Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
vom 26. September 2019 [1]

Rechtssache C-532/18

GN, gesetzlich vertreten durch HM,
gegen
ZU als Masseverwalterin der Niki Luftfahrt GmbH

(Vorabentscheidungsersuchen des Obersten Gerichtshofs [Österreich])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Übereinkommen von Montreal – Art. 17 Abs. 1 – Haftung der Luftfrachtführer für Reisende – Begriff ‚Unfall' – Körperverletzung eines Reisenden durch das Verschütten eines heißen Getränks an Bord eines in der Luft befindlichen Flugzeugs"

I. Einleitung

1. Das Vorabentscheidungsersuchen des Obersten Gerichtshofs (Österreich) betrifft die Auslegung von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr [2] (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal), der die Voraussetzungen bestimmt, unter denen ein Reisender, der bei einem Flug körperlich verletzt wird, die Haftung des Luftfrachtführers geltend machen kann, der diesen Flug durchgeführt hat.

2. Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen einer minderjährigen Reisenden, vertreten durch ihren Vater, und der Insolvenzverwalterin einer Luftfahrtgesellschaft. Die Klägerin des Ausgangsverfahrens verlangt eine Entschädigung für Verbrühungen, die ihr durch das Umkippen eines Heißgetränks aus ungeklärter Ursache während eines von dieser Luftfahrtgesellschaft durchgeführten grenzüberschreitenden Fluges zugefügt wurden.

3. Der Gerichtshof wird erstmalig ersucht, die Konturen des Unfallbegriffs im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal u. a. im Hinblick auf die bereits von bestimmten nationalen Gerichten angewandten Anwendbarkeitskriterien auszuleuchten. Insbesondere wird er gefragt, ob es erforderlich ist, dass das Ereignis an Bord eines Flugzeugs nicht nur plötzlich oder ungewöhnlich war und durch eine äußere Einwirkung auf den betreffenden Fluggast hervorgerufen wurde, sondern auch auf einem für die Luftfahrt typischen oder mit ihr zusammenhängenden Risiko beruht. Aus den in den vorliegenden Schlussanträgen dargelegten Gründen bin ich der Ansicht, dass nur die ersteren Kriterien erfüllt sein müssen, und nicht die letzteren.

1 Originalsprache: Französisch.

2 Dieses Übereinkommen, geschlossen in Montreal am 28. Mai 1999, wurde von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichnet und in ihrem Namen durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. 2001, L 194, S. 38) genehmigt. Es ist für die Europäische Union am 28. Juni 2004 in Kraft getreten.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Übereinkommen von Montreal

4. Aus Abs. 3 der Präambel des Übereinkommens von Montreal ergibt sich, dass die Vertragsstaaten „[die] Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadenersatzes… nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs [anerkennen]". In Abs. 5 dieser Präambel heißt es außerdem, dass „gemeinsames Handeln der Staaten zur weiteren Harmonisierung und Kodifizierung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr durch ein neues Übereinkommen das beste Mittel ist, um einen gerechten Interessenausgleich zu erreichen".

5. Art. 17 („Tod und Körperverletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck") des Übereinkommens von Montreal sieht in seinem Abs. 1 vor, dass „[d]er Luftfrachtführer … den Schaden zu ersetzen [hat], 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".

6. Art. 20 („Haftungsbefreiung") dieses Übereinkommens bestimmt, dass, „[wenn] der Luftfrachtführer nach[weist], dass die Person, die den Schadenersatzanspruch … erhebt, oder ihr Rechtsvorgänger den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat, … der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit [ist], als diese Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Verlangt eine andere Person als der Reisende wegen dessen Tod oder Körperverletzung Schadenersatz …, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung insoweit befreit, als er nachweist, dass eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Reisenden, sei es auch nur fahrlässig, den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Dieser Artikel gilt für alle Haftungsbestimmungen in diesem Übereinkommen einschließlich Artikel 21 Absatz 1".

7. Art. 21 („Schadenersatz … bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden") dieses Übereinkommens lautet:

„(1) Für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, die 100 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden nicht übersteigen, kann die Haftung des Luftfrachtführers nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden.

(2) Der Luftfrachtführer haftet nicht für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, soweit sie 100 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden übersteigen, wenn er nachweist, dass

a) dieser Schaden nicht auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist oder

b) dieser Schaden ausschließlich auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist."

8. Art. 29 („Grundsätze für Ansprüche") dieses Übereinkommens sieht vor, dass „[b]ei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern … ein Anspruch auf Schadenersatz …, 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 [kann], die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt. Bei einer derartigen Klage ist jeder eine Strafe einschließende, verschärfte oder sonstige nicht kompensatorische Schadenersatz … ausgeschlossen."

B. Unionsrecht

9. Die Erwägungsgründe 5 bis 7 und 10 der Verordnung (EG) Nr. 889/2002[3] zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen[4] lauten wie folgt:

„(5) Die Gemeinschaft hat das Übereinkommen von Montreal unterzeichnet und damit ihre Absicht erklärt, dem Übereinkommen durch Ratifizierung beizutreten.

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 … ist zu ändern, um sie an die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal anzugleichen und so eine einheitliche Haftungsregelung für den internationalen Luftverkehr zu schaffen.

(7) Diese Verordnung und das Übereinkommen von Montreal dienen der Verstärkung des Schutzes der Fluggäste sowie ihrer Angehörigen und dürfen nicht so ausgelegt werden, dass dieser Schutz gegenüber dem am Tag der Annahme dieser Richtlinie geltenden Recht verringert würde.

…

(10) In einem sicheren und modernen Luftverkehrssystem ist es angemessen, die Haftung für Tod oder Körperverletzung von Fluggästen nicht zu beschränken."

10. Nach Art. 1 der Verordnung Nr. 2027/97, in der durch die Verordnung Nr. 889/2002 geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 2027/97), „[setzt d]iese Verordnung … die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal über die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr um und trifft zusätzliche Bestimmungen. Ferner wird der Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf Beförderungen im Luftverkehr innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats ausgeweitet."

11. Art. 2 Abs. 2 der Verordnung Nr. 2027/97 bestimmt, dass „[d]ie in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in Absatz 1 definiert sind, … den im Übereinkommen von Montreal verwendeten Begriffen [entsprechen]".

12. Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung sieht vor, dass „[f]ür die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck … alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal [gelten]".

III. Ausgangsrechtsstreit, Vorlagefrage und Verfahren vor dem Gerichtshof

13. Im August 2015 befand sich die damals sechsjährige Klägerin des Ausgangsverfahrens auf einem Flug der Luftfahrtgesellschaft Niki Luftfahrt GmbH, einer Gesellschaft österreichischen Rechts, zwischen Spanien und Österreich.

14. Das Kind saß neben seinem Vater, der während des Fluges von der Flugbegleiterin einen Pappbecher ohne Abdeckung mit heißem Kaffee erhielt, den er auf dem vor ihm angebrachten Abstellbrett abstellte. In der Folge begann dieser Becher zu rutschen, und sein Inhalt ergoss sich über das Kind, das dadurch Verbrühungen zweiten Grades an einem Teil des Körpers erlitt. Es konnte nicht festgestellt werden, ob das Umkippen des Kaffeebechers durch eine Mangelhaftigkeit des Abstellbretts oder durch ein Vibrieren des Flugzeugs verursacht wurde.

3 Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. 2002, L 140, S. 2).

4 Verordnung des Rates vom 9. Oktober 1997 (ABl. 1997, L 285, S. 1).

15. Die Klägerin des Ausgangsverfahrens, gesetzlich vertreten durch ihren Vater, erhob nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal Klage auf Verurteilung von Niki Luftfahrt zum Ersatz des Schadens, der durch den Unfall während dieses Fluges verursacht worden sei, in Höhe von 8 500 Euro zuzüglich Zinsen und Kosten.

16. Die Insolvenzverwalterin der nunmehr insolventen Luftfahrtgesellschaft wies das Vorliegen einer Haftung zurück und machte geltend, es liege kein Unfall im Sinne dieser Bestimmung vor, da kein „plötzliches und unerwartetes Ereignis“ zum Umkippen des Kaffeebechers geführt habe. Jedenfalls habe sich kein „für die Luftfahrt typisches Risiko“, nämlich kein luftfahrtspezifisches Risiko verwirklicht; diese Voraussetzung müsse jedoch ebenso erfüllt sein.

17. Mit Entscheidung vom 15. Dezember 2015 gab das Landesgericht Korneuburg (Österreich) der Klage der Klägerin des Ausgangsverfahrens statt. Dieses Gericht vertrat die Ansicht, dass ein „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal unter den Umständen des vorliegenden Falles gegeben sei, weil das Umfallen des Kaffeebechers auf „ein ungewöhnliches, von außen eintretendes Ereignis“ zurückzuführen sei. Außerdem habe sich auch eine „im Luftverkehr typische Gefahr“ verwirklicht, weil ein Luftfahrzeug betriebsbedingt unterschiedliche Neigungen aufweise, die dazu führen könnten, dass auf einer waagrechten Fläche im Flugzeug abgestellte Gegenstände rutschten, ohne dass dafür ein besonderes Flugmanöver notwendig sei. Schließlich liege ein Verschulden des Luftfahrtunternehmens nicht vor, weil das Servieren von heißen Getränken ohne Abdeckung allgemein üblich und sozialadäquat sei.

18. Mit Urteil vom 30. August 2016 änderte das Oberlandesgericht Wien (Österreich) die Entscheidung im ersten Rechtszug ab, nachdem es festgestellt hatte, dass die Haftung des Luftfahrtunternehmens ausgeschlossen sei, da unter Art. 17 des Übereinkommens von Montreal nur solche Unfälle fielen, die durch ein „für die Luftfahrt typisches Risiko“ ausgelöst würden, und dass im vorliegenden Fall der Klägerin des Ausgangsverfahrens dieser Beweis nicht gelungen sei.

19. Der mit einer Revision befasste Oberste Gerichtshof hat mit Beschluss vom 26. Juni 2018, der am 14. August 2018 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen ist, beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Handelt es sich um einen die Haftung des Luftfrachtführers begründenden „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal, wenn ein Becher mit heißem Kaffee, der in einem in der Luft befindlichen Flugzeug auf dem Ablagebrett des Vordersitzes abgestellt ist, aus ungeklärter Ursache ins Rutschen gerät und umfällt, wodurch ein Fluggast Verbrühungen erleidet?

20. Die Beklagte des Ausgangsverfahrens, die polnische Regierung und die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen beim Gerichtshof eingereicht. In der mündlichen Verhandlung vom 19. Juni 2019 haben die französische Regierung und die Kommission mündliche Ausführungen gemacht.

IV. Würdigung

A. Vorbemerkungen

21. Zunächst weise ich darauf hin, dass das vorlegende Gericht darlegt, das Übereinkommen von Montreal sei unter den Umständen des Ausgangsrechtsstreits anwendbar, weil der Flug, während dessen das streitige Ereignis eingetreten sei, internationalen Charakter im Sinne von Art. 1 dieses Übereinkommens habe, da der Abgangs- und der Bestimmungsort des Fluges in zwei verschiedenen

Vertragsstaaten gelegen hätten [5]. Insoweit ist zu beachten, dass die Mitgliedstaaten der Union in den vom Übereinkommen von Montreal geregelten Bereichen die Zuständigkeit betreffend die Haftung für den Schaden in den Fällen, in denen ein Fluggast getötet oder körperlich verletzt wird, auf die Union übertragen haben [6] und dass nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 für die Haftung eines „Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft“ [7] – um das es sich hier offenbar handelt – für Fluggäste alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal gelten [8].

22. Sodann erinnere ich daran [9], dass die Vorschriften des Übereinkommens von Montreal integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung sind [10], so dass der Gerichtshof dafür zuständig ist, über die Auslegung des Übereinkommens zu entscheiden, unter Beachtung der Regeln des Völkerrechts, an die die Union gebunden ist, und insbesondere von Art. 31 des Wiener Übereinkommens [11], wonach ein Vertrag nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Licht seines Ziels und Zwecks auszulegen ist [12]. Außerdem hat der Gerichtshof angesichts des Gegenstands des Übereinkommens von Montreal, der in der Vereinheitlichung der Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr besteht, bereits entschieden, dass die in diesem Übereinkommen enthaltenen Begriffe, die dort nicht definiert werden, „ungeachtet der unterschiedlichen Bedeutungen dieser Begriffe in den internen Rechtsordnungen der Vertragsstaaten des Übereinkommens einheitlich und autonom auszulegen sind“ [13].

23. Schließlich ist es nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs im Rahmen des Vorabentscheidungsersuchens allein Sache der nationalen Gerichte, den tatsächlichen und rechtlichen Rahmen des von ihnen zu entscheidenden Rechtsstreits zu definieren [14]. Insoweit weise ich darauf hin, dass im vorliegenden Fall feststeht, dass, wie die Vorlagefrage ausdrücklich darlegt, der Grund, aus dem der Becher mit Kaffee auf die Klägerin des Ausgangsverfahrens verschüttet wurde, nicht festgestellt werden konnte. Außerdem geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass der zunächst von der Beklagten des Ausgangsverfahrens erhobene Einwand eines Mitverschuldens des Opfers nicht mehr Gegenstand des nationalen Verfahrens ist [15]. Der Gerichtshof hat daher ausgehend von diesen Feststellungen des vorlegenden Gerichts über die Auslegung, um die er ersucht wird, zu entscheiden.

5 Nämlich im Königreich Spanien und in der Republik Österreich.

6 Vgl. in diesem Sinne Nr. 4 der Erklärung zur Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft für Gegenstände, die durch das Übereinkommen von Montreal geregelt werden, die im Instrument der Gemeinschaft zur Genehmigung enthalten ist, hinterlegt am 29. April 2004, und abrufbar unter folgender Internetadresse: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

7 In Art. 2 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung definiert als ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. 1992, L 240, S. 1), die mit Wirkung zum 1. November 2008 durch die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. 2008, L 293, S. 3) aufgehoben und ersetzt wurde, erteilten gültigen Betriebsgenehmigung.

8 Vgl. u. a. Urteile vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, Rn. 18), vom 22. November 2012, Espada Sánchez u. a. (C-410/11, EU:C:2012:747, Rn. 19), vom 26. Februar 2015, Wucher Helicopter und Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, Rn. 35), sowie vom 9. September 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, Rn. 25 ff.).

9 Vgl. auch meine Schlussanträge in der Rechtssache Guaitoli u. a. (C-213/18, EU:C:2019:524, Nr. 29).

10 Seit dem in Fn. 2 der vorliegenden Schlussanträge angegebenen Inkrafttreten.

11 Am 23. Mai 1969 in Wien unterzeichnetes Übereinkommen über das Recht der Verträge (*United Nations Treaty Series*, Nr. 1155, S. 331).

12 Vgl. u. a. Urteile vom 22. November 2012, Espada Sánchez u. a. (C-410/11, EU:C:2012:747, Rn. 20 bis 22), vom 17. Februar 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, Rn. 23 und 24), sowie vom 12. April 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, Rn. 19 bis 22).

13 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, Rn. 21 und 22), zum Begriff „Schaden“, der Art. 22 Abs. 2 dieses Übereinkommens zugrunde liegt.

14 Gemäß Art. 267 AEUV, der auf einer klaren Aufgabentrennung zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof beruht, fällt die Würdigung des Sachverhalts in die Zuständigkeit des vorlegenden Gerichts (vgl. u. a. Urteile vom 19. Juli 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, Rn. 30, sowie vom 7. August 2018, Prenninger u. a., C-329/17, EU:C:2018:640, Rn. 27).

15 Das vorlegende Gericht legt nicht dar, ob das etwaige Verschulden der verletzten Minderjährigen und/oder ihres Vaters, der mit dem Kaffeebecher hantierte und der sie in diesem Verfahren vertrat, im Ausgangsverfahren erörtert wurden.

B. Zum Begriff „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal

1. Zum Gegenstand der Vorlagefrage und zu den vertretenen Auffassungen

24. In der vorliegenden Rechtssache wird der Gerichtshof *im Wesentlichen* ersucht, zu bestimmen, ob der Begriff „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal dahin auszulegen ist, dass er den Fall umfasst, dass ein Becher mit heißem Kaffee, der in einem in der Luft befindlichen Flugzeug auf dem Ablagebrett des Vordersitzes abgestellt ist, aus ungeklärter Ursache umfällt, wodurch ein Fluggast Verbrühungen erleidet, der daher nach dieser Bestimmung verlangen kann, dass der betreffende Luftfrachtführer ihm Schadensersatz wegen dieser Körperverletzung zahlt.

25. Zwar ist die Frage des vorlegenden Gerichts so formuliert, dass sie an die Umstände des Ausgangsverfahrens anknüpft, jedoch halte ich es für besser, wenn der Gerichtshof sich nicht auf eine Antwort beschränkt, die nur für diesen spezifischen Fall gilt, sondern die sich ihm hier bietende Gelegenheit ergreift, eine Auslegung des betreffenden Begriffs durch die Festlegung abstrakter Beurteilungskriterien vorzunehmen, die daher allgemeinere Tragweite hat [16]. Es ist darauf hinzuweisen, dass die vorliegende Rechtssache die erste ist, in der der Gerichtshof diesen Begriff auszulegen hat.

26. Insoweit stelle ich mit dem vorlegenden Gericht fest, dass das Übereinkommen von Montreal *keine Definition* des Unfallbegriffs *enthält*, obwohl ein solches Ereignis offenkundig eine bestimmende Voraussetzung dafür darstellt, dass die Haftung eines Luftfrachtführers aufgrund von Art. 17 Abs. 1 dieses Übereinkommens im Fall eines körperlichen Schadens (Körperverletzung oder Tod) eines Reisenden begründet werden kann [17]. Auch war dieser Begriff in der entsprechenden Bestimmung des Warschauer Abkommens, nämlich Art. 17, enthalten [18], an dessen Stelle das Übereinkommen von Montreal getreten ist [19], jedoch wurde er auch in diesem ersten Instrument nicht definiert.

27. Allerdings haben einige nationale Gerichte Rechtsprechung zum Unfallbegriff im Sinne des Warschauer Abkommens und/oder des Übereinkommens von Montreal entwickelt, die das vorlegende Gericht ausdrücklich anführt [20]. Ich weise darauf hin, dass ich trotz der Unterschiede zwischen Art. 17 des Warschauer Abkommens und Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal der Ansicht bin, dass die letztere Bestimmung dennoch auch im Licht der Entscheidungen zur ersteren auszulegen ist, da sie einander im Wesentlichen entsprechen [21].

28. Das vorlegende Gericht führt aus, dass im vorliegenden Fall Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal anwendbar sei, da die von der Klägerin des Ausgangsverfahrens erlittene Körperverletzung nach der von diesen nationalen Gerichten verwendeten Terminologie auf ein auf „äußerer Einwirkung“ auf das Opfer beruhendes „plötzliches“ Ereignis zurückzuführen sei, durch das

16 Im Rahmen der in Art. 267 AEUV vorgesehenen Zusammenarbeit zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof, die aufgerufen sind, unmittelbar und wechselseitig zur einheitlichen Anwendung des Unionsrechts in allen Mitgliedstaaten beizutragen, kann nämlich der Gerichtshof mit Rücksicht auf die vom vorlegenden Gericht dargelegten Umstände diejenigen Elemente aus dem Wortlaut der Vorlagefrage herausarbeiten, die die Auslegung des Unionsrechts betreffen. So war es zulässig, anzunehmen, dass es dem vorlegenden Gericht, wenn es mit der Vorlagefrage eine unmittelbare Anwendung von Unionsrecht auf das Ausgangsverfahren anzustreben scheint, in Wirklichkeit um eine Auslegung des Unionsrechts im Hinblick auf die Entscheidung dieser Rechtsstreitigkeit geht (vgl. u. a. Urteile vom 18. Januar 1979, van Wesemael u. a., 110/78 und 111/78, EU:C:1979:8, Rn. 21, vom 17. November 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, Rn. 21, vom 8. November 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, Rn. 32, sowie vom 13. Februar 2014, Crono Service u. a., C-419/12 und C-420/12, EU:C:2014:81, Rn. 28 und 29).

17 Außerdem verweist Art. 2 Abs. 2 der Verordnung Nr. 2027/97 für die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in ihr definiert sind, wie „Unfall“, auf das Übereinkommen von Montreal.

18 Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929. Der Begriff „Unfall“ wurde ohne nähere Erläuterung auch in Art. 30 Abs. 2 dieses Abkommens betreffend den hier nicht relevanten Fall der durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer auszuführenden Beförderung im Luftverkehr verwendet.

19 Vgl. Präambel und Art. 55 des Übereinkommens von Montreal.

20 Insoweit bezieht sich das vorlegende Gericht auf Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, 2. Aufl., 2011, Kommentar zu Art. 17 des Übereinkommens von Montreal, insbesondere Rn. 13 ff.

21 Zu dieser nationalen Rechtsprechung siehe auch Nrn. 43 ff. der vorliegenden Schlussanträge.

die Klägerin einen für sie „unerwarteten Schaden“ erlitten habe. Der Ausgangsrechtsstreit konzentriere sich auf die Frage, ob der Unfallbegriff im Sinne dieser Bestimmung neben der Erfüllung der angeführten Kriterien voraussetze, dass sich *„ein für die Luftfahrt typisches Risiko“* [22] verwirklicht habe.

29. Bezüglich der Frage, ob das letztgenannte Kriterium erfüllt sein müsse, stünden sich in Anbetracht bestimmter Entscheidungen der Gerichte von Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens und/oder des Übereinkommens von Montreal sowie unterschiedlicher Lehrmeinungen *mehrere Auffassungen* gegenüber.

30. Nach einer ersten Auffassung, die laut dem vorlegenden Gericht von der überwiegenden deutschen Lehre und Rechtsprechung vertreten wird [23], sei der in Rede stehende Begriff „Unfall“ auf Fälle zu beschränken, in denen sich ein Risiko verwirkliche, das sich aus der typischen Beschaffenheit oder dem Zustand eines Luftfahrzeugs oder seinem Betrieb [24] oder einer beim Ein- oder Ausstieg verwendeten luftfahrttechnischen Einrichtung ergebe. Zur Begründung werde ausgeführt, dass eine Übernahme des allgemeinen Lebensrisikos auf den Luftfrachtführer nicht die Intention der am Übereinkommen von Montreal beteiligten Staaten gewesen sei. Damit treffe die Beweislast für die Verwirklichung eines Risikos, das ausschließlich im Bereich der Luftfahrt auftrete, den Geschädigten. Im vorliegenden Fall müsste diese Auslegung wegen der Unaufklärbarkeit der Ursache des streitigen Ereignisses zur Abweisung der Klage der Klägerin des Ausgangsverfahrens führen.

31. Nach einer zweiten Auffassung sei demgegenüber der Nachweis, dass sich ein für die Luftfahrt typisches Risiko verwirklicht habe, in Anbetracht des Wortlauts von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal, des von diesem geschaffenen Haftungsregimes und des Erfordernisses, seine Wirksamkeit zu bewahren, nicht erforderlich, um sich auf diese Bestimmung stützen zu können. Das vorlegende Gericht hält diese letztgenannten Argumente für überzeugend. Einige Autoren hätten daraus abgeleitet, dass u. a. das Verschütten von heißen Getränken auf den Körper eines Reisenden einen Unfall darstelle, für den der Luftfrachtführer haften könne [25]. Im Ausgangsrechtsstreit würde diese Auslegung zur Anerkennung der Haftung des Luftfrachtführers führen.

32. Das vorlegende Gericht erwägt schließlich eine weitere Auffassung, die es als vermittelnde Lösung einstuft, wonach sich die Haftung nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens zwar schlicht daraus ergebe, dass das betreffende Ereignis an Bord des Flugzeugs oder beim Ein- oder Ausstieg eingetreten sei, ohne dass es der Verwirklichung eines für die Luftfahrt typischen Risikos bedürfe, der Beförderer sich aber von dieser Haftung befreien könne, wenn er nachweise, dass kein Zusammenhang mit der Beschaffenheit oder dem Betrieb des Luftfahrzeugs bestehe. Im vorliegenden Fall führte diese Auslegung ebenfalls zur Haftung der Beklagten des Ausgangsverfahrens, weil die Ursache des betreffenden Unfalls nicht habe aufgeklärt werden können.

22 Hervorhebung im Original.

23 Das vorlegende Gericht zitiert Schmid, R., „Artikel 17“, in *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Deutschland, 2016, Rn. 16 und 17 (vgl. auch englischsprachige Fassung, Schmid, R., „Article 17“, in *Montreal Convention*, Kluwer, Niederlande, 2006, Rn. 16 und 17), sowie Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, 3. Aufl., 1998, Rn. 331. Außerdem führt es ein Urteil des Bundesgerichtshofs (Deutschland) vom 21. November 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861) an, weist jedoch darauf hin, dass dieses nur das Vorliegen eines „Gefahrenzusammenhangs“ mit einem für die Luftfahrt typischen Risiko verlange. Vor diesem Urteil vgl. Entscheidung des Landgerichts Frankfurt (Deutschland) vom 16. Dezember 2005 (NJW-RR 2006, 704) neben der von Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, München, 2015, S. 1059, angeführten Rechtsprechung.

24 Risiko, das z. B. die Folge von Höhen- oder Geschwindigkeitsänderungen des Flugzeugs sein kann.

25 In diesem Sinne erwähnt die Vorlageentscheidung Reuschle, F., angeführt in Fn. 20, Rn. 15, Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Wien, 2001, Rn. 123 und 136 (vgl. auch Besprechung des letzteren Werks durch Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, S. 75), sowie Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie“, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, Rn. 129 und 130, zu Art. 17 des Warschauer Abkommens.

33. Die *beim Gerichtshof* in der vorliegenden Rechtssache *abgegebenen Erklärungen* spiegeln diese verschiedenen Auffassungen wider. Die Beklagte des Ausgangsverfahrens macht geltend, dass gemäß Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal eine Haftung des Luftfahrtunternehmens nur vorliege, wenn ein Unfall, ein auf äußerer Einwirkung beruhendes, plötzliches und unerwartetes Ereignis, durch ein luftverkehrsspezifisches Risiko ausgelöst worden sei. Die Gefahr einer Körperverletzung durch das Umkippen eines heißen Getränks könne sich jedoch auch im privaten Lebensbereich realisieren [26].

34. Die polnische Regierung lehnt hingegen das Erfordernis eines für die Luftfahrt typischen Risikos ab, ist jedoch der Ansicht, dass ein Kausalzusammenhang zwischen dem betreffenden Ereignis – das ein unerwartetes oder plötzliches Ereignis zu sein habe, das durch eine äußere Einwirkung auf den Fluggast hervorgerufen werde – und der Bewegung oder dem Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sei, wobei dieser Zusammenhang im vorliegenden Fall bestehe [27].

35. Die französische Regierung und die Kommission [28] vertreten die Auffassung, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Situation vom Unfallbegriff im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens umfasst sei, da es sich um ein plötzliches Ereignis handele, das während der Luftbeförderung von außen auf die Person des Opfers eingewirkt habe, ohne dass es erforderlich sei, die Verwirklichung eines luftfahrttypischen Risikos – wie von der Beklagten des Ausgangsverfahrens vertreten – oder das Vorliegen eines Kausalzusammenhangs mit dieser Beförderung – wie von der polnischen Regierung vertreten – nachzuweisen. Das ist aus den folgenden Gründen, die im Einklang mit oben angeführten Auslegungsregeln stehen [29], auch meine Meinung.

2. Zur grammatischen Auslegung

36. Zunächst weise ich zum *Wortlaut* von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal darauf hin [30], dass nur die sechs Sprachfassungen dieses Instruments maßgeblich sind, die als „verbindlich" eingestuft wurden, zu denen drei Fassungen gehören, die Amtssprachen der Union entsprechen, nämlich Englisch, Spanisch und Französisch [31].

37. Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens bestimmt, dass „[d]er Luftfrachtführer … den Schaden zu ersetzen [hat], 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".

38. Zunächst stelle ich mit dem vorlegenden Gericht fest, dass Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal das Erfordernis, dass die Haftung des Luftfrachtführers auf der Grundlage dieser Bestimmung nur begründet werden könnte, wenn das streitige Ereignis durch ein für die Luftfahrt typisches Risiko ausgelöst wurde, wie die Beklagte des Ausgangsverfahrens geltend macht, oder einen Kausalzusammenhang mit der Beschaffenheit oder dem Betrieb des Luftfahrzeugs aufweist, wie die

26 Zur Veranschaulichung, worin eine speziell mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs einhergehende Gefahr, im Gegensatz zu einem allgemeinen Lebensrisiko, bestehen könnte, führt die Beklagte des Ausgangsverfahrens ein Umkippen eines heißen Getränks aufgrund von Turbulenzen, einer Änderung der Flughöhe oder -lage oder eines Defekts des Abstellbretts an, wobei diese Umstände im Ausgangsrechtsstreit nicht nachgewiesen worden seien.

27 Nach Ansicht der polnischen Regierung ergibt sich dieser Zusammenhang daraus, dass das Servieren von Heißgetränken während der Reise eine gängige Praxis der Luftfahrtunternehmen oder anderer Beförderer darstelle, die Teil der Beförderungsdienstleistung sein oder eine Zusatzdienstleistung darstellen könne, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beförderung stehe.

28 Die Kommission hat in der mündlichen Verhandlung ihren Standpunkt klargestellt, indem sie bestätigt hat, dass sie sich dem von der französischen Regierung zum Ausdruck gebrachten Standpunkt anschließt.

29 Siehe Nr. 22 der vorliegenden Schlussanträge.

30 Vgl. auch meine Schlussanträge in der Rechtssache Guaitoli u. a. (C-213/18, EU:C:2019:524, Nr. 58).

31 Zur Berücksichtigung der sechs Sprachfassungen, in denen das Übereinkommen von Montreal verfasst wurde (nämlich in englischer, arabischer, chinesischer, spanischer, französischer und russischer Sprache), vgl. Urteile vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, Rn. 24), sowie vom 17. Februar 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, Rn. 23 und 31 bis 34).

polnische Regierung vorschlägt, nicht zum Ausdruck bringt. Ich bin jedoch der Ansicht, dass, wenn die Verfasser dieses Übereinkommens beabsichtigt hätten, solche beschränkenden Kriterien vorzusehen, sie es nicht versäumt hätten, diese ausdrücklich anzuführen [32], was hier nicht der Fall ist. Außerdem enthalten die Materialien keinen Hinweis auf diese Absicht [33].

39. Im selben Sinne weise ich wie die französische Regierung darauf hin, dass in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal gegenüber der entsprechenden Bestimmung des Warschauer Abkommens [34], die dieser vorausgegangen ist, eine wichtige Klarstellung hinzugefügt wurde, nämlich die Formulierung „jedoch nur, wenn“ [„par cela seul“] [35], die den Willen der Verfasser des Übereinkommens offenbart, die Haftung des Luftfrachtführers nicht von anderen Voraussetzungen als denen eines Unfalls, der sich unter den in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens genannten Umständen ereignet und die dort sodann angeführten Wirkungen gehabt hat, abhängig zu machen. Aus dieser Erläuterung ergibt sich meines Erachtens, dass der Begriff „Unfall“ im Sinne der letzteren Bestimmung dahin auszulegen ist, dass keine Einschränkung seines sachlichen Geltungsbereichs bewirkt wird.

40. Zu diesem Begriff stelle ich fest, dass die in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal verwendete Terminologie betreffend die Haftung des Luftfrachtführers bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden im Gegensatz zu der in Art. 17 Abs. 2 und in Art. 18 dieses Übereinkommens verwendeten betreffend die Haftung des Luftfrachtführers für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck bzw. Gütern steht. Anders als die erste Bestimmung beziehen sich die letzteren nicht auf einen „Unfall“ [„accident“], sondern einfach auf das „Ereignis“ [„fait“], durch das die Schäden am aufgegebenen Reisegepäck oder an den Gütern verursacht wurden [36]. Aus diesem Gegensatz ergibt sich meines Erachtens, dass es für die Anwendung von Art. 17 Abs. 1 erforderlich ist, dass das Ereignis, durch das der Reisende getötet oder verletzt wird, sich nicht nur an Bord oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat [37], sondern auch anhand der Kriterien, die vom Gerichtshof zu bestimmen sind, als Unfall eingestuft werden kann.

41. Zwar wird der Begriff „Unfall“ mehrmals im Übereinkommen von Montreal verwendet, jedoch in den anderen Bestimmungen, in denen er ebenfalls vorkommt [38], nicht weiter erläutert. Allenfalls Art. 28 dieses Übereinkommens, der die Vorauszahlungen bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden betrifft, führt an, dass sich die letzteren Schäden aus „Luftfahrzeugunfälle[n]“ [„accident d’aviation“] [39] ergeben müssen, jedoch ohne nähere Erläuterung.

32 Vgl. im Vergleich dazu die genaue Definition des Begriffs „Unfall“ in Art. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. 2010, L 295, S. 35), die nach ihrem Art. 1 allerdings, anders als das Übereinkommen von Montreal, die Haftung der Luftfrachtführer nicht regelt.

33 Das vorlegende Gericht legt dar, dass bei der Ausarbeitung des Übereinkommens von Montreal eine Einschränkung auf die Fälle, in denen sich ein für die Luftfahrt typisches Risiko verwirklicht habe, nicht gewollt gewesen sei, und bezieht sich insoweit auf das in Fn. 23 angeführte Urteil des Bundesgerichtshofs. Ich ergänze, dass laut Rn. 21 dieses Urteils nach dem Inhalt der Protokolle zur internationalen Konferenz, die zum Erlass dieses Übereinkommens führte, nicht vorausgesetzt wurde, dass sich bei einem Unfall eine luftfahrttypische Gefahr verwirklicht haben muss.

34 Art. 17 des Warschauer Abkommens bestimmte, dass „[der] Luftfrachtführer … den Schaden zu ersetzen [hat], der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, *wenn* der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat“ (Hervorhebung nur hier).

35 Formulierung, die sowohl in der französischen Sprachfassung von Art. 17 des Übereinkommens von Montreal vorkommt als auch in seiner englischen („upon condition only“) und spanischen Sprachfassung („por la sola razón“).

36 Dies gilt in der französischen Sprachfassung des Übereinkommens von Montreal, aber auch in seiner englischen (wo die Begriffe „accident“ und „event“ vorkommen) und spanischen Sprachfassung (wo die Begriffe „accidente“ und „hecho“ vorkommen).

37 Die von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal umfasste Zeitspanne ist länger als die Dauer des Fluges im eigentlichen Sinne, die sich vom Start des Luftfahrzeugs bis zu seiner Landung erstreckt.

38 Nämlich Art. 28 („Vorauszahlungen“), Abs. 2 und 3 von Art. 33 („Gerichtsstand“) sowie Abs. 2 von Art. 36 („Aufeinanderfolgende Beförderung“) des Übereinkommens von Montreal.

39 Gleiches gilt für die englische („aircraft accidents“) und die spanische Sprachfassung („accidentes de aviación“). Nach Reuschle, F., angeführt in Fn. 20, Rn. 26, ist zu unterscheiden zwischen den Unfällen des Luftfahrzeugs selbst (z. B. sein Absturz), wovon Art. 28 des Übereinkommens von Montreal handelt, und den Unfällen an Bord des Luftfahrzeugs; der Begriff „Unfall“ im Sinne seines Art. 17 umfasst jedoch beide Arten von Unfällen. Ich stimme dieser letzteren Überlegung zu, aber werde mich hier nicht zum Gegenstand dieses Art. 28 äußern.

42. Ich weise darauf hin, dass nach Art. 31 des Wiener Übereinkommens der Begriff „Unfall“ in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal in Übereinstimmung mit „der gewöhnlichen, [der betreffenden Bestimmung] … in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung“ auszulegen ist.

43. Insoweit bin ich der Ansicht, dass, wie sowohl das vorlegende Gericht als auch alle Beteiligten, die Erklärungen in der vorliegenden Rechtssache eingereicht haben, vorbringen, die Auslegung dieses Begriffs durch verschiedene *Gerichte von Vertragsstaaten* des Warschauer Abkommens und/oder des Übereinkommens von Montreal [40] zu berücksichtigen ist, um sich an diesen Präzedenzfällen möglicherweise zu orientieren, auch wenn der Gerichtshof an diese nicht gebunden ist.

44. Erstens wurden einige Kriterien, trotz einiger Abweichungen bei der Wortwahl der nationalen Gerichte, weitgehend als relevant für den Begriff „Unfall“ in Art. 17 des Warschauer Abkommens und Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal anerkannt. Nach diesen Gerichten hat das Opfer im Wesentlichen nachzuweisen, dass das Ereignis, das innerhalb des Zeitraums der Luftbeförderung, entweder an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen, eintrat und zum geltend gemachten körperlichen Schaden führte, zum einen „plötzlichen“ oder „ungewöhnlichen“ Charakter hat und zum anderen „von außen“ auf den betreffenden Fluggast einwirkt [41]. Mit anderen Worten kann ein schädigendes Ereignis, das sich aus eigenen Reaktionen des Opfers auf den gewöhnlichen, normalen und vorhersehbaren Betrieb des Luftfahrzeugs ergibt oder das durch den bereits bestehenden Gesundheitszustand des Opfers hervorgerufen wurde, nicht als Unfall eingestuft werden. Diese Einigkeit zugunsten dieser Beurteilungsfaktoren ergibt sich insbesondere [42] aus der amerikanischen Rechtsprechung [43], der deutschen Rechtsprechung [44] sowie der französischen Rechtsprechung [45]. Die in der vorliegenden Rechtssache eingereichten Erklärungen stimmen auch insoweit überein.

45. Ich bin der Ansicht, dass diese Kriterien, die völlig im Einklang mit der gängigen Definition des betreffenden Begriffs stehen [46], auch vom Gerichtshof in der vorliegenden Rechtssache zweckdienlich herangezogen werden könnten, um zu bestimmen, welche Situationen im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal als Unfall eingestuft werden können. Dazu erinnere ich daran, dass das vorlegende Gericht meines Erachtens zu Recht der Ansicht ist, dass alle vorstehend

40 Vgl. Nrn. 27 ff. der vorliegenden Schlussanträge.

41 Ich weise darauf hin, dass zwischen der Prüfung des Umstands, dass der behauptete Schaden nicht auf eine besondere Veranlagung des betreffenden Reisenden zurückzuführen ist, die im Stadium der etwaigen Einstufung des streitigen Ereignisses als „Unfall“ erfolgt, die die Haftung des Luftfrachtführers – nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal – begründen kann, und der anschließenden Frage zu unterscheiden ist, ob dagegen nachgewiesen ist, dass dieser Reisende aktiv oder durch Unterlassung zur Verwirklichung seines eigenen Schadens beigetragen hat, so dass der Luftfrachtführer von seiner Haftung nach Art. 20 dieses Übereinkommens befreit werden könnte.

42 Vgl. auch Mercadal, B., „Transports aériens“, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paris, 2000, Rn. 110 ff.; Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal“, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, Nr. 4, S. 662 bis 665, sowie Letacq, F., „Fascicule 925“, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Paris, 2018, Rn. 70.

43 Vgl. hauptsächlich Urteil des U.S. Supreme Court (Oberster Gerichtshof der Vereinigten Staaten von Amerika) vom 4. März 1985, Air France v. Saks (470 U.S. 392 [1985], zugänglich unter folgender Internetadresse: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). Dieses Grundsatzurteil stellt fest, dass der Begriff „Unfall“ im Sinne von Art. 17 des Warschauer Abkommens, das „drafted in French by continental jurists“ wurde, „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger“ umfasst, und nicht den Fall, dass „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft“, und dass „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger“ (Hervorhebung nur hier).

44 Vgl. u. a. deutsche Entscheidungen, zitiert bei Reuschle, F., angeführt in Fn. 20, Rn. 13.

45 Neben den von den in Fn. 42 angeführten Autoren genannten französischen Entscheidungen vgl. Urteil der Cour de cassation (Frankreich), 1. Zivilkammer, vom 15. Januar 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, sowie die an der folgenden Internetadresse angeführten Präzedenzfälle: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Das Wort „accident“ (Unfall) stammt vom lateinischen Begriff *accidens*: „was zufällig geschieht“ und wird definiert als „événement ou fait involontaire dommageable imprévu“ („Ereignis oder Tatsache, das bzw. die unfreiwillig, schädigend, unerwartet ist“) nach Cornu, G., u. a., *Vocabulaire juridique*, 12. Aufl., PUF, Paris, 2018, S. 11, oder „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm“, nach *Encyclopædia Britannica* (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

angeführten Kriterien unter Umständen wie denen des Ausgangsrechtsstreits erfüllt sind[47]. Ebenso haben andere nationale Gerichte, u. a. amerikanische[48], entschieden, dass das Verschütten eines heißen Getränks auf einen Reisenden an Bord eines Luftfahrzeugs einen Unfall im Sinne von Art. 17 des Warschauer Abkommens darstellt.

46. Zweitens gibt es hingegen, wie die Vorlageentscheidung darlegt, unterschiedliche Auffassungen zu der Frage, ob nach diesen Bestimmungen die Prüfung eines zusätzlichen Kriteriums betreffend das Vorliegen eines „für die Luftfahrt typischen Risikos" zu verlangen ist. Die Beklagte des Ausgangsverfahrens macht geltend, dass dieses Kriterium in der österreichischen Rechtsprechung herangezogen worden sei[49], das vorlegende Gericht zweifelt jedoch insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung, die die deutsche Rechtsprechung in Richtung einer Abschwächung der Bedeutung dieses Kriteriums genommen zu haben scheine, an der Richtigkeit dieses Standpunktes[50]. Außerdem haben zwar in der amerikanischen Rechtsprechung einige Gerichte ein derartiges Kriterium angewandt[51], der Oberste Gerichtshof und andere Gerichte haben sich hingegen nicht für eine solche restriktive Auffassung entschieden[52]. Schließlich wurde in der französischen Rechtsprechung manchmal ein für die Luftfahrt typisches Risiko für die Zwecke von Art. 17 des Warschauer Abkommens untersucht, aber diese Untersuchung erfolgte nicht unmittelbar unter dem Blickwinkel des Unfallbegriffs und ist außerdem nicht mehr aktuell[53].

47. Ich bin, wie bereits dargelegt[54], der Ansicht, dass das Erfordernis eines solchen Risikos, dessen Heranziehung in der Rechtsprechung mir beschränkt geblieben zu sein scheint, sich in keiner Weise in der in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal verwendeten Terminologie widerspiegelt. Mein Standpunkt wird in Anbetracht der Zweckbestimmung dieser Vorschrift bestärkt.

3. Zur teleologischen Auslegung

48. Wie das vorlegende Gericht und die französische Regierung[55] bin ich der Meinung, dass es der Zweckbestimmung des Übereinkommens von Montreal, insbesondere Art. 17 Abs. 1, nicht entspräche, die Person, die den Ersatz eines körperlichen Schadens verlangt, auf der Grundlage dieser Bestimmung zu verpflichten, das Vorliegen eines „für die Luftfahrt typischen Risikos" oder eines Kausalzusammenhangs mit der Luftfahrt nachzuweisen, wobei diese Voraussetzungen nach Ansicht der Beklagten des Ausgangsverfahrens und nach Ansicht der polnischen Regierung zu prüfen sind, damit ein Ereignis als Unfall im Sinne dieser Bestimmung eingestuft werden könne.

47 Siehe Nr. 28 der vorliegenden Schlussanträge.

48 Vgl. u. a. Urteile des U.S. District Court of Puerto Rico (Bundesgericht des Distrikts Puerto Rico, Vereinigte Staaten) vom 17. Juni 1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. (686 F. Supp. 373 [D.P.R 1988], zugänglich unter folgender Internetadresse: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), sowie des U.S. District Court of California (Bundesgericht des Distrikts Kalifornien, Vereinigte Staaten) vom 15. Mai 2007, Wipranik v. Air Canada, u. a. (2007 WL 2441066, zugänglich unter folgender Internetadresse: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 In diesem Sinne führt die Beklagte des Ausgangsverfahrens ein Urteil des Obersten Gerichtshofs vom 2. Juli 2015 (2 Ob 58/15s, zugänglich unter folgender Internetadresse: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf) an.

50 Vgl. die in den Fn. 23 und 33 der vorliegenden Schlussanträge dargestellten Erwägungen dieses Gerichts.

51 Vgl. u. a. Urteil des U.S. District Court of New York (Bundesgericht des Distrikts New York, Vereinigte Staaten) vom 10. Januar 2017, Lee v. Air Canada (228 F. Supp. 3d 302 [2017], zugänglich unter folgender Internetadresse: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), sowie die zitierte Rechtsprechung bei Naveau, J., Godfroid, M., und Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Brüssel, 2. Aufl., 2006, Rn. 214.

52 Vgl. oben in Fn. 43 angeführtes Urteil und die bei Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Niederlande, 2010, Rn. 8.5.5 und 8.9.1 bis 8.9.17, sowie bei Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Niederlande, 2012, S. 153 bis 160, zitierte Rechtsprechung.

53 Mercadal, B., angeführt in Fn. 42, Rn. 117 bis 124, sowie Letacq, F., angeführt in Fn. 42, Rn. 57, legen dar, dass die für den Flugverkehr und -betrieb typischen Risiken früher in Frankreich für die Einstufung des Ein- und Aussteigens im Sinne dieses Art. 17 verlangt worden waren, aber dass dieses Kriterium wie in den angelsächsischen Ländern aufgegeben wurde.

54 Vgl. Nr. 38 der vorliegenden Schlussanträge.

55 Vgl. in diesem Sinne auch die Autoren, angeführt in Fn. 25.

49. Zunächst weise ich darauf hin, dass das Übereinkommen von Montreal eine Vereinheitlichung der Regeln bezweckt, die in den von seinem Anwendungsbereich umfassten Gebieten und hier insbesondere im Bereich der Haftung der Luftfrachtführer anwendbar waren. Im fünften Absatz seiner Präambel heißt es, dass die Vertragsstaaten dieses Instruments „[die] weitere … Harmonisierung und Kodifizierung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr", also die Stärkung der zuvor vom Warschauer Abkommen geschaffenen einheitlichen Regelung[56], zum Ziel hatten. Außerdem bestimmt Art. 29 des Übereinkommens von Montreal, dass Ansprüche auf Schadensersatz, einschließlich nach Art. 17 Abs. 1, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden können, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, was nationalrechtliche Regeln über die Haftung der Luftfrachtführer, die in seinen Anwendungsbereich fallen, ausschließt[57].

50. Ich bin daher der Meinung, dass der Begriff Unfall im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal nicht in einer Weise auszulegen ist, die dazu führte, dass die auf diese Bestimmung gestützten Klagen von restriktiven Voraussetzungen abhängig gemacht werden, die von den Verfassern dieses Übereinkommens nicht, auch nicht stillschweigend, gewollt waren, wie das Erfordernis eines „für die Luftfahrt typischen Risikos" oder eines Kausalzusammenhangs mit der Luftfahrt. Diese Auffassung wird meines Erachtens durch die Angaben in der Präambel der Verordnung Nr. 889/2002, insbesondere im siebten Erwägungsgrund bestätigt, der dafür spricht, dass die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal, die ein Schutzziel haben, in einer für die Fluggäste und ihre Angehörigen günstigen Weise auszulegen sind[58].

51. Insoweit ist zu beachten, dass der Gerichtshof bereits wiederholt festgestellt hat, dass sich aus der Präambel des Übereinkommens von Montreal[59] ergibt, dass die Vertragsstaaten das Ziel hatten, *in materieller Hinsicht*, „de[n] Schutz … der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eine[n] angemessenen Schadensersatz … nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs [sicherzustellen]" sowie dabei „einen gerechten Interessenausgleich zu erreichen". Die Vertragsstaaten haben daher eine strenge Regelung für die Haftung der Luftfahrtunternehmen erlassen[60] und gleichzeitig für einen Ausgleich zwischen den Interessen der Luftfahrtunternehmen und der Fluggäste gesorgt[61].

52. Wenn jedoch zugelassen würde, dass das Ereignis, das die Ursache für einen von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal umfassten Schaden war, mit dem Luftverkehr zusammenhängende Besonderheiten aufweisen muss, führte das für den Reisenden zu einer Beschränkung, oder sogar einer Entziehung, seiner Rechte aufgrund der Folgen, die dieses Kriterium nicht nur für die Beweislast, sondern auch für die praktische Wirksamkeit dieser Bestimmung hätte.

53. Da nämlich zum einen der Geschädigte keinen Zugang zu allen technischen Daten betreffend den Flugverkehr oder -betrieb hat, über die nur das Luftfahrtunternehmen verfügt, wäre es für ihn übermäßig schwierig, das Vorliegen eines für die Luftfahrt typischen Risikos oder eines Kausalzusammenhangs mit der Luftfahrt nachzuweisen, um eine Entschädigung nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens verlangen zu können.

56 Zur Verstärkung des Schutzes der Fluggäste siehe Nr. 59 der vorliegenden Schlussanträge.

57 Dieser Art. 29 sieht eine Ausnahme vom Grundsatz der Ausschließlichkeit der von diesem Übereinkommen geschaffenen Regelung vor, indem er auf die auf den Rechtsstreit anwendbaren Regeln des nationalen Rechts betreffend „die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen", verweist.

58 Vgl. die Auszüge dieser Präambel in Nr. 9 der vorliegenden Schlussanträge.

59 Insbesondere im Hinblick auf den dritten und fünften Absatz dieser Präambel.

60 Ich werde den Inhalt dieser Regelung in den Nrn. 56 ff. der vorliegenden Schlussanträge darlegen.

61 Vgl. u. a. Urteile vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, Rn. 30 ff.), vom 22. November 2012, Espada Sánchez u. a. (C-410/11, EU:C:2012:747, Rn. 29 und 30), vom 17. Februar 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, Rn. 38 und 48), sowie vom 12. April 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, Rn. 34 und 43).

54. Zum anderen würde die in diesem Artikel vorgesehene Regel durch solche Erfordernisse weitgehend ihres Inhalts beraubt, da zahlreiche Schadensereignisse von der Einstufung als Unfall im Sinne dieser Bestimmung auszuschließen wären, weil sie in ähnlicher Weise auch unter anderen Lebensumständen als dem Luftverkehr, nämlich im täglichen Leben, vorkommen können. Dieser Ausschluss führte zu einer beträchtlichen Verringerung der Fälle, in denen die Haftung eines Luftfrachtführers auf der Grundlage dieser Bestimmung begründet werden könnte, indem diese Fälle auf schwerste Störungen im Luftverkehr wie starke Turbulenzen oder Absturz des Luftfahrzeugs beschränkt würden.

55. Die vorstehenden Erwägungen zum Wortlaut von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal und zu seiner Zweckbestimmung werden durch eine Analyse des Kontexts, in den sich diese Bestimmung einfügt, untermauert.

4. Zur systematischen Auslegung

56. Um die erbetene Auslegung von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal und insbesondere des darin enthaltenen Begriffs „Unfall“ vorzunehmen, ist meines Erachtens, wie in der Vorlageentscheidung und in allen beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen ausgeführt wird, das *Haftungsregime* für Luftfahrtunternehmen zu berücksichtigen, das sich aus dieser Bestimmung in Verbindung mit anderen Bestimmungen des Übereinkommens ergibt.

57. Nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal haftet der Luftfrachtführer von Rechts wegen für den Fall, 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 [62]. Außerdem sieht Art. 21 dieses Übereinkommens in Abs. 1 vor, dass, wenn der Schaden eine bestimmte Entschädigungshöhe nicht übersteigt [63], wie es hier der Fall ist [64], der Luftfrachtführer dieser objektiven Haftung nicht entgehen kann, und in Abs. 2, dass er sich, soweit diese Schwelle überschritten wird, hingegen von seiner Haftung für vermutetes Verschulden befreien kann, wenn er nachweist, dass der Schaden nicht auf ihn selbst oder seine Leute zurückzuführen ist oder ausschließlich auf einen Dritten zurückzuführen ist. Nach Art. 20 dieses Übereinkommens schließlich hat der Luftfrachtführer in beiden Fällen des Art. 21 die Möglichkeit, seine Haftung zu beschränken oder ganz auszuschließen, wenn er ein Verschulden des Geschädigten nachweist, was im Ausgangsrechtsstreit ausgeschlossen wurde [65].

58. Aus diesen Bestimmungen in ihrer Gesamtheit folgt, dass die Verfasser des Übereinkommens von Montreal ein Haftungsregime vorgesehen haben, das für den geschädigten Reisenden günstig ist, da er nicht einen vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten begangenen Fehler, sondern nur seinen eigenen Schaden sowie den Kausalzusammenhang zwischen diesem und dem als Unfall einzustufenden Ereignis zu beweisen hat. In den angeführten Bestimmungen wird in keiner Weise als Erfordernis genannt, dass der Reisende beweist, dass sich ein für die Luftfahrt typisches Risiko verwirklicht hat oder dass das Schadensereignis unmittelbar mit der Luftfahrt zusammenhängt, weil es zur Beschaffenheit oder zum Betrieb des Luftfahrzeugs gehört. Erst in einem späteren Stadium, sobald die

62 Zum Ausdruck „jedoch nur, wenn“, der in dieser Bestimmung verwendet wird, siehe Nr. 39 der vorliegenden Schlussanträge.

63 Nämlich 100 000 Sonderziehungsrechte (im Folgenden: SZR) je Reisenden, wobei dieser Betrag ab 30. Dezember 2009 auf 113 100 SZR erhöht wurde (zum Thema dieses zweistufigen Systems und der Neufestsetzung der maßgeblichen Höhe vgl. den Leitfaden, zugänglich unter folgender Internetadresse: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf). Ich weise darauf hin, dass nach Art. 23 dieses Übereinkommens im Fall eines gerichtlichen Verfahrens die Umrechnung in die Währung eines Staates, der, wie die Republik Österreich, Mitglied des Internationalen Währungsfonds (im Folgenden: IWF) ist, nach dem Wert in SZR zum Zeitpunkt der Entscheidung erfolgt, der nach der täglich vom IWF angewendeten und auf seiner Internetseite veröffentlichten Methode errechnet wird (vgl. https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Im Hinblick auf die beantragte Höhe der Entschädigung (siehe Nr. 15 der vorliegenden Schlussanträge).

65 Siehe Nr. 23 der vorliegenden Schlussanträge.

Einstufung als Unfall im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal erfolgt ist, kann sich der Luftfrachtführer möglicherweise damit verteidigen, dass er versucht, seine Haftung zu mildern oder sich ganz von ihr zu befreien, indem er rechtlich hinreichend die insbesondere in Art. 20 des Übereinkommens verlangten Beweise erbringt.

59. Überdies ergibt eine *vergleichende Betrachtung* des sich derzeit aus dem Übereinkommen von Montreal ergebenden Haftungsregimes im Fall eines Unfalls, durch den der Tod oder eine Körperverletzung verursacht wird, mit der zuvor im Warschauer Abkommen vorgesehenen Regelung besonders Aufschluss über die Absicht, die dem Abschluss des jüngeren Übereinkommens von Montreal zugrunde lag, den Schutz der Fluggäste zu stärken [66]. Im Rahmen des Warschauer Abkommens bestand nämlich in diesen Fällen einfach eine Haftung für vermutetes Verschulden des Luftfrachtführers [67], die durch das Übereinkommen von Montreal zu einer strenger ausgestalteten Haftung wurde. Außerdem sah das Warschauer Abkommen für den Schadensersatz, der von den Luftfrachtführern geschuldet werden konnte, eine Höchstgrenze vor [68], die im Übereinkommen von Montreal nicht mehr enthalten ist. Auf diesen Willen, die für die Haftung der Luftfrachtführer geltende Regelung zu verschärfen, damit für körperliche Schäden (Tod oder Körperverletzung) der Fluggäste ein besserer Ersatz geleistet wird, wird u. a. auch in der Präambel der Verordnung Nr. 889/2002 hingewiesen [69].

60. Die Berücksichtigung dieser Entwicklung bestätigt meine Meinung, wonach der Begriff „Unfall“ in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens nicht dahin ausgelegt werden kann, dass er das Vorliegen eines für die Luftfahrt typischen Risikos oder eines unmittelbaren Zusammenhangs mit der Luftfahrt erfordert, Kriterien, die weder dem alltäglichen Sinn dieses Begriffs noch den Zielen des Übereinkommens von Montreal, noch dem Inhalt des mit diesem geschaffenen Haftungsregimes entsprechen würden. Daher können Umstände wie die des Ausgangsrechtsstreits meines Erachtens unter diesen Begriff fallen, wie das vorlegende Gericht zu entscheiden geneigt scheint.

61. Im Ergebnis bin ich der Ansicht, dass Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal dahin auszulegen ist, dass jedes den Tod oder eine Körperverletzung eines Reisenden verursachendes, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen plötzlich oder ungewöhnlich eintretendes Ereignis, das von außen auf den Reisenden einwirkt, einen „Unfall“ darstellt, der nach dieser Bestimmung die Haftung des Luftfrachtführers begründen kann, ohne dass geprüft zu werden braucht, ob das Ereignis auf einem für die Luftfahrt typischen oder mit ihr unmittelbar zusammenhängenden Risiko beruht.

V. Ergebnis

62. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, die Vorlagefrage des Obersten Gerichtshofs (Österreich) wie folgt zu beantworten:

Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossen und im Namen der Europäischen Gemeinschaft durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April

66 Vgl. in diesem Sinne auch Rn. 21 des Urteils des Bundesgerichtshofs, angeführt in Fn. 23.

67 Vgl. Art. 17 des Warschauer Abkommens in Verbindung mit seinem Art. 20, der vorsah, dass die Vermutung der Verantwortlichkeit des Luftfrachtführers widerlegbar war.

68 Nach Art. 22 Abs. 1 des Warschauer Abkommens. Zur Neufestsetzung der ursprünglich von diesem vorgesehenen Schwellenwerte vgl. Grigorieff, C.-I., angeführt in Fn. 42, S. 653 bis 656.

69 Die Erwägungsgründe 7 und 10 dieser Verordnung legen dar, dass „[d]iese Verordnung und das Übereinkommen von Montreal … der Verstärkung des Schutzes der Fluggäste sowie ihrer Angehörigen [dienen]“ und dass „[es i]n einem sicheren und modernen Luftverkehrssystem … angemessen [ist], die Haftung für Tod oder Körperverletzung von Fluggästen nicht zu beschränken“. Die erhebliche Verbesserung der Entschädigungsregelung für Reisende, die Opfer von Luftfahrtunfällen werden, insbesondere betreffend die Beweislast, wurde auch in offiziellen Berichten hervorgehoben, die in Frankreich und der Schweiz veröffentlicht wurden, zugänglich jeweils unter folgenden Internetadressen: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf und https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2004/2893.pdf.

2001 genehmigt wurde, ist dahin auszulegen, dass jedes den Tod oder eine Körperverletzung eines Reisenden verursachendes, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen plötzlich oder ungewöhnlich eintretendes Ereignis, das von außen auf den Reisenden einwirkt, einen „Unfall" darstellt, der nach dieser Bestimmung die Haftung des Luftfrachtführers begründen kann, ohne dass geprüft zu werden braucht, ob das Ereignis auf einem für die Luftfahrt typischen oder mit ihr unmittelbar zusammenhängenden Risiko beruht.