Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

12. Mai 2021*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Übereinkommen von Montreal – Art. 17 Abs. 1 – Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen – Begriff ‚Unfall' – Harte Landung, die im normalen Betriebsbereich des Flugzeugs liegt – Körperverletzung, die ein Fluggast bei einer solchen Landung angeblich erlitten hat – Kein Unfall"

In der Rechtssache C-70/20

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Obersten Gerichtshof (Österreich) mit Entscheidung vom 30. Januar 2020, beim Gerichtshof eingegangen am 12. Februar 2020, in dem Verfahren

YL

gegen

Altenrhein Luftfahrt GmbH

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Vilaras, der Richter N. Piçarra (Berichterstatter), D. Šváby und S. Rodin sowie der Richterin K. Jürimäe,

Generalanwalt: M. Bobek,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der Altenrhein Luftfahrt GmbH, vertreten durch Rechtsanwältin H. M. Schaflinger,

– der finnischen Regierung, vertreten durch H. Leppo als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten zunächst durch W. Mölls und N. Yerrell, dann durch N. Yerrell als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 17 Abs. 1 des am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossenen, von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichneten und mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. 2001, L 194, S. 38) in ihrem Namen genehmigten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal), das in Bezug auf die Europäische Union am 28. Juni 2004 in Kraft getreten ist.

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen YL und dem Luftfahrtunternehmen Altenrhein Luftfahrt GmbH wegen einer Schadensersatzklage, die YL wegen der Körperverletzung erhoben hat, die sie bei der Landung eines von diesem Luftfahrtunternehmen durchgeführten Fluges angeblich erlitten hat.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrecht

3 Der dritte und der fünfte Absatz der Präambel des Übereinkommens von Montreal sehen vor:

„[Die Vertragsstaaten erkennen die] Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadenersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs [an];

…

gemeinsames Handeln der Staaten zur weiteren Harmonisierung und Kodifizierung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr durch ein neues Übereinkommen [ist] das beste Mittel, um einen gerechten Interessenausgleich zu erreichen“.

4 Art. 17 („Tod und Körperverletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck“) Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal lautet:

„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.“

Unionsrecht

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

5 Infolge der Unterzeichnung des Übereinkommens von Montreal wurde die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (ABl. 1997, L 285, S. 1) durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. 2002, L 140, S. 2) geändert (im Folgenden: Verordnung Nr. 2027/97).

6 Art. 2 Abs. 2 der Verordnung Nr. 2027/97 sieht vor:

„Die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in Absatz 1 definiert sind, entsprechen den im Übereinkommen von Montreal verwendeten Begriffen."

7 Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung bestimmt:

„Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der [Union] für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal."

Verordnung (EG) Nr. 216/2008

8 Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. 2008, L 79, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 (ABl. 2009, L 309, S. 51) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 216/2008) bestimmt:

„(1) Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die

…

b) in einem Mitgliedstaat registriert sind, es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem [Union]sbetreiber eingesetzt, oder

c) in einem Drittland registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem Betreiber, der in der [Union] niedergelassen oder ansässig ist, auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der [Union] eingesetzt werden, oder

…

müssen dieser Verordnung entsprechen."

9 Art. 8 („Flugbetrieb") Abs. 1 dieser Verordnung sieht vor:

„Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV … genügen."

10 Anhang IV („Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb gemäß Artikel 8") Nr. 1.b der Verordnung bestimmt:

„Ein Flug muss so durchgeführt werden, dass die im Flughandbuch oder erforderlichenfalls im Betriebshandbuch spezifizierten Betriebsverfahren für die Vorbereitung und Durchführung des Fluges befolgt werden. …"

11 Anhang IV Nr. 4 („Flugzeugleistung und Betriebsgrenzen“) der Verordnung sieht vor:

„4.a. Ein Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit seinen Lufttüchtigkeitsunterlagen und allen damit zusammenhängenden Betriebsverfahren und Betriebsgrenzen, wie sie im genehmigten Flughandbuch bzw. gleichwertigen Unterlagen aufgeführt sind, betrieben werden. Das Flughandbuch bzw. gleichwertige Unterlagen müssen der Besatzung zur Verfügung stehen und für jedes Luftfahrzeug auf dem aktuellen Stand gehalten werden.

…

4.c. Ein Flug darf nur dann angetreten oder fortgesetzt werden, wenn bei der geplanten Betriebsmasse und unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren, die die Leistung des Luftfahrzeugs wesentlich beeinflussen, die für das Luftfahrzeug geplante Leistung die Durchführung aller Flugphasen innerhalb der entsprechenden Entfernungen/Gebiete und Hindernisfreiheiten zulässt. Zu den Leistungsfaktoren, die Start, Reiseflug und Landeanflug/Landung wesentlich beeinflussen, zählen insbesondere
i) Betriebsverfahren,

…
v) Größe, Neigung und Zustand des Start-/Landebereichs …

…

4.c.1. Diese Faktoren sind direkt als Betriebsparameter oder indirekt durch Toleranzen oder Spannen zu berücksichtigen, die bei der Planung von Leistungsdaten je nach Betriebsart bereitgestellt werden.“

12 Die Verordnung Nr. 216/2008 wurde mit Wirkung vom 11. September 2018 durch die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. 2018, L 212, S. 1) aufgehoben. Die Verordnung 2018/1139 ist jedoch zeitlich nicht auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbar.

Sachverhalt und Vorlagefrage

13 Am 20. März 2014 flog YL mit Altenrhein Luftfahrt von Wien (Österreich) nach St. Gallen/Altenrhein (Schweiz). Sie behauptet, bei der Landung einen Bandscheibenvorfall erlitten zu haben.

14 Bei der Landung zeichnete der Flugschreiber eine vertikale Belastung von 1,8 *g* auf. Das vorlegende Gericht weist insoweit darauf hin, dass eine solche Landung zwar subjektiv als hart empfunden werden könne, aber auch unter Berücksichtigung einer Messtoleranz aus luftfahrttechnischer Sicht noch im normalen Betriebsbereich des fraglichen Flugzeugs liege. Nach den Vorgaben des Flugzeugherstellers betrage die maximale Belastung des Fahrwerks und der tragenden Teile des fraglichen Flugzeugs nämlich 2 *g*. Zudem sei aus flugtechnischer Sicht am Flughafen St. Gallen/Altenrhein wegen der alpinen Lage eine harte Landung sicherer als eine zu weiche und habe im vorliegenden Fall kein Pilotenfehler festgestellt werden können.

15 YL erhob beim Handelsgericht Wien (Österreich) Klage gegen Altenrhein Luftfahrt, gerichtet auf Feststellung, dass Altenrhein Luftfahrt nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal für den ihr angeblich entstandenen Schaden haftet, und auf Verurteilung von Altenrhein Luftfahrt, ihr 68 858 Euro zuzüglich Zinsen und Kosten zu zahlen. YL stützt ihre Klage darauf, dass diese Landung als „hart“ und somit als Unfall im Sinne dieser Bestimmung einzustufen sei.

16 Altenrhein Luftfahrt macht dagegen geltend, dass die Landung im normalen Betriebsbereich des Flugzeugs erfolgt sei. Es handle sich daher um ein typisches Ereignis während eines Fluges, und nicht um einen Unfall im Sinne der genannten Bestimmung.

17 Mit Urteil vom 23. Januar 2019 wies das Handelsgericht Wien die Klage mit der Begründung ab, dass die Haftung des Luftfahrtunternehmens nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal einen „Unfall“ voraussetze, der nur bei einer außerordentlich harten Landung anzunehmen sei. Eine solche habe hier nicht vorgelegen. Dieses Gericht entschied, dass typische Ereignisse während eines Fluges, wie etwa eine harte Landung oder ein starkes Abbremsen, die Haftung des Luftfahrtunternehmens nicht rechtfertigten, weil ein durchschnittlich informierter Fluggast solche Ereignisse kenne und mit ihnen rechne.

18 Mit Urteil vom 29. April 2019 bestätigte das Oberlandesgericht Wien (Österreich) das erstinstanzliche Urteil. Es schloss zwar nicht aus, dass ausnahmsweise auch eine harte Landung ein Unfall im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal sein könne, dies setze aber voraus, dass die vom Hersteller vorgegebenen Grenzwerte für die Belastung des Fahrwerks und der tragenden Teile des Flugzeugs deutlich überschritten würden. Eine – wie im vorliegenden Fall – betriebsübliche Landung schließe die Annahme eines Unfalls aus.

19 Der mit der Revision von YL gegen dieses Urteil befasste Oberste Gerichtshof (Österreich) vertritt die Auffassung, dass eine harte Landung noch im normalen Betriebsbereich des Flugzeugs liege, wenn die Belastung des Fahrwerks und der tragenden Teile des Flugzeugs unter den vom Flugzeughersteller festgelegten Grenzwerten bleibe, bei deren Überschreiten eine technische Überprüfung des Flugzeugs erforderlich werde. Eine Landung sei hart, wenn sie im Gegensatz zu einer weichen Landung nicht weitgehend vom Fahrwerk des Flugzeugs abgefangen werde und für den Fluggast deutlich spürbar sei.

20 In diesem Zusammenhang möchte der Oberste Gerichtshof wissen, ob eine harte Landung, die noch im normalen Betriebsbereich des Flugzeugs liegt, als „unvorhergesehenes, unbeabsichtigtes, schädigendes Ereignis“ eingestuft werden kann und somit unter den Begriff „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal in seiner Auslegung durch den Gerichtshof in seinem Urteil vom 19. Dezember 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, Rn. 35), fällt.

21 Nach einem ersten Ansatz stelle eine harte Landung, die wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende zwar noch im normalen Betriebsbereich des Flugzeugs liege, für den Fluggast aber plötzlich und unerwartet erfolge und angeblich zu einer Verletzung an seinem Körper führe, einen „Unfall“ im Sinne dieser Bestimmung dar. Das vorlegende Gericht stellt sich daher die Frage, ob die in der vorstehenden Randnummer genannten Kriterien aus Sicht des betroffenen Fluggastes zu beurteilen sind, wonach jedes Ereignis unvorhergesehen sei, das plötzlich aufgetreten sei und mit dem der Fluggast nicht gerechnet habe. Dass im Urteil vom 19. Dezember 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, Rn. 35), der Begriff „unvorhergesehen“ anstelle des Begriffs „unvorhersehbar“ verwendet werde, scheine darauf hinzudeuten, dass es darauf ankomme, ob das fragliche Ereignis von dem betroffenen Fluggast vorhergesehen worden sei.

22 Dagegen könne nach einem zweiten Ansatz eine harte Landung nur dann als „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal eingestuft werden, wenn die vom Flugzeughersteller vorgegebenen Grenzwerte für die Belastung des Fahrwerks und der tragenden Teile des betreffenden Flugzeugs deutlich überschritten worden seien. Nach diesem Ansatz könne ein Ereignis, das im normalen Betriebsbereich eines Flugzeugs liege, selbst dann nicht die Haftung des

Luftfahrtunternehmens nach dieser Bestimmung begründen, wenn es für den betroffenen Fluggast plötzlich und unerwartet erfolge und zu einer Verletzung an seinem Körper führe. Wenn ein Fluggast in diesem Fall eine Körperverletzung erleide, so werde regelmäßig eine besondere Disposition des Fluggastes vorliegen, die nicht in den Risikobereich des Luftfahrtunternehmens falle.

23 Unter diesen Umständen hat der Oberste Gerichtshof beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist eine harte, aber noch im normalen Betriebsbereich des Flugzeugs liegende Landung, die zur Verletzung eines Fluggastes führt, ein Unfall im Sinn von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal?

Zur Vorlagefrage

Zur Zulässigkeit

24 Altenrhein Luftfahrt hält das Vorabentscheidungsersuchen für unzulässig, da die vom vorlegenden Gericht angeführte nationale Rechtsprechung und die vom Gerichtshof im Urteil vom 19. Dezember 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), vorgenommene Definition im Wesentlichen auf dieselbe Auslegung des Begriffs „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal hinausliefen. Zur Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits liege daher ein *acte clair* vor, denn das vorlegende Gericht habe diesen Begriff – entsprechend der Auslegung durch den Gerichtshof – richtig dargestellt und berücksichtigt und sei so zu dem Ergebnis gelangt, dass eine Landung, die im normalen Betriebsbereich eines Flugzeugs liege, keinen Unfall im Sinne dieser Bestimmung darstelle.

25 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es im Rahmen der durch Art. 267 AEUV geschaffenen Zusammenarbeit zwischen ihm und den nationalen Gerichten allein Sache des mit dem Rechtsstreit befassten nationalen Gerichts, in dessen Verantwortungsbereich die zu erlassende gerichtliche Entscheidung fällt, im Hinblick auf die Besonderheiten der Rechtssache des Ausgangsverfahrens sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung zum Erlass seines Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof vorgelegten Fragen zu beurteilen. Wenn die Fragen die Auslegung des Unionsrechts, zu dem das Übereinkommen von Montreal als integraler Bestandteil gehört, betreffen, ist der Gerichtshof daher grundsätzlich gehalten, über ihm vorgelegte Fragen zu befinden (Urteil vom 9. Juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, Rn. 20 und die dort angeführte Rechtsprechung).

26 Hieraus folgt, dass eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen eines nationalen Gerichts spricht, die es zur Auslegung des Unionsrechts in dem rechtlichen und sachlichen Rahmen stellt, den es in eigener Verantwortung festlegt und dessen Richtigkeit der Gerichtshof nicht zu prüfen hat. Die Zurückweisung des Ersuchens eines nationalen Gerichts ist dem Gerichtshof nur möglich, wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (Urteil vom 9. Juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, Rn. 21 und die dort angeführte Rechtsprechung).

27 Außerdem ist es einem nationalen Gericht keineswegs untersagt, dem Gerichtshof eine Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen, deren Beantwortung nach Auffassung einer der Parteien des Ausgangsverfahrens keinen Raum für vernünftige Zweifel lässt. Selbst wenn dies der Fall sein sollte,

ist diese Vorlagefrage nicht schon deshalb unzulässig (Urteile vom 1. Dezember 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, Rn. 64 und 65, sowie vom 9. Juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, Rn. 22).

28 Da im vorliegenden Fall die Erheblichkeit der Frage des vorlegenden Gerichts für die Entscheidung des bei ihm anhängigen Rechtsstreits außer Zweifel steht und dieses Gericht ausgeführt hat, dass kein *acte clair* vorliege und es daher als letztinstanzliches Gericht verpflichtet sei, den Gerichtshof um Vorabentscheidung zu ersuchen, ist die Vorlagefrage für zulässig zu erklären.

Zur Beantwortung der Frage

29 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal dahin auszulegen ist, dass der in dieser Bestimmung enthaltene Begriff „Unfall“ eine harte Landung erfasst, die vom betroffenen Fluggast als unvorhergesehenes Ereignis wahrgenommen wird, obwohl sie im normalen Betriebsbereich des betreffenden Flugzeugs liegt.

30 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 für die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Union für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal gelten.

31 Nach ständiger Rechtsprechung ist weiter ein internationaler Vertrag wie das Übereinkommen von Montreal nach allgemeinem Völkerrecht, an das die Union gebunden ist und das durch Art. 31 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge vom 23. Mai 1969 (*United Nations Treaty Series*, Bd. 1155, S. 331) kodifiziert wurde, nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Licht seines Ziels und Zwecks auszulegen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 19. Dezember 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, Rn. 31, sowie vom 9. Juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, Rn. 27 und die dort angeführte Rechtsprechung).

32 Aus dem Wortlaut von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal ergibt sich, dass das Luftfahrtunternehmen nur dann haftet, wenn das Ereignis, durch das der Tod oder die Körperverletzung des Fluggastes verursacht wurde, als „Unfall“ einzustufen ist und an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen eingetreten ist.

33 In seinem Urteil vom 19. Dezember 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, Rn. 35), hat der Gerichtshof klargestellt, dass die gewöhnliche Bedeutung des Begriffs „Unfall“ die eines unvorhergesehenen, unbeabsichtigten und schädigenden Ereignisses ist.

34 Aus den oben in den Rn. 20 bis 22 wiedergegebenen Angaben des vorlegenden Gerichts geht hervor, dass es insbesondere wissen möchte, ob es für die Einstufung eines schädigenden Ereignisses als „unvorhergesehen“ im Sinne dieser Rechtsprechung und damit als „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal auf die Sichtweise des betroffenen Fluggastes oder vielmehr auf den normalen Betriebsbereich des Flugzeugs, an Bord dessen dieses Ereignis eingetreten ist, ankommt.

35 Eine Auslegung der in der vorstehenden Randnummer genannten Begriffe, die auf der Sichtweise des jeweiligen Fluggastes beruht, ist von vornherein zurückzuweisen. Da die Aussichten und Erwartungen je nach Fluggast unterschiedlich ausfallen können, könnte eine solche Auslegung zu einem paradoxen Ergebnis führen, wenn dasselbe Ereignis für bestimmte Fluggäste als „unvorhergesehen“ und damit als „Unfall“ eingestuft würde, für andere Fluggäste hingegen nicht.

36 Im Übrigen wäre eine Auslegung des in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal enthaltenen Begriffs „Unfall“ dahin, dass es für die Beurteilung der Frage, ob ein bestimmtes Ereignis unvorhergesehen war, allein darauf ankommt, wie es vom betroffenen Fluggast wahrgenommen wurde, geeignet, diesen Begriff zum Nachteil der Luftfahrtunternehmen unverhältnismäßig auszuweiten. Zwar haben die Vertragsstaaten des Übereinkommens von Montreal nach dem dritten Absatz von dessen Präambel im Bewusstsein „der Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadenersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs“ beschlossen, eine Regelung der verschuldensunabhängigen Haftung von Luftfahrtunternehmen vorzusehen, jedoch impliziert eine solche Regelung, wie aus dem fünften Absatz dieser Präambel hervorgeht, dass für einen „gerechten Interessenausgleich“ gesorgt wird, namentlich zwischen den Interessen der Luftfahrtunternehmen und der Fluggäste (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. Dezember 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

37 Was dagegen die grundlegenden Anforderungen an den Betrieb des betreffenden Luftfahrzeugs betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass nach Anhang IV Nr. 1.b der Verordnung Nr. 216/2008 ein Flug so durchgeführt werden muss, dass die im Flughandbuch oder erforderlichenfalls im Betriebshandbuch spezifizierten Betriebsverfahren für die Vorbereitung und Durchführung des Fluges befolgt werden. Zudem muss nach Nr. 4.a dieses Anhangs ein Luftfahrzeug in Übereinstimmung mit seinen Lufttüchtigkeitsunterlagen und allen damit zusammenhängenden Betriebsverfahren und Betriebsgrenzen, wie sie im genehmigten Flughandbuch bzw. in gleichwertigen Unterlagen aufgeführt sind, betrieben werden.

38 Außerdem darf nach Nr. 4.c dieses Anhangs ein Flug nur dann angetreten oder fortgesetzt werden, wenn bei der geplanten Betriebsmasse und unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren, die die Leistung des Luftfahrzeugs wesentlich beeinflussen, die für das Luftfahrzeug geplante Leistung die Durchführung aller Flugphasen innerhalb der entsprechenden Entfernungen/Gebiete und Hindernisfreiheiten zulässt. Zu den Leistungsfaktoren, die u. a. die Landung eines Luftfahrzeugs wesentlich beeinflussen, zählen insbesondere Betriebsverfahren sowie Größe, Neigung und Zustand des Start-/Landebereichs. Nach Nr. 4.c.1 dieses Anhangs sind diese Leistungsfaktoren direkt als Betriebsparameter oder indirekt durch Toleranzen oder Spannen zu berücksichtigen, die bei der Planung der Leistungsdaten des Luftfahrzeugs bereitgestellt werden.

39 Die Einhaltung der oben in den Rn. 37 und 38 genannten Bestimmungen soll eine Landung sicherstellen, die im Einklang mit den anwendbaren Verfahren und Beschränkungen, die im Flughandbuch bzw. in gleichwertigen Lufttüchtigkeitsunterlagen des betreffenden Luftfahrzeugs angegeben sind, und unter Berücksichtigung der Regeln der Technik und der bewährten Praktiken auf dem Gebiet des Betriebs von Luftfahrzeugen durchgeführt wird, auch wenn diese Landung von einigen Fluggästen als härter als von ihnen erwartet wahrgenommen werden sollte.

40 Daher kann eine Landung, die nicht über die Grenzen, die nach den für das betreffende Luftfahrzeug geltenden Verfahren – einschließlich der Toleranzen und Spannen in Bezug auf Leistungsfaktoren, die einen erheblichen Einfluss auf die Landung haben – vorgesehen sind, hinausgeht und die nach diesen Verfahren und unter Berücksichtigung der Regeln der Technik und der bewährten Praktiken auf dem Gebiet des Betriebs von Luftfahrzeugen durchgeführt wird, im Rahmen der Prüfung der Voraussetzung für eine Einstufung als „Unfall“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal nicht als „unvorhergesehen“ betrachtet werden.

41 Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass nach den Angaben des vorlegenden Gerichts auf dem Flughafen St. Gallen/Altenrhein wegen seiner alpinen Lage eine harte Landung wie die dem Ausgangsverfahren zugrunde liegende sicherer ist. Dem vorlegenden Gericht zufolge konnte bei der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Landung kein Pilotenfehler festgestellt werden, da der

Flugschreiber eine vertikale Belastung von 1,8 *g* aufgezeichnet habe und dieser Wert unterhalb der Höchstgrenze von 2 *g* liege, die der Flugzeughersteller für die Belastung des Fahrwerks und der tragenden Teile des betreffenden Flugzeugs angebe.

42 Vorbehaltlich der dem vorlegenden Gericht obliegenden Überprüfung sämtlicher Umstände der Landung, die dem Ausgangsrechtsstreit zugrunde liegt, kann eine Landung, die unter den in der vorstehenden Randnummer genannten Bedingungen stattgefunden hat, nicht als Unfall im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal angesehen werden und damit nicht nach dieser Bestimmung die Haftung des Luftfahrtunternehmens begründen, und zwar unabhängig von der subjektiven Wahrnehmung durch die Fluggäste.

43 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal dahin auszulegen ist, dass der in dieser Bestimmung enthaltene Begriff „Unfall“ keine Landung erfasst, die im Einklang mit den für das betreffende Flugzeug geltenden Verfahren und Betriebsgrenzen – einschließlich der Toleranzen und Spannen in Bezug auf Leistungsfaktoren, die einen erheblichen Einfluss auf die Landung haben – und unter Berücksichtigung der Regeln der Technik und der bewährten Praktiken auf dem Gebiet des Betriebs von Luftfahrzeugen durchgeführt wird, auch wenn der betroffene Fluggast diese Landung als ein unvorhergesehenes Ereignis wahrnehmen sollte.

Kosten

44 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 17 Abs. 1 des am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossenen, von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichneten und mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 in ihrem Namen genehmigten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr ist dahin auszulegen, dass der in dieser Bestimmung enthaltene Begriff „Unfall“ keine Landung erfasst, die im Einklang mit den für das betreffende Flugzeug geltenden Verfahren und Betriebsgrenzen – einschließlich der Toleranzen und Spannen in Bezug auf Leistungsfaktoren, die einen erheblichen Einfluss auf die Landung haben – und unter Berücksichtigung der Regeln der Technik und der bewährten Praktiken auf dem Gebiet des Betriebs von Luftfahrzeugen durchgeführt wird, auch wenn der betroffene Fluggast diese Landung als ein unvorhergesehenes Ereignis wahrnehmen sollte.

Unterschriften