



**Haftung des Luftfrachtführers bei
Unfällen im internationalen
Luftverkehr
Dr. Fabian Reuschle**

Unfall beim Einsteigen – BGH, Urt. v. 21.11.17

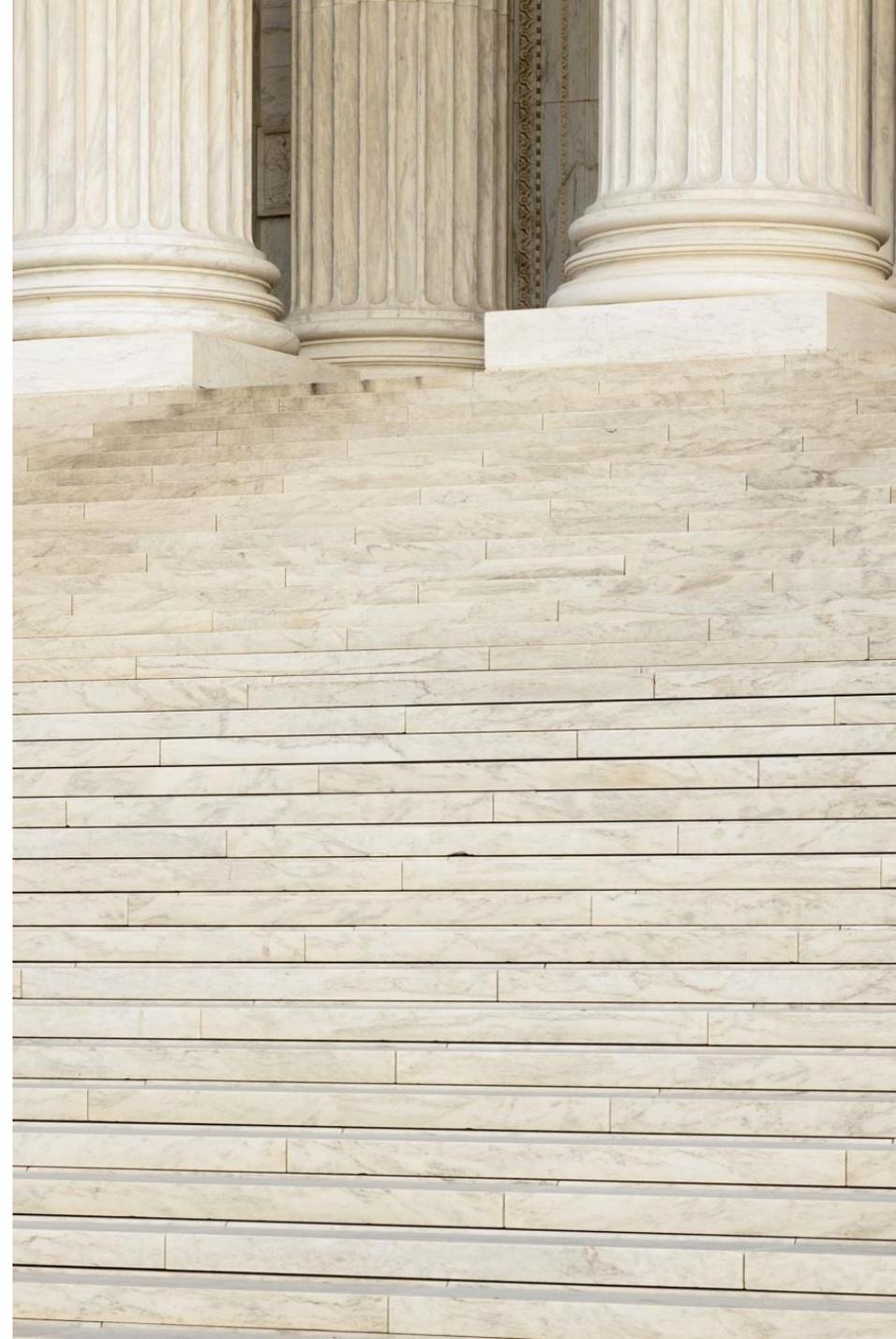
Der Kl. verlangte von dem beklagten Luftfahrtunternehmen Schadensersatz und Schmerzensgeld. Er buchte für den 9.2.2013 für sich und seine Ehefrau einen von der Bekl. durchgeführten Flug von Düsseldorf nach Hamburg. Nach seinem Vortrag kam er beim Einsteigevorgang auf der Fluggastbrücke aufgrund einer durch Kondenswasser ausgebildeten feuchten Stelle zu Fall und erlitt infolge des Sturzes eine Patellafraktur. Der Kl. hat Schadensersatz für aufgewendete Heilungskosten, für erlittene Erwerbsunfähigkeit und aus abgetretenem Recht seines Arbeitgebers auf Entgeltfortzahlung in Höhe von insgesamt 38.324,22 Euro und ein Schmerzensgeld in Höhe von mindestens 10.000 Euro geltend gemacht.



EuGH, Urt. v. 20.10.2022 – C-111/21 – posttraumatische Belastungsstörung

Beim Start eines Flugzeugs der Fluggesellschaft Laudamotion ereignet sich ein Unfall, als ein Triebwerk explodierte. Eine Passagierin verließ das Flugzeug über den Notausstieg am rechten Flügel. Das Triebwerk war jedoch in Bewegung und somit wurde sie durch die aus der Maschine strömende Luft mehrere Meter durch die Luft geschleudert.

Bei diesem Vorfall blieb die Frau und jetzige Klägerin zumindest physisch unverletzt. Jedoch hat sie hierbei eine psychische Beeinträchtigung infolge einer posttraumatischen Belastungsstörung erlitten. Hierfür verlangt sie von der beklagten Fluggesellschaft Schadensersatz, die ihr diesen nicht gewähren will. Das streitentscheidende österreichische Gericht hat dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) die Frage vorgelegt, ob das entsprechende internationale Abkommen (Artikel 17 Montrealer Abkommen) Schadensersatz nur für physische Beeinträchtigungen gewährt (wofür der Wortlaut des Abkommens spricht) oder hiervon auch psychische Beeinträchtigungen erfasst werden (wofür die Vorschrift auszulegen wäre).





Kaffeebecher – Niki Luftfahrt,
EuGH, Urt. v. 19.12.2019, C -532-
18



Die minderjährige Klägerin flog im August 2014 gemeinsam mit ihrer Familie in einem Flugzeug der zunächst beklagten, nunmehr insolventen Fluglinie von Mallorca nach Wien. Etwa eine Stunde nach dem Start servierte die Flugbegleiterin Getränke. Der Vater, der neben der Klägerin saß, nahm einen Becher Orangensaft und einen Pappbecher mit frisch gebrühtem, heißem Kaffee entgegen, den er am Abstellbrett platzierte. Als er noch Milch verlangte, bemerkte die Flugbegleiterin, dass der Becher mit Kaffee zu rutschen begann. Sie machte den Vater darauf aufmerksam, dieser konnte jedoch nicht verhindern, dass der Becher kippte und sich über seinen rechten Oberschenkel und die Brust der Klägerin ergoss. Die Klägerin erlitt dadurch Verbrennungen zweiten Grades am Brustkorb vorne und links der Mitte. Es konnte weder festgestellt werden, dass das Abstellbrett defekt gewesen und von vornherein schief gestanden wäre, noch dass der Kaffeebecher durch ein Vibrieren des Flugzeugs ins Rutschen gekommen wäre.



EuGH, Urt. v. 12.5.2021 C-70/20 Altenrein Luftfahrt
harte Landung

Altenrhein Luftfahrt

Die Klägerin erlitt bei einem Flug von Wien nach St. Gallen wegen einer harten Landung einen Bandscheibenvorfall. Bei der Landung zeichnete der Flugschreiber eine vertikale Belastung von 1,8 g auf. Eine solche Landung kann subjektiv als hart empfunden werden. Sie lag aber auch unter Berücksichtigung einer Messtoleranz aus luftfahrttechnischer Sicht (noch) im normalen Betriebsbereich des Flugzeugs, der nach den Vorgaben des Flugzeugherstellers bis zu einer Belastung von 2 g reicht. Ein Fehlverhalten des Piloten konnte nicht festgestellt werden.



Montrealer Übereinkommen

- 139 Vertragsstaaten
- Internationales Einheitsrecht
- Haftungskonzept im Bereich des Personenschaden
 - Verschuldensunabhängige Haftung bis 128.821 SZR (Art. 21 Abs. 1 MÜ)
 - Haftung für vermutetes Verschulden bei Übersteigen des Haftungshöchstbetrags nach Art. 21 MÜ
 - Verspätungshaftung: Haftung aus vermutetem Verschulden (5.346 SZR)
- Haftung für aufgegebenes Gepäck: verschuldensunabhängige Gewährhaftung (1.288 SZR)
- Haftung für nicht aufgegebenes Gepäck (Kabinengepäck): verschuldensabhängig

Artikel 1 Anwendungsbereich

(1) ¹Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. ²Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

(2) ¹Als „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 Staat kein Vertragsstaat ist. ²Die 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.

(...)

Artikel 2 Staatlich ausgeführte Beförderung und Beförderung von Postsendungen

(1) Dieses Übereinkommen gilt auch für die Beförderungen, die der Staat oder eine andere juristische Person des öffentlichen Rechts ausführt, wenn die Voraussetzungen des Artikels 1 vorliegen.

(...)

Verordnung EG Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen iVm der VO EG Nr. 889/2002

Artikel 1

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.

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

Artikel 3 Betriebsgenehmigung

(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.

Ein Unternehmen, das die Voraussetzungen dieses Kapitels erfüllt, hat Anspruch auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung.

(2) Die zuständige Genehmigungsbehörde erteilt Betriebsgenehmigungen nicht und erhält ihre Gültigkeit nicht aufrecht, wenn die Voraussetzungen dieses Kapitels nicht erfüllt sind.

(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.

Artikel 17 Tod und Körperverletzung von Reisenden - Beschädigung von Reisegepäck

(1) 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.

(2) ¹Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck entsteht, jedoch nur, wenn das Ereignis, durch das die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder während eines Zeitraums eingetreten ist, in dem sich das aufgegebene Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand. ²Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit der Schaden auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen ist. ³Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschließlich persönlicher Gegenstände, haftet der Luftfrachtführer, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist.

(...)

Tatbestandsvoraussetzungen

- Unfall
- Rechtsgutverletzung
- Haftungszeitraum
- Kausalität – Luftfahrttypische Gefahr als Voraussetzung



Unfallbegriff Saks Formel, US Supreme Court, Urt.

.4.3.1985 Air France vs. Saks

Passagierin fühlte beim Landanflug auf Los Angeles starken Druck und Schmerzen im linken Ohr. Der Schmerz setzte sich nach der Landung fort und führte zur Taubheit.

A passenger's injury is caused by an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger

The passenger's own reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft

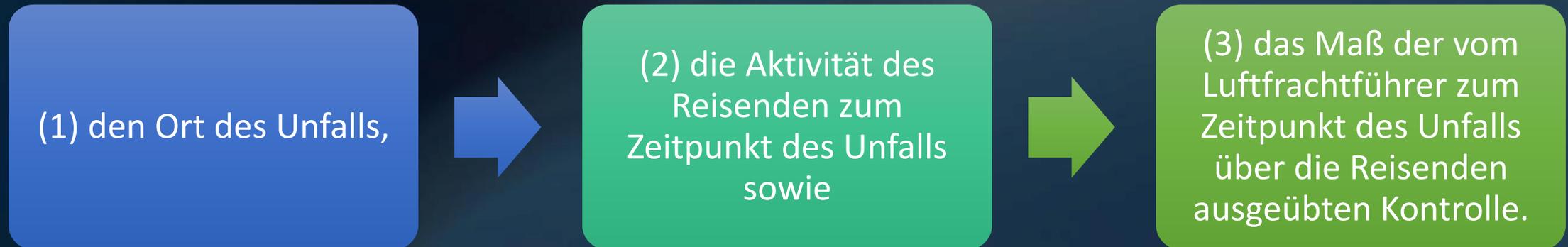


Unfälle im Luftverkehr

- **Olympic Airways vs. Husain**: Asthmaanfall – unterlassene angemessene Reaktion durch Flugbegleiter
- **Sanchez c. Air France**: Astmananfall
- Passenger-to-passenger interactions str.
- Flugzeugentführungen und terroristische Anschläge
- **Watts vs. American Airlines**: Herzinfarkt
- **Altenrhein Luftfahrt (EuGH)**: Bandscheibenvorfall infolge harter Landung
- **Stürze auf der Fluggastbrücke (EuGH, Austrian Airlines C -589/20, internationale Rspr. str.)**



Haftungszeitraum – 3 Faktorentest Day vs. TWA (Bordkarte Ein und Aussteigen)



Kausalität – Zurechnung – Luftverkehrsspezifische Kausalität

- Luftfahrttypisches Risiko als Haftungsbegrenzung?
- EuGH Niki Luftfahrt (kaffeebecher-Fall)
- EuGH Austrian Airlines II (Kaffeekanne stürzt vom Servierwagen und verletzt Reisenden/ unzureichende medizinische Erstversorgung), Problem der Aufspaltung von Unfallereignissen und sog. nicht vom Übereinkommen erfasste Ereignisse



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit