

TE OGH 2018/6/26 2Ob79/18h

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.06.2018

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Vizepräsidentin Hon.-Prof. Dr. Lovrek als Vorsitzende sowie die Hofräte Dr. Veith und Dr. Musger, die Hofrätin Dr. E. Solé und den Hofrat Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der Klägerin mj P******, vertreten durch den Vater R******, vertreten durch Dr. Gerhard Rößler, Rechtsanwalt in Zwettl, gegen die Beklagte Mag. Dr. Ulla Reisch, als Masseverwalterin im Konkurs der N***** GmbH, *****, wegen 8.500 EUR sA und Feststellung (Streitwert 16.000 EUR), über die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 30. August 2016, GZ 2 R 27/16d-18, womit das Zwischen- und Teilurteil des Landesgerichts Korneuburg vom 15. Dezember 2015, GZ 4 Cg 97/15b-12, abgeändert wurde, den

Beschluss

gefasst:

Spruch

I. Dem Gerichtshof der Europäischen Union wird gemäß Art 267 AEUV folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Handelt es sich um einen die Haftung des Luftfrachtführers begründenden „Unfall“ im Sinn von Art 17 Abs 1 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossen, am 9. Dezember 1999 von der Europäischen Gemeinschaft auf der Grundlage von Art. 300 Abs. 2 EG unterzeichnet und durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 in ihrem Namen genehmigt wurde (Montrealer Übereinkommen, MÜ), wenn ein Becher mit heißem Kaffee, der in einem in der Luft befindlichen Flugzeug auf dem Ablagebrett des Vordersitzes abgestellt ist, aus ungeklärter Ursache ins Rutschen gerät und umfällt, wodurch ein Fluggast Verbrühungen erleidet?

II. Das Verfahren wird bis zum Einlangen der Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union gemäß § 90a Abs 1 GOG ausgesetzt.

Text

Begründung:

1. Sachverhalt:

Die damals sechsjährige Klägerin flog im August 2015 gemeinsam mit ihrer Familie mit einem Flugzeug der nunmehr insolventen beklagten Fluglinie von Mallorca nach Wien. Etwa eine Stunde nach dem Start servierte die Flugbegleiterin Getränke. Zu diesem Zeitpunkt saß die Klägerin am Fensterplatz und lehnte (über die Armlehne zum benachbarten Sitz ihres Vaters hinüber gebeugt) im Hüft- und Brustbereich des Vaters. Der Vater der Klägerin nahm einen Becher Orangensaft sowie einen Pappbecher (ohne Abdeckung) mit frisch gebrühtem und heißem Kaffee entgegen, den er auf dem am Vordersitz angebrachten Abstellbrett abstellte. Er verlangte in der Folge noch Milch. In diesem Moment

bemerkte die Flugbegleiterin, dass der Becher mit dem Kaffee zu rutschen begann. Sie machte den Vater darauf aufmerksam, dieser konnte jedoch nicht mehr verhindern, dass der Becher kippte und sich über seinen rechten Oberschenkel und die Brust der Klägerin ergoss. Die Klägerin erlitt dadurch Verbrühungen zweiten Grades am Brustkorb vorne und links der Mitte in einer Gesamtausdehnung von etwa 2 bis 4 % der Körperoberfläche. 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.

2. Vorbringen und Anträge der Parteien:

Die Klägerin macht nach Fortsetzung des wegen Insolvenzeröffnung unterbrochenen Verfahrens gegenüber der Insolvenzverwalterin der zunächst beklagten Fluglinie Schmerzengeld und Verunstaltungsschädigung von zusammen 8.500 EUR bei Exekution in den Deckungsanspruch gegenüber der Lufthaftpflichtversicherung der Fluggesellschaft sowie die Feststellung der Haftung für zukünftige Unfallfolgen geltend. Die Beklagte hafte nach Art 17 Abs 1 Montrealer Übereinkommen (MÜ). Danach habe der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der dadurch entstehe, dass ein Reisender durch einen Unfall während des Flugs getötet oder am Körper verletzt werde.

Die Beklagte wendet ein, die Haftung nach Art 17 MÜ scheitere am Vorliegen eines Unfalls, da kein plötzliches und unerwartetes Ereignis zum Rutschen des Kaffeebechers und zum Ausfließen des Kaffees geführt habe. Sollte doch ein Unfall vorliegen, sei er nicht durch die Beklagte bzw deren Mitarbeiter verursacht worden. Jedenfalls habe sich kein für die Luftfahrt typisches Risiko verwirklicht.

Der zunächst von der Beklagten erhobene Einwand eines Mitverschuldens der Klägerin ist nicht mehr Verfahrensgegenstand.

3. Bisheriges Verfahren:

Das Erstgericht stellte fest, dass das Zahlungsbegehren dem Grunde nach zu Recht bestehe. Der Umstand, dass der Becher umgefallen sei und sich die heiße Flüssigkeit auf die Klägerin ergossen habe, sei als Unfall iSd Art 17 MÜ anzusehen, weil dies auf ein ungewöhnliches, von außen eintretendes Ereignis zurückzuführen sei. Dabei habe sich auch eine im Luftverkehr typische Gefahr verwirklicht, weil ein Luftfahrzeug betriebsbedingt unterschiedliche Neigungen aufweise, die (im Allgemeinen) dazu führen könnten, dass auf einer waagrechten Fläche im Flugzeug abgestellte Gegenstände zu rutschen beginnen, ohne dass dafür ein besonderes Flugmanöver notwendig sei. Ein Verschulden der Beklagten liege nicht vor, weil das Servieren von heißen Getränken ohne Abdeckung allgemein üblich und sozial adäquat sei.

Das Berufungsgericht wies die Klage ab. Unter Art 17 Abs 1 MÜ fielen nur solche Unfälle, die durch ein für die Luftfahrt typisches Risiko ausgelöst würden. Dafür sei die Klägerin beweispflichtig. Da die Ursache für das Umkippen des Bechers nicht habe geklärt werden können, sei ihr dieser Beweis nicht gelungen. Eine Haftung der Beklagten nach Art 17 Abs 1 MÜ sei daher ausgeschlossen.

Dagegen richtet sich die Revision der Klägerin mit dem Antrag, das erstgerichtliche Urteil wiederherzustellen.

Rechtliche Beurteilung

4. Rechtsgrundlagen:

4.1. Die Haftung der Beklagten ist nach dem Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen, MÜ) zu beurteilen. Die Anwendbarkeit dieses Übereinkommens ergibt sich daraus, dass der Abgangs- und der Bestimmungsort des Fluges in verschiedenen Vertragsstaaten lagen (Spanien, Österreich), sodass eine internationale Beförderung iSv Art 1 MÜ vorliegt.

4.2. Das Montrealer Übereinkommen wurde am 9. Dezember 1999 von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet und durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 in ihrem Namen genehmigt. Es ist (daher) integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung, weswegen der Europäische Gerichtshof berufen ist, im Wege der Vorabentscheidung über seine Auslegung zu entscheiden (EuGH Rs C-6/14, Wucher Helicopter GmbH, Rz 33 mit weiteren Nachweisen).

4.3. Strittig ist die Auslegung von Art 17 Abs 1 MÜ:

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.

Nach dieser Bestimmung haftet der Beförderer bis zur Haftungshöchstgrenze nach Art 21 Abs 1 MÜ – die vom vorliegenden Klagebegehren nicht erreicht wird – ohne Rücksicht auf sein Verschulden, wobei er seiner Haftung nur noch einen – hier nicht mehr relevanten – Mitverschuldenseinwand nach Art 20 MÜ entgegenhalten kann.

5. Begründung der Vorlage:

5.1. Haftungsvoraussetzung nach Art 17 Abs 1 MÜ ist ein durch einen „Unfall“ hervorgerufener Personenschaden (Tod oder Körperverletzung); das Unfallereignis muss conditio sine qua non für den Schaden sein (Reuschle, Montrealer Übereinkommen² [2011] Art 17 Rz 24 mwN). Entscheidend ist daher nach dem Wortlaut des Übereinkommens das Vorliegen eines „Unfalls“.

Weder das MÜ noch das ältere Warschauer Abkommen (WA) enthalten eine Definition dieses Begriffs. Nach der zum Warschauer Abkommen entwickelten Rechtsprechung handelt es sich dabei um ein auf äußerer Einwirkung beruhendes plötzliches Ereignis, durch das der Reisende getötet oder verletzt wird. Der Betroffene erleidet für ihn selbst unerwartet einen Schaden (Reuschle, MÜ, Art 17 Rz 13 mit Nachweisen aus der deutschen Rechtsprechung).

5.2. Im vorliegenden Fall wurde die Klägerin am Körper verletzt, weil ein vor ihr abgestellter Becher mit heißem Kaffee während des Fluges aus nicht feststellbarer Ursache ins Rutschen kam. Darin liegt nach Ansicht des vorlegenden Gerichts jedenfalls ein auf äußerer Einwirkung beruhendes plötzliches Ereignis, durch das die Klägerin einen für sie unerwarteten Schaden erlitt. Das spricht für die Anwendbarkeit von Art 17 Abs 1 MÜ.

5.3. Strittig ist allerdings, ob der Begriff des Unfalls und damit die Haftung auf Fälle einzuschränken ist, in denen sich ein für die Luftfahrt typisches Risiko verwirklichte.

5.3.1. Ein solches (zusätzliches) Erfordernis wird insbesondere von der überwiegenden deutschen Lehre und Rechtsprechung vertreten (zahlreiche Nachweise bei Schmid in Giemulla/Schmid/Müller-Rostin, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht [Stand 2016], Montrealer Übereinkommen Art 17 Rz 16; zuletzt allerdings offen gelassen in BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861). Auch nach dieser Ansicht muss es sich nicht um Risiken und Gefahren handeln, die einzigartig sind und in keinem anderen Lebensbereich, sondern nur bei der Luftbeförderung auftreten können; es reicht jedenfalls aus, wenn sich ein Risiko verwirklicht, das sich aus der typischen Beschaffenheit oder dem Zustand eines Luftfahrzeugs oder einer beim Ein- oder Ausstieg verwendeten luftfahrttechnischen Einrichtung ergibt (so zuletzt ausdrücklich BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861). Der Beschaffenheit und dem Zustand des Luftfahrzeugs wird wohl auch dessen Betrieb (also etwa die Folgen von Höhen- oder Geschwindigkeitsänderungen) gleichzuhalten sein. Zur Begründung wird ausgeführt, dass eine Abwälzung des allgemeinen Lebensrisikos, das jeder Mensch zu tragen habe, auf den Luftfrachtführer nicht gewünscht sein könne und derartiges auch nicht die Intention der am MÜ beteiligten Staaten gewesen sei (Schmid in Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Art 17 MÜ Rz 16 mwN; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag³ [1998] Rz 331).

Diese Auffassung führt indes zu beträchtlicher Rechtsunsicherheit. Zwar verlangt der deutsche Bundesgerichtshof (BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861) nicht (mehr), dass sich ein Risiko verwirklicht, das ausschließlich im Bereich der Luftfahrt auftritt, es genügt ein Gefahrenzusammenhang. Hier stellt sich jedoch die Frage der Beweislast: Nach allgemeinen Grundsätzen hat jede Partei die für ihren Rechtsstandpunkt günstigen Tatsachen zu beweisen. Damit träfe die Beweislast für die Verwirklichung eines luftfahrttypischen Risikos den Geschädigten. Im vorliegenden Fall müsste das wegen der Unaufklärbarkeit der Unfallursache zur Abweisung der Klage führen.

5.3.2. Nach einer anderen Auffassung kommt es demgegenüber nicht darauf an, dass sich ein für die Luftfahrt typisches Risiko verwirklicht habe. Vertreter dieser Ansicht verweisen vor allem auf den Wortlaut von Art 17 Abs 1 MÜ, der kein solches Erfordernis kennt; auch bei Ausarbeitung des Übereinkommens sei eine solche Einschränkung nicht gewollt gewesen (vgl die Nachweise bei BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861). Zudem fiele bei Annahme eines solchen Erfordernisses zumindest bei strenger Auslegung – die nun vom deutschen Bundesgerichtshof allerdings nicht mehr in dieser Schärfe vertreten wird (oben 5.3.1.) – so gut wie jedes Schadensereignis aus dem Haftungsregime des Art 17 Abs 1 MÜ heraus, weil es (abgesehen vom Absturz des Flugzeugs) zumindest in ähnlicher Weise auch unter anderen Lebensumständen vorkommen könne (Reuschle, MÜ, Art 17 Rz 26 mwN). Die Haftungsnorm drohte dann leerzulaufen. Eine uferlose Haftung sei ohnehin nicht zu befürchten, weil sich der Beförderer jedenfalls bei einem Mitverschulden des Geschädigten gemäß Art 20 MÜ frei beweisen könne.

Auf dieser Grundlage wird in Teilen der Lehre das Verschütten von heißen Getränken oder Speisen auf den Körper eines Reisenden als Unfall anerkannt, für dessen Folgen der Beförderer ohne weiteres haftet (Reuschle, MÜ, Art 17 Rz 15; Stefula, Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz [2001], 123 und 136; Kehrberger, Overhead-Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen. Eine Fallstudie, in FS Guldmann [1997], 129 [130]). Die Haftung der Beklagten wäre daher im vorliegenden Fall zu bejahen.

6. Die letztgenannten Überlegungen sind im Grundsatz überzeugend.

Abgesehen vom Wortlaut des Art 17 Abs 1 MÜ, der als Haftungsgrund nur einen „Unfall“, nicht aber auch die Verwirklichung einer luftfahrttypischen Gefahr nennt, ist vor allem auf Art 29 MÜ zu verweisen: Nach dieser Bestimmung kann bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern

„ein Anspruch auf Schadenersatz, 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, [...].“

Zweck dieser Regelung ist die Schaffung eines einheitlichen Haftungsregimes, das einen Rückgriff auf nationales Recht erübriggt (vgl EG 5 zum MÜ: „... zur weiteren Harmonisierung und Kodifizierung ...“). Dies schließt eine enge Auslegung von Art 17 Abs 1 MÜ aus. Denn bei einer solchen Auslegung wären Schäden, die nicht auf der Verwirklichung eines luftfahrttypischen Risikos beruhen, keinesfalls zu ersetzen, und zwar auch dann nicht, wenn sie auf einem Verschulden der Leute des Beförderers beruhten. Damit unterscheidet sich die Rechtslage nach dem Montrealer Übereinkommen von jener nach dem Warschauer Übereinkommen (WÜ). Denn der Art 29 MÜ entsprechende Art 24 WÜ schloss die Anwendung nationalen Rechts nicht generell, sondern (soweit hier relevant) nur „in den Fällen des Artikels 17“ aus. Wurde die letztgenannte Bestimmung eng ausgelegt, war in anderen Fallgestaltungen – die dann eben keine „Fälle des Artikels 17“ waren – ein Rückgriff auf nationales Recht möglich (BGH VII ZR 116/77 NJW 1979, 495; anders jedoch US Supreme Court El Al Isreal Airlines v. Tsui Yuan Tseng; 525 US 155 [2009]). Dies ist nun durch Art 29 MÜ ausgeschlossen.

Dies spricht dafür, ausgehend vom Wortlaut des Art 17 MÜ nur das Vorliegen eines Unfalls zu verlangen und auf das (weitere) Erfordernis der Verwirklichung eines luftfahrttypischen Risikos zu verzichten. Als vermittelnde Lösung könnte allerdings auch erwogen werden, dass zwar an sich ein Unfall an Bord oder bei Benutzung der Ein- und Aussteigevorrichtungen die Haftung begründet, sich der Beförderer aber von dieser Haftung befreien kann, wenn er nachweist, dass im konkreten Fall kein Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Beschaffenheit des Luftfahrzeugs besteht. Damit wären insbesondere Fälle von der Haftung ausgenommen, in denen ein Unfall ausschließlich auf das nicht mit der Beschaffenheit und dem Betrieb des Luftfahrzeugs zusammenhängende Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist. Im vorliegenden Fall führte diese Auffassung ebenfalls zur Haftung der Beklagten, weil die Ursache des Unfalls nicht aufgeklärt werden konnte.

7. Jedenfalls liegt aber in Bezug auf die Auslegung von Art 17 MÜ kein acte clair vor. Daher ist der Oberste Gerichtshof als letztinstanzliches Gericht zur Vorlage verpflichtet.

II. Bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist das Verfahren über die Revision zu unterbrechen.

Textnummer

E122353

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2018:0020OB00079.18H.0626.000

Im RIS seit

10.08.2018

Zuletzt aktualisiert am

09.07.2021

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at