

Anonymisierte Fassung

Übersetzung

C-687/19 – 1

Rechtssache C-687/19

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

18. September 2019

Vorlegendes Gericht:

Cour d'appel de Mons (Appellationsgericht Mons, Belgien)

Datum der Vorlageentscheidung:

5. September 2019

Beklagte und Rechtsmittelführerin:

Ryanair Ltd

Klägerin und Rechtsmittelgegnerin:

PJ

... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] **[Or. 2]**

IN DER RECHTSSACHE

RYANAIR Ltd ... [nicht übersetzt],

Rechtsmittelführerin,

... [nicht übersetzt]

GEGEN

PJ, ... [nicht übersetzt]

Rechtsmittelgegnerin,

DE

... [nicht übersetzt] **[Or. 3]** ... [nicht übersetzt][Verfahrensablauf]

I. Zulässigkeit des Rechtsmittels

Das Rechtsmittel ... [nicht übersetzt] ist zulässig. ... [nicht übersetzt]

II. Vorgeschichte und derzeitiger Gegenstand des Rechtsstreits

PJ verklagte ... [nicht übersetzt] RYANAIR ... [nicht übersetzt] auf Schadensersatz in Höhe von 60 000 Euro, vorbehaltlich einer Erhöhung oder Herabsetzung im Lauf des Verfahrens, sowie auf einen vorläufigen Betrag von 2 000 Euro zuzüglich Verzugszinsen ab dem 25. Februar 2015.

Mit ihren Anträgen in der mündlichen Verhandlung vom 24. Januar 2018 ersuchte sie darum, vor der Entscheidung einen medizinischen Sachverständigen zu bestellen, um ihren Schaden beurteilen zu können.

Mit dem gegen ... [nicht übersetzt] RYANAIR ... [nicht übersetzt] ergangenen Versäumnisurteil wurde diese dazu verurteilt, PJ vorläufig einen Betrag von 1 500 Euro zu zahlen; ferner wurde RI als Sachverständiger bestellt.

... [nicht übersetzt] **[Or. 4]**

III. Begründetheit des Rechtsmittels

III.1. Maßgeblicher Sachverhalt

1. Am 25. Februar 2015 nahm die Rechtsmittelgegnerin den Flug FR2829 von Barcelona nach Charleroi. Sie war in Begleitung von SH, ihres neun Monate alten Kindes.
2. Während das Flugzeug die Pyrenäen überflog, kam es zu erheblichen Turbulenzen, die dazu führten, dass zwei Mitglieder des Bordpersonals verletzt wurden: Eine Flugbegleiterin wurde an die Decke geschleudert, eine andere am Knöchel verletzt, nachdem sie von einem Catering-Wagen getroffen worden war. Das Flugzeug wurde nach Bordeaux umgeleitet, damit diese beiden Verletzten behandelt werden konnten.
3. Der Flug kam mit fünfstündiger Verspätung auf dem Flughafen Charleroi an.
4. Die Rechtsmittelgegnerin macht geltend, diese Ereignisse hätten sie zutiefst schockiert und sie leide an einer posttraumatischen Belastungsstörung; sie begehrt, die Rechtsmittelführerin zum Ersatz dieses Schadens zu verurteilen.
5. Die Rechtsmittelgegnerin legt folgende Dokumente vor:

- eine von TG, einem Psychiater, unterzeichnete Bescheinigung vom 17. August 2015, in der er die Aussagen der Rechtsmittelgegnerin bestätigt und klarstellt, dass sie sich seit den Ereignissen vor Transportmitteln jeder Art fürchte und diese schmerzhaften Momente erneut durchlebe, und zu dem Ergebnis gelangt: „ich denke, dass diese Patientin die typischen Merkmale einer posttraumatischen Belastung aufweist, die eine psychologische und medikamentöse Versorgung erforderlich machen“;
- drei Bescheinigungen ... [nicht übersetzt], denen zufolge die Rechtsmittelgegnerin sich aufgrund der streitigen Ereignisse seit dem 28. April 2015 unter therapeutischer Überwachung befindet;
- eine Bescheinigung von VF vom 20. März 2017, der zufolge die Rechtsmittelgegnerin seit dem 25. Februar 2015 an einem postkommotionellen Syndrom mit Angst, Schlafstörungen, sowie einer S1-Lumbosciatalgie rechts leide;
- die Ergebnisse einer am 21. Februar 2017 durchgeführten radiographischen Untersuchung, aufgrund deren ein „posteriorer rechter L5-S1-Diskusüberlauf im Widerspruch zur rechten S1-Wurzelbildung“ festgestellt worden sei. **[Or. 5]**

III.2. Würdigung

6. Die Rechtsmittelführerin macht geltend:

- dass die Klage verjährt sei;
- dass im vorliegenden Fall in Ermangelung eines Unfalls kein Schadensersatz möglich sei und, hilfsweise, dass keine Körperverletzung im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vorliege;
- dass der Kausalzusammenhang nicht nachgewiesen sei.

III.2.1. Verjährung

7.-16 ... [nicht übersetzt] **[Or. 6]** ... [nicht übersetzt]

17. Somit ist die Forderung nicht verjährt. ... [nicht übersetzt]

III.2.2. Zum Begriff „Unfall“

18.-20. ... [nicht übersetzt] **[Or. 7]** ... [nicht übersetzt]

21. Im vorliegenden Fall wurde durch die vorgelegten Unterlagen nachgewiesen, dass es während des streitigen Fluges plötzlich zu starken Turbulenzen kam, aufgrund deren zwei Mitglieder des Bordpersonals Körperverletzungen erlitten und eine Umleitung des Flugzeugs erforderlich wurde.

III.2.3. Zum Begriff „Körperverletzung“

22. Um Schadensersatz zu erhalten, muss die Rechtsmittelgegnerin auch nachweisen, dass dieses unerwartete und plötzliche Ereignis bei ihr zu einer Körperverletzung geführt hat.
23. Die Rechtsmittelgegnerin hat nie behauptet, infolge der Turbulenzen während des streitigen Fluges verletzt worden zu sein, und zwar auch nicht in der Klageschrift, in der sie angibt, aufgrund der Ereignisse zutiefst schockiert und traumatisiert gewesen zu sein, aber nicht dartut, dass sie irgendeine Körperverletzung erlitten habe. ... [nicht übersetzt]
24. ... [nicht übersetzt] **[Or. 8]**
25. Die Rechtsmittelführerin macht indes geltend, dass Schadensersatz für rein psychische Verletzungen ausgeschlossen sei, und zwar sowohl nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal, der sich auf Körperverletzungen beziehe, als auch nach der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 sowie ihren eigenen Allgemeinen Bedingungen, die zwischen den Parteien gälten.
26. Im vierten Erwägungsgrund der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen wird darauf hingewiesen, dass im Übereinkommen von Montreal die unbeschränkte Haftung für Tod oder Körperverletzung von Fluggästen vorgesehen ist.
27. Nach Art. 2 Abs. 2 der Verordnung Nr. 889/2002 entsprechen die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in Abs. 1 definiert sind, den im Übereinkommen von Montreal verwendeten Begriffen. In den Erwägungsgründen zu dieser Verordnung wird darauf hingewiesen, dass es in einem sicheren und modernen Luftverkehrssystem angemessen ist, die Haftung für Tod oder Körperverletzung von Fluggästen nicht zu beschränken.
28. Nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 889/2002 gelten für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal. Im Anhang zu dieser Verordnung ist vorgesehen, dass es keine Höchstbeträge für die Haftung bei Tod oder Körperverletzung von Fluggästen gibt.
29. In den Allgemeinen Bedingungen der Rechtsmittelführerin wird darauf hingewiesen, dass der internationale Transport, wie er im Übereinkommen

definiert wird, den Haftungsregelungen des Übereinkommens und der (durch die Verordnung Nr. 889/2002 geänderten) Verordnung Nr. 2027/97 des Rates sowie den vorliegenden Allgemeinen Bedingungen unterliegt, in denen in Art. 14 Abs. 2 ausgeführt wird: „Für unsere Haftung bei Tod, Verletzung oder jeder anderen Körperverletzung, die ein Fluggast erleidet, gibt es keinen Höchstbetrag...“.

30. Die Rechtsmittelführerin bestreitet nicht, dass der Inhalt des Übereinkommens von Montreal durch die Verordnung Nr. 2027/97 nicht geändert wird.
31. Der Begriff „Körperverletzung“ wird weder im Übereinkommen von Montreal noch in der Verordnung Nr. 889/2002 definiert. Nach dem üblichen Sprachgebrauch bedeutet der Begriff „Verletzung“ eine „schwere Veränderung, die in einem Organ durch Krankheit, Unfall (Verletzung, Prellung, Verbrennung) hervorgerufen wird“, und der Begriff „körperlich“ bedeutet „bezogen auf den Körper“ (körperlich) ... [nicht übersetzt]. **[Or. 9]**
32. Die Rechtsmittelführerin vertritt folgende Ansicht:

Eine posttraumatische Belastungsstörung, wie sie von der Rechtsmittelgegnerin behauptet werde, stelle keine „Körperverletzung“ im Sinne des Übereinkommens von Montreal dar. Dass Schadensersatz für psychische Schäden ausgeschlossen sei, sei nicht neu. Bereits vor Inkrafttreten des Übereinkommens von Montreal habe Art. 17 des Warschauer Abkommens eine im Wesentlichen gleichartige Regelung enthalten. Der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten habe in der Rechtssache Floyd (US Supreme Court, Eastern Airlines, Inc. V. Floyd, 17. April 1991, 499 US 530 [1991]) ein richtungsweisendes Urteil erlassen, in dem ausgeführt werde: „Auch wenn wir darin einstimmen können, dass es als politische Zielsetzung wünschenswert wäre, dass für eine rein psychische Verletzung Ersatz gebühren könne, können wir einen solchen nicht zusprechen, ohne einen stichhaltigen Nachweis dafür zu haben, dass dies im Hinblick auf Art. 17 der Wille der Unterzeichneten war. So wie es erörtert wird, geht weder aus dem Wortlaut, noch aus den vorbereitenden Arbeiten noch aus den in der Folge vorgenommenen Auslegungen von Art. 17 eindeutig hervor, dass eine solche Absicht vorgelegen hätte.“

Aus den vorbereitenden Arbeiten zum Übereinkommen von Montreal ergibt sich, dass einige skandinavische Länder versucht haben, neben Körperverletzungen psychische Verletzungen hinzufügen zu lassen (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10.-28. Mai 1999, Band 1, Sitzungsbericht, S. 67).

Ganz bewusst wurde jedoch bei Abschluss der Arbeiten zum Übereinkommen von diesem Ansatz Abstand genommen und beschlossen, darin nur an Körperverletzungen festzuhalten.

Diese Ablehnung psychischer Verletzungen im Übereinkommen von Montreal findet ihre Bestätigung ferner in der Entscheidung des Revisionsausschusses des Römischen Übereinkommens von 1952 über Schäden, die Dritten auf der Erde

durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden, und zwar insofern, als das (von Belgien nicht ratifizierte) Übereinkommen vom 2. Mai 2009 über den Ausgleich für Schäden, die Dritten durch Luftfahrzeuge zugefügt werden, in Art. 3 Abs. 3 vorsieht: „Für Schäden durch Tod, Körperverletzung oder psychische Verletzung gebührt Ersatz. Für Schäden aus einer psychischen Verletzung gebührt Ersatz nur dann, wenn sie durch eine erkennbare psychiatrische Erkrankung verursacht werden, die entweder auf eine Körperverletzung oder darauf zurückzuführen ist, dass der Geschädigte unmittelbar der Wahrscheinlichkeit des Todes oder einer Körperverletzung ausgesetzt ist.“

Es ist das einzige Rechtsinstrument im Zusammenhang mit dem Luftverkehr, das es einer bestimmten Gruppe von Opfern ermöglicht, in genau definierten Fällen Ersatz für ihren psychischen Schaden zu verlangen. [Or. 10]

Die vom internationalen Gesetzgeber getroffene Wahl ist kein Zufall, sondern ergibt sich aus seinem Willen, einen einheitlichen, vernünftigen und ausgewogenen Kompromiss zwischen dem Schutz der Interessen der Fluggäste einerseits und der Förderung des Luftverkehrs – als einer Tätigkeit, die darauf abzielt, den freien Verkehr von Personen und Gütern im sozialen und kommerziellen Bereich zu ermöglichen – andererseits zu gewährleisten.

Jede andere Lösung würde den Zugang zu unangebrachten Schadenersatzansprüchen gleich welcher Flug- oder Fahrgäste eröffnen, die behaupten könnten, durch die Nutzung eines Verkehrsmittels wie immer geartete psychische Beschwerden erlitten zu haben.

33. Die Rechtsmittelgegnerin vertritt folgende Ansicht:

In der Rechtssache *Floyd* habe der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten seine Prüfung auf Fälle rein psychischer Verletzungen beschränkt und Fälle, in denen eine psychische Verletzung mit einer körperlichen Verletzung einhergehe bzw. Fälle, in denen eine psychische Verletzung zu einem späteren Zeitpunkt in Form einer körperlichen Verletzung zum Ausdruck komme, beiseite gelassen.

Im Übrigen habe – im Anschluss an die Rechtssache *Floyd* – die Klägerin in der Rechtssache *Weaver/Delta Airlines* vorgetragen, dass sie bei einer Notlandung fürchterlich erschrocken sei, und ihr sei eine posttraumatische Belastungsstörung attestiert worden; ihrer Argumentation zufolge zeigen die jüngsten medizinischen Entwicklungen, dass die extreme Belastung körperliche Schäden im Gehirn verursacht habe, d. h. die physische Zerstörung oder Atrophie von Teilen des Hippocampus im Gehirn, und das Gericht sei ihrer Argumentation gefolgt und habe diese Aspekte für ausreichend erachtet (US District Court for the District of the Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.* 56 F. Supp. 2d 1190 [D. Mont. 1999], 3. Juni 1999).

Man könne sich die Frage stellen, wo die Grenze zwischen einer körperlichen und einer psychischen Verletzung zu ziehen sei.

Im Anschluss an die Rechtssache Floyd wollten die amerikanischen Vertreter – ebenso wie die Vertreter Schwedens und Norwegens – dem Übereinkommen von Montreal den Begriff der psychischen Verletzung ausdrücklich hinzufügen, stießen jedoch bei einer großen Zahl von Vertretern anderer Länder auf Widerstand. Für Letztere sei dies nämlich nicht notwendig gewesen, weil der Begriff der psychischen Verletzung bereits im Begriff „körperliche Verletzung“ enthalten sei; dies sei vom französischen Vertreter in den Verhandlungen zum Übereinkommen von Montreal bestätigt worden, der darauf hingewiesen habe, dass der Begriff „Körperverletzung“ sowohl psychische als auch physische Verletzungen umfasse (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, Internationale Konferenz über Luftfahrtrecht [Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften für die internationale Beförderung im Luftverkehr], Montreal [10.-28. Mai 1999], Protokoll, Doc. 9775- DC/2, S. 68 pt 36 [2001]).

Im Fall von Zweifeln betreffend die Allgemeinen Bedingungen sei Art. 1162 des belgischen Zivilgesetzbuchs anzuwenden. **[Or. 11]**

34. Nach Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union entscheidet der Gerichtshof der Europäischen Union im Wege der Vorabentscheidung: a) über die Auslegung der Verträge, b) über die Gültigkeit und die Auslegung der Handlungen der Organe, Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union.

Da die Auslegung des Rechts der Europäischen Union dem Gerichtshof der Europäischen Union obliegt, ist es angezeigt, ihm die im verfügbaren Teil des vorliegenden Urteils aufgeführte Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen, bevor in der Sache entschieden wird.

AUS DIESEN GRÜNDEN WURDE BESCHLOSSEN,

... [nicht übersetzt]

bevor in der Sache entschieden wird, dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen und damit Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr dahin auszulegen, dass Schadensersatz für eine psychische Verletzung, wie beispielsweise eine posttraumatische Belastungsstörung, auf der Grundlage dieser Bestimmungen ausgeschlossen ist?

[Unterschriften]

... [nicht übersetzt] **[Or. 12]** ... [nicht übersetzt]