

# Bundesgerichtshof

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

Art. 17 Abs. 1 MÜ, § 44 Nr. 5 LuftVG, §§ 241 II, 823 I, II BGB

- 1. Begriff des Einsteigens ist im Hinblick auf die französische weit auszulegen (vgl. Thor, Das Luftverkehrsrecht vor neuen Herausforderungen, Festgabe für Edgar Ruhwedel, 2004, S. 273, 278) und umfasst nicht nur den letzten Schritt des Fluggastes in das Flugzeug, sondern sämtliche Vorgänge, die den Einstieg in das Flugzeug und damit den Beginn der Luftbeförderung betreffen.**
- 2. Die Haftungsvorschrift des Art. 17 Abs. 1 MÜ bezweckt den Schutz des Fluggastes vor den spezifischen Gefahren für sein Leben oder seine körperliche Integrität, die aus den technischen Einrichtungen und sonstigen sachlichen Gegebenheiten der Luftbeförderung resultieren. Wortlaut, Zweck und Entstehungsgeschichte des Montrealer Übereinkommens bieten keinen Anhalt für die Annahme, es müsse sich dabei um Risiken und Gefahren handeln, die einzigartig sind und in keinem anderen Lebensbereich, sondern nur bei der Luftbeförderung auftreten können.**

BGH, Urteil vom 21.11.2017, Az.: X ZR 30/15

#### **Tenor:**

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 25. Februar 2015 aufgehoben.

Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

#### **Tatbestand:**

Der Kläger verlangt von dem beklagten Luftfahrtunternehmen Schadensersatz und Schmerzensgeld.

Er buchte für den 9. Februar 2013 für sich und seine Ehefrau einen von der Beklagten 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 Kläger hat Schadensersatz für aufgewendete Heilungskosten, für erlittene Erwerbsunfähigkeit und aus abgetretenem Recht seines Arbeitgebers auf Entgeltfortzahlung in Höhe von insgesamt 38.324,22 € und ein Schmerzensgeld in Höhe von mindestens 10.000 € geltend gemacht.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist erfolglos geblieben (OLG Düsseldorf, Urteil vom 27. Juni 2014 - I-18 U 124/14, TranspR 2015, 312).

Mit seiner vom Senat zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seine Ersatzansprüche weiter. Die Beklagte tritt dem Rechtsmittel entgegen.

### **Entscheidungsgründe:**

Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

I. Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im Wesentlichen wie folgt begründet:

Dem Kläger stehe ein Anspruch auf Schadensersatz und Schmerzensgeld nicht zu. Nach Art. 1 Satz 2, Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen in Verbindung mit Art. 17 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommens - MÜ) hafte der Luftfrachtführer wegen eines Unfalls nur für Schäden, die ihre Ursache in betriebstypischen Risiken des Luftverkehrs hätten. Die durch Feuchtigkeit auf dem Boden einer Fluggastbrücke bedingte Rutschgefahr stehe in keinem inneren Zusammenhang mit den speziellen Gefahren der Luftfahrt. Ein Sturz auf einer solchen Stelle sei auch in anderen Lebensbereichen möglich und gehöre zum allgemeinen Lebensrisiko.

Eine Haftung der Beklagten nach § 45 LuftVG sei ebenfalls nicht gegeben. Der Anwendungsbereich der Norm sei nach § 44 Nr. 5 LuftVG nicht eröffnet.

Ansprüche des Klägers ergäben sich auch nicht nach § 280 Abs. 1, § 241 Abs. 2 BGB oder nach § 823 Abs. 1 und Abs. 2 BGB. Die Beklagte habe weder eine vertragliche Nebenpflicht noch eine Verkehrssicherungspflicht verletzt. Der Pflichtenkreis der Beklagten als vertragliches Luftfahrtunternehmen umfasse nicht die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Zustand der Flughafenanlagen. Die Verkehrssicherungspflicht für den Zustand von Fluggastbrücken (Feuchtigkeit auf dem Boden, Bodenbelag, Handlauf, Neigung) obliege ausschließlich dem Flughafenbetreiber. Das von diesem beauftragte Reinigungsunternehmen habe täglich mehrfach Kontrollen durchgeführt und bei Bedarf gereinigt. Zu eigenen Sicherungsvorkehrungen durch die Beklagte habe kein Anlass bestanden.

II. Dies hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung in einem entscheidenden Punkt nicht stand. Das Berufungsgericht hat zu Unrecht einen Anspruch des Klägers aus Art. 17 Abs. 1 MÜ dem Grunde nach verneint.

1. Die Vorschriften des Montrealer Übereinkommens sind gemäß Art. 1 Satz 2, Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 auf den Streitfall anwendbar, obwohl es sich um einen innerdeutschen Flug handelt.

2. Nach Art. 17 Abs. 1 MÜ hat das Luftfahrtunternehmen (der Luftfrachtführer in der Terminologie der amtlichen Übersetzung) 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. Diese Voraussetzungen sind nach dem der revisionsrechtlichen Beurteilung zugrunde zu legenden Sachverhalt erfüllt.

a) Der Kläger macht Ansprüche wegen eines Unfalls geltend.

Eine Definition des Begriffs enthält weder das Montrealer Übereinkommen noch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97. Nach der Rechtsprechung umfasst der Begriff des Unfalls grundsätzlich jedes auf einer äußeren Einwirkung beruhende, plötzliche Ereignis, durch das der Reisende getötet oder verletzt wird (vgl. BGH, Urteil vom 1. Dezember 1981 - VI ZR 111/80, NJW 1982, 1046, 1047; zu den Vorläuferbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes RGZ 158, 34, 37; Schmid in Giemulla/Schmid, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 2011, Art. 17 MÜ Rn. 8).

Mangels abweichender Feststellungen ist der revisionsrechtlichen Beurteilung die Behauptung des Klägers zugrunde zu legen, dass er im Einstiegsbereich auf der Fluggastbrücke fünf Meter vor Betreten des Flugzeugs aufgrund von Kondenswasserbildung auf dem Boden ausgerutscht ist und sich durch den Sturz eine Patellafraktur zugezogen hat. Der Kläger ist danach durch einen Unfall verletzt worden.

b) Dieser Unfall trat auch im maßgeblichen Haftungszeitraum zwischen dem Ein- und Aussteigen ein. Der Begriff des Einsteigens ist im Hinblick auf die französische ("au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement") und die englische Sprachfassung ("in the course of any of the operations of embarking or disembarking") weit auszulegen (vgl. Thor, Das Luftverkehrsrecht vor neuen Herausforderungen, Festgabe für Edgar Ruhwedel, 2004, S. 273, 278) und umfasst nicht nur den letzten Schritt des Fluggastes in das Flugzeug, sondern sämtliche Vorgänge, die den Einstieg in das Flugzeug und damit den Beginn der Luftbeförderung betreffen. Die Ansichten bei der präzisen Bestimmung des Zeitpunkts, in dem die Luftbeförderung beginnt und endet, gehen auseinander. Einigkeit besteht jedoch darin, dass der Beginn jedenfalls zu dem Zeitpunkt vorliegt, zu dem der Fluggast nach letzter Kontrolle der Bordkarte und gegebenenfalls weiterer Identitätsdokumente in die Obhut und den Anordnungsbereich des Luftfahrtunternehmens gelangt. Denn ab diesem Augenblick ist die Bewegungsfreiheit relativ eingeschränkt. Der Fluggast kann diesen Raum grundsätzlich nur noch in Richtung Luftfahrzeug verlassen. Ein Erreichen der jedermann zugänglichen Zone des Flugplatzes ist nicht mehr ohne weiteres möglich (Heiden, Verantwortung von carrier und Flughäfen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, 2009, S. 184 f.; Giemulla/Schmid, aaO Rn. 61). Daran gemessen fällt ein Unfall auf der Fluggastbrücke in den Haftungszeitraum des Art. 17 Abs. 1 MÜ (Giemulla/Schmid, aaO Rn. 74).

c) Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts ist eine Verpflichtung der Beklagten zum Schadensersatz nicht deshalb ausgeschlossen, weil es an einem ausreichenden Zusammenhang zwischen den mit der Luftbeförderung einschließlich des Einstiegs in das Luftfahrzeug verbundenen Risiken und Gefahren und dem vom Kläger erlittenen Unfall fehlte.

aa) Die Frage, ob und inwieweit die Haftung für Personenschäden nach Art. 17 MÜ über den zeitlichen Zusammenhang mit der Luftbeförderung hinaus die Verwirklichung einer luftfahrttypischen Gefahr erfordert, ist umstritten.

(1) Dem Wortlaut der Vorschrift lässt sich kein Anhaltspunkt dafür entnehmen, dass der Unfall im Sinn des Art. 17 Abs. 1 MÜ auf luftfahrttypische Gefahren zurückzuführen sein muss.

(2) Die Regelung des Art. 17 Abs. 1 MÜ ist allerdings der Vorläuferbestimmung des Art. 17 des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (Warschauer Abkommen - WA) nachgebildet. Bereits im Rahmen jener Bestimmung war die Frage der Begrenzung

der Zurechnung umstritten. Nach einer Auffassung waren von der Haftung alle Unfälle während des Haftungszeitraums der Luftbeförderung zwischen Ein- und Aussteigen des Fluggastes erfasst, ohne dass ein besonderer Bezug zu luftfahrttypischen Risiken bestehen musste (Jahnke, Haftung bei Unfällen im internationalen Luftverkehr, 2008, S. 230; Schönwerth, TranspR 1992, 11, 13). Die herrschende Ansicht forderte hingegen einen spezifischen inneren Zusammenhang zwischen der Schadensursache und dem Betrieb des Luftfahrzeugs, der als luftverkehrs- oder luftfahrttypischer Zusammenhang charakterisiert wurde (vgl. BGH, Urteil vom 28. September 1978 - VII ZR 116/77, NJW 1979, 495; Supreme Court des Staates New York, Urteil vom 29. Dezember 1983 - 14221/80, Rullman v. PanAm World Airways 471 N.Y.S. 2d 478, 480 (Sup. 1983); Führich, Reiserecht, 7. Aufl., § 35 Rn. 64 f., Schmid in Giemulla/Schmid, aaO Rn. 16; Ruhwedel, TranspR 2001, 192, 193, 199).

(3) Aus der Entstehungsgeschichte des am 4. November 2013 in Kraft getretenen Montrealer Übereinkommens lässt sich kein Anhaltspunkt für eine Einschränkung der Zurechnung entnehmen. Nach dem Inhalt der Protokolle zur Montrealer Konferenz wurde nicht vorausgesetzt, dass sich bei einem Unfall eine luftfahrttypische Gefahr verwirklicht haben müsse (vgl. Jahnke, RRA 2008, 160, 165; Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal 10-28 May 1999, Volume I, Minutes, S. 110 bis 125). Wie Erwägungsgrund 7 der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 bestätigt, mit der diese Regelung in das Gemeinschaftsrecht übernommen worden ist (Art. 1 Nr. 4 der Verordnung), dient die Regelung der Verstärkung des Schutzes der Fluggäste und ihrer Angehörigen; sie begründet daher eine Gefährdungshaftung (vgl. Littger/Kirsch, ZLW 2003, 563, 572) oder eine der Gefährdungshaftung angenäherte Erfolgshaftung (Giemulla/Schmid, aaO, § 44 LuftVG Rn. 4) und nicht mehr eine Haftung für vermutetes Verschulden wie nach Art. 20 WA (vgl. BGH, Urteil vom 5. Dezember 2006 - X ZR 165/03, RRA 2007, 74 Rn. 19).

bb) Die Streitfrage bedarf keiner abschließenden Entscheidung. Denn im Streitfall hat sich eine luftfahrttypische Gefahr verwirklicht.

23

(1) Die Ausgestaltung der Haftung des Luftfahrtunternehmens als Gefährdungshaftung bedeutet nicht, dass der ursächlichen Zurechnung schädigender Auswirkungen keine Grenzen gesetzt wären. Einer Gefährdungshaftung liegt nicht (notwendigerweise) die Verletzung von Verhaltenspflichten zugrunde; vielmehr dient sie dazu, die Auswirkungen einer konkreten, im Regelfall erlaubtermaßen gesetzten Gefahr auszugleichen. Damit kommt es nicht darauf an, ob der festgestellte Schadensfall anhand bisheriger Erfahrungen vorhersehbar war (Schleicher/Reymann/Abraham, Recht der Luftfahrt II, § 30 LuftVG, Anm. 8), sondern nur darauf, ob es sich um eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll (BGH, Urteil vom 3. Juli 1962 - VI ZR 184/61, BGHZ 37, 311, 317 für die Haftung aufgrund der Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs; Urteil vom 1. Dezember 1981 - VI ZR 111/80, NJW 1982, 1046, 1047; Urteil vom 27. Januar 1981 - VI ZR 204/79, NJW 1981, 983). Dies bedeutet, dass die Schadensfolge in den Bereich der Gefahren fallen muss, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist (BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15, NJW 2016, 1162 Rn. 13 mwN).

24

(2) Die in Rede stehende Haftungsvorschrift bezweckt den Schutz des Fluggastes vor den spezifischen Gefahren für sein Leben oder seine körperliche Integrität, die aus den technischen Einrichtungen und sonstigen sachlichen Gegebenheiten der Luftbeförderung resultieren. Wortlaut, Zweck und Entstehungsgeschichte des Montrealer Übereinkommens bieten keinen Anhalt für die Annahme, es müsse sich

dabei um Risiken und Gefahren handeln, die einzigartig sind und in keinem anderen Lebensbereich, sondern nur bei der Luftbeförderung auftreten können. Vielmehr reicht es 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 (vgl. BGH, NJW 2016, 1162 Rn. 14 zu § 7 StVG).

(3) Im Streitfall hat sich das beklagte Luftfahrtunternehmen einer Einstiegshilfe in Gestalt einer beweglichen Fluggastbrücke bedient, die den Terminal mit dem Flugzeug verbindet, damit die Reisenden in den Innenraum des Flugzeugs gelangen können. Eine solche Brücke wird nur für das Besteigen eines mit ihr verbundenen Luftfahrzeugs eingesetzt und ist insofern dem Luftverkehr eigentümlich. Sie stellt sich als verschließbarer Tunnel dar, der aufgrund seiner erforderlichen Beweglichkeit in der Regel keinen Handlauf vorsieht und bei dem die Verbindung von Bereichen, in denen unterschiedliche Temperaturen und Luftfeuchtigkeitsgrade herrschen können, Kondenswasserbildung begünstigt. Aus diesen Gegebenheiten ergibt sich eine Rutschgefahr, die sich im Fall einer für den Ein- und Aussteigevorgang gegebenenfalls erforderlichen, gefällebildenden Neigung noch verstärkt. Indem der Kläger beim Einstiegsvorgang innerhalb der Fluggastbrücke infolge auf dem Boden entstandener Feuchtigkeit gestürzt und zu Schaden gekommen ist, hat sich eine Gefahr verwirklicht, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs steht und insofern luftfahrttypisch ist (vgl. Giemulla/Schmid, aaO Rn. 74).

d) Der Unfall hat auch zu einem ersatzfähigen Schaden geführt. Gemäß § 1 Abs. 1 des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr und zur Durchführung der Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung für Güterschäden nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 bestimmen sich die Person des Ersatzberechtigten, der Gegenstand der Ersatzpflicht sowie die Art der Ersatzleistung in den Fällen des Art. 17 Abs. 1 MÜ nach den §§ 35, 36 und 38 des Luftverkehrsgesetzes. Gemäß § 36 LuftVG umfasst der Schadensersatz bei der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, dass infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert oder seine Bedürfnisse vermehrt sind. Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden. Der im Streitfall geltend gemachte materielle und immaterielle Schaden (Heilungskosten, Erwerbsunfähigkeitsschaden, Schmerzensgeld) ist von dieser Regelung umfasst.

3. Eine Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union nach Art. 267 Abs. 3 AEUV ist nicht veranlasst (vgl. EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 - C-283/81, Slg. 1982, 3415 Rn. 21 - C.I.L.F.I.T.; Urteil vom 1. Oktober 2015 - C-452/14, GRUR Int. 2015, 1152 Rn. 43 - Doc Generici, mwN). Im Streitfall stellt sich gemäß den vorstehenden Ausführungen keine entscheidungserhebliche Frage zur Auslegung des Unionsrechts, die nicht zweifelsfrei zu beantworten ist.

III. Danach kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es ist aufzuheben, und der Rechtsstreit ist an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens zu übertragen ist.