Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
MACIEJ SZPUNAR
vom 20. Mai 2015[1]

Rechtssache C-240/14

Eleonore Prüller-Frey
gegen
Norbert Brodnig,
Axa Versicherung AG

(Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Korneuburg [Österreich])

„Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen — Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr — Verordnung (EG) Nr. 2027/97 — Anwendungsbereich — Flug, der in einem ultraleichten Luftfahrzeug mit Motorantrieb durchgeführt wird, dessen Betreiber nicht Inhaber einer Betriebsgenehmigung für Flugdienste ist — Flug mit demselben Abgangs- und Bestimmungsort zu dem Zweck, einem möglichen Käufer eine Liegenschaft zu zeigen — Verordnung (EG) Nr. 864/2007 — Art. 18 — Direktklage gegen den Versicherer des Haftenden“

I – **Einleitung**

1. Das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) betrifft die Bestimmung des auf einen Schadensersatzanspruch anzuwendenden Rechts, den ein in Österreich wohnender Einzelner infolge eines in Spanien eingetretenen Luftverkehrsunfalls gegen den Betreiber des betreffenden Luftfahrzeugs und dessen Haftpflichtversicherer geltend macht.

2. Dieses Ersuchen ist aus dem Blickwinkel der Entwicklung des Unionsrechts von doppeltem Interesse. Zum einen gibt es dem Gerichtshof Gelegenheit, die jeweiligen Anwendungsbereiche des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr[2] und der dieses Übereinkommen durchführenden Verordnung (EG) Nr. 2027/97[3] genauer abzugrenzen. Zum anderen erlaubt es das Ersuchen, die Tragweite von Art. 18 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007[4] zu präzisieren, der Direktklagen gegen den Versicherer des Haftenden betrifft.

1 — Originalsprache: Französisch.

2 — Übereinkommen, geschlossen in Montreal am 28. Mai 1999, unterzeichnet von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 und in ihrem Namen genehmigt durch Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. L 194, S. 38, im Folgenden: Übereinkommen von Montreal). Das Übereinkommen von Montreal trat für die Gemeinschaft am 28. Juni 2004 in Kraft.

3 — Verordnung des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (ABl. L 285, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. L 140, S. 2) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 2027/97).

4 — Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“) (ABl. L 199, S. 40).

II – **Rechtlicher Rahmen**

A – *Übereinkommen von Montreal*

3. Art. 1 („Anwendungsbereich“) Abs. 1 und 2 des Übereinkommens von Montreal bestimmt:

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

(2) Als ‚internationale Beförderung‘ im Sinne dieses Übereinkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten liegen oder, wenn diese Orte zwar im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaats liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser kein Vertragsstaat ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebiets nur eines Vertragsstaats ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens.

…“

4. Die Art. 17 und 21 des Übereinkommens von Montreal regeln den Schadensersatz bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden.

5. Art. 29 des Übereinkommens von Montreal lautet:

„Bei 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. Bei einer derartigen Klage ist jeder eine Strafe einschließende, verschärfte oder sonstige nicht kompensatorische Schadensersatz ausgeschlossen.“

6. Art. 33 des Übereinkommens legt den Gerichtsstand für Schadensersatzklagen nach diesem Übereinkommen fest.

B – *Unionsrecht*

7. Art. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 bestimmt:

„Diese Verordnung setzt 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.“

8. Art. 2 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung sieht vor:

„(1) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

…

b) ‚Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft' ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92[5] erteilten gültigen Betriebsgenehmigung."

9. Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 lautet:

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

10. Die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Europäischen Union durch Luftfahrtunternehmen der Union ist gegenwärtig in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008[6] geregelt.

11. Art. 2 Nrn. 4 bis 6 dieser Verordnung bestimmt:

„Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

…

4. ‚Flugdienst' ist ein Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post;

5. ‚Flug' ist ein Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;

6. ‚Rundflug' ist ein Flug, mit dem keine Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen oder anderen genehmigten Landepunkten verbunden ist".

12. Art. 3 Abs. 1 bis 3 der Verordnung Nr. 1008/2008 sieht vor:

„(1) Kein in der Gemeinschaft niedergelassenes Unternehmen darf Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr befördern, wenn ihm nicht eine entsprechende Betriebsgenehmigung erteilt worden ist.

…

(3) Unbeschadet anderer anwendbarer Bestimmungen gemeinschaftlicher, einzelstaatlicher oder internationaler Rechtsvorschriften gilt für die folgenden Kategorien von Flugdiensten nicht das Erfordernis einer gültigen Betriebsgenehmigung:

a) Flugdienste, die mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Luftfahrzeugen mit Motorantrieb durchgeführt werden, und

b) Rundflüge."

13. Art. 4 der Rom-II-Verordnung bestimmt:

„(1) Soweit in dieser Verordnung nichts anderes vorgesehen ist, ist auf ein außervertragliches Schuldverhältnis aus unerlaubter Handlung das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Schaden eintritt, unabhängig davon, in welchem Staat das schadensbegründende Ereignis oder indirekte Schadensfolgen eingetreten sind.

5 — Verordnung des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240, S. 1).

6 — Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293, S. 3). Durch diese Verordnung wurde die Verordnung Nr. 2407/92 mit Wirkung vom 1. November 2008 aufgehoben.

(2) Haben jedoch die Person, deren Haftung geltend gemacht wird, und die Person, die geschädigt wurde, zum Zeitpunkt des Schadenseintritts ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat, so unterliegt die unerlaubte Handlung dem Recht dieses Staates.

…“

14. Art. 18 dieser Verordnung schreibt vor:

„Der Geschädigte kann seinen Anspruch direkt gegen den Versicherer des Haftenden geltend machen, wenn dies nach dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis oder nach dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht vorgesehen ist.“

III – **Ausgangsverfahren**

15. Frau Prüller-Frey, die Klägerin des Ausgangsverfahrens, erlitt am 30. August 2010 in der Nähe von Jerez de la Frontera (Spanien) einen Unfall bei einem Flug als Insassin eines Tragschraubers, der von dessen Eigentümer, Herrn Preiss, gesteuert wurde. Der Flughafen von Medina Sidonia (Spanien) war Abgangs- und Bestimmungsort des Fluges, der dazu diente, ein Herrn Preiss gehörendes Grundstück im Hinblick auf ein mögliches Grundstücksgeschäft in Augenschein zu nehmen.

16. Nach der Vorlageentscheidung ist die Haftpflichtversicherung für den fraglichen Tragschrauber nicht von seinem Eigentümer Herrn Preiss, sondern von Herrn Brodnig als Halter des Fluggeräts bei der Axa Versicherung AG, einer Gesellschaft deutschen Rechts, abgeschlossen worden. Der Versicherungsvertrag unterliegt deutschem Recht und sieht eine Gerichtsstandsvereinbarung zugunsten der deutschen Gerichte vor.

17. Weiter geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass Herr Brodnig kein Unternehmen ist, das Inhaber einer Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen ist.

18. Frau Prüller-Frey hat ihren gewöhnlichen Aufenthalt in Österreich. Herr Brodnig hatte zum maßgeblichen Zeitpunkt einen angemeldeten Wohnsitz sowohl in Österreich als auch in Spanien. Aus den Akten ergibt sich jedoch, dass das vorlegende Gericht im Hinblick auf eine Anwendung von Art. 4 Abs. 2 der Rom-II-Verordnung zu der Auffassung neigt, dass die Parteien zum Unfallzeitpunkt nicht ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat hatten.

19. Frau Prüller-Frey erhob beim vorlegenden Gericht Klage auf Ersatz des ihr durch den Unfall entstandenen Schadens, die sie auf die gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten des Ausgangsverfahrens stützte.

20. Wie den Akten zu entnehmen ist, trägt die Klägerin in der Klageschrift des Ausgangsverfahrens vor, dass nach der Verordnung (EG) Nr. 44/2001[7] die österreichischen Gerichte zuständig seien und das österreichische Recht gemäß Art. 4 Abs. 2 der Rom-II-Verordnung anwendbar sei. Auch sei sie nach österreichischem Recht befugt, gegen den Versicherer eine Direktklage zu erheben.

21. Nach Ansicht von Frau Prüller-Frey kann die Axa Versicherung AG entweder nach Art. 6 der Brüssel-I-Verordnung oder nach deren Art. 11 über Direktklagen des Geschädigten gegen den Versicherer als Streitgenossin vor den österreichischen Gerichten in Anspruch genommen werden.

7 — Verordnung des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. 2001, L 12, S. 1, im Folgenden: Brüssel-I-Verordnung). Diese Verordnung wurde mit Wirkung vom 10. Januar 2015 durch die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. L 351, S. 1) ersetzt, die jedoch nach den Übergangsbestimmungen ihres Art. 66 nicht auf das Ausgangsverfahren anwendbar ist.

22. Die Beklagten des Ausgangsverfahrens stellen sowohl die Zuständigkeit der österreichischen Gerichte als auch die Anwendbarkeit des österreichischen Rechts in Abrede und tragen dazu vor, dass spanisches Recht anzuwenden und das angerufene Gericht unzuständig sei. Zur Möglichkeit der Erhebung einer Direktklage gegen den Versicherer machen sie geltend, weder das deutsche Recht, dem der Versicherungsvertrag unterliege, noch das anzuwendende spanische Recht lasse unter den Umständen des Ausgangsverfahrens eine Direktklage zu.

23. Einem vom vorlegenden Gericht angeforderten Rechtsgutachten über ausländisches Recht zufolge kann jedoch die Klägerin des Ausgangsverfahrens nach spanischem Recht eine Direktklage gegen den Versicherer erheben.

24. Obwohl sich offenbar keine der Parteien des Ausgangsverfahrens auf das Übereinkommen von Montreal berufen hat, äußert das vorlegende Gericht Zweifel hinsichtlich seiner Anwendbarkeit. So wirft es die Frage nach der auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbaren Haftungsregelung sowohl für den Fall auf, dass das Übereinkommen von Montreal anwendbar ist, als auch für den Fall seiner Unanwendbarkeit.

IV – **Vorlagefragen und Verfahren vor dem Gerichtshof**

25. In diesem Kontext hat das Landesgericht Korneuburg beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Sind Art. 2 Abs. 1 Buchst. a und c der Verordnung Nr. 2027/97, Art. 3 Buchst. c und g der Verordnung (EG) Nr. 785/2004[8] sowie Art. 1 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal dahin auszulegen, dass Schadensersatzansprüche einer Geschädigten,

   — die Insassin eines Luftfahrzeugs war, dessen Abflug- und Landeort derselbe Ort eines Mitgliedstaats war,

   — die vom Piloten unentgeltlich transportiert wurde,

   — wenn der Zweck des Fluges darin bestand, für ein mit dem Piloten geplantes Liegenschaftsgeschäft die Liegenschaft von oben zu besichtigen, und

   — die durch den Absturz des Luftfahrzeugs am Körper verletzt wurde,

   ausschließlich nach Art. 17 des Übereinkommens von Montreal zu beurteilen sind und nationales Recht nicht anwendbar ist?

Für den Fall, dass die Frage 1 bejaht wird:

2. Sind Art. 33 des Übereinkommens von Montreal und Art. 67 der Verordnung Nr. 44/2001 dahin auszulegen, dass die Zuständigkeit zur Verhandlung und Entscheidung über die in Frage 1 genannten Schadensersatzansprüche ausschließlich nach Art. 33 des Übereinkommens von Montreal zu beurteilen ist?

8 — Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138, S. 1).

Wenn die Frage 1 bejaht wird:

3. Sind Art. 29 des Übereinkommens von Montreal und Art. 18 der Rom-II-Verordnung dahin auszulegen, dass sie nationalen Regelungen entgegenstehen, die eine Direktklage der in Frage 1 genannten Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers vorsehen?

Wenn die Frage 1 verneint wird:

4. Sind Art. 7 Abs. 1 Buchst. f der Zweiten Richtlinie 88/357/EWG[9] und Art. 18 der Rom-II-Verordnung dahin auszulegen, dass die Voraussetzungen für die von der in Frage 1 genannten Geschädigten erhobenen Direktklage gegen die Haftpflichtversicherung des Schädigers nach dem Recht eines dritten Staates zu beurteilen sind, wenn

   — die nach dem Deliktsstatut anzuwendende Rechtsordnung die Direktklage in ihrem Versicherungsvertragsgesetz vorsieht,

   — die Parteien des Versicherungsvertrags eine Rechtswahl zugunsten der Rechtsordnung eines dritten Staates vornehmen,

   — wonach das Recht des Staates anzuwenden ist, in dem der Versicherer seinen Sitz hat, und

   — die Rechtsordnung dieses Staats die Direktklage ebenso in ihrem Versicherungsvertragsgesetz vorsieht?

26. Die Vorlageentscheidung vom 12. Mai 2014 ist am 15. Mai 2014 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen. Schriftliche Erklärungen sind von der Klägerin des Ausgangsverfahrens, der österreichischen Regierung und der Europäischen Kommission eingereicht worden.

27. Die Beklagten des Ausgangsverfahrens und die französische Regierung, die sich am schriftlichen Verfahren nicht beteiligt haben, haben unter Anführung von Gründen eine mündliche Verhandlung beantragt. Die Parteien des Ausgangsverfahrens und weitere Beteiligte haben an der am 4. März 2015 stattfindenden mündlichen Verhandlung teilgenommen.

V – **Beurteilung**

28. Ich darf darauf hinweisen, dass das Übereinkommen von Montreal integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung ist, so dass es einen Rechtsakt darstellt, für dessen Auslegung der Gerichtshof im Wege der Vorabentscheidung zuständig ist[10].

29. Bei Schadensersatzklagen in Verbindung mit Unfällen bei Beförderungen im Luftverkehr regelt dieses Übereinkommen ausschließlich die Bestimmung des zuständigen Gerichts sowie einige materiell-rechtliche Aspekte der Entschädigung bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden. Ist aber das Übereinkommen von Montreal nicht anwendbar, so ist das zuständige Gericht nach der Brüssel-I-Verordnung zu bestimmen, und dieses Gericht prüft den Schadensersatzanspruch nach den Vorschriften des nach den Kollisionsregeln bestimmten nationalen Rechts.

30. Die Frage der Anwendbarkeit des Übereinkommens von Montreal geht daher der Prüfung der weiteren vom vorlegenden Gericht gestellten Fragen vor.

9 — Zweite Richtlinie des Rates vom 22. Juni 1988 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs sowie zur Änderung der Richtlinie 73/239/EWG (ABl. L 172, S. 1).

10 — Urteil Wucher Helicopter und Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, Rn 33 und die dort angeführte Rechtsprechung).

A – *Zur Anwendbarkeit des Übereinkommens von Montreal (erste Frage)*

31. Mit seiner ersten Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob das Übereinkommen von Montreal im Ausgangsverfahren anwendbar ist, bei dem der Abgangs- und der Bestimmungsort ein und derselbe Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats war und die Reisende unentgeltlich zu dem Zweck befördert wurde, das dem Eigentümer des Luftfahrzeugs gehörende Grundstück im Hinblick auf ein Grundstücksgeschäft zu überfliegen.

32. Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts folgt die Anwendbarkeit des Übereinkommens von Montreal auf den Sachverhalt des Ausgangsrechtsstreits möglicherweise daraus, dass der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 2027/97 auf innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats durchgeführte Flüge erweitert worden ist. Außerdem sei die vorliegende Schadensersatzklage zwar nicht gegen ein Luftfahrtunternehmen, das Inhaber einer Betriebsgenehmigung sei, gerichtet, sie betreffe jedoch gleichwohl die Haftung aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs. Die Verordnung Nr. 785/2004 schreibe aber nicht nur den Luftfahrtunternehmen, sondern auch den Luftfahrzeugbetreibern den Abschluss einer Haftpflichtversicherung vor.

33. Die Beklagten des Ausgangsverfahrens, die in der mündlichen Verhandlung Stellung genommen haben, haben sich mit einer Argumentation, die derjenigen des vorlegenden Gerichts ähnlich ist, für die Anwendbarkeit des Übereinkommens von Montreal ausgesprochen.

34. Die Klägerin des Ausgangsverfahrens, die österreichische und die französische Regierung sowie die Kommission vertreten, wenn auch aus leicht differierenden Gründen, die Auffassung, dass das Übereinkommen von Montreal nicht anwendbar sei.

35. Die französische Regierung macht geltend, bei einem Flug mit, wie im vorliegenden Fall, demselben Abgangs- und Bestimmungsort könne nicht davon ausgegangen werden, dass er im Rahmen einer „Luftbeförderung“ im Sinne des Übereinkommens von Montreal und der Verordnung Nr. 2027/97 durchgeführt worden sei. Die übrigen Parteien und Beteiligten halten das Übereinkommen von Montreal deshalb für unanwendbar, weil der Flug nicht von einem „Luftfahrtunternehmen“ im Sinne der Verordnung Nr. 1008/2008 durchgeführt worden sei.

36. Ich stelle fest, dass das Übereinkommen von Montreal nach seinem Art. 1 Abs. 1 „für jede *internationale*[11] Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern [gilt], die durch Luftfahrzeuge … erfolgt“.

37. Die Art. 1 und 3 der das Übereinkommen von Montreal in der Unionsrechtsordnung umsetzenden Verordnung Nr. 2027/97 erweitern dessen Anwendungsbereich auf im Hoheitsgebiet eines einzigen Mitgliedstaats durchgeführte Flüge.

38. Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 bestimmt insoweit, dass für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Union die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal gelten, ohne dass er zwischen internationalen und Inlandsflügen innerhalb der Union unterscheidet.

39. Außerdem ist nach der Definition von Art. 2 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung unter „Luftfahrtunternehmen der [Union]“ eine Person mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung Nr. 1008/2008[12] erteilten gültigen Betriebsgenehmigung zu verstehen.

11 — Hervorhebung nur hier.

12 — Diese Verordnung hat die Verordnung Nr. 2407/92 mit Wirkung vom 1. November 2008 ersetzt.

40. Demnach ist die im Übereinkommen von Montreal vorgesehene Haftungsregelung dann auf Inlandsflüge innerhalb der Union anwendbar, wenn diese Flüge von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, das Inhaber einer gültigen Betriebsgenehmigung im Sinne der Verordnung Nr. 1008/2008 ist.

41. Wie nämlich aus dem achten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 889/2002 [13] hervorgeht, bestand der Grund für die Ausweitung der Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal auf Inlandsflüge darin, dass durch die Schaffung eines Luftverkehrsbinnenmarkts die Unterscheidung zwischen internationaler und inländischer Beförderung innerhalb der Union aufgehoben wurde und die Einführung einer einheitlichen Haftungsregelung gerechtfertigt war [14].

42. Im Ausgangsverfahren besaß jedoch Herr Brodnig der Vorlageentscheidung zufolge keine Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen.

43. Der fragliche Flug wird somit weder von den Bestimmungen der Verordnung Nr. 2027/97 noch von denen des Übereinkommens von Montreal erfasst, da es sich um einen Inlandsflug handelt, der nicht von einem Luftfahrtunternehmen mit Betriebsgenehmigung durchgeführt wurde. Folglich ist der fragliche Schadensersatzanspruch allein nach dem nach den Kollisionsregeln bestimmten anzuwendenden nationalen Recht zu prüfen.

44. Des Weiteren ist zu beachten, dass in Anbetracht der Umstände des Ausgangsrechtsstreits Herr Brodnig zum Besitz einer Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet war.

45. Insoweit schreibt Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1008/2008 vor, dass Unternehmen, die Luftbeförderungsdienstleistungen innerhalb der Union erbringen, einer Betriebsgenehmigung bedürfen. Nach Art. 3 Abs. 3 Buchst. a und b dieser Verordnung sind jedoch bestimmte Flugdienste von dieser Verpflichtung befreit. Diese Befreiung gilt insbesondere für „Flugdienste, die mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Luftfahrzeugen mit Motorantrieb durchgeführt werden“, sowie für „Rundflüge“ [15].

46. Das ist bei dem fraglichen Flug im Ausgangsverfahren der Fall, da es sich um einen Rundflug mit demselben Abgangs- und Bestimmungsort handelt und das fragliche Luftfahrzeug ein ultraleichtes Luftfahrzeug mit Motorantrieb ist.

47. Aufgrund dessen bin ich der Auffassung, dass die Art. 1 und 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 dahin auszulegen sind, dass das Übereinkommen von Montreal keine Anwendung auf einen Inlandsflug findet, der nicht von einem Luftfahrtunternehmen, das Inhaber einer Betriebsgenehmigung im Sinne der Verordnung Nr. 1008/2008 ist, durchgeführt wird.

13 — Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung Nr. 2027/97 (ABl. L 140, S. 2). Diese Änderung erfolgte im Anschluss an den Abschluss des Übereinkommens von Montreal.

14 — Vgl. den Vorschlag der Kommission, der zum Erlass der Verordnung Nr. 889/2002 geführt hat (KOM[2000] 340 vom 7. Juni 2000, dritter Erwägungsgrund), und den Vorschlag der Kommission, der zum Erlass der Verordnung Nr. 2027/97 geführt hat (KOM[95] 724 vom 20. Dezember 1995, S. 4). Die Verordnung Nr. 2027/97 sah bereits vor dem Abschluss des Übereinkommens von Montreal eine einheitliche Haftungsregelung für nationale und internationale Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft vor.

15 — Art. 2 Nr. 4 der Verordnung Nr. 1008/2008 definiert „Flugdienst“ als einen „Flug oder eine Folge von Flügen zur … Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post“. Art. 2 Nrn. 5 und 6 dieser Verordnung unterscheidet zudem zwischen einem „Flug“, d. h. einer Dienstleistung, mit der ein Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem *anderen* Zielflughafen verbunden ist, und einem „Rundflug“, einer Dienstleistung, mit der keine Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen verbunden ist.

B – *Zum Verhältnis zwischen dem Übereinkommen von Montreal und der Brüssel-I-Verordnung (zweite Frage)*

48. In Anbetracht meiner Schlussfolgerung zur ersten Frage ist eine Beantwortung der zweiten und der dritten Vorlagefrage, die nur für den Fall der Anwendbarkeit des Übereinkommens von Montreal gestellt worden sind, nicht erforderlich.

49. Ich prüfe sie gleichwohl kurz für den Fall, dass der Gerichtshof eine Anwendbarkeit dieses Übereinkommens bejahen sollte.

50. Mit seiner zweiten Vorlagefrage fragt uns das vorlegende Gericht nach dem Verhältnis zwischen Art. 33 des Übereinkommens von Montreal und Art. 67 der Brüssel-I-Verordnung.

51. Zur Erinnerung: Nach Art. 67 der Brüssel-I-Verordnung berührt diese nicht die Anwendung von Bestimmungen in Rechtsakten der Union oder des harmonisierten einzelstaatlichen Rechts, die die gerichtliche Zuständigkeit für besondere Rechtsgebiete regeln. Dieser Artikel sieht somit ausdrücklich das Bestehen besonderer Vorschriften im Verhältnis zu den Zuständigkeitsregeln der Brüssel-I-Verordnung vor.

52. Sodann ist festzustellen, dass sich Art. 67 der Brüssel-I-Verordnung auf eine *lex specialis* in einem Rechtsakt der Union bezieht. Im Gegensatz zu Art. 71 dieser Verordnung, der die Regeln über die gerichtliche Zuständigkeit in Übereinkommen betrifft, denen die Mitgliedstaaten bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Brüssel-I-Verordnung angehörten, und der die Anwendung dieser Regeln zulässt, sofern sie nicht gegen die der Brüssel-I-Verordnung zugrunde liegenden Prinzipien verstoßen [16], ist Art. 67 nicht an Bedingungen geknüpft.

53. In diesem Zusammenhang stellt meines Erachtens Art. 33 des Übereinkommens von Montreal unbestreitbar eine solche in einem Rechtsakt der Union enthaltene *lex specialis* dar, die die Anwendung der allgemeinen Zuständigkeitsregeln der Brüssel-I-Verordnung ausschließt. Dieser Ausschluss betrifft die in Art. 33 des Übereinkommens von Montreal geregelten Fragen der gerichtlichen Zuständigkeit.

54. Trotzdem ist noch zu prüfen, ob Art. 33 dieses Übereinkommens auf den Fall eines innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats durchgeführten Fluges anwendbar ist.

55. Die österreichische Regierung macht dazu geltend, das Übereinkommen von Montreal sei nur auf internationale Beförderungen anwendbar, und die Verordnung Nr. 2027/97 erweitere nicht den Anwendungsbereich der Zuständigkeitsregeln von Art. 33 dieses Übereinkommens, sondern nur denjenigen der materiell-rechtlichen Bestimmungen.

56. Dieser Standpunkt überzeugt mich nicht.

57. Nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 gelten für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens in Bezug auf Fluggäste und deren Gepäck „alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal“.

58. Diese Verweisung bezieht sich meiner Ansicht nach auf alle Bestimmungen von Kapitel III des Übereinkommens von Montreal betreffend die Haftung der Luftfahrtunternehmen einschließlich der Zuständigkeitsregeln in Art. 33 des Übereinkommens.

16 — Vgl. Urteile TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, Rn. 49), Nipponkoa Insurance Co. (Europe) (C-452/12, EU:C:2013:858, Rn. 36) und Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, Rn. 38).

59. Die Verordnung Nr. 2027/97 zielt nämlich darauf ab, die Haftung der Luftfahrtunternehmen sowohl hinsichtlich der internationalen als auch der inländischen Beförderungen innerhalb der Union einer einheitlichen Regelung zu unterwerfen. Dieses Ziel spricht für eine weite Auslegung der Verweisung in Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung.

60. Die Zuständigkeitsregeln gehören aber zu der im Übereinkommen von Montreal vorgesehenen globalen Lösung, die bezweckt, Konflikte zwischen Gesetzen und zwischen Gerichten zu beseitigen und eine vorhersehbare Haftungsregelung einzuführen, indem sie die Reisenden schützen und den Luftfahrtunternehmen ein besseres Risikomanagement ermöglichen. Nach dem Aufbau des Übereinkommens von Montreal stehen diese Zuständigkeitsregeln zusammen mit den materiell-rechtlichen Vorschriften in Kapitel III über die Haftung des Luftfrachtführers und den Umfang des Schadensersatzes.

61. Wie im Übrigen die vorliegende Rechtssache zeigt, führt die enge Verflechtung der Wirtschaftsbeziehungen innerhalb des Binnenmarkts dazu, dass ein Rechtsstreit, wenn er auch an einen bei einem Inlandsflug eingetretenen Unfall anknüpft, leicht grenzüberschreitende Bedeutung erlangen kann. Das rechtfertigt die Anwendung einheitlicher Zuständigkeitsregeln für die Haftung im Zusammenhang mit Inlands- und internationalen Flügen innerhalb der Union.

62. Für den Fall, dass der Gerichtshof der Auffassung sein sollte, dass im Ausgangsverfahren das Übereinkommen von Montreal und die Verordnung Nr. 2027/97 anwendbar sind, meine ich daher, dass das für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits zuständige Gericht nach Art. 33 dieses Übereinkommens zu bestimmen ist.

C – *Zum Verhältnis zwischen dem Übereinkommen von Montreal und Art. 18 der Rom-II-Verordnung (dritte Frage)*

63. Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht im Kern wissen, ob Art. 29 des Übereinkommens von Montreal einer nationalen Bestimmung entgegensteht, die eine Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer des Luftfahrtunternehmens vorsieht.

64. Ich erinnere daran, dass diese Frage nur für den Fall erheblich ist, dass der Gerichtshof entgegen der von mir vertretenen Auffassung die Anwendbarkeit des Übereinkommens von Montreal unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens bejahen sollte.

65. Das vorlegende Gericht geht von der Hypothese aus, dass, da das Übereinkommen von Montreal Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit Luftbeförderungen erschöpfend regele, eine im nationalen Recht vorgesehene Direktklage nicht erhoben werden könne.

66. Ich weise darauf hin, dass Art. 29 des Übereinkommens von Montreal für die Haftungsregelung nach dem Übereinkommen eine Ausschließlichkeitsregel aufstellt, indem er bestimmt, dass jeder Haftungsanspruch nach diesem Übereinkommen nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden kann, die in ihm vorgesehen sind.

67. Zu beachten ist jedoch, dass das Übereinkommen von Montreal ausschließlich die Haftung des Luftfahrtunternehmens und nicht die des Haftpflichtversicherers regelt.

68. Deshalb wirkt sich dieses Übereinkommen nicht auf die Bestimmungen des nationalen Rechts aus, die dem Geschädigten das Recht verleihen, den Versicherer des haftenden Luftfahrtunternehmens direkt zu verklagen.

69. Zudem ist Art. 29 des Übereinkommens von Montreal anwendbar, ohne dass „[hierdurch] die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, … berührt [wird]“. Somit wird jedenfalls das Recht des Geschädigten, gegen den Versicherer vorzugehen, nicht von der Ausschließlichkeitsregel von Art. 29 berührt.

70. Sofern für die Haftung des Luftfahrtunternehmens die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal gelten, ist daher der Geschädigte zur Erhebung einer Direktklage gegen den Versicherer des Luftfahrtunternehmens dann berechtigt, wenn dies in dem nach der einschlägigen Alternative von Art. 18 der Rom-II-Verordnung anzuwendenden Recht vorgesehen ist. Diese Berechtigung kann in dem auf den Versicherungsvertrag anwendbaren Recht oder in dem Recht vorgesehen sein, das ohne Anwendung des Übereinkommens von Montreal auf das außervertragliche Schuldverhältnis anwendbar wäre. Das Übereinkommen von Montreal lässt mit anderen Worten die Anwendbarkeit der beiden in Art. 18 der Rom-II-Verordnung genannten Fallvarianten unberührt.

D – *Zu den Voraussetzungen für die Erhebung einer Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer (vierte Frage)*

71. Mit seiner vierten Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 18 der Rom-II-Verordnung eine Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer zulässt, wenn eine solche Klage zwar in dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis anzuwendenden Recht vorgesehen ist, die Parteien des Versicherungsvertrags jedoch ein anderes Recht als anwendbar bestimmt haben.

72. Der Vorlageentscheidung ist nämlich zu entnehmen, dass das Landesgericht Korneuburg zu der Auffassung neigt, dass sich nach Art. 4 Abs. 1 der Rom-II-Verordnung die Haftung von Herrn Brodnig nach der *lex loci damni* richte, d. h. im vorliegenden Fall nach spanischem Recht[17]. Nach dem vom vorlegenden Gericht angeforderten Gutachten über ausländisches Recht sieht das spanische Recht die Möglichkeit des Geschädigten vor, unter den Umständen des Ausgangsverfahrens eine Direktklage gegen den Versicherer zu erheben.

73. Das vorlegende Gericht weist indessen darauf hin, dass die Parteien des Versicherungsvertrags diesen Vertrag der Anwendung deutschen Rechts unterworfen hätten. Es hebt die Bedeutung des Grundsatzes der freien Wahl des anwendbaren Rechts hervor, die in Versicherungsverträgen möglich sei, die sogenannte Großrisiken deckten, die die Haftpflicht für Schäden aus der Verwendung von Luftfahrzeugen umfassten[18]. Die Geschädigte könne nicht besser gestellt werden als der Versicherte. Wenn die Parteien des Versicherungsvertrags diesen deutschem Recht unterstellt hätten, müsse diese Wahl zur Folge haben, dass der Geschädigten das Recht auf Direktklage gegen den Versicherer nach spanischem Recht nicht zustehe.

74. Diese Argumentation scheint mir von einer falschen Prämisse auszugehen.

75. Art. 18 der Rom-II-Verordnung stellt keine Kollisionsnorm für das für die Bestimmung der Haftpflicht des Versicherers oder der haftenden Person anzuwendende materielle Recht dar. Dieser Artikel bezweckt allein, das anwendbare Recht in Bezug auf die Frage zu ermitteln, ob der Geschädigte unmittelbar gegen den Versicherer klagen kann, und betrifft nicht den Umfang der Verpflichtungen des Versicherers oder des Haftenden.

17 — Zwar hat die Klägerin des Ausgangsverfahrens in der mündlichen Verhandlung vorgetragen, in diesem Stadium sei eine Anwendbarkeit des österreichischen Rechts nach Art. 4 Abs. 2 der Rom-II-Verordnung nicht auszuschließen, doch hat hierüber allein das vorlegende Gericht zu entscheiden.

18 — „Großrisiken“ sind die in Art. 5 Buchst. d der Ersten Richtlinie 73/239/EWG des Rates vom 24. Juli 1973 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) (ABl. L 228, S. 3) genannten Risiken, zu denen die Haftpflicht für Schäden aus der Verwendung von Luftfahrzeugen zählt, die in Zweig 11 von Buchst. A des Anhangs dieser Richtlinie aufgeführt ist (vgl. Art. 7 Abs. 1 Buchst. f der Richtlinie 88/357).

76. Dieses Direktklagerecht ist nach Art. 18 der Rom-II-Verordnung dann gegeben, wenn es entweder nach dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis oder nach dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht vorgesehen ist.

77. Unabhängig von der Frage, ob das Recht auf Erhebung einer Direktklage besteht und gegebenenfalls nach welchen Modalitäten diese Klage erhoben werden kann [19], gilt für die Haftpflicht des Versicherers nach wie vor das auf den Versicherungsvertrag anwendbare Recht. Insoweit berührt Art. 18 der Rom-II-Verordnung nicht die von den Parteien des Versicherungsvertrags getroffene Wahl des anzuwendenden Rechts.

78. Im Übrigen geht schon aus dem Wortlaut dieses Artikels hervor, dass es sich bei ihm um eine alternative Anknüpfungsregel in dem Sinne handelt, dass es genügt, dass eine der in Betracht kommenden Rechtsordnungen die Möglichkeit einer Direktklage vorsieht.

79. Dies gilt unabhängig davon, ob sich das auf den Versicherungsvertrag anzuwendende Recht aus der von den Parteien im Vertrag getroffenen Wahl oder aus der Anwendung der in der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 [20] vorgesehenen Kollisionsnormen ergibt.

80. Ein Geschädigter kann daher eine Direktklage gegen den Versicherer erheben, wenn diese Möglichkeit aus dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis anzuwendenden Recht oder aus dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht resultiert, gleichviel ob dieses Recht von den Parteien des Versicherungsvertrags gewählt oder durch die Kollisionsnormen der Rom-I-Verordnung vorgegeben worden ist.

81. Diese Auslegung wird durch die Begründung des Verordnungsvorschlags, der zum Erlass der Rom-II-Verordnung geführt hat [21], in vollem Umfang bestätigt. Nach diesem Vorschlag bestimmt die Kollisionsnorm das anzuwendende Recht für die Beantwortung der Frage, ob der Geschädigte gegen den Versicherer eine Direktklage erheben kann. Der Haftungsumfang des Versicherers richtet sich in jedem Fall nach dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht.

82. Ebenso geht aus den wissenschaftlichen Vorarbeiten zu diesem Gesetzgebungsvorschlag, nämlich dem von der Groupe européen de droit international privé (GEDIP) ausgearbeiteten Vorschlag für das Rom-II-Übereinkommen [22], hervor, dass die fragliche Kollisionsnorm – die aus diesem Vorschlag ohne wesentliche Änderungen übernommen wurde – eine besondere Anknüpfung für die Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer einschließlich etwaiger Beschränkungen der Ausübung dieses Rechts enthält. Der Umfang der Haftpflicht des Versicherers richtet sich hingegen nach dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht. Aus der genannten Stellungnahme geht außerdem klar hervor, dass es sich um eine Alternativnorm handelt.

19 — Die Frage, ob diese Kollisionsnorm nicht nur die Möglichkeit der Erhebung einer Direktklage als solche, sondern etwa auch deren Modalitäten und Beschränkungen betrifft, ist im Übrigen in der Lehre umstritten. Vgl. Ł. Żarnowiec, „Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej“, in *System prawa prywatnego*, Bd. 20B, *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warschau, C.H. Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN 2015, S. 872; M. Fras und K. Pacuła, „Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym“, in *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, S. 177; A. Dickinson, *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations*, Oxford, OUP 2008, S. 610.

20 — Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (ABl. L 177, S. 6).

21 — Vgl. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“) (KOM[2003] 427 endgültig vom 22. Juli 2003, S. 28) zu Art. 14 des Verordnungsentwurfs.

22 — Vgl. Stellungnahme zu Art. 6 des Vorschlags für ein Rom-II-Übereinkommen in: M. Fallon, „Commentaire de la proposition pour une convention européenne sur la loi applicable aux obligations non contractuelles“, Groupe européen de droit international privé, Sitzungen von Den Haag vom 26. bis 28. September 1997 und von Luxemburg vom 25. bis 27. September 1998, *Revue belge de droit international*, 1997/2, S. 696.

83. Da Art. 18 der Rom-II-Verordnung eine Alternativnorm aufstellt, kann im vorliegenden Fall die Klägerin des Ausgangsverfahrens dann unmittelbar gegen den Versicherer klagen, wenn diese Möglichkeit unabhängig von der Regelung des deutschen Rechts, dem der Versicherungsvertrag unterliegt, aus dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis anzuwendenden spanischen Recht resultiert.

84. Diese Lösung läuft der Willensfreiheit der Parteien des Versicherungsvertrags nicht zuwider, die bei diesem Vertrag die Möglichkeit der freien Wahl des anzuwendenden Rechts haben. Diese Rechtswahl kann nicht die Rechte Dritter oder des Geschädigten beeinträchtigen [23].

85. Festzustellen ist, dass Art. 18 der Rom-II-Verordnung eine Bestimmung zum Schutz der Interessen des Geschädigten darstellt, indem er diesem hinsichtlich des Rechts zur Direktklage gegen den Versicherer die günstigste Regelung zubilligt [24]. Auch hat der Gesetzgeber den Interessen des Versicherers bereits Rechnung getragen, indem er als Grundlage für die Direktklage nur die beiden Rechtsordnungen zulässt, mit deren Anwendung der Versicherer vernünftigerweise rechnen muss, nämlich die beiden Rechtsordnungen, die auf das außervertragliche Schuldverhältnis bzw. auf den Versicherungsvertrag anzuwenden sind [25].

86. Somit kann die durch Vereinbarung zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Versicherer getroffene Wahl des anwendbaren Rechts nicht zur Folge haben, dass der Geschädigte an der Ausübung seines Direktklagerechts gehindert wäre, wenn sich dieses Klagerecht aus dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis anzuwendenden Recht ergibt.

87. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen bin ich der Auffassung, dass Art. 18 der Rom-II-Verordnung dahin auszulegen ist, dass eine Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer des Haftenden möglich ist, sofern sie – unabhängig von der Regelung des von den Parteien gewählten auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Rechts – in dem auf die außervertragliche Haftung anzuwendenden Recht vorgesehen ist.

VI – **Ergebnis**

88. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die vom Landesgericht Korneuburg vorgelegten Fragen wie folgt zu antworten:

1. Die Art. 1 und 3 Abs. 1 der 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 in der durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 geänderten Fassung sind dahin auszulegen, dass das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, geschlossen in Montreal am 28. Mai 1999, unterzeichnet von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 und in ihrem Namen genehmigt durch Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001, keine Anwendung auf einen Inlandsflug findet, der nicht von einem Luftfahrtunternehmen, das Inhaber einer Betriebsgenehmigung im Sinne der Verordnung (EG)

23 — Diese klassische Erwägung ist, was die Freiheit der Wahl des auf das außervertragliche Schuldverhältnis anwendbaren Rechts angeht, ausdrücklich in Art. 14 Abs. 2 der Rom-II-Verordnung vorgesehen. Sähe weder das Recht des Versicherungsvertrags noch das auf das außervertragliche Schuldverhältnis normalerweise anzuwendende Recht eine Direktklage vor, könnte somit der Geschädigte diese Klage gegen den Versicherer nicht erheben, selbst wenn sie nach dem von ihm mit dem Haftenden vereinbarten Recht zulässig wäre.

24 — Es ist darauf hinzuweisen, dass in Versicherungsstreitigkeiten der Geschädigte, der gegen den Versicherer des Haftenden vorgeht, als schwache Partei anzusehen ist (vgl. Urteil FBTO Schadeverzekeringen, C-463/06, EU:C:2007:792, Rn. 28). Diese Erwägung liegt auch der Einführung eines Direktanspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer auf dem Gebiet der Verkehrsunfälle zugrunde (vgl. Art. 3 der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates [Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie], ABl. L 181, S. 65).

25 — Vgl. Verordnungsvorschlag KOM(2003) 427 endgültig, S. 27.

Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft ist, durchgeführt wird.

2. Art. 18 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“) ist dahin auszulegen, dass eine Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer des Haftenden möglich ist, sofern sie – unabhängig von der Regelung des von den Parteien gewählten auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Rechts – in dem auf die außervertragliche Haftung anzuwendenden Recht vorgesehen ist.