



Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
JEAN RICHARD DE LA TOUR
vom 24. März 2022¹

Rechtssache C-111/21

BT

gegen

Laudamotion GmbH

(Vorabentscheidungsersuchen des Obersten Gerichtshofs [Österreich])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Übereinkommen von Montreal – Art. 17 Abs. 1 – Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen – Begriff ‚Körperverletzung‘ – Einbeziehung einer psychischen Beeinträchtigung – Posttraumatische Belastungsstörung infolge eines Unfalls beim Aussteigen“

I. Einleitung

1. Umfasst der Begriff „körperlich verletzt“ in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal)² eine Beeinträchtigung psychischer Art, die zwar Krankheitswert erreicht, jedoch nicht die Folge einer Körperverletzung im engeren Sinne³ ist?

2. Bei dieser Frage, die der Gerichtshof hier zu beantworten hat, geht es um die Anerkennung psychischer Leiden und psychologischer Traumata im Zusammenhang mit dem Recht auf Entschädigung für körperliche Schäden. Dieser Bereich war bislang von einer Dominanz der Physis über die Psyche geprägt, und zwar sowohl aufgrund der Art der Rechtsstreitigkeiten, auf deren Grundlage sich dieses Recht entwickelt hat, als auch in Anbetracht der bislang durch die medizinischen Verfahren gesetzten Grenzen⁴, da die Körperverletzung im engeren Sinne sichtbarer ist und sich greifbarer und unmittelbarer manifestiert als die psychische Verletzung.

¹ Originalsprache: Französisch.

² Geschlossen am 28. Mai 1999 in Montreal, unterzeichnet von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 und in ihrem Namen genehmigt durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. 2001, L 194, S. 38). Das Übereinkommen ist für die Europäische Union am 28. Juni 2004 in Kraft getreten.

³ Der Begriff „Körperverletzung im engeren Sinne“ ist hier so zu verstehen, dass er sich allein auf eine Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit des Reisenden bezieht.

⁴ Vgl. hierzu Guégan-Lécuyer, A., „L'éventualité de préjudices corporels en l'absence de blessures“, *Gazette du Palais*, Lextenso Éditions, Issy-les-Moulineaux, 8. Januar 2015, Nr. 8, S. 4. Der Verfasser weist darauf hin, dass sich das Recht betreffend den Ersatz von körperlichen Schäden auf die Folgen einer Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit konzentrierte, weil es sich auf der Grundlage von Unfällen mit Körperschaden entwickelt habe und weiterentwickelte, und zwar im Kontext von Arbeitsunfällen Ende des 19. Jahrhunderts und später im allgemeineren Kontext der Unfälle mit Körperschaden im Straßenverkehr, im Transportwesen sowie im Zusammenhang mit der ärztlichen Tätigkeit, fehlerhaften Produkten, Straftaten und technologischen Katastrophen.

3. Das Vorabentscheidungsersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen einem Fluggast und der Fluggesellschaft Laudamotion GmbH (im Folgenden: Laudamotion). Die Klägerin des Ausgangsverfahrens erhob eine Schadenersatzklage wegen einer posttraumatischen Belastungsstörung, die nach einem beim Aussteigen erfolgten Unfall bei ihr diagnostiziert worden war. Im Rahmen des vorliegenden Rechtsstreits äußert der Oberste Gerichtshof (Österreich) Zweifel hinsichtlich der Tragweite von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal, der die Voraussetzungen festlegt, unter denen ein Fluggast, der wegen eines Unfalls an Bord eines Luftfahrzeugs oder während des Ein- oder Aussteigens eine „Körperverletzung“ erlitten hat, den Luftfrachtführer, der den Flug durchgeführt hat, haftbar machen kann.

4. In den vorliegenden Schlussanträgen, die sich gemäß dem Ersuchen des Gerichtshofs auf die erste Vorlagefrage beziehen, werde ich die Gründe erläutern, aus denen der Begriff „körperlich verletzt“ in Art. 17 Abs. 1 dieses Übereinkommens unabhängig davon, ob eine Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit eines Reisenden vorliegt, eine infolge eines Unfalls erlittene Beeinträchtigung seiner psychischen Unversehrtheit umfassen sollte, wenn sie durch ein ärztliches Gutachten festgestellt wird und eine medizinische Behandlung erfordert.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Völkerrecht

5. Im zweiten, im dritten und im fünften Absatz der Präambel des Übereinkommens von Montreal heißt es:

„[Die Vertragsstaaten erkennen an], dass es notwendig ist, das Warschauer Abkommen^[5] und die damit zusammenhängenden Übereinkünfte zu modernisieren und zusammenzuführen;

[die Vertragsstaaten erkennen die] Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadenersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs [an];

...

„... gemeinsames Handeln der Staaten zur weiteren Harmonisierung und Kodifizierung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr durch ein neues Übereinkommen [ist] das beste Mittel ..., um einen gerechten Interessenausgleich zu erreichen.“

6. Art. 17 („Tod und Körperverletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck“) Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal bestimmt:

„(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.“

⁵ Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, League of Nations – Treaty Series, Bd. 137, S. 12. Im Folgenden: Warschauer Abkommen.

7. Art. 29 („Grundsatz für Ansprüche“) des Übereinkommens von Montreal bestimmt außerdem:

„Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann 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; 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 Schadenersatz ausgeschlossen.“

B. Unionsrecht

8. Infolge der Unterzeichnung des Übereinkommens von Montreal wurde die Verordnung (EG) Nr. 2027/97⁶ durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002⁷ geändert.

9. In den Erwägungsgründen 1, 7, 10 und 18 der Verordnung Nr. 889/2002 heißt es:

„(1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig zu gewährleisten, dass Fluggäste, die von einem Unfall im Luftverkehr betroffen sind, Schadensersatz in angemessener Höhe erhalten.

...

(7) Diese Verordnung und das Übereinkommen von Montreal dienen der Verstärkung des Schutzes der Fluggäste sowie ihrer Angehörigen und dürfen nicht so ausgelegt werden, dass dieser Schutz gegenüber dem am Tag der Annahme dieser Richtlinie geltenden Recht verringert würde.

...

(10) In einem sicheren und modernen Luftverkehrssystem ist es angemessen, die Haftung für Tod oder Körperverletzung von Fluggästen nicht zu beschränken.

...

(18) Soweit weitere Vorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens von Montreal zu Punkten, die von der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 nicht geregelt werden, erforderlich sind, ist es Aufgabe der Mitgliedstaaten, derartige Vorschriften zu erlassen.“

10. Art. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 lautet:

„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. ...“

⁶ Verordnung des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. 1997, L 285, S. 1).

⁷ Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung Nr. 2027/97 (ABl. 2002, L 140, S. 2) (im Folgenden: Verordnung Nr. 2027/97).

11. Art. 2 Abs. 2 der Verordnung Nr. 2027/97 bestimmt:

„Die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe, die nicht in Absatz 1 definiert sind, entsprechen den im Übereinkommen von Montreal verwendeten Begriffen.“

12. In Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 heißt es:

„Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der [Union] für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.“

III. Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

13. Am 1. März 2019 trat eine Reisende einen von Laudamotion durchgeführten Flug von London (Vereinigtes Königreich) nach Wien (Österreich) an. Beim Start explodierte das linke Triebwerk, woraufhin das Flugzeug evakuiert wurde. Die Reisende verließ das Flugzeug über den Notausstieg am rechten Flügel und wurde durch den Jetblast des rechten Triebwerks, das zu diesem Zeitpunkt noch in Bewegung war, mehrere Meter durch die Luft geschleudert.

14. Seitdem leidet die Reisende an Schlaf- und Konzentrationsstörungen, Stimmungsschwankungen, plötzlichen Weinanfällen, starker Müdigkeit und Stottern. Es wurde eine posttraumatische Belastungsstörung diagnostiziert, deretwegen sie sich in ärztlicher Behandlung befindet.

15. Die Klägerin erhob beim Bezirksgericht Schwechat (Österreich) Klage gegen Laudamotion auf Feststellung der Haftung von Laudamotion gemäß Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal sowie auf Ersatz der von ihr aufgewandten Heilungskosten von 4 353,60 Euro und Schmerzensgeld von 2 500 Euro zuzüglich Zinsen und Kosten. Darüber hinaus beantragt sie die Feststellung der Haftung von Laudamotion für zukünftige Schäden und führt aus, dass diese jedenfalls nach österreichischem Recht bestehe.

16. Mit Urteil vom 12. November 2019 gab das Bezirksgericht Schwechat der Klage statt. Es entschied, dass Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal nicht anwendbar sei, da diese Bestimmung die Haftung des Luftfrachtführers nur für Körperverletzungen vorsehe, dass Laudamotion jedoch nach österreichischem Recht hafte, das auch bei bloß psychischen Schäden Schadenersatz vorsehe, wenn sie – wie hier – Krankheitswert aufwiesen.

17. Das von Laudamotion mit der Berufung befasste Landesgericht Korneuburg (Österreich) bestätigte mit Urteil vom 7. April 2020 das Urteil des Erstgerichts hinsichtlich der Auslegung von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal, wies die Klage aber im Übrigen mit der Begründung ab, dass die Anwendung des österreichischen Rechts nach Art. 29 des Übereinkommens von Montreal ausgeschlossen sei.

18. Der Oberste Gerichtshof, bei dem die Revision der Klägerin gegen dieses Urteil anhängig ist, hat Zweifel, ob der Begriff „körperlich verletzt“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal rein psychische Beeinträchtigungen erfasst und ob, falls dies zu verneinen ist, eine auf das nationale Recht gestützte Schadenersatzklage nach Art. 29 des Übereinkommens von Montreal ausgeschlossen ist.

19. Unter diesen Umständen hat der Oberste Gerichtshof beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist eine durch einen Unfall verursachte psychische Beeinträchtigung eines Reisenden, die Krankheitswert erreicht, eine „Körperverletzung“ im Sinn von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal?
2. Wenn Frage 1 verneint wird: Steht Art. 29 des genannten Übereinkommens einem Anspruch auf Schadenersatz entgegen, der nach dem anwendbaren nationalen Recht bestünde?

20. Schriftliche Erklärungen wurden beim Gerichtshof zum einen von der Beklagten des Ausgangsverfahrens und der Europäischen Kommission eingereicht, die sich dagegen aussprechen, dass eine psychische Verletzung als solche nach Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal entschädigt wird, und zum anderen von der Klägerin des Ausgangsverfahrens und der deutschen Regierung, die im Gegensatz dazu geltend machen, dass eine psychische Verletzung, die Krankheitswert erreicht, nach diesem Artikel entschädigt werden können muss.

IV. Würdigung

A. Vorbemerkungen

21. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedstaaten in den vom Übereinkommen von Montreal geregelten Bereichen die Zuständigkeit betreffend die Haftung der Luftfrachtführer für Schäden in Fällen, in denen ein Fluggast getötet oder körperlich verletzt wird, auf die Union übertragen haben⁸. Nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 gelten außerdem für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens für Fluggäste alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal⁹. Da diese Bestimmungen somit einen integralen Bestandteil der Unionsrechtsordnung bilden¹⁰, ist der Gerichtshof dafür zuständig, über ihre Auslegung zu befinden.

22. Ebenso wie der Begriff „Unfall“ oder auch die Begriffe „Schaden“ oder „Beschädigung“ ist der Begriff „körperlich verletzt“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal nicht definiert. Der Gerichtshof hat daher entschieden, dass „diese Begriffe angesichts des Gegenstands dieses Übereinkommens, der in der Vereinheitlichung der Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr besteht, ungeachtet der unterschiedlichen Bedeutungen dieser Begriffe in den internen Rechtsordnungen der Vertragsstaaten des Übereinkommens einheitlich und autonom auszulegen sind“¹¹.

23. Zu diesem Zweck sind vom Gerichtshof nicht die verschiedenen Bedeutungen, die dem Begriff „Körperverletzung“ im innerstaatlichen Recht der Mitgliedstaaten beigemessen werden, sondern die Auslegungsregeln des allgemeinen Völkerrechts zu berücksichtigen, an die die Union gebunden ist¹². Der Gerichtshof hat diesen Begriff daher im Einklang mit Art. 31 des

⁸ Vgl. in diesem Sinne Nr. 4 der Erklärung zur Zuständigkeit der damaligen Europäischen Gemeinschaft für durch das Übereinkommen von Montreal geregelte Gegenstände, die in der am 29. April 2004 hinterlegten Genehmigungsurkunde der Gemeinschaft enthalten ist.

⁹ Vgl. u. a. Urteil vom 12. Mai 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, Rn. 30).

¹⁰ Vgl. Rn. 25 dieses Urteils.

¹¹ Urteil vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, Rn. 21).

¹² Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, Rn. 22 und 23 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

Wiener Übereinkommens¹³ auszulegen, mit dem Regeln des allgemeinen Völkerrechts kodifiziert werden und der bestimmt, 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“¹⁴ auszulegen ist. Darüber hinaus sieht Art. 32 des Wiener Übereinkommens als ergänzende Auslegungsmittel insbesondere die vorbereitenden Arbeiten zu dem in Rede stehenden Vertrag und die Umstände des Vertragsabschlusses vor.

B. Auslegung des Begriffs „körperlich verletzt“ im Sinne von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal

1. Wörtliche Auslegung

24. Zunächst weise ich, was den Wortlaut von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal betrifft, darauf hin, dass nur die sechs Sprachfassungen dieses Übereinkommens maßgeblich sind, die als „verbindlich“ eingestuft wurden¹⁵. Drei dieser Fassungen entsprechen Amtssprachen der Union, nämlich die französische („lésion corporelle“), die englische („bodily injury“) und die spanische („lesión coporal“)¹⁶. Ich stelle keine wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Sprachfassungen fest, die alle kohärent und einheitlich sind.

25. Gemäß Art. 31 des Wiener Übereinkommens ist der Begriff „körperlich verletzt“ nunmehr in Übereinstimmung mit seiner gewöhnlichen Bedeutung auszulegen. Dieser Begriff ist sowohl einfach als auch komplex. Zum einen ist er einfach, da jedermann versteht, dass die Verletzung einer Beeinträchtigung der Unversehrtheit des menschlichen Körpers entspricht. Nach allgemeinem Verständnis versteht man unter einer „Verletzung“ die lokalisierte Veränderung eines Organs, eines Gewebes oder einer Zelle aufgrund einer Krankheit oder eines Unfalls¹⁷. Zum anderen ist der Begriff komplex, weil der Ausdruck „körperlich“ seinerseits – im Gegensatz zu allem, was sich auf die spirituelle Welt bezieht – auf den Körper, den materiellen Teil eines belebten Wesens, insbesondere eines Menschen, verweist¹⁸.

26. In Anbetracht dieser Definitionen wäre daher in der allgemeinen Vorstellung der Körper dem Geist und das Physische dem Psychischen gegenübergestellt, und der Gedanke der „Körperverletzung“ würde somit jeden Begriff einer „psychischen Verletzung“, die nicht auf eine Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit zurückzuführen ist, kategorisch ausschließen.

27. Meines Erachtens würden damit jedoch die philosophischen, rechtlichen und wissenschaftlichen Probleme im Zusammenhang mit der Definition des Körpers und der Untersuchung seiner Beziehung zum Geist vernachlässigt. Der Körper ist kein bloßes beobachtbares und greifbares Objekt, sondern ist auch mit einem Rechtssubjekt verbunden, dessen Unversehrtheit geschützt werden muss. Nach Art. 3 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union bezieht sich das Recht auf Unversehrtheit der Person auf deren körperliche und geistige Unversehrtheit. Somit kommt es nicht so sehr darauf an, die „psychische

¹³ Übereinkommen über das Recht der Verträge (*United Nations Treaty Series*, Bd. 1155, S. 331), abgeschlossen am 23. Mai 1969 in Wien.

¹⁴ Urteil vom 12. Mai 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, Rn. 31).

¹⁵ Vgl. hierzu Urteil vom 17. Februar 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, Rn. 23 und 34).

¹⁶ Die drei anderen Fassungen, die nicht den Amtssprachen der Union entsprechen, sind die arabische, die chinesische und die russische, wobei sich jede dieser Fassungen ebenfalls auf den Gedanken der Körperverletzung bezieht.

¹⁷ Vgl. Dictionnaire de l'Académie française, 9. Aufl.

¹⁸ Vgl. Dictionnaire de l'Académie française, 9. Aufl.

Verletzung“ in ihrem Verhältnis zum Körper zu verstehen, sondern vielmehr darauf, zu bestimmen, ob eine „rein psychische“ Verletzung ebenso wie eine Körperverletzung im engeren Sinne entschädigt werden muss.

28. Diese Frage kann durch eine Untersuchung des Kontexts und der Ziele, die mit der Abfassung von Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal verbunden sind, beantwortet werden.

2. Systematische und teleologische Auslegung

29. Zunächst stelle ich fest, dass der Begriff „körperlich verletzt“ zwar in Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal (in seiner französischen Fassung) enthalten ist, die Überschrift dieses Artikels „Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages“ (Tod und Verletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck) dagegen nur den Begriff „Verletzung“ ohne sein Adjektiv „körperlich“ enthält. Gleiches gilt für die Art. 20 und 21 dieses Übereinkommens, in denen geregelt ist, unter welchen Voraussetzungen die Haftung des Luftfrachtführers ausgeschlossen oder seine Ersatzpflicht im Fall einer „lésion“ (Verletzung) des Reisenden beschränkt werden kann. Erst in Art. 33 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal, der sich auf die gerichtliche Zuständigkeit für „le dommage résultant de la mort ou d’une lésion corporelle subie par un passager“ (den Schaden, der durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden entstanden ist) bezieht, erscheint schließlich das Adjektiv „körperlich“ erneut.

30. Insoweit hatte die International Union of Aviation Insurers (Internationale Union der Luftfahrtversicherer) vorgeschlagen, die Verletzung im gesamten Text des Übereinkommens von Montreal als „körperlich“ einzustufen, um zu verhindern, dass bei einer zu großzügigen Auslegung des Begriffs „Verletzung“ der Begriff der „psychischen Verletzung“ mit erfasst werden könnte¹⁹. Unabhängig davon, ob es sich dabei um mangelnde Sorgfalt oder um eine Absicht der Verfasser handelte, stelle ich fest, dass weder der Text zu einer zu engen Auslegung des Begriffs „körperlich verletzt“ zwingt noch der Begriff „psychische Verletzung“ insoweit ausdrücklich ausgeschlossen wurde.

31. Neben dem Wortlaut des Übereinkommens von Montreal scheint mir auch dessen gesamte Entstehungsgeschichte aufschlussreich zu sein. Ich stelle nämlich fest, dass der Begriff „psychische Verletzung“ in mehreren Phasen der Ausarbeitung neben den eine Haftung des Luftfrachtführers begründenden Situationen des „Todes oder der Körperverletzung“ in Erscheinung trat²⁰.

32. Zunächst hatte der mit der Abfassung eines Übereinkommensentwurfs betraute Rechtsausschuss der International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) in Erwägung gezogen, über das Warschauer Abkommen hinauszugehen und den Begriff „psychische Verletzung“ ausdrücklich in diesen Entwurf aufzunehmen²¹.

¹⁹ Vgl. in diesem Sinne die von der International Union of Aviation Insurers vorgelegte Stellungnahme, Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. II – Dokumente, DCW Doc Nr. 28, 13. Mai 1999, S. 156.

²⁰ Vgl. insoweit die gesamten Debatten und Arbeiten im Zusammenhang mit der Internationalen Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Doc 9775-DC/2, Bd. I – Protokolle, Bd. II – Dokumente und Bd. III – Vorarbeiten.

²¹ Vgl. Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, wie er auf der 30. Tagung des Rechtsausschusses der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation vom 28. April bis 9. Mai 1997 angenommen wurde, Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. III – Vorarbeiten, Doc 9636-LC/190, S. 145 bis 224, insbesondere S. 212.

33. Da der Vorschlag von der Sondergruppe zur Modernisierung und Konsolidierung des „Warschauer Systems“²² nicht übernommen wurde, wurde in Art. 16 Abs. 1 des Entwurfs des Übereinkommens nur der Begriff „körperlich verletzt“ aufgenommen²³. Der Wille, den Begriff der „psychischen Verletzung“ ausdrücklich aufzunehmen, wurde jedoch stärker, als mehrere Delegationen vorschlugen, diesen Artikel zu ändern und erneut den Begriff der „psychischen Verletzung“ hinzuzufügen, wobei klargestellt wurde, dass diese Art von Verletzung auch dann einen Anspruch des Fluggasts auf Entschädigung begründen sollte, wenn die Verletzung nicht mit einer „Körperverletzung“ im engeren Sinne einhergeht²⁴.

34. Im Rahmen der folgenden Ausführungen werde ich zum einen darlegen, dass die Diskussionen im Anschluss an diesen Vorschlag den festen Willen erkennen lassen, die „psychische Verletzung“ ebenso wie die „Körperverletzung“ im engeren Sinne zu entschädigen, und zum anderen, dass der Umstand, dass im endgültigen Text des Übereinkommens der Begriff „körperlich verletzt“ verwendet wurde, nicht den Willen erkennen lässt, die Entschädigung auf bestimmte Arten von Verletzungen zu beschränken.

a) Wille, die „psychische Verletzung“ ebenso zu entschädigen wie die „Körperverletzung“ im engeren Sinne

35. Ausgehend von der Vorstellung, dass es nicht möglich ist, den Menschen in rein physische und rein psychische Elemente zu spalten²⁵, unter gleichzeitiger Anerkennung, dass es keinen rechtlichen oder ethischen Grund gibt, den durch eine „psychische Verletzung“ verursachten Schaden nicht zu ersetzen²⁶, sprachen sich die meisten Delegationen für eine Änderung von Art. 16 Abs. 1 des Entwurfs eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr aus²⁷. Andere Delegationen schlugen sogar weiter gefasste Formulierungen wie „Verletzung“ ohne jedes Adjektiv²⁸ oder „personal injury“²⁹ vor.

²² Vgl. Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. II – Dokumente, DCW DOC Nr. 4, S. 38 und Bd. III – Vorarbeiten, S. 276.

²³ Vgl. hierzu Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, wie er auf der 30. Tagung des Rechtsausschusses der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation vom 28. April bis 9. Mai 1997 angenommen und von der Sondergruppe für die Modernisierung und Konsolidierung des „Warschauer Systems“, Montreal, 14. bis 18. April 1998, geändert wurde, Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. II – Dokumente, DCW Doc Nr. 3, S. 18.

²⁴ Vgl. in diesem Sinne die Anmerkungen zum Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von Norwegen und Schweden (DCW Doc Nr. 10, S. 97), der Lateinamerikanischen Zivilluftfahrtkommission (DCW Doc Nr. 14, S. 115) und Kolumbien (DCW Doc Nr. 31, S. 191) vorgelegt wurden, Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. II – Dokumente.

²⁵ Vgl. hierzu den Standpunkt der chilenischen Delegation zum Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr auf der Internationalen Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 67.

²⁶ Vgl. hierzu den Standpunkt der Delegation der Dominikanischen Republik zum Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr auf der Internationalen Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 68.

²⁷ Dabei handelt es sich, um nur einige zu nennen, um die Delegationen Kanadas, Chiles, Kolumbiens, Dänemarks, Spaniens, Finnlands, Frankreichs, der Dominikanischen Republik, des Vereinigten Königreichs und der Schweiz.

²⁸ Vgl. den Standpunkt der pakistanischen Delegation zum Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr auf der Internationalen Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 70.

²⁹ Vgl. den Standpunkt der italienischen Delegation zum Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr auf der Internationalen Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 70.

36. Es kann jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass sich einige Delegationen für den ursprünglichen Text aussprachen und verlangten, den Begriff „körperlich verletzt“ ohne Erwähnung der „psychischen Verletzung“ beizubehalten. In diesem Zusammenhang sind zwei Anmerkungen zu machen.

37. Zum einen vertraten einige Vertragsstaaten die Auffassung, dass der französische Ausdruck „lésion corporelle“ bereits die „psychische Verletzung“ erfasse und dass es daher nicht erforderlich sei, einen ausdrücklichen Verweis auf die „psychische Verletzung“ hinzuzufügen³⁰.

38. Zum anderen lehnten es einige Delegationen ab, den Begriff der „psychischen Verletzung“ neben dem der „Körperverletzung“ einzufügen, da sie befürchteten, dass dieser zu unspezifische Begriff³¹ zu Missbrauch und betrügerischen Schadenersatzforderungen führen könnte, da eine „psychische Verletzung“ schwer zu beweisen sei³².

39. Abgesehen von diesen Bedenken führt die Debatte zu einem Konsens³³, aus dem ein neuer Vorschlag hervorgeht: Art. 16 des Entwurfs eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr wird umformuliert, indem in Abs. 1 der Begriff „Körperverletzung“ durch den der „Verletzung“ ersetzt und in einem neuen Abs. 2 eine Definition der Verletzung hinzugefügt wird, die sich sowohl auf die „Körperverletzung“ als auch auf die mit einer Körperverletzung im engeren Sinne in Zusammenhang stehende psychische Verletzung und auf die die Gesundheit des Reisenden erheblich beeinträchtigende „psychische Verletzung“ bezieht³⁴.

b) Zum Zweck einer extensiven Auslegung des Begriffs gewählte Formulierung „Körperverletzung“

40. Während in den sehr weit fortgeschrittenen Vorschlägen ein offensichtlicher Wille zum Ausdruck kam, den Begriff der „psychischen Verletzung“ in den Wortlaut des Übereinkommens von Montreal aufzunehmen, wurde im letzten Moment beschlossen, in Art. 17 Abs. 1 nur den Begriff „körperlich verletzt“ zu verwenden. Belegt diese plötzliche Umkehrung der Situation, auch wenn sie verwirrend ist³⁵, den Willen, auf die Entschädigung der „rein psychischen Verletzung“ zu verzichten? Meines Erachtens ist dies nicht der Fall.

41. Vielmehr wird in einer Erklärung des Plenarausschusses der Konferenz von Montreal erläutert, dass der Begriff „körperlich verletzt“ für die Zwecke der Auslegung des Übereinkommens von Montreal „auf der Grundlage [gewählt wurde], dass in einigen Staaten

³⁰ Vgl. Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. 1 – Protokolle. Die deutsche und die französische Delegation waren der Ansicht, dass der französische Text sowohl die „Körperverletzung“ als auch die „psychische Verletzung“ erfasse, dass das Problem stets in seiner Gesamtheit abgedeckt worden sei und dass die Auslegungsschwierigkeit der englischen Fassung eigen sei (S. 68). Die spanische Delegation befürwortete dagegen einen ausdrücklichen Verweis auf die „psychische Verletzung“, war jedoch der Ansicht, dass der französische Begriff „lésion corporelle“ einen guten Kompromiss darstelle, der die „psychische Verletzung“ bereits abdecke (S. 74).

³¹ Vgl. Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 70.

³² Vgl. Standpunkt der Delegationen Äthiopiens, Indiens und Singapurs zum Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. 1 – Protokolle, S. 70 bis 72.

³³ Die französische Delegation weist darauf hin, dass die Debatten zu einem Konsens hinsichtlich der Anerkennung einer „psychischen Verletzung“, die nicht eng mit einer Körperverletzung im engeren Sinne zusammenhänge, geführt habe. Vgl. in diesem Sinne Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, DCW-Min. FCG/1, S. 120.

³⁴ Vgl. hierzu Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. II – Dokumente, DCW-FCG Doc Nr. 1, S. 495.

³⁵ Vgl. McKay, C., „The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?“, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Bd. 41, Nr. 4, Oktober 2008, S. 1075.

unter bestimmten Voraussetzungen Schadenersatz für psychische Verletzungen einklagbar ist, dass sich die Rechtsprechung in diesem Bereich entwickelt und dass nicht beabsichtigt ist, in diese Entwicklung, die von der Rechtsprechung in anderen Bereichen als dem internationalen Luftverkehr abhängt, einzugreifen“³⁶.

42. Diese Erklärung geht auf die von den USA geäußerten Bedenken zurück. Dieses Land wies nämlich darauf hin, dass seine Rechtsprechung den Begriff „Körperverletzung“ bereits so auslege, dass er die mit einer Körperverletzung im engeren Sinne in Zusammenhang stehende psychische Verletzung umfasse. Wenn also der einzige Fortschritt, den das Montrealer Übereinkommen erzielen könne, darin bestehe, auf eine psychische Verletzung als Folge einer Körperverletzung im engeren Sinne zu verweisen, so sei dies für die Vereinigten Staaten ein „Rückschritt“³⁷ gegenüber der amerikanischen Rechtsprechung.

43. Das Vereinigte Königreich stellte klar, dass eine Definition der „psychischen Verletzung“ durch deren Qualifizierung beispielsweise als „wesentlich“ ebenfalls ein „Rückschritt“ wäre. Reisende, die eine Entschädigung für eine mit einer Körperverletzung im engeren Sinne in Zusammenhang stehende psychische Verletzung verlangen könnten, ohne dass diese psychische Verletzung jedoch als „wesentlich“ eingestuft werden müsse, könnten eine solche Entschädigung nämlich nicht mehr erlangen, wenn das Übereinkommen von Montreal eine zu enge Definition der „psychischen Verletzung“ einführen würde³⁸.

44. Vor diesem Hintergrund wurden der Begriff „psychische Verletzung“ in Art. 16 Abs. 1 des Entwurfs eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr und seine Definition in Art. 16 Abs. 2 dieses Entwurfs gestrichen. Mit den verschiedenen im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs vorgeschlagenen Formulierungen soll daher nicht die kontinuierliche Entwicklung der Rechtsprechung, die den Anforderungen einer modernen Gesellschaft gerecht werden muss, behindert werden³⁹.

c) Entschädigung der „psychischen Verletzung“ in einer modernen Gesellschaft

45. Der aktuelle Ansatz betreffend die menschliche Gesundheit beseitigt meiner Meinung nach die letzten Zweifel, die im Hinblick auf die Bedeutung des Begriffs „körperlich verletzt“ noch bestehen könnten.

46. Erstens ist der derzeitige Ansatz nicht mehr dichotom, sondern beruht auf der Erwägung, dass die körperliche und die geistige Gesundheit ein Ganzes bilden. Die Weltgesundheitsorganisation definiert den Begriff „Gesundheit“ als einen „Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur des Freiseins von Krankheit oder Gebrechen“⁴⁰. Was Art. 3 der Charta der Grundrechte betrifft, erinnere ich daran, dass er das Recht auf Unversehrtheit als das Recht eines jeden Menschen „auf körperliche und geistige Unversehrtheit“ verankert. Im Bereich des Verkehrs und insbesondere der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung hat der Gerichtshof entschieden, dass „vom Begriff des Personenschadens jeder Schaden erfasst wird, ... der aus einer Beeinträchtigung der

³⁶ Protokoll der 6. Sitzung des Plenarausschusses vom 27. Mai 1999 auf der Internationalen Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 240 und 243 sowie Bd. II – Dokumente, S. 285 (freie Übersetzung).

³⁷ Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 112 (freie Übersetzung).

³⁸ Vgl. insoweit Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 115.

³⁹ Vgl. insoweit Internationale Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 201.

⁴⁰ Erster Absatz der Präambel der Verfassung der Weltgesundheitsorganisation, die von der vom 19. Juni bis 22. Juli 1946 in New York abgehaltenen Internationalen Gesundheitskonferenz angenommen wurde und am 7. April 1948 in Kraft trat.

Unversehrtheit der Person herrührt, was körperliche wie seelische Leiden umfasst⁴¹. Im Strafrecht schließlich stellt der nationale Gesetzgeber heute auf die Beeinträchtigungen des Menschen ab, indem er diesen doppelten Aspekt der physischen und der psychischen Unversehrtheit, der durch den Straftatbestand der psychischen Gewalt oder Misshandlung verstärkt wird, hervorhebt⁴².

47. Es erscheint daher heute wesentlich, den Begriff der „Körperverletzung“ so auszulegen, dass neben der Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit die Beeinträchtigung der psychischen Unversehrtheit anerkannt wird, wenn sie die Fähigkeit der betroffenen Person beeinträchtigt, ihren Körper oder Geist bei der Ausübung ihrer bisherigen Aufgaben zu verwenden⁴³. Jedes außergewöhnliche Ereignis, das von einer Person als ernste und unmittelbare Lebensbedrohung empfunden wird, wie z. B. eine Naturkatastrophe, ein Terroranschlag, ein schwerer Verkehrsunfall oder ein Angriff⁴⁴, kann ein Trauma darstellen, das zwar psychologischer Natur, aber genauso real und verheerend ist wie die Körperverletzung selbst. Diese psychischen Beeinträchtigungen nicht in den Begriff der „Körperverletzung“ einzubeziehen, wäre eine „überholte und unhaltbare Dichotomie“⁴⁵. Wie ließe sich außerdem erklären, dass zwei Personen, die als Folge ein und desselben Unfalls gleich schwere Verletzungen – eine körperliche und eine psychische Verletzung oder auch eine psychische Verletzung, die auf eine Körperverletzung im engeren Sinne zurückzuführen ist, und eine „rein psychische“ Verletzung – erlitten haben, von dem Luftfrachtführer nicht in gleicher Weise entschädigt werden⁴⁶?

48. Zweitens weise ich darauf hin, dass das Übereinkommen von Montreal eine Abkehr von dem Hauptziel des Warschauer Abkommens darstellen sollte, nämlich die Haftung der Luftfrachtführer zu begrenzen, um das Wachstum der damals noch im Entstehen begriffenen Zivilluftfahrtindustrie zu fördern⁴⁷.

49. Aus dem zweiten, dritten und fünften Absatz der Präambel des Übereinkommens von Montreal geht hervor, dass das neue Übereinkommen neben dem Ziel, das Warschauer Abkommen „zu modernisieren und zusammenzuführen“, „[den Schutz] der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr“ und „einen angemessenen [Schadenersatz] nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs“ durch eine Regelung der verschuldensunabhängigen Haftung von Luftfahrtunternehmen gewährleisten und dabei einen „gerechten Interessenausgleich“ wahren soll⁴⁸.

⁴¹ Urteil vom 24. Oktober 2013, Haasová (C 22/12, EU:C:2013:692, Rn. 47).

⁴² Vgl. u. a. im französischen Recht Art. 222-14-3 des Code pénal (Strafgesetzbuch) (JORF vom 10. Juli 2010, Nr. 0158).

⁴³ Vgl. insoweit De Mol, J., *Le dommage psychique – Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Brüssel, 2012. Vgl. auch zur Notwendigkeit, die psychologische Unversehrtheit rechtlich anzuerkennen und zu schützen, Bublitz, J.-C., „The Nascent Right to Psychological Integrity and Mental Self-Determination“ in von Arnould, A., von der Decken, K., und Susi, M., *The Cambridge Handbook of new human rights: recognition, novelty, rhetoric*, Cambridge University Press, Cambridge, 2020, S. 387 bis 403.

⁴⁴ Vgl. hierzu De Mol, J., *Le dommage psychique – Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Brüssel, 2012, S. 10.

⁴⁵ Andrews, C., „Psychiatric Injury in Aviation Accidents under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface between Medicine and Law“, *The Journal of air law and commerce*, Bd. 76, Nr. 1, Januar 2011, S. 39 (freie Übersetzung).

⁴⁶ Vgl. in diesem Sinne Anmerkungen der norwegischen und der schwedischen Delegation zum Entwurf eines Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, wie er auf der 30. Tagung des Rechtsausschusses der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation vom 28. April bis 9. Mai 1997 angenommen und von der Sondergruppe für die Modernisierung und Konsolidierung des „Warschauer Systems“, Montreal, 14. bis 18. April 1998, geändert wurde, Internationale Luftrechtskonferenz, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, DCW Doc Nr. 10, Bd. II – Dokumente, S. 97.

⁴⁷ Vgl. Protokoll der 1. Sitzung des Plenarausschusses vom 10. Mai 1999 auf der Internationalen Konferenz über das Luftverkehrsrecht, Montreal, 10. bis 28. Mai 1999, Bd. I – Protokolle, S. 37.

⁴⁸ Vgl. Urteil vom 12. Mai 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

50. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stünde es in vollem Einklang mit diesen Zielen, wenn es einem Fluggast ermöglicht würde, für psychische Verletzungen, die auf einen bei einer Beförderung eingetretenen Unfall zurückzuführen sind, in gleicher Weise eine Entschädigung zu erlangen wie für Körperverletzungen.

51. Es sei daran erinnert, dass die Beweislast beim Fluggast liegt. Der Luftfrachtführer kann nur haftbar gemacht werden, wenn der geschädigte Reisende auf der Grundlage eines medizinischen Gutachtens nachweist, dass er als Folge eines Unfalls eine Beeinträchtigung der psychischen Unversehrtheit von solcher Schwere oder Intensität erlitten hat, dass diese Verletzung seine Gesundheit erheblich beeinträchtigt und ohne medizinische Behandlung nicht heilen wird. Ein solcher Ansatz ermöglicht die Wahrung des „gerechten Interessenausgleichs“ zwischen Luftfrachtführern und Reisenden⁴⁹, wobei Erstere in der Lage sind, sich gegen betrügerische Schadenersatzforderungen zu schützen, so dass ihnen keine übermäßige, schwer feststell- und berechenbare Ersatzpflicht aufgebürdet wird, die ihre wirtschaftliche Tätigkeit gefährden oder sogar zum Erliegen bringen könnte⁵⁰.

52. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, für Recht zu erkennen, dass Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal dahin auszulegen ist, dass der Begriff „körperlich verletzt“ unabhängig vom Vorliegen einer Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit eines Reisenden eine infolge eines Unfalls erlittene Beeinträchtigung seiner psychischen Unversehrtheit umfasst, wenn sie durch ein ärztliches Gutachten festgestellt wird und eine medizinische Behandlung erfordert.

53. In Anbetracht der von mir vorgeschlagenen Antwort auf die erste Vorlagefrage erübrigt sich die Prüfung der zweiten Frage des vorlegenden Gerichts.

V. Ergebnis

54. In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, die erste Vorlagefrage des Obersten Gerichtshofs (Österreich) wie folgt zu beantworten:

Art. 17 Abs. 1 des am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossenen, von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichneten und mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 in ihrem Namen genehmigten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr ist dahin auszulegen, dass der Begriff „körperlich verletzt“ unabhängig vom Vorliegen einer Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit eines Reisenden eine infolge eines Unfalls erlittene Beeinträchtigung seiner psychischen Unversehrtheit umfasst, wenn sie durch ein ärztliches Gutachten festgestellt wird und eine medizinische Behandlung erfordert.

⁴⁹ Vgl. McKay, C., „The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?“, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Bd. 41, Nr. 4, Oktober 2008, S. 1069.

⁵⁰ Vgl. entsprechend Urteil vom 3. September 2020, Niki Luftfahrt (C-530/19, EU:C:2020:635, Rn. 40).