

Anonymisierte Fassung

-1167363-

C-606/20 – 1

Rechtssache C-606/20 Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

17. November 2020

Vorlegendes Gericht:

Landgericht Düsseldorf (Deutschland)

Datum der Vorlageentscheidung:

9. November 2020

Kläger und Berufungskläger:

EZ

Beklagte und Berufungsbeklagte:

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

I.

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf

Beschluss

In dem Rechtsstreit

des Herrn EZ, [OMISSIS],

Klägers und Berufungsklägers

[OMISSIS]

gegen

DE

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [OMISSIS] Madrid, Spanien,

Beklagte und Berufungsbeklagte

[OMISSIS]

hat die 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 23.10.2020

[OMISSIS]

beschlossen: [Or. 2]

Das Verfahren wird ausgesetzt.

Dem Gerichtshof der Europäischen Union wird gemäß Art. 267 Abs. 1 lit. b, Abs. 3 AEUV folgende Frage zur Auslegung des Unionsrechts vorgelegt:

Ist Artikel 20 Satz 1 des am 28.05.1999 in Montreal geschlossenen Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das von der Europäischen Gemeinschaft am 09.12.1999 unterzeichnet und mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 05.04.2001 in ihrem Namen genehmigt wurde und am 28.06.2004 in Kraft getreten ist, dahin auszulegen, dass der Luftfrachtführer von seiner Haftung wegen Gepäckverlust gem. Art. 17 Abs. 2 des Montrealer Übereinkommens vollständig oder teilweise befreit ist, wenn der Fluggast neue bzw. neuwertige Elektronikartikel wie eine Kompaktkamera, ein Tablet (iPad) und kabellose Kopfhörer im aufgegebenen Gepäck statt im Handgepäck transportiert ohne dies dem Luftfrachtführer gegenüber anzuzeigen, obwohl es dem Fluggast möglich und zumutbar gewesen wäre, diese Elektronikartikel im Handgepäck mitzuführen?

Gründe:

I.

Der [OMISSIS] Kläger EZ begehrt von der beklagten Fluggesellschaft IBERIA Lineas Aeras de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal Schadensersatz nach dem Montrealer Übereinkommen (MÜ) wegen Gepäckverlusts.

Der Kläger buchte bei der Beklagten einen von dieser durchgeführten Flug am 29.12.2018 von Düsseldorf nach Panama City über Madrid [OMISSIS]. Bei Reiseantritt gab der Kläger am Flughafen in Düsseldorf eine Reisetasche auf. Handgepäck führte er nicht mit sich. In dem aufgegebenen Reisegepäck befanden sich neben Kleidung u.a. folgende Gegenstände: **[Or. 3]**

- 1 x Cybershot Kompaktkamera, Marke: Sony, Modell: DSX-RX 100 II, Zeitwert: 674,10 €, Anschaffung: Sommer 2018
- 1 x Tablet, Marke: Apple, Modell: iPad, Cellular 128 GB Speicherkapazität, Farbe: grau, Zeitwert: 512,10 €, Anschaffung: Juni 2018
- 1 x Wireless-Kopfhörer, Marke: Beats by Dr. Dre, Farbe: mattschwarz, Zeitwert: 314,91 €, Anschaffung: Oktober 2018

Eine Mitführung der vorgenannten Gegenstände im Handgepäck wäre dem Kläger problemlos möglich gewesen. Er unterließ dies aber, weil er derartige Gegenstände bislang stets im aufgegebenen Reisegepäck transportierte und es bislang noch nie zu einem Gepäckverlust gekommen war.

Insgesamt hatte der Inhalt der Reisetasche (Kleidung, Kamera, Tablet und Kopfhörer) einen Wert i.H.v. 2.268,10 €. Der Kläger verlangt Ersatz dieses Schadens bis zur Höhe des Haftungshöchstbetrags gem. Art. 22 Abs. 2 Montrealer Übereinkommen (MÜ) i.H.v. 1.288 Sonderziehungsrechten, was einem Betrag i.H.v. 1.383,00 € entspricht.

Das Amtsgericht hat der Klage auf Schadensersatz wegen Gepäckverlusts nur i.H.v. 720,47 € stattgegeben und sie im Hinblick auf die Kompaktkamera, das iPad und die Wireless-Kopfhörer mit am 24.01.2020 verkündetem Urteil [OMISSIS] abgewiesen.

Zur Begründung hat es ausgeführt, dass dem Kläger gem. Art. 20 Satz 1 Montrealer Übereinkommen (MÜ) ein Mitverschulden von 100 % zur Last falle, sodass Schadensersatzansprüche wegen Gepäckverlusts ausgeschlossen seien. Bei den vorgenannten Gegenständen (Fotokamera, Tablet, Kopfhörer), welche nahezu neuwertig seien und einen nicht unerheblichen Wert hätten, handele es sich um „Wertsachen“. Im modernen Massenflugverkehr müsse der Fluggast stets mit einem Gepäckverlust rechnen, sodass derartige Wertsachen stets im Handgepäck transportiert werden müssten.

Gegen das erstinstanzliche Urteil vom 24.01.2020, dem Kläger zugestellt am 05.02.2020, hat dieser [OMISSIS] form- und fristgerecht Berufung eingelegt und diese – **[Or. 4]** [OMISSIS] [verfahrensrechtliche Details] form- und fristgerecht begründet.

Der Kläger macht in der Berufungsinstanz geltend, dass das Amtsgericht die Bestimmung des Art. 20 Satz 1 Montrealer Übereinkommen (MÜ) falsch ausgelegt habe. Diese sei im Lichte des Zwecks des Montrealer Übereinkommens – Schutz der Verbraucherinteressen und Schaffung eines gerechten Interessenausgleichs – auszulegen. Bei Elektronikartikeln wie Kompaktkameras, Tablets und Kopfhörern handele es sich in der heutigen Zeit nicht mehr um „Wertgegenstände“, sondern um bloße „Alltagsgegenstände“, welche täglich benutzt würden und auch keinen außerordentlichen Wert hätten und zudem häufig

nur eine kurze bis mittlere Lebensdauer aufwiesen. Derartige Elektronikartikel seien daher wie Kleidungsstücke, Sonnenbrillen oder Ähnliches zu behandeln, welche ebenfalls im aufgegebenen Gepäck transportiert werden könnten.

In der Berufungsinstanz beantragt der Kläger daher, das erstinstanzliche Urteil vom 24.01.2020 abzuändern und ihm weiteren Schadensersatz für die vorgenannten Gegenstände i.H.v. 662,53 € zuzusprechen.

II.

Die Beklagte beantragt in der Berufungsinstanz, die Berufung zurückzuweisen. Sie verteidigt das erstinstanzliche Urteil.

Der Erfolg der Berufung des Klägers hängt entscheidend von der eingangs aufgeführten Vorlagefrage ab.

Im Einzelnen:

1.

Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 setzt in Bezug auf die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im [Or. 5] Luftverkehr im Gebiet der Europäischen Union die einschlägigen Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens (MÜ) um. Aus Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung ergibt sich, dass für die Haftung der Luftfahrtunternehmen der Union für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens (MÜ) gelten. Das Montrealer Übereinkommen (MÜ) ist am 9.12.1999 von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet und am 5.4.2001 vom Rat der Europäischen Union in deren Namen genehmigt worden. Es ist für die Europäische Union am 28.6.2004 in Kraft getreten. Da das Übereinkommen von Montreal seit diesem Zeitpunkt integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung ist, ist der Europäische Gerichtshof dafür zuständig, im Wege der Vorabentscheidung über seine Auslegung zu entscheiden (vgl. EuGH, Urteil vom 19.12.2019 – C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, S. 381, 382 Rz. 29 f.).

2.

Dem Kläger steht unstreitig wegen des Gepäckverlusts nach Gepäckaufgabe am 29.12.2018 am Flughafen in Düsseldorf gegen die Beklagte als Luftfrachtführer ein Anspruch auf Schadensersatz gem. Art. 17 Abs. 2 Montrealer Übereinkommen zu. Zwischen den Parteien steht lediglich in Streit, ob den Kläger ein Mitverschulden von 100 % gem. Art. 20 Satz 1 Montrealer Übereinkommen trifft, weil er eine Kompaktkamera, ein Ipad und Kopfhörer, welche sich in dem in Verlust geratenen Koffer befanden, nicht im Handgepäck transportierte, sondern in dem aufgegebenen Reisegepäck.

Gem. Art. 20 S. 1 Montrealer Übereinkommen ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung für einen Gepäckverlust befreit, wenn und soweit er

nachweist, dass die Person, die den Schadensersatzanspruch erhebt, den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat.

Entscheidend ist somit im vorliegenden Fall, was darunter zu verstehen ist, wenn das Montrealer Übereinkommen für eine Haftungsbefreiung wegen Mitverschuldens des Fluggasts verlangt, dass dieser „den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat.“ **[Or. 6]**

Die im Montrealer Übereinkommen enthaltenen Begriffe sind einheitlich und autonom auszulegen, so dass bei der Auslegung dieser Begriffe nicht die verschiedenen Bedeutungen zu berücksichtigen sind, die sie möglicherweise in den internen Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten der Union haben, sondern die Auslegungsregeln des allgemeinen Völkerrechts, an die die Union gebunden ist. Insoweit stellt Art. 31 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge vom 23.5.1969, das allgemeines Völkerrecht kodifiziert, an das die Union gebunden ist, klar, dass 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 (vgl. EuGH, Urteil vom 19.12.2019-C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, S. 381, 382 Rz. 31 f.).

Die Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens haben nach dem dritten Absatz von dessen Präambel im Bewusstsein „der Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadensersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs“ beschlossen, eine Regelung der verschuldensunabhängigen Haftung von Luftfahrtunternehmen vorzusehen. Eine solche Regelung impliziert jedoch, wie aus dem fünften Absatz der Präambel dieses Übereinkommens hervorgeht, dass für einen „gerechten Interessenausgleich“ gesorgt wird, namentlich zwischen den Interessen der Luftfahrtunternehmen und der Reisenden (vgl. Urteil vom 19.12.2019 – C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, S. 381, 382 Rz. 36).

Das Montrealer Übereinkommen sieht, um den Interessenausgleich zu wahren, in bestimmten Fällen die Befreiung des Luftfrachtführers von der Haftung vor. Art. 20 S. 1 dieses Übereinkommens bestimmt nämlich, dass der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden befreit ist, wenn er nachweist, dass dieser den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat. Diese Beschränkungen ermöglichen eine einfache und schnelle Entschädigung der Fluggäste, ohne dass jedoch den Luftfahrtunternehmen eine übermäßige, schwer feststell- und berechenbare Ersatzpflicht aufgebürdet würde, die ihre wirtschaftliche Tätigkeit gefährden oder sogar zum Erliegen bringen könnte (vgl. EuGH, a.a.O. Rz. 39 f.). **[Or. 7]**

Die Voraussetzung der Haftungsbefreiung des Luftfrachtführers in Art. 20 S. 1 Montrealer Übereinkommen, dass der Fluggast „den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat“, ist somit nach der gewöhnlichen Wortbedeutung, der Verordnungssystematik und unter Berücksichtigung des Ziels und Zwecks des Montrealer Übereinkommens, nämlich ein hohes Schutzniveau von Verbraucherschutzinteressen zu gewährleisten und zugleich einen „gerechten Interessenausgleich“ zwischen den Interessen der Fluggäste und denjenigen der Fluggesellschaft herzustellen, auszulegen.

Die gewöhnliche Wortbedeutung einer zumindest fahrlässigen Mitverursachung des Schadens bei einem Gepäckverlust dürfte dahin gehen, dass diese eine Außerachtlassung der im Verkehr objektiv erforderlichen Sorgfalt voraussetzt.

In der deutschen nationalen Rechtsprechung und im deutschen Schrifttum wird die Auffassung vertreten, dass der Reisende bei dem heutigen Massenverkehr stets mit der Möglichkeit des Verlusts von aufgegebenem Gepäck rechnen müsse, so dass es grundsätzlich einen groben Verstoß gegen die Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten gem. Art. 20 S. 1 Montrealer Übereinkommen darstelle, wenn wertvolle Gegenstände im Reisegepäck und nicht im Handgepäck transportiert würden [OMISSIS]. Dementsprechend wurde in der deutschen Rechtsprechung etwa ein Mitverschulden angenommen, wenn der Fluggast im aufgegebenen Reisegepäck eine wertvolle Kameraausrüstung [OMISSIS] transportierte, obwohl ihm ein Transport im Handgepäck möglich und zumutbar war und das aufgegebene Gepäck anschließend in Verlust geriet.

Unproblematisch stellt sich die Sachlage für die Kammer dar, wenn der Fluggast klassische Wertgegenstände wie z.B. Bargeld, Wertpapiere, Goldschmuck etc. im [Or. 8] aufgegebenen Gepäck statt im Handgepäck transportiert. Hierin dürfte regelmäßig ein erhebliches Mitverschulden des Fluggasts zu sehen sein, welches zu einer teilweisen oder vollständigen Haftungsbefreiung des Luftfrachtführers führt [OMISSIS]. Beim Transport von Elektronikartikeln wie im vorliegenden Fall bedarf die Frage des Mitverschuldens aber einer differenzierteren Betrachtung.

Viele Elektronikartikel wie Smartphones, Tablets, Laptops und Kompaktkameras etc. sind in den letzten Jahren in zahlreichen Bevölkerungsschichten zu „Alltagsgegenständen“ avanciert und haben weite Verbreitung gefunden. Die Preise von Elektronikartikeln sind in den letzten Jahrzehnten trotz stetiger Verbesserung der Technik kontinuierlich gefallen. Viele Menschen benutzen derartige Elektronikartikel beinahe täglich. Auch wenn die Neupreise entsprechender Geräte – wie auch der vorliegende Fall zeigt – zum Teil Werte von bis zu 1.000,00 € erreichen, haben diese oft nur eine begrenzte Lebens- und Gebrauchsdauer und verlieren auf dem Gebrauchtmittelmarkt schnell an Wert. In weiten Teilen der Bevölkerung werden solche Elektronikartikel daher nicht als klassische Wertgegenstände angesehen. Dies könnte dafür sprechen, im Verhalten des Klägers (Deponierung von Kamera, Tablet und Kopfhörern im aufgegebenen

Gepäck) kein Mitverschulden zu erblicken und ihm den vollen Schadensersatz für diese in Verlust geratenen Gegenstände zuzusprechen.

Andererseits haben gerade neuwertige Elektronikartikel – wie der vorliegende Fall zeigt – einen nicht unerheblichen Wert. Elektronikartikel wie Smartphones, Kompaktkameras, Tablets und Kopfhörer sind häufig klein und handlich und können vom Fluggast im Regelfall problemlos im Handgepäck transportiert werden. Zudem ist es zutreffend, dass es im modernen Massenflugverkehr immer wieder in regelmäßigen Abständen zu Gepäckverlusten kommt, sodass der Fluggast hiermit grundsätzlich immer rechnen muss. Um hier einen gerechten Interessenausgleich zwischen den Interessen des Fluggasts, welcher auch die Vorteile des modernen Massenflugverkehrs in Anspruch nimmt, und denjenigen der Fluggesellschaften herzustellen, könnte man es für den Fluggast als zumutbar ansehen, derartige Gegenstände stets im Handgepäck zu transportieren, um zu verhindern, dass **[Or. 9]** Fluggesellschaften nicht hohen finanziellen Ersatzansprüchen im Falle des Gepäckverlusts ausgesetzt sind.

Diese Frage ist bislang unionsgerichtlich – soweit ersichtlich – nicht geklärt und die richtige Auslegung kann auch nicht eindeutig bestimmt werden, sodass diese Frage gem. Art. 267 Abs. 1 lit. b, Abs. 3 AEUV dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorzulegen war.

III.

Wegen der Vorlage an den Europäischen Gerichtshof war der Rechtsstreit analog § 148 ZPO auszusetzen.

[OMISSIS]