

WALZ

URTEIL DES GERICHTSHOFS (DRITTE KAMMER)

6. Mai 2010*

In der Rechtssache C-63/09

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG, eingereicht vom Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Spanien) mit Entscheidung vom 20. Januar 2009, beim Gerichtshof eingegangen am 13. Februar 2009, in dem Verfahren

Axel Walz

gegen

Clickair, SA

erlässt

* Verfahrenssprache: Spanisch.

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten K. Lenaerts, der Richterin R. Silva de Lapuerta sowie der Richter E. Juhász, J. Malenovský (Berichterstatter) und D. Šváby,

Generalanwalt: J. Mazák,
Kanzler: M. Ferreira, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 10. Dezember 2009,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— von Herrn Walz, vertreten durch J.-P. Mascaray Martí, abogado,

— der Clickair, SA, vertreten durch E. Rodés Casas, procuradora, und I. Soca Torres, abogado,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch L. Lozano Palacios und K. Simonsson als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 26. Januar 2010

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 22 Abs. 2 des am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossenen Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichnet und in ihrem Namen mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. L 194, S. 39) genehmigt wurde (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal).

- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Walz, Fluggast der Fluggesellschaft Clickair, SA (im Folgenden: Clickair), und dieser Gesellschaft wegen Ersatzes des Schadens, der durch den Verlust des aufgegebenen Reisegepäcks bei einer von ihr durchgeführten Beförderung im Luftverkehr entstanden ist.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

- 3 In Art. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (ABl. L 285, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. L 140, S. 2) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 2027/97) heißt es:

„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. ...“

- 4 Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2027/97 lautet:

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

Das Übereinkommen von Montreal

- 5 Nach Abs. 3 der Präambel des Übereinkommens von Montreal erkennen die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens die „Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadensersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs“ an.

- 6 In Abs. 5 dieser Präambel heißt es, dass

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

- 7 Kapitel III des Übereinkommens von Montreal trägt die Überschrift „Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes“.

- 8 Art. 17 dieses Übereinkommens („Tod und Körperverletzung von Reisenden — Beschädigung von Reisegepäck“) 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.“

(2) Der 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 aufgegebenene Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand. Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit der Schaden auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen ist. Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschließlich persönlicher Gegenstände, haftet der Luftfrachtführer, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist.

...“

- 9 In Art. 22 des Übereinkommens sind die „Haftungshöchstbeträge bei Verspätung sowie für Reisegepäck und Güter“ wie folgt festgelegt:

„...“

(2) Bei der Beförderung von Reisegepäck haftet der Luftfrachtführer für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung nur bis zu einem Betrag von 1000 Sonderziehungsrechten je Reisenden; diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Reisende bei der Übergabe des aufgegebenen Reisegepäcks an den Luftfrachtführer das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben und den verlangten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Fall hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Betrags Ersatz zu leisten, sofern er nicht nachweist, dass dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Reisenden an der Ablieferung am Bestimmungsort.

...“

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

- 10 Herr Walz erhob am 14. April 2008 gegen Clickair eine Klage, mit der er Schadensersatz für den Verlust von aufgegebenem Reisegepäck bei einer von Clickair durchgeführten Beförderung im Luftverkehr von Barcelona (Spanien) nach Porto (Portugal) verlangte.
- 11 Herr Walz verlangt eine Entschädigung in Höhe von insgesamt 3 200 Euro, von denen 2 700 Euro auf den Wert des verlorenen Reisegepäcks und 500 Euro auf den durch diesen Verlust entstandenen immateriellen Schaden entfallen.
- 12 Clickair trat dieser Forderung entgegen, wobei sie insbesondere geltend machte, dass der geforderte Schadensersatz den in Art. 22 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal für den Verlust von Reisegepäck festgelegten Haftungshöchstbetrag von 1 000 Sonderziehungsrechten übersteige.
- 13 Da es in dem Rechtsstreit um die Bedingungen der Durchführung einer Beförderung im Luftverkehr zwischen zwei in verschiedenen Mitgliedstaaten gelegenen Städten durch ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union geht, hat der mit diesem Rechtsstreit befasste Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona die Verordnung Nr. 2027/97 angewandt.
- 14 Dabei hat er zur Haftung von Luftfahrtunternehmen der Union bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr im Gebiet der Union ausgeführt, dass sich die Verordnung Nr. 2027/97 darauf beschränke, die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal umzusetzen. Infolgedessen sah er sich vor die Frage gestellt, wie bestimmte Vorschriften dieses Übereinkommens, darunter dessen Art. 22 Abs. 2, in dem der von Luftfahrtunternehmen bei Verlust von Reisegepäck zu zahlende Haftungshöchstbetrag festgelegt ist, auszulegen sind.

- 15 Hierzu verweist das vorlegende Gericht auf die Rechtsprechung der Audiencia Provincial de Barcelona. In einem Urteil vom 2. Juli 2008 habe dieses Gericht die Auffassung vertreten, dass der genannte Höchstbetrag materielle und immaterielle Schäden nicht zusammen umfasse, sondern dass für materielle Schäden einerseits ein Höchstbetrag von 1 000 Sonderziehungsrechten und für immaterielle Schäden andererseits ein weiterer Höchstbetrag von 1 000 Sonderziehungsrechten gelte, so dass sich der Gesamthöchstbetrag für materielle und immaterielle Schäden zusammengerechnet auf 2 000 Sonderziehungsrechte belaufe.
- 16 Da das vorlegende Gericht diese Auffassung jedoch nicht teilt, hat es beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Umfasst der in Art. 22 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal genannte Haftungshöchstbetrag sowohl materielle als auch immaterielle Schäden, die durch den Verlust des Reisegepäcks eintreten?

Zur Vorlagefrage

- 17 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der Begriff „Schaden“, der Art. 22 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal zugrunde liegt, mit dem der von Luftfahrtunternehmen für Schäden, die insbesondere durch den Verlust von Reisegepäck eintreten, zu zahlende Haftungshöchstbetrag festgelegt wird, dahin auszulegen ist, dass er sowohl materielle als auch immaterielle Schäden umfasst.
- 18 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die im vorliegenden Fall anwendbare Verordnung Nr. 2027/97 in Bezug auf die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Union bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr im Gebiet

der Union die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal umsetzt. Insbesondere ergibt sich aus Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung, dass für die Haftung der Luftfahrtunternehmen der Union für Fluggäste und deren Gepäck alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal gelten. Das vorliegende Gericht ersucht somit um Auslegung der einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens.

- 19 Das von der Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 auf der Grundlage von Art. 300 Abs. 2 EG unterzeichnete Übereinkommen von Montreal wurde durch den Beschluss 2001/539 im Namen der Gemeinschaft genehmigt und trat in Bezug auf sie am 28. Juni 2004 in Kraft.
- 20 Da die Bestimmungen dieses Übereinkommens seit dessen Inkrafttreten einen integralen Bestandteil der Unionsrechtsordnung bilden, ist der Gerichtshof dafür zuständig, im Wege der Vorabentscheidung über ihre Auslegung zu entscheiden (vgl. entsprechend Urteil vom 30. April 1974, Haegeman, 181/73, Slg. 1974, 449, Randnrn. 2, 4 und 5, sowie zum Übereinkommen von Montreal Urteile vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA, C-344/04, Slg. 2006, I-403, Randnr. 36, und vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Slg. 2008, I-11061, Randnr. 28).
- 21 Da die in der französischen Fassung des Übereinkommens von Montreal für den Begriff „Schaden“ verwendeten Begriffe „préjudice“ und „dommage“ dort nicht definiert werden, ist zunächst darauf hinzuweisen, 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.
- 22 Unter diesen Umständen sind die in einem internationalen Übereinkommen enthaltenen Begriffe „préjudice“ und „dommage“ nach den Auslegungsregeln des allgemeinen Völkerrechts auszulegen, an die die Union gebunden ist.

- 23 Hierzu heißt es in Art. 31 des am 23. Mai 1969 in Wien unterzeichneten Übereinkommens über das Recht der Verträge, mit dem Regeln des allgemeinen Völkerrechts kodifiziert werden, dass ein Vertrag nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Licht seines Zieles und Zweckes auszulegen ist (vgl. in diesem Sinne insbesondere Gutachten 1/91 vom 14. Dezember 1991, Slg. 1991, I-6079, Randnr. 14, sowie Urteile vom 1. Juli 1993, *Metalsa*, C-312/91, Slg. 1993, I-3751, Randnr. 12, vom 2. März 1999, *Eddline El-Yassini*, C-416/96, Slg. 1999, I-1209, Randnr. 47, und vom 20. November 2001, *Jany u. a.*, C-268/99, Slg. 2001, I-8615, Randnr. 35).
- 24 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff „*préjudice*“, der sowohl in der Überschrift des Kapitels III als auch in Abs. 1 des Art. 17 der französischen Fassung des Übereinkommens von Montreal zu finden ist, für die Zwecke der Auslegung dieses Übereinkommens als Synonym des Begriffs „*dommage*“ anzusehen ist, der in der Überschrift und in Abs. 2 des Art. 17 des Übereinkommens verwendet wird. Aus anderen verbindlichen Sprachfassungen des Übereinkommens von Montreal ergibt sich nämlich, dass derselbe Begriff („*daño*“ in der spanischen Fassung, „*damage*“ in der englischen Fassung) unterschiedslos sowohl anstelle von „*préjudice*“ als auch von „*dommage*“ im Sinne der französischen Fassung des Übereinkommens verwendet wird. Zudem werden in der russischen Fassung des Übereinkommens zwar ebenso wie in der französischen Fassung zwei Begriffe verwendet, nämlich „*вред*“ (Schaden) und „*повреждение*“ (Beschädigung), doch sind diese beiden Begriffe, die eine gemeinsame Wurzel haben und unterschiedslos eingesetzt werden, für die Zwecke der Auslegung des Übereinkommens ebenfalls als Synonyme anzusehen.
- 25 Sodann ist zum Zusammenhang, in dem der Begriff „*préjudice*“ in Art. 17 des Übereinkommens von Montreal verwendet wird, anzumerken, dass dieser Begriff, wie in der vorstehenden Randnummer des vorliegenden Urteils ausgeführt, auch in der Überschrift des Kapitels III dieses Übereinkommens enthalten ist, zu dem die genannte Vorschrift gehört. Mangels gegenteiliger Anhaltspunkte im Übereinkommen muss diesem Begriff folglich bei jeder Verwendung in dem genannten Kapitel dieselbe Bedeutung zukommen.
- 26 Außerdem beschränkt Art. 22 des Übereinkommens von Montreal, der ebenfalls zu Kapitel III und somit zum relevanten Kontext gehört, die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung, was impliziert, dass die Art des dem Fluggast entstandenen Schadens insoweit keine Rolle spielt.

- 27 Schließlich ist bei der Ermittlung der gewöhnlichen Bedeutung der Begriffe „préjudice“ und „dommage“ in Anwendung der in Randnr. 23 des vorliegenden Urteils angeführten Auslegungsregel zu berücksichtigen, dass es einen nicht einem Übereinkommen entstammenden Schadensbegriff gibt, der allen völkerrechtlichen Subsystemen gemeinsam ist. Es heißt nämlich in Art. 31 Abs. 2 der Artikel über die Verantwortlichkeit der Staaten für völkerrechtswidrige Handlungen, die von der Völkerrechtskommission der Vereinten Nationen ausgearbeitet und von deren Generalversammlung mit ihrer Resolution 56/83 vom 12. Dezember 2001 verabschiedet wurden: „Der Schaden umfasst jeden materiellen oder immateriellen Schaden ...“
- 28 Aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass die beiden Aspekte des Schadensbegriffs, die aus der vorstehend genannten Bestimmung hervorgehen, mit der insoweit gerade der gegenwärtige Stand des allgemeinen Völkerrechts kodifiziert werden soll, zusammen die gewöhnliche Bedeutung, die diesem Begriff im Völkerrecht zukommt, zum Ausdruck bringen. Außerdem findet sich im Übereinkommen von Montreal kein Anhaltspunkt dafür, dass die Vertragsstaaten dem Schadensbegriff im Rahmen einer harmonisierten Regelung über die Haftung im internationalen Luftprivatrecht eine besondere Bedeutung hätten beimessen und von seiner gewöhnlichen Bedeutung hätten abweichen wollen. Der Schadensbegriff, der sich aus dem allgemeinen Völkerrecht ergibt, ist daher nach Art. 31 Abs. 3 Buchst. c des oben angeführten Übereinkommens über das Recht der Verträge in den Beziehungen zwischen den Vertragsstaaten des Übereinkommens von Montreal anwendbar.
- 29 Folglich sind die Begriffe „préjudice“ und „dommage“ in Kapitel III des Übereinkommens von Montreal dahin gehend zu verstehen, dass sie sowohl materielle als auch immaterielle Schäden umfassen.
- 30 Dieses Ergebnis wird durch die Ziele bestätigt, die mit dem Abschluss des Übereinkommens von Montreal verfolgt wurden.
- 31 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Vertragsstaaten des Übereinkommens von Montreal nach Abs. 3 seiner 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 haben, eine strenge Regelung für die Haftung der Luftfahrtunternehmen vorzusehen.

- 32 Insbesondere bei Schäden, die durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck entstehen, wird deshalb nach Art. 17 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal von einer Ersatzpflicht des Luftfahrtunternehmens ausgegangen, „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“.
- 33 Eine solche strenge Haftungsregelung impliziert jedoch, wie sich im Übrigen aus Abs. 5 der Präambel des Übereinkommens von Montreal ergibt, dass für einen „gerechten Interessenausgleich“ gesorgt wird, insbesondere in Bezug auf die Interessen der Luftfahrtunternehmen und der Fluggäste.
- 34 Um für einen solchen Ausgleich zu sorgen, sind die Vertragsstaaten übereingekommen, die Schadensersatzpflicht der Luftfahrtunternehmen in bestimmten Fällen — insbesondere, nach Art. 22 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal, bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck — zu begrenzen. Der daraus resultierende Höchstbetrag des Schadensersatzes gilt „je Reisenden“.
- 35 Der vorstehend genannte „gerechte Interessenausgleich“ erfordert folglich in den verschiedenen Fällen, in denen das Luftfahrtunternehmen nach Kapitel III des Übereinkommens von Montreal haftet, das Bestehen eindeutiger Schadensersatzhöchstbeträge, die sich auf den Gesamtschaden jedes Reisenden in jedem der genannten Fälle beziehen, unabhängig von der Art des ihm entstandenen Schadens.

- 36 Ein in dieser Weise ausgestalteter Höchstbetrag des Schadensersatzes ermöglicht nämlich eine einfache und schnelle Entschädigung der Fluggäste, ohne dass den Luftfahrtunternehmen eine übermäßige, schwer feststell- und berechenbare Ersatzpflicht aufgebürdet würde, die ihre wirtschaftliche Tätigkeit gefährden oder sogar zum Erliegen bringen könnte.
- 37 Folglich müssen die verschiedenen in Kapitel III des Übereinkommens von Montreal genannten Höchstbeträge des Schadensersatzes, einschließlich der in Art. 22 Abs. 2 dieses Übereinkommens vorgesehenen, für den gesamten entstandenen Schaden gelten, unabhängig davon, ob es sich um einen materiellen oder einen immateriellen Schaden handelt.
- 38 Im Übrigen hat der Reisende nach Art. 22 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal die Möglichkeit, bei der Übergabe des aufgegebenen Reisegepäcks an das Luftfahrtunternehmen das Interesse betragsmäßig anzugeben. Diese Möglichkeit bestätigt, dass es sich — sofern keine Angaben gemacht werden — bei dem Haftungshöchstbetrag, den das Luftfahrtunternehmen für Schäden, die durch den Verlust von Reisegepäck eintreten, nach dieser Bestimmung zu zahlen hat, um einen absoluten Höchstbetrag handelt, der sowohl den immateriellen als auch den materiellen Schaden abdeckt.
- 39 Nach alledem ist auf die vorgelegte Frage zu antworten, dass der Begriff „Schaden“, der Art. 22 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal zugrunde liegt, mit dem der von Luftfahrtunternehmen für Schäden, die insbesondere durch den Verlust von Reisegepäck eintreten, zu zahlende Haftungshöchstbetrag festgelegt wird, dahin auszulegen ist, dass er sowohl materielle als auch immaterielle Schäden umfasst.

Kosten

- ⁴⁰ Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Dritte Kammer) für Recht erkannt:

Der Begriff „Schaden“, der Art. 22 Abs. 2 des am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossenen Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr zugrunde liegt, mit dem der von Luftfahrtunternehmen für Schäden, die insbesondere durch den Verlust von Reisegepäck eintreten, zu zahlende Haftungshöchstbetrag festgelegt wird, ist dahin auszulegen, dass er sowohl materielle als auch immaterielle Schäden umfasst.

Unterschriften