat und die Krankheitswert erreicht, gemäß dieser Bestimmung Schadenersatz zu leisten ist. Zudem legte das Oberste Gericht (Österreich) für den Fall der Verneinung der ersten Frage die zweite Frage vor, ob eine auf das nationale Recht gestützte Schadenersatzklage nach Art. 29 MÜ ausgeschlossen ist, wenn ein Ereignis die Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 17 Abs. 1 MÜ nicht erfüllt.

Wie muss der EuGH entscheiden?

Bearbeitungshinweis:

In einem Gutachten, das auf alle aufgeworfenen Rechtsfragen eingeht, ist die Entscheidung des EuGH vorzubereiten. Auf den unten angeführten Auszug aus der Luftfahrtunfallhaftungs-VO¹ und dem MÜ² wird hingewiesen. Von der Wirksamkeit dieser Vorschriften ist auszugehen.

¹ VO (EG) 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.2.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der VO (EWG) 295/91, ABl. EG 2004 L 46, 1.

² Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr wurde am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossen, am 9. Dezember 1999 von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet und durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. 2001, L 194, S. 38) in ihrem Namen genehmigt. Das Übereinkommen ist in Bezug auf die Europäische Union am 28. Juni 2004 in Kraft getreten. Zusammenfassend regelt es Haftungsfragen im internationalen zivilen Luftverkehr, also insbesondere Fragen des Gütertransports und der Personenbeförderung. Ausf. zum Montrealer Übereinkommen *Tonner*, Die EU-Fluggastrechte-VO und das Montrealer Übereinkommen, VuR 2011, 203ff.

Artikel 1 Verordnung (EG) Nr. 2027/97 [Luftfahrtunfallhaftungs-VO]**[Gegenstand]**

¹Diese Verordnung setzt die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal über die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr um und trifft zusätzliche Bestimmungen. ²Ferner wird der Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf Beförderungen im Luftverkehr innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats ausgeweitet.

Artikel 3 Verordnung (EG) Nr. 2027/97 [Luftfahrtunfallhaftungs-VO]**[Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens; Versicherungspflicht]**

(1) Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.

[...]

Artikel 1 Montrealer Übereinkommen**Anwendungsbereich**

(1) ¹Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. ²Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

[...]

Artikel 17 Montrealer Übereinkommen**Tod und Körperverletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck**

(1) Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, daß ein Reisender getötet oder körperlich verletzt wird, jedoch nur, wenn sich der Unfall, durch den der Tod oder die Körperverletzung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.

[...]

Artikel 29 Montrealer Übereinkommen**Grundsätze für Ansprüche**

¹Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt. ²Bei einer derartigen Klage ist jeder eine Strafe einschließende, verschärfte oder sonstige nicht kompensatorische Schadenersatz ausgeschlossen.

EINORDNUNG

Thematisch betrifft die Entscheidung die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen aufgrund von Unfällen bei der internationalen Beförderung durch Luftfahrtunternehmen i.S.d. Art. 1 Abs. 2 S. 1, Art. 2 Abs. 1 lit. a Luftfahrtunfallhaftungs-VO. Über Art. 3 Abs. 1 Luftfahrtunfallhaftungs-VO gelten hierfür die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens (MÜ) von 1999,¹ das für den jeweiligen Schadensersatzanspruch einen Beförderungsvertrag² zwischen Fluggast und Luftfahrtunternehmen voraussetzt.³ Die Möglichkeit zur Geltendmachung dieser Schadensersatzansprüche ist zwar jurisdiktionsabhängig verschieden ausgestaltet.⁴ Hierbei ist von den nationalen Gerichten jedoch das MÜ zu berücksichtigen, das zu den umfangreichsten Regelwerken für die Haftung von Fluggesellschaften im internationalen Luftverkehr und damit zu einer der wichtigsten Rechtsquellen für den Schutz von Fluggästen gehört.⁵

Die Vorlagefrage betrifft die Reichweite des Begriffes der „körperlichen Verletzung“ i.S.d. Art. 17 Abs. 1 MÜ. Die damit einhergehende Fragestellung, ob auch psychische Beeinträchtigungen ohne Bezug zu körperlichen Beeinträchtigungen mitumfasst sind, war bereits im Hinblick auf das Warschauer Abkommen (WA) von 1929 umstritten,⁶ welches durch das MÜ in den meisten Vertragsstaaten abgelöst wurde.⁷ Diese Fragestellung ist insoweit als eine der am häufigsten debattierten in Bezug auf Art. 17 Abs. 1 MÜ anzusehen.⁸ Obgleich im Zuge der Vertragsverhandlungen eine Erweiterung des Art. 17 Abs. 1 MÜ um „psychische Verletzungen“ überlegt und in ersten Entwürfen auch bereits

ausformuliert wurde,⁹ entschieden sich die Vertragsstaaten schlussendlich für die im Vergleich zum WA unveränderte Fassung des Art. 17 Abs. 1 MÜ. Die internationale gerichtliche Einordnung der Frage, ob (rein) psychische Beeinträchtigungen von Art. 17 Abs. 1 WA erfasst werden, erfolgte äußerst unterschiedlich. So wurden Ansätze u.a. von der unterschiedslosen Erfassung psychischer Schäden über die Erfassung nur solcher in kausaler Verbindung mit der Körperverletzung stehende bis hin zu der Notwendigkeit einer körperlichen Manifestation der psychischen Schäden vertreten.¹⁰ Überwiegend aber ist damals eine Erfassung rein psychischer Schäden abgelehnt worden.¹¹ Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung des EuGH besonders spannend, der demgegenüber eine Schadensersatzpflicht für psychische Verletzungen von Art. 17 Abs. 1 MÜ, trotz unveränderten Wortlautes, gewährleistet sieht.

Bemerkenswert ist zudem, dass der EuGH zwar im Ergebnis dem Generalanwalt Jean Richard de la Tour folgt, aber einen abweichenden Begründungsansatz wählt. Der Generalanwalt hatte in seinem Schlussantrag (rein) psychische Beeinträchtigungen bereits nach dem Wortlaut des Begriffes der „körperlichen Verletzung“ von Art. 17 Abs. 1 MÜ umfasst gesehen.¹² Demgegenüber hielt der EuGH in Bezug auf die Wortlautauslegung an einer strikten Trennung zwischen einerseits körperlichen Verletzungen bzw. damit im Zusammenhang stehenden psychischen Beeinträchtigungen und andererseits (rein) psychischen Beeinträchtigungen ohne Zusammenhang mit körperlichen Verletzungen fest. Er folgert gleichwohl aus der historischen und teleologischen Auslegung, dass auch für (rein) psychische Beeinträchtigungen in gleicher Weise wie für eine körperli-

¹ Für umfangreiche Aufsatzliteratur zum MÜ siehe *Bollweg*, Die Neuordnung der Luftverkehrshaftung, ZEUP 2007, 798 (799) m.w.N.

² Der Beförderungsvertrag ist seinem Wesen nach ein Werkvertrag i.S.d. § 631 BGB, der für den Beförderungsnehmer die Verpflichtung begründet, die zu befördernde Person oder Sache an den Bestimmungsort zu verbringen und als subsidiäre Norm hinter Rechtsvorschriften speziellerer Rechtsgebiete zurücktritt (vgl. *Busche* in: *Säcker/Rixecker/Oetker/Limberg*, Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Bd. 6 [§§ 631-704], 9. Aufl. 2023, § 631 Rn. 138f.). Das Werkvertragsrecht hat in diesem Bereich nämlich durch besondere Gesetze, die die Rechtsverhältnisse der Vertragsparteien bestimmen, zunehmend an Bedeutung verloren (vgl. *Herber*, Empfiehlt sich eine Kodifizierung des deutschen Transportrechts?, JZ 1974, 629ff.). Als besondere Regelungen kommen v.a. das PBefG, das LuftVG, die Fluggastrechte-VO bzw. für den Frachtvertrag die §§ 407ff. HGB in Betracht.

³ Siehe dazu *Förster* in: *Henssler/Paschke*, BeckOGK (Stand: 15.10.2022), MÜ, Art. 1 Rn. 8 m.w.N.

⁴ Siehe zur zivilrechtlichen Lage in einzelnen Jurisdiktionen *Weller/Rentsch/Thomale*, Schmerzensgeld nach Flugzeugunglücken, NJW 2015, 1909ff.

⁵ So z.B. *Heger*, EuZW 2022, 1124 (1125), Anm. zu EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*; *Möllring*, MDR 2022, R374, Anm. zu EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*. Für einen Überblick zum Luftrecht und einzelnen Rechtsquellen siehe *Schladebach/Platek*, Schwerpunktbereich – Einführung in das Luftrecht, JuS 2010, 499.

⁶ Siehe dazu ausf. *Alldredge*, Continuing Questions in Aviation Liability Law: Should Article 17 of the Warsaw Convention Be Construed to Encompass Physical Manifestations of Emotional and Mental Distress, *Journal of Air Law and Commerce* 2002, 1345 (1355ff.); *Förster* in: BeckOGK (Fn. 3), MÜ, Art. 17 Rn. 24ff.

⁷ Siehe für eine Übersicht der Vertragsstaaten International Civil Aviation Organization, https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (Abruf v. 7.1.2023).

⁸ Ausf. zu dem Streitstand und den diesbezüglichen Beratungen zum MÜ bzw. der gerichtlichen Aufarbeitung *Förster* in: BeckOGK (Fn. 3), MÜ, Art. 17 Rn. 24ff.

⁹ Vgl. *Alldredge* (Fn. 6), *J. Air L. & Com.* 2002, 1345 (1356f.).

¹⁰ Siehe dazu ausf. *Förster* in: BeckOGK (Fn. 3), MÜ, Art. 17 Rn. 29ff.

¹¹ *Förster* in: BeckOGK (Fn. 3), MÜ, Art. 17 Rn. 32ff.; siehe insbes. die wegweisende Entscheidung des US Supreme Court *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S., 530 (1991).

¹² GA Richard de la Tour, 24.3.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 26, 45ff.

che Verletzung Schadensersatz nach Art. 17 Abs. 1 MÜ zu leisten ist.¹³

LEITSATZ

Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossen, am 9. Dezember 1999 von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet und durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 in ihrem Namen genehmigt wurde, ist dahin auszulegen, dass für eine psychische Beeinträchtigung, die ein Fluggast durch einen „Unfall“ im Sinne dieser Bestimmung erlitten hat und die keinen Zusammenhang mit einer „Körperverletzung“ im Sinne dieser Bestimmung aufweist, in gleicher Weise Schadensersatz zu leisten ist wie für eine solche Körperverletzung, sofern der Fluggast eine Beeinträchtigung seiner psychischen Integrität nachweist, die von solcher Schwere oder Intensität ist, dass sie sich auf seinen allgemeinen Gesundheitszustand auswirkt und nicht ohne ärztliche Behandlung abklingen kann.

GUTACHTERLICHE LÖSUNG

A. Annahmefähigkeit der Vorlagefragen

I. Zuständiges Gericht

II. Statthafter Vorlagegegenstand

III. Vorlageberechtigtes Gericht

IV. Entscheidungserheblichkeit

V. Form und Frist

VI. Zwischenergebnis

B. Beantwortung der Vorlagefragen

I. Beantwortung der ersten Vorlagefrage

1. Auslegung des Begriffes der „körperlichen Verletzung“ i.S.d. Art. 17 Abs. 1 MÜ

2. Grenzen der Auslegung

II. Beantwortung der zweiten Vorlagefrage

C. Ergebnis

Die Beantwortung der Vorlagefragen des Obersten Gerichtshof (Österreich) durch den EuGH setzt zunächst vor-

aus, dass die Vorlagefragen nach Art. 267 AEUV annahmefähig sind. Danach sind die Vorlagefragen zu beantworten.

A. Annahmefähigkeit der Vorlagefragen

Die vorgelegten Fragen sind annahmefähig, wenn die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt sind.

I. Zuständiges Gericht

Das Vorabentscheidungsersuchen muss zunächst an das zuständige Unionsgericht gerichtet sein. Nach Art. 19 Abs. 3 lit. b EUV, Art. 267 Abs. 1 AEUV befindet „der Gerichtshof der Europäischen Union“ über Vorabentscheidungsverfahren. Dieser umfasst als ein einheitliches Unionsorgan den Europäischen Gerichtshof (EuGH) und das Europäische Gericht (EuG).¹⁴ Nach der in Art. 256 AEUV, Art. 51 EuGH-Satzung kodifizierten Zuständigkeitsverteilung ist das EuG für die dort aufgeführten Klagearten zuständig. Der Art. 267 AEUV wird in Art. 51 EuGH-Satzung jedoch nicht benannt. Ebensowenig ist bislang eine, nach Art. 256 Abs. 3 UAbs. 1 AEUV i.V.m der EuGH-Satzung (Art. 281 Abs. 2 AEUV) mögliche, Übertragung der Vorabentscheidungsbefugnis auf das EuG erfolgt.¹⁵ Außerdem sind weder eine Übertragung der Entscheidungsbefugnisse auf Fachgerichte (Art. 257 AEUV) gem. Art. 256 Abs. 1 UAbs. 1 S. 1 Hs. 2 AEUV noch sonstige Unzuständigkeitsgründe, wie z.B. nach Art. 275f. AEUV ersichtlich. Folglich ist der EuGH zuständig.

II. Statthafter Vorlagegegenstand

Vorlagegegenstand können Fragen nach der Auslegung der Verträge gem. Art. 267 Abs. 1 lit. a AEUV oder nach der Gültigkeit und Auslegung der Handlungen der Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union gem. Art. 267 Abs. 1 lit. b AEUV sein. Hier kommt eine Frage über die Auslegung der Verträge in Betracht. Das vorlegende Gericht fragt nach der Auslegung eines Tatbestandsmerkmals des MÜ. Fraglich ist aber, ob das MÜ unter den Begriff „Verträge“ i.S.d. Art. 267 Abs. 1 lit. a AEUV zu fassen ist. Diesem unterfallen grundsätzlich sämtliche Rechtssätze des Unionsrechts, also das gesamte primäre und sekundäre Unionsrecht.¹⁶ Zulässiger Gegenstand sind insoweit jedoch auch die von den Unionsorganen geschlossenen und für

¹³ Vgl. EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 24.

¹⁴ Zwar werden in Art. 19 Abs. 1 UAbs. 1 S. 1 EUV auch noch die sog. „Fachgerichte“ als Bestandteil des Gerichtshofes der Europäischen Union bezeichnet, doch ein solches besteht aktuell nicht. Das zwischenzeitlich errichtete Gericht für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union wurde 2015 durch die VO 2015/2422, ABl. 2015 Nr. L 341/14 wieder aufgelöst.

¹⁵ Siehe dazu *Kotzur/Dienelt* in: Geiger/Khan/Kotzur/Kirchmair, EUV/AEUV-Kommentar, 7. Aufl. 2023, AEUV, Art. 256 Rn. 4.

¹⁶ *Karpenstein* in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, 50. EL 2013, AEUV, Art. 267 Rn. 20.

die Union bindenden völkerrechtlichen Abkommen.¹⁷ Das MÜ stellt einen völkerrechtlichen Vertrag dar, der von der Europäischen Union ratifiziert worden ist, sodass das MÜ die Union bindet und dem Unionsrecht zugehörig ist.¹⁸ Damit liegt hier eine Frage zur Auslegung der Verträge i.S.d. Art. 267 Abs. 1 lit. a AEUV vor, sodass es sich dabei um einen statthaften Vorlagegegenstand handelt.

III. Vorlageberechtigtes Gericht

Vorlageberechtigt ist nach Art. 267 Abs. 2, 3 AEUV, Art. 23 EuGH-Satzung jedes Gericht eines Mitgliedstaates. Der Begriff des „Gerichts“ ist dabei autonom unionsrechtlich zu definieren.¹⁹ Dem unionsautonomen Begriff unterfallen alle auf gesetzlicher Grundlage beruhenden, unabhängigen und auf Dauer eingerichteten Institutionen obligatorischer Streitbeilegung, die im Rahmen eines streitigen Verfahrens Rechtsnormen anwenden.²⁰ Der Oberste Gerichtshof (Österreich) ist eine dauerhafte, unabhängige judikative Institution in Österreich, welche aufgrund der österreichischen gesetzlichen Grundlage in Art. 92 Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG)²¹ eingerichtet wurde und die in juristischen Verfahren Rechtsnormen anwendet. Er ist damit vorlageberechtigt.

Beachte:

Da es sich beim Obersten Gericht (Österreich) um ein letztinstanzliches²² Gericht handelt, gegen dessen Entscheidung im konkreten Instanzenzug keine Rechtsmittel mehr einlegbar sind, handelt es sich um einen Fall der Vorlagepflicht nach Art. 267 Abs. 3 AEUV. Diese Art von Vorlage wird auch als „obligatorische Vorlagepflicht“ bezeichnet.²³

IV. Entscheidungserheblichkeit

Ferner muss das Gericht gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV die Entscheidung über die Vorlagefragen für den Erlass seines Urteils für „erforderlich“ halten. Zwar ist es Sache des vorlegenden Gerichts im Hinblick auf die Besonderheiten des Einzelfalls nach eigenem Ermessen die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung für den Erlass seines Urteils, insbesondere die Erheblichkeit der dem Gerichtshof vorgelegten Fragen, zu beurteilen.²⁴ Jedoch prüft der EuGH, ob die Fragen lediglich allgemeiner oder rein hypothetischer Natur sind, keinen Zusammenhang mit der Realität aufweisen oder ihre Beantwortung offenkundig nicht für das Verfahren erforderlich wäre.²⁵ Vorliegend hat das Oberste Gericht u.a. Zweifel an der Auslegung des Art. 17 Abs. 1 MÜ, was für das konkrete Verfahren des A gegen B von entscheidungserheblicher Bedeutung ist. Es handelt sich auch um keine Fälle einer rein hypothetischen oder nur allgemeinen Frage. Damit sind die Fragen auch entscheidungserheblich.

V. Form und Frist

Art. 23 EuGH-Satzung verlangt die Übermittlung der Entscheidung des Gerichts, eine Vorlagefrage zu stellen. Nach Art. 94 EuGH-VerfO ist u.a. der Sachverhalt zusammenzufassen und der Wortlaut einschlägiger nationaler Rechtsnormen wiederzugeben.²⁶ Eine Frist sehen Art. 267 AEUV, EuGH-Satzung und die EuGH-VerfO nicht vor.²⁷

VI. Zwischenergebnis

Die Vorlagefragen sind annahmefähig und werden durch den EuGH beantwortet.

¹⁷ Wegener in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV-Kommentar – Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta, 6. Aufl. 2022, AEUV, Art. 267 Rn. 11.

¹⁸ Koller, Transportrecht – Kommentar zu Land-, Luft und Binnengewässertransport von Gütern, Spedition und Lagergeschäft, 10. Aufl. 2020, MÜ, Vorbem. Art. 1 Rn. 3.

¹⁹ Kotzur/Dienelt in: Geiger/Khan/Kotzur/Kirchmair (Fn. 15), Art. 267 Rn. 12.

²⁰ EuGH, 19.12.2012, C-363/11 – *Elegktiko Synedrio*, Rn. 18; dazu Pechstein/Görlitz in: Pechstein/Nowak/Häde, Frankfurter Kommentar zu EUV/GRCh/AEUV, Bd. IV, 2017, AEUV, Art. 267 Rn. 38ff. m.w.N.; zur Abgrenzung einer reinen Verwaltungsbehörde EuGH, 27.04.2006, C-96/04 – *Standesamt Niebuil*, Rn. 14ff. Vorlageberechtigt können unter Erfüllung entsprechender Kriterien auch Schiedsgerichte sein, siehe EuGH, 12.06.2014, C-377/13 – *Ascendi*, Rn. 22ff.

²¹ BGBl. Nr. 1/1930 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008.

²² Siehe zum Begriff Wegener in: Calliess/Ruffert (Fn. 17), AEUV, Art. 267 Rn. 27f.

²³ Zur fakultativen und obligatorischen Vorlage und Ausnahmen von der Vorlagepflicht (z.B. *acte clair* und *acte éclairé*) siehe Mächtle, Das Vorabentscheidungsverfahren, JuS 2015, 314 (315f.); zur ausnahmsweisen Vorlagepflicht eines nicht-letztinstanzlichen Gerichts aufgrund der Foto-Frost-Doktrin EuGH, 22.10.1987, C-314/85 – *Foto-Frost*.

²⁴ St.Rspr. EuGH, 19.12.2013, C-279/12 – *Fish Legal und Shirley*, Rn. 30; EuGH, 21.05.2015, C-657/13 – *Verder LabTec*, Rn. 29; EuGH, 06.10.2015, C-69/14 – *Târşia*.

²⁵ EuGH, 5.6.2014, C-350/13 – *Antonio Gramsci Shipping Corp.*, Rn. 9; Ehricke in: Streinz, EUV/AEUV-Kommentar, 3. Aufl. 2018, AEUV, Art. 267 Rn. 36; Mächtle (Fn. 23), JuS 2015, 314 (315f.).

²⁶ Vgl. die Empfehlungen d. Gerichtshofs der EU, ABl. 2016 C 439, 1, Anhang zu formalen Aspekten d. Vorabentscheidungsersuchens.

²⁷ Eine Konstellation nach der *Deggendorf*-Rechtsprechung ist mangels anfechtbarer Unionshandlung – bei der die Möglichkeit der Bestandskraft besteht – nicht einschlägig. In derartigen Sachverhalten kann die Präklusionswirkung des Art. 263 Abs. 6 AEUV der Nichtigkeitsklage nach Art. 267 Abs. 4 AEUV auch Ausschlusswirkung für ein Vorabentscheidungsverfahren entfalten, wenn eine Unionshandlung bereits zuvor mit der Nichtigkeitsklage „zweifelloso“ hätte angefochten werden können. St.Rspr. EuGH, 9.3.1994, C-188/92 – *TWD Textilwerke Deggendorf*, Rn. 14ff.; dazu Wegener in: Calliess/Ruffert (Fn. 17), AEUV, Art. 267 Rn. 16.

B. Beantwortung der Vorlagefragen

I. Beantwortung der ersten Vorlagefrage

Zunächst ist die Frage zu beantworten, ob eine durch einen Unfall verursachte psychische Beeinträchtigung eines Reisenden, die Krankheitswert erreicht, eine „Körperverletzung“ i.S.d. Art. 17 Abs. 1 MÜ darstellt.

1. Auslegung des Begriffs der „körperlichen Verletzung“ i.S.d. Art. 17 Abs. 1 MÜ

Fraglich ist, wie der Begriff der „Körperverletzung“ i.S.d. Art. 17 Abs. 1 MÜ auszulegen ist. Dieser Begriff ist weder in der MÜ noch in der Luftfahrtunfallhaftungs-VO definiert, deren Art. 2 Abs. 2 regelt, dass die in der VO verwendeten Begriffe, die nicht in Art. 2 Abs. 1 legaldefiniert wurden, den in dem MÜ verwendeten Begriffen entsprechen.²⁸ Hauptanliegen der MÜ ist die Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Union und ihren Mitgliedstaaten, sodass das Tatbestandsmerkmal einheitlich und autonom ausgelegt werden muss.²⁹ Daher darf nicht auf die verschiedenen Bedeutungen Rückgriff genommen werden, die diesem Begriff in den unterschiedlichen mitgliedstaatlichen Jurisdiktionen zukommt, es müssen vielmehr die Auslegungsregeln des allgemeinen Völkerrechts zurate gezogen werden, an die die Union gebunden ist.³⁰

Auslegung völkerrechtlicher Verträge

Für die Auslegung völkerrechtlicher Verträge ist zunächst, wie bei anderen Normen auch, auf den Wortlaut des Vertragstextes abzustellen. Indes stellt dieser im Völkerrecht nur den Ausgangspunkt der Auslegung dar und wird um zusätzliche Kriterien erweitert.³¹ So sind der historische Wille der Vertragsparteien, der systematische Zusammenhang der fraglichen Norm sowie der Sinn und Zweck (Telos) des gesamten Vertragswerkes ergänzend einzubeziehen.³² Insbesondere die teleologische Auslegung kann dabei im Völkerrecht zu einer dynamischen bzw. evolutiven Auslegung eines Vertrags führen, die über die Zeit gewandel-

te Begriffsverständnisse berücksichtigen kann.³³ Dies ist insbesondere deshalb möglich, weil im Völkerrecht das Wiener Übereinkommen vom 23.5.1969 über das Recht der Verträge (WVK) Anwendung findet.³⁴ In Art. 31 Abs. 1 WVK wird die objektive Auslegung im Vergleich zur subjektiven Auslegung *übergewichtet*,³⁵ wenngleich die Grenze einer, an einem gewandelten Begriffsverständnis ausgerichteten, dynamischen Auslegung dann erreicht ist, wenn diese dem ursprünglichen Parteiwillen nicht nur nicht ausdrücklich zu entnehmen ist, sondern *gar widerspricht*.³⁶

Der Vertrag muss insoweit gem. Art. 31 Abs. 1 WVK nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Licht seines Ziels und Zwecks ausgelegt werden. Zudem können gem. Art. 32 Abs. 2 WVK ergänzende Auslegungsmittel, wie etwa die vorbereitenden Arbeiten für den betreffenden Vertrag und die Umstände des Vertragsabschlusses, herangezogen werden.

Der EuGH versteht unter „Verletzung“ die Veränderung eines Organs, eines Gewebes oder einer Zelle aufgrund einer Krankheit oder eines Unfalls, während sich der Begriff „körperlich“ auf den Teil eines belebten Wesens, also den menschlichen Körper bezieht.³⁷ Zwar kann der Begriff der „Körperverletzung“ auch dahingehend ausgelegt werden, dass er eine psychische Beeinträchtigung im Zusammenhang mit einer Körperverletzung umfasst, jedoch gilt dies nicht, wenn es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine medizinisch belegte psychische Beeinträchtigung handelt, die in keinem Zusammenhang mit einer Körperverletzung in der gewöhnlichen Bedeutung steht.³⁸ Andernfalls würde die Differenzierung zwischen Körperverletzung und psychischer Beeinträchtigung zu unklar.³⁹

Auch ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte zum MÜ, dass keiner der Vorschläge den Begriff „psychische Be-

²⁸ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 20.

²⁹ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 21.

³⁰ Ebd.

³¹ Stein/von Buttlar/Kotzur, Völkerrecht, 14. Aufl. 2017, Rn. 83.

³² Herdegen, Völkerrecht, 21. Aufl. 2022, § 15 Rn. 29.

³³ Stein/von Buttlar/Kotzur, Völkerrecht (Fn. 31), Rn. 83.

³⁴ Unschädlich ist dabei, dass die Europäische Union nicht selbst Vertragspartei der Wiener Vertragsrechtskonvention ist. Denn die Auslegungsregeln der Art. 31, 32 WVK sind nach der Rechtsprechung des IGH Teil des Völkergewohnheitsrechts und gelten damit über die Vertragsparteien der WVK hinaus auch für alle anderen Völkerrechtssubjekte, vgl. IGH, *Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America)*, ICJ Reports 1996, 803 (812 para. 23).

³⁵ Vgl. Herdegen, Völkerrecht (Fn. 32), § 15 Rn. 30f.

³⁶ Vgl. Stein/von Buttlar/Kotzur, Völkerrecht (Fn. 31), Rn. 83.

³⁷ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 23.

³⁸ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 24.

³⁹ Vgl. ebd.

einträchtigung“ ausdrücklich in den Vertragstext aufzunehmen, umgesetzt wurde.⁴⁰ Allerdings wird in den vorbereitenden Materialien auch darauf Bezug genommen, dass der Begriff „körperlich verletzt“ „auf der Grundlage [gewählt wurde], dass in einigen Staaten unter bestimmten Voraussetzungen Schadensersatz für psychische Verletzungen einklagbar ist, dass sich die Rechtsprechung in diesem Bereich entwickelt und dass nicht beabsichtigt ist, in diese Entwicklung, die von der Rechtsprechung in anderen Bereichen als dem internationalen Luftverkehr abhängt, einzugreifen“.⁴¹

Ferner wurden vom EuGH die Ziele der MÜ einbezogen. So folge aus den Erwägungsgründen 2 und 3 der MÜ neben der Modernisierung und Zusammenführung des Warschauer Abkommens auch das Ziel „des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadenersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs“ – insbesondere bei einem Unfall –, und zwar mithilfe einer Regelung der verschuldensunabhängigen Haftung von Luftfahrtunternehmen.⁴² Ein Fluggast, der durch einen Unfall eine psychische Beeinträchtigung erlitten hat, kann sich nämlich in einer Situation befinden, die mit der eines Fluggastes deckungsgleich ist, der eine Körperverletzung erlitten hat.⁴³ Folglich ermöglicht es der Art. 17 Abs. 1 MÜ, Schadensersatz für eine durch einen Unfall verursachte psychische Beeinträchtigung zu leisten, die keinen Zusammenhang mit einer „Körperverletzung“ im Sinne dieser Vorschrift aufweist.⁴⁴

2. Grenzen der Auslegung

Jedoch folgert der Gerichtshof aus dem fünften Erwägungsgrund des MÜ die Erforderlichkeit, einen gerechten Interessenausgleich zwischen dem Luftfahrtunternehmen und den Reisenden im Rahmen der Notwendigkeit eines angemessenen Schadenersatzes herzustellen.⁴⁵ Daher ist für eine Haftung nach Art. 17 Abs. 1 MÜ erforderlich, dass der verletzte Fluggast u.a. durch einen Nachweis über eine ärztliche Behandlung und eines medizinischen Gutachtens juristisch hinreichend dartut, dass sein psychisches Wohlbefinden infolge eines Unfalls i.S.d. Art. 17 Abs. 1 MÜ be-

einträchtigt ist und diese Beeinträchtigung von solchem Gewicht oder solcher Intensität ist, dass sie sich v.a. in Anbetracht ihrer psychosomatischen Wirkungen auf seinen allgemeinen Gesundheitszustand auswirkt und nicht ohne ärztliche Behandlung verheilen kann.⁴⁶

II. Beantwortung der zweiten Vorlagefrage

Da das Oberste Gericht (Österreich) die zweite Frage nur im Falle einer Verneinung der ersten gestellt hat und diese bejaht wurde, bedarf die zweite Frage keiner Erörterung und wird somit nicht beantwortet.⁴⁷

C. Ergebnis

Folglich antwortet der EuGH auf die vorgelegte Frage dahingehend, dass der Art. 17 Abs. 1 MÜ „dahin auszulegen ist, dass für eine psychische Beeinträchtigung, die ein Fluggast durch einen „Unfall“ im Sinne dieser Bestimmung erlitten hat und die keinen Zusammenhang mit einer „Körperverletzung“ im Sinne dieser Bestimmung aufweist, in gleicher Weise Schadensersatz zu leisten ist wie für eine solche Körperverletzung, sofern der Fluggast eine Beeinträchtigung seiner psychischen Integrität nachweist, die von solcher Schwere oder Intensität ist, dass sie sich auf seinen allgemeinen Gesundheitszustand auswirkt und nicht ohne ärztliche Behandlung abklingen kann.“⁴⁸

FAZIT

Die vorliegende Entscheidung stellt einen weiteren Baustein in der Rechtsprechung des EuGH im Fluggästerecht für internationale Flüge dar und trägt entscheidend zu einer Modernisierung und vereinheitlichenden Auslegung des Begriffs der „körperlichen Verletzung“ bei, die auch psychische Beeinträchtigungen ohne Bezug zu vorangegangenen körperlichen Beeinträchtigungen umfasst. Insofern kann von einer radikalen Abkehr von der jahrzehntelangen, gegenteiligen Rechtsprechung des US Supreme Court sowie der überwiegend vertretenen Auffassung zu dem Vorgänger des MÜ, dem Warschauer Abkommen von 1929,⁴⁹ gesprochen werden. Gleichwohl lässt der EuGH nicht jede behauptete psychische Beeinträchtigung genü-

⁴⁰ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 25.

⁴¹ Protokoll der 6. Sitzung des Plenarausschusses vom 27. Mai 1999, Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I, Protokolle, S. 243, zitiert nach EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 23.

⁴² EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 27.

⁴³ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 28.

⁴⁴ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 29.

⁴⁵ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 30.

⁴⁶ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 31.

⁴⁷ Vgl. EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 34.

⁴⁸ EuGH, 20.10.2022, C-111/21 – *Laudamotion*, Rn. 33.

⁴⁹ Siehe dazu Fn. 11.

gen, sondern sucht einen gerechten Interessenausgleich zwischen Luftfahrtunternehmen und den Reisenden herzustellen, indem er einen Nachweis über eine ärztliche Behandlung und ein medizinisches Gutachten verlangt, welche eine nicht unerhebliche Auswirkung auf den allgemeinen Gesundheitszustand hinreichend dartun. Den oben angesprochenen Streit um die Auslegung des Begriffes der „körperlichen Verletzung“ hat der EuGH hiermit für die Jurisdiktion der Europäischen Union und die (letzstinstanzlichen) Gerichte der Mitgliedsstaaten⁵⁰ verbindlich entschieden.⁵¹ Damit schafft er für die Unionsbürger und Unionsbürgerinnen Rechtssicherheit und Transparenz bezüglich der Ersatzfähigkeit psychischer Beeinträchtigungen im internationalen Fluggastrecht. Abzuwarten bleibt, inwieweit sich womöglich auch nationale Gerichte anderer (außereuropäischer) Vertragsstaaten des MÜ dieser wegweisenden Auslegung des Art. 17 Abs. 1 MÜ durch den EuGH anschließen werden. Schließlich stellt diese Entscheidung des EuGH sich als Teil einer weiteren Ausdifferenzierung der Rechtsprechung des EuGH zum Montrealer Übereinkommen, das über Art. 3 Abs. 1 der Luftfahrtunfallhaftungs-VO für die gesamte Europäische Union gilt, sowie als weitere Konkretisierung dessen zentraler Begrifflichkeiten dar.⁵²

Das Vorabentscheidungsverfahren nach Art. 267 AEUV gehört zum prozessualen Grundwissen im Europarecht und ist gem. § 16 Abs. 3 Nr. 12 lit. f NjAVO auch ausdrücklich Gegenstand der Pflichtfachprüfung in Niedersachsen. Studierende sollten sich daher mit diesem Verfahren hinreichend auseinandersetzen.⁵³ Der hiesige Fall bietet für die Befassung mit diesem examensrelevanten Prozessrecht zudem einen weithin bekannten Ansatzpunkt. Denn der Begriff der „körperlichen Verletzung“ wird auch im deutschen Recht, etwa im Deliktsrecht (vgl. § 823 Abs. 1 Var. 2 BGB) und im Strafrecht (vgl. § 223 Abs. 1 Alt. 1 StGB), ver-

wendet. Die an Relevanz gewinnenden psychischen Beeinträchtigungen werden im deutschen Deliktsrecht grundsätzlich nicht unter die Verletzung des Körpers, sondern, soweit sie von Krankheitswert sind, unter die Verletzung der Gesundheit gefasst.⁵⁴ Hier hatte der EuGH jedoch mit der Besonderheit umzugehen, dass Art. 17 Abs. 1 MÜ demgegenüber nicht ausdrücklich „Gesundheitsverletzungen“ oder „psychische Beeinträchtigungen“ umfasst. Daher war es hier besonders relevant, die Reichweite des Begriffes der „Körperverletzung“ im Hinblick auf psychische Beeinträchtigungen zu bestimmen, die nicht im Zusammenhang mit körperlichen Beeinträchtigungen stehen.

Von besonderer Bedeutung waren in diesem Kontext schließlich noch die Regeln für die Auslegung eines völkerrechtlichen Vertrages, die zwar im Grundsatz dem, aus dem Studium des deutschen Recht bekannten, Auslegungskanon⁵⁵ entsprechen. Doch in der Wertung und Gewichtung der einzelnen Auslegungsmethoden sowie bzgl. der Grenzen der Auslegung bestehen gewichtige Unterschiede. Diese speisen sich weitestgehend daraus, dass im Völkerrecht die Wiener Vertragsrechtskonvention Anwendung findet. Denn diese kodifiziert in Art. 31, Art. 32 und Art. 33 WVK ausdrücklich Regeln für die Auslegung von völkerrechtlichen Verträgen. Besonders relevant ist die allgemeine Auslegungsregel des Art. 31 Abs. 1 WVK, wonach ein Vertrag „nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Lichte seines Zieles und Zweckes auszulegen“ ist, denn damit ist zugleich eine Übergewichtung der objektiven Auslegung im Vergleich zu der subjektiven Auslegung verbunden.⁵⁶

⁵⁰ Bei Urteilen zur Auslegung des Unionsrechts werden die, nicht am Ausgangsstreitverfahren beteiligten, Gerichte der Mitgliedsstaaten nur mittelbar an die Auslegung des EuGH gebunden. Denn diese sind, soweit sie sich der Auslegung des Gerichtshofs anschließen wollen, von ihrer Vorlagepflicht nach Art. 267 Abs. 3 AEUV befreit, wohingegen sie bei einer beabsichtigten Abweichung ausnahmslos zur Vorlage an den EuGH verpflichtet bleiben (Wegener in: Calliess/Ruffert [Fn. 17], Art. 267 Rn. 52).

⁵¹ Die, in der Begründung zum Vertragsgesetz zur Transformation des Montrealer Übereinkommens in deutsches Recht geäußerte, Vermutung des Gesetzgebers, dass angesichts der Rechtsprechung deutscher Gerichte zu § 823 Abs. 1 BGB davon auszugehen sei, rein psychische Schäden, die sich körperlich nicht auswirken, lösten in Deutschland keine Schadensersatzfolgen aus (BT-Drucks. 15/2285, S. 41), ist als überholt zu betrachten. Vgl. auch die st. Rspr. des BGH, wonach psychische Störungen von Krankheitswert, unabhängig von einer organischen Verletzung, eine Verletzung des geschützten Rechtsguts Gesundheit darstellen können (BGHZ 132, 341 [344]; 172, 263 [265f.]; 201, 263 [266f.]).

⁵² Vgl. hierzu etwa die frühere Entscheidung des EuGH, 19.12.2019, C-532/18 – *Niki Luftfahrt*, in der dieser eine einschränkende Auslegung der Begrifflichkeit des „Unfalls“ i.S.d. Art. 17 Abs. 1 MÜ begrenzt auf Schäden, die auf dem Eintreten eines luftfahrtspezifischen Risikos beruhen oder im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Bewegung eines Luftfahrzeugs stehen, ablehnte. Zu nennen ist zudem die neuere Entscheidung des EuGH, 2.6.2022, C-589-20 – *Austrian Airlines*, in welcher der EuGH die Anforderungen an die Haftungsbeefreiung des Art. 20 S. 1 MÜ weiter konkretisiert.

⁵³ Siehe z.B. den lehrreichen Aufsatz von Mächtle (Fn. 23), JuS 2015, 314ff.

⁵⁴ BGHZ 132, 341 (344); 172, 263 (265f.); 201, 263 (266f.).

⁵⁵ Zur Vertiefung der Auslegungsgrundsätze siehe z.B. Möllers, Juristische Methodenlehre, 4. Aufl. 2021, § 4 Rn. 1ff., § 5 Rn. 1ff.; Schäfers, Einführung in die Methodik der Gesetzesauslegung, JuS 2015, 875; Zippelius, Juristische Methodenlehre, 12. Aufl. 2021, § 8.

⁵⁶ Vgl. Herdegen, Völkerrecht (Fn. 32), § 15 Rn. 30ff.