

Der ungeklärte Treppensturz eines Fluggastes – ein »Unfall«

RA Michael Wukoschitz, Wien

Das Montrealer Übereinkommen (MÜ) sieht eine (bis zur Haftungsgrenze des Art. 21 Abs. 1) *verschuldensunabhängige* Haftung des Luftfrachtführers für den durch die körperliche Verletzung oder den Tod eines Reisenden entstandenen Schaden vor, wenn der Tod oder die Verletzung durch einen *Unfall* an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen verursacht wurde.¹ Wie schon im Warschauer Abkommen (WA) ist der für die Haftung zentrale Begriff »Unfall« auch im MÜ *nicht* definiert, weshalb sich Rechtsprechung und Literatur ausgiebig mit diesem Begriff beschäftigt haben. Jüngst wurde die Auslegung dieses Begriffs im Zusammenhang mit dem Sturz eines Fluggasts auf einer mobilen Fluggasttreppe beim Aussteigen aus dem Flugzeug vom LG Korneuburg² wieder einmal³ an den EuGH herangetragen. Das Auslegungsergebnis in dessen jüngster Entscheidung,⁴

wonach ein solcher Sturz aus »unbestimmtem Grund« unter den Begriff »Unfall« falle, bricht mit der gefestigten Rsp nationaler Gerichte zahlreicher Mitgliedstaaten und birgt damit nicht unerhebliche Brisanz.

1 Art. 17 Abs. 1 MÜ.

2 LG Korneuburg 15.09.2020, 22 R 122/20a.

3 Der EuGH hatte schon in den Rs C-532/18 – *Niki Luftfahrt*, TranspR 2020, 261 und C-70/20 – *Altenrhein Luftfahrt*, TranspR 2021, 469 in Zusammenhang mit einer Verbrühung durch einen umgefallenen Kaffeebecher bzw. einer aufgrund einer »harten Landung« erlittenen Verletzung zum Unfallbegriff des MÜ Stellung zu nehmen.

4 EuGH 02.06.2022, Rs C-589/20 – *JR/Austrian Airlines*, in diesem Heft S. 512 ff.

1. Die Fakten im Fall JR/Austrian Airlines

Nach Ankunft des von Austrian Airlines durchgeführten Fluges von Thessaloniki nach Wien am 30.05.2019 verließen die Passagiere das Luftfahrzeug über eine (nicht überdachte) mobile Treppe. Der Ehemann der Klägerin ging mit den Handgepäck-Trolleys voran, die Klägerin folgte, wobei sie in der rechten Hand ihre Handtasche trug und ihren zweijährigen Sohn auf den linken Arm genommen hatte. Nachdem die Klägerin beobachtet hatte, wie ihr Ehemann im unteren Drittel der Treppe beinahe zu Sturz kam, stürzte sie selbst an derselben Stelle und brach sich den linken Unterarm, mit dem sie auf der Treppenkante aufgeschlagen war. Den Grund des Sturzes konnte das Gericht nicht feststellen: die Treppe war wegen vorangegangenen Regens zwar feucht, aber weder rutschig noch verschmutzt. Weder die Klägerin noch ihr Ehemann hatte den Handlauf der Treppe benutzt.

2. Der Begriff »Unfall« in der Rechtsprechung zum WA und MÜ

Als *Leitentscheidung* zur Definition des Begriffs »Unfall« gilt das zum WA ergangene Urteil des US Supreme Court iS *Air France v Saks*.⁵ »Unfall« ist demnach ein ungewöhnliches oder unerwartetes Ereignis, das von außen auf den Passagier einwirkt und (zumindest als Teil einer Kette von Ursachen) die Verletzung oder den Tod verursacht.⁶ *Nicht* auf einem »Unfall« beruht demgegenüber daher eine Verletzung, die sich aus einer eigenen internen Reaktion des Fluggastes auf den üblichen, normalen und erwarteten Betrieb des Flugzeugs ergibt.⁷

Um als »Unfall« qualifiziert zu werden, muss ein Ereignis sohin

- unerwartet oder ungewöhnlich sein;
- von außen auf den Passagier einwirken; und
- zumindest als Teil einer Ursachenkette zu dessen Verletzung oder Tod geführt haben.

Dieser Definition sind die Gerichte anderer Staaten weitgehend gefolgt, so etwa auch der deutsche BGH und der österreichische OGH, die

- »jedes auf einer äußeren Einwirkung beruhende, plötzliche Ereignis, durch das der Reisende getötet oder verletzt wird«;⁸ bzw.
- »ein auf äußerer Einwirkung beruhendes plötzliches, örtlich und zeitlich bestimmtes Ereignis, durch das der Reisende getötet oder verletzt wird«;⁹

als »Unfall« erachten. Auch der französische Kassationshof verlangt für das Vorliegen eines Unfalls eines Passagiers »irgendein Ereignis außerhalb seiner Person«.¹⁰

All diesen Auslegungsansätzen gemeinsam ist sohin das – als Anspruchsvoraussetzung vom Geschädigten zu beweisende¹¹ – Erfordernis einer *von außen kommenden Einwirkung*.¹² Gleichmaßen stellt auch die einschlägige Lehre darauf ab, dass die Ursache der Verletzung oder des Todes *außerhalb* des Betroffenen entstanden sein muss.¹³

3. Sturzereignisse in der Rechtsprechung zum WA und MÜ

Erwartungsgemäß hatte sich die Rsp zum WA und MÜ schon mehrfach auch mit diversen Sturzereignissen zu beschäftigen, wofür beispielhaft nachfolgende Urteile angeführt werden können:

In *MacDonald v. Air Canada*¹⁴ hatte der US Court of Appeal for the 1st Circuit über einen Sturz eines Fluggastes an der Gepäckausgabe im Flughafengebäude zu entscheiden. Die Klägerin stand an einer Säule in der Nähe des Gepäckbandes während ihre Tochter sich dort um die Gepäckstücke kümmerte. Als ihr die Tochter den Rücken zudrehte, um das nächste Gepäckstück in Empfang zu nehmen, stürzte die Klägerin, ohne dass der Grund dafür festgestellt werden konnte, und verletzte sich im Gesicht, an den Handgelenken und am Knie. Das Gericht sah keine Grundlage, dies als Unfall i.S.d. WA zu qualifizieren, weil es an einer feststellbaren äußeren Einwirkung fehlte. Es verneinte Ansprüche nach dem WA allerdings auch deshalb, weil die Gepäckausgabe nicht mehr dem Aussteigevorgang zuzurechnen sei und der Aufenthalt dort daher nicht in den Haftungszeitraum des WA falle.

Dem Urteil *Barclay v. British Airways*¹⁵ lag der Sachverhalt zugrunde, dass die Klägerin während eines Fluges von Phoenix Arizona nach London Heathrow am Gang zwischen den Sitzreihen auf einer Plastikleiste zur Abdeckung der Sitzschienen ausgerutscht und gestürzt war und sich dadurch verletzt hatte. Einerseits wäre es zweifelsfrei als Unfall zu qualifizieren, wenn ein Flugbegleiter das Gleichgewicht verliere und deswegen einen Passagier mit heißem Kaffee verbrühe, wie andererseits ebenso zweifelsfrei *kein* Unfall vorliege, wenn ein Passagier eine Herzattacke erleide. Rutsche ein Passagier im Flugzeug aus, verliere er zwar ebenfalls das Gleichgewicht, doch sei damit noch nicht geklärt, ob die Ursache dafür in einer Beschaffenheit des Flugzeugs oder der körperlichen Verfassung des Passagiers gelegen sei. Da die Plastikschiene allen Vorschriften entsprochen habe, in ordnungsgemäßem Zustand und auch nicht ungewöhnlich gewesen sei, *fehle* es an einem Unfall i.S.d. MÜ, weil ein solcher eine von außen einwirkende Ursache voraussetze. Das Ausrutschen nach dem Kontakt mit einer Plastikschiene genüge dafür nicht. Jeglichen Sturz aufgrund eines Kontakts mit einem als solchem bloß vorhandenen, ordnungsgemäß angebrachten und funktionierenden Ausrüstungsgegenstand des Flugzeugs bereits als »Unfall« anzusehen, würde gegen den vom MÜ bezweckten Interessensausgleich verstoßen.

Der OGH befasste sich im Jahr 2010 mit einem Treppensturz eines Flugpassagiers:¹⁶ Nach den Feststellungen der In-

5 US Supreme Court 04.03.1985, *Air France v Saks*, 470 U.S. 392 (1985), übersetzt TranspR 2020, 451 m. Anm. *Strauch*.
 6 »An injured passenger is only required to prove that some link in the chain of causes was an unusual or unexpected event external to the passenger«.
 7 A.a.O.
 8 BGH 21.11.2017, X ZR 30/15, TranspR 2018, 358 mit Verweis auf BGH 01.12.1981, VI ZR 111/80.
 9 Vgl. OGH 30.01.2020, 2 Ob 6/20a.
 10 Franz. Cour de Cassation Urt. v. 29.11.1989, *Sanchez c Air France* (RFDA 1989 539, 540): »un quelconque événement extérieur à sa personne«.
 11 *Reuschle* MÜ² Art. 17 Rn. 28.
 12 Ebenso auch der OGH im Vorlagebeschl. v. 30.01.2020, 2 Ob 138/19 m.
 13 Vgl. *Schmid*, in: *Giemulla/Schmid* MÜ Art. 17 Rn. 46; *Reuschle* a.a.O., Rn. 13; *Jahnke*, Haftung bei Unfällen im internationalen Luftverkehr, 183 u. 226; *Grant/Mason/Bunce* Holiday Law⁶ 13-008.
 14 US Court of Appeals for the 1st Circuit 25.03.1971, *MacDonald v. Air Canada*, 439 F.2d 1402 (1st Cir. 1971).
 15 Court of Appeal for England and Wales (Civil Division) 18.12.2008, *Barclay v. British Airways*, [2008] EWCA Civ 1419.
 16 OGH 01.06.2010, 1 Ob 11/10i.

stanzgerichte hatte die Klägerin als bevorzugter Passagier das Flugzeug vor allen anderen Passagieren alleine über eine ausgeklappte Treppe verlassen, die rechts und links ein Geländer zum Anhalten aufwies. Dieses konnte die Klägerin allerdings nicht nutzen, weil sie in jeder Hand ein Gepäckstück hielt. Sie trug Stöckelschuhe mit einer Absatzhöhe von 8 bis 10 cm. Als sie bei der zweiten Stufe angekommen war, stürzte sie nach vorne und prallte mit dem Kopf auf der Fahrbahn des Flugfelds auf. Zu diesem Zeitpunkt war kein Passagier unmittelbar hinter ihr, nach dem Sturz befand sich ein Schuh der Klägerin noch auf der Treppe. Der OGH bestätigte die klagsabweisenden Entscheidungen der Vorinstanzen, die das Vorliegen eines Unfalls verneint hatten, und wies die (vom Berufungsgericht zugelassene) Revision der Klägerin mangels erheblicher Rechtsfrage zurück.

Im bereits zitierten BGH-Urteil vom 21.11.2017¹⁷ ging es um den Sturz eines Passagiers aufgrund einer durch Kondenswasser feuchten Stelle in der zum Einsteigen benutzten Fluggastbrücke und eine durch diesen Sturz verursachte Patellafraktur. Der BGH ging von einer Verletzung durch einen Unfall als einem auf einer äußeren Einwirkung beruhenden, plötzlichen Ereignis aus.

In *Labbadia v. Alitalia*¹⁸ hatte der Kläger bei Schneefall die Fluggasttreppe beim hinteren Ausgang des Flugzeugs verwendet und war – bevor er sich noch am Handlauf festhalten konnte – auf der wegen des Schnees rutschigen Treppe ausgerutscht und kopfüber hinuntergestürzt. Auch hier untersuchte das Gericht, ob ein ungewöhnliches oder unerwartetes, von außen kommendes Ereignis vorlag. Zwar sei winterliches Wetter mit Schneefall auch in Mailand nicht ungewöhnlich oder unerwartet, jedoch hätte sich der Kläger eine schneefreie, überdachte Fluggasttreppe erwarten dürfen. Der Einsatz einer nicht überdachten Treppe sei daher als ungewöhnliches, von außen kommendes Ereignis anzusehen, das die Verletzung verursacht habe. Ein Mitverschulden, weil sich der Kläger nicht sofort am Handlauf festgehalten habe, konnte das Gericht nicht erkennen.

Die wohl jüngste, vor dem EuGH-Urteil iS *JR/Austrian Airlines* ergangene Entscheidung zum Treppensturz eines Flugpassagiers dürfte *Moore v. British Airways*¹⁹ sein. Wie im Fall *JR/Austrian Airlines* war die Treppe weder rutschig noch verschmutzt, deren letzte Stufe (also der Abstand zum Boden) jedoch rund doppelt so hoch wie alle vorangegangenen Stufen und deutlich höher als nach einschlägigen, wenn auch unverbindlichen Standards vorgesehen, weshalb die Klägerin das Gleichgewicht verlor und stürzte. Das Erstgericht wies die Klage im summarischen Verfahren ab, weil die Klägerin keinen Beweis dafür angeboten habe, dass eine solche Ausführung der Treppe ungewöhnlich sei oder die Treppe sich insoweit von den üblicherweise verwendeten Fluggasttreppen unterschieden habe. Das Berufungsgericht verwies darauf, dass für einen Unfall ein unerwartetes oder ungewöhnliches, von außen auf den Passagier einwirkendes Ereignis vorliegen müsse, während eine auf die eigene Reaktion des Passagiers auf den gewöhnlichen, normalen und erwartbaren Betrieb eines Flugzeugs zurückzuführende Verletzung nicht als durch einen Unfall verursacht angesehen werden könne. Ob ein Ereignis als »unerwartet« zu qualifizieren, müsse aus objektiver Sicht eines durchschnittlich erfahrenen, vernünftigen Passagiers beurteilt werden. Da man nicht ausschließen könne, dass eine vernünftige Jury zu diesem Ergebnis gelange, weil für die Erwartungen eines

durchschnittlichen Passagiers auch unverbindliche Standards maßgeblich sein könnten, wurde die vom Erstgericht verfügte Klagsabweisung aufgehoben.

In den referierten Entscheidungen lag sohin jeweils entweder ein von außen einwirkender Umstand vor oder es wurde – wo ein solcher nicht festgestellt werden konnte – ein *Unfall* als Anspruchsvoraussetzung i.S.d. WA bzw. MÜ *verneint*.

4. Die bisherige Rsp des EuGH und die Schlussanträge des GA im Fall *JR/Austrian Airlines*

Jeweils über Vorlage des OGH²⁰ hatte sich auch der EuGH schon zweimal mit dem Unfallbegriff des MÜ zu befassen.

Im ersten Fall ging es in Zusammenhang mit der Verbrühung der dortigen Klägerin durch einen umgekippten Kaffeebecher um die in der internationalen Rsp zum MÜ uneinheitlich beantwortete Frage, ob die Haftung nach Art. 17 auf Unfälle beschränkt sei, in denen sich ein *luftfahrtypisches Risiko* verwirklicht habe. Der EuGH *verneinte* ein solches zusätzliches Erfordernis: Die gewöhnliche Bedeutung, die dem Begriff »Unfall« zukomme, sei die eines *unvorhergesehenen, unbeabsichtigten, schädigenden Ereignisses*.²¹

Im zweiten Fall²² machte der Kläger eine Verletzung aufgrund einer »harten« Landung am Flughafen St. Gallen/Altenrhein geltend. Die vom Flugschreiber aufgezeichnete vertikale Belastung lag noch innerhalb des normalen Betriebsbereichs und unter den Vorgaben des Flugzeugherstellers für die maximale Belastung. Die wesentliche Frage war hier, ob für eine Qualifikation der subjektiv als »hart« empfundenen Landung als »unvorhergesehenes Ereignis« auf die Perspektive des betroffenen Fluggastes oder eine (im Anlassfall nicht gegebene) objektive Überschreitung vorgegebener Grenzwerte abzustellen sei. Der EuGH entschied sich für die zweitgenannte Lösung und wiederholte unter Verweis auf das vorzitierte Urteil *Niki Luftfahrt*, dass der Begriff »Unfall« ein unvorhergesehenes, unbeabsichtigtes, schädigendes Ereignis bezeichne.²³

In beiden Fällen lag den Verletzungen jeweils zweifelsfrei ein von außen einwirkendes Ereignis – das Umkippen des Kaffeebechers bzw. das (relativ) »harte« Aufsetzen auf der Landebahn – zugrunde, sodass die Frage, ob nur ein von außen kommendes Ereignis als »Unfall« i.S.v. Art. 17 MÜ in Betracht kommt, dort jeweils nicht entscheidungsrelevant war.

In seinen Schlussanträgen im Fall *JR/Austrian Airlines*²⁴ referierte GA Nichoals Emiliou ausführlich die internationale Rsp zum Unfallbegriff des WA und MÜ, darunter auch einige der obzitierten Entscheidungen und das Urteil des EuGH in der Rs *Niki Luftfahrt*.

17 BGH 21.11.2017, X ZR 30/15, TranspR 2018, 358.

18 High Court of Justice for England and Wales (Queen's Bench Division) 31.07.2019, *Labbadia v. Alitalia*, [2019] EWHC 2103.

19 US Court of Appeals for the 1st Circuit 29.04.2022, *Moore v. British Airways*, No. 21-1037.

20 OGH 26.06.2018, 2 Ob 79/18h TranspR 2019, 351 mit Anm. Müller-Rostin, TranspR 2019, 313 u. 30.01.2020, 2 Ob 138/20 m.

21 EuGH 19.12.2019, C-532/18 – *Niki Luftfahrt*, TranspR 2020, 261 Rn. 35.

22 EuGH 12.05.2021, C-70/20 – *Altenrhein Luftfahrt*, TranspR 2021, 469.

23 EuGH 12.05.2021, C-70/20 – *Altenrhein Luftfahrt*, TranspR 2021, 469, Rn. 33.

24 GA EuGH 20.01.2022 Rs C-589/20 – *JR/Austrian Airlines*.

Zutreffend kam er in seiner Analyse zum Ergebnis, dass sich die vom EuGH im Urteil *Niki Luftfahrt* gewählte Auslegung des Begriffes »Unfall« von jener des US Supreme Court im Fall *Air France/Saks* im Wesentlichen dadurch unterscheidet, dass in ersterer das Kriterium eines außerhalb der Sphäre des Fluggasts liegenden Ereignisses *fehlt*.²⁵

GA Emiliou ging insoweit allerdings von einer unbeabsichtigten Auslassung des Gerichtshofes aus, zumal augenfällig sei, dass ein Fluggast keine Ansprüche gegen das Luftfahrtunternehmen geltend machen könne, wenn er aus einem in seiner eigenen Sphäre liegenden Grund (etwa einem Schlaganfall) stürze, und es sohin einen guten Grund für das Kriterium eines außerhalb der Fluggastosphäre liegenden Ereignisses oder Geschehens gebe.²⁶ Auch wenn der Begriff »Unfall« zunächst auf seiner gewöhnlichen Wortbedeutung beruhe, bleibe er doch ein autonomer Begriff, der dem Ziel des MÜ diene, die Verbraucherinteressen zu schützen, aber gleichzeitig einen »gerechten Ausgleich« zu schaffen.²⁷

Seine *Empfehlung* an den Gerichtshof lautete daher, Art. 17 Abs. 1 MÜ dahingehend auszulegen, dass der Begriff »Unfall« einen Fall erfasst, in dem ein Fluggast beim Aussteigen auf der Bordtreppe stürzt, *sofern* dieser Sturz durch einen unerwarteten oder ungewöhnlichen Faktor *außerhalb der Sphäre des Fluggasts* ausgelöst wurde.²⁸

5. Das Urteil des EuGH im Fall *JR/Austrian Airlines*

In seinem sehr knapp begründeten Urteil vom 02.06.2022 verweist der EuGH auf seine schon im Urteil *Niki Luftfahrt* herangezogene Auslegung des Begriffes »Unfall« als »*unvorhergesehenes, unbeabsichtigtes, schädigendes Ereignis*«, das keinen Zusammenhang mit einem luftfahrtspezifischen Risiko oder dem Betrieb oder der Bewegung des Flugzeugs erfordere.²⁹ Diese Auslegung stehe im Einklang mit den Zielen des MÜ, die Verbraucherinteressen zu schützen und unter Wahrung des gerechten Interessenausgleichs angemessenen Schadensersatz nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs zu gewähren.³⁰

Zwar ist dem EuGH darin zuzustimmen, dass es nicht auf einen Verstoß des Luftfahrtunternehmens gegen Sorgfalts- und Verkehrspflichten ankommt,³¹ weil die Haftung nicht von einem Fehlverhalten oder einer Fahrlässigkeit des Luftfahrtunternehmens abhängt sondern es vielmehr ausreicht, wenn sich der Unfall an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet³² – allein daraus folgt aber noch *nicht*, dass auch ein Sturz aus »unbestimmtem Grund« unter den Begriff »Unfall« zu subsumieren wäre, wie dies der EuGH in der Folge³³ und im Spruchpunkt 1 vornimmt und damit die vom GA vorgeschlagene Einschränkung ignoriert.

6. Kritik

Eine nachvollziehbare Begründung, warum der EuGH bei der Auslegung des Unfallbegriffs entgegen gefestigter internationaler Rsp vom Kriterium eines *von außen kommenden* (oder mit den Worten des GA: »außerhalb der Sphäre des Fluggasts ausgelöst«) Ereignisses absieht, findet sich im Urteil *nicht*.

Der EuGH setzt sich auch mit keinem Wort mit den überzeugenden Argumenten des GA auseinander sondern begnügt sich mit einem Verweis auf sein eigenes Urteil *Niki Luftfahrt* und die dort vertretene Auslegung des Unfallbegriffs – wo allerdings (wie schon angemerkt) das »Sphären-Kriterium«³⁴

deswegen keine Rolle gespielt hat, weil die Verletzung dort ganz unzweifelhaft durch ein von außen einwirkendes Ereignis verursacht worden war.

Dies ist hingegen bei einem Sturz auf einer Fluggasttreppe »aus unbestimmtem Grund« völlig anders, weil ein solcher Sturz eine Vielzahl von Ursachen haben kann, die allein im Passagier selbst gelegen sind,³⁵ wie insbesondere neurologische Ursachen, kardiovaskuläre Ursachen, orthopädische Ursachen, Stoffwechselstörungen uam.

Bleibt der konkrete Grund für den Sturz *unbestimmt*, können solche intrinsische Ursachen ebenso wenig ausgeschlossen werden wie extrinsische. Schon aus dem Wortlaut von Art. 17 Abs. 1 MÜ³⁶ ergibt sich aber, dass die *Beweislast* für einen schadenskausalen Unfall an Bord eines Flugzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen den *Fluggast* trifft, was auch in der Rsp bisher völlig unbestritten war. Ein »unbestimmter Grund« müsste daher *zulasten* des beweispflichtigen Fluggastes gehen – den der EuGH jedoch dadurch von seiner Beweispflicht zu entlasten scheint, dass er schon die Tatsache des Sturzes selbst (ungeachtet seiner »unbestimmten« Ursache) als »Unfall« wertet.

Legt man diese Auslegung zugrunde, wären Fluggäste, die an Bord oder beim Ein- und Aussteigen Sturzverletzungen erlitten haben, offenbar besser beraten, von vornherein gar keinen konkreten Grund für den Sturz geltend zu machen: bleibt dieser nämlich ungeklärt, haftet (der Ansicht des EuGH folgend) nämlich jedenfalls das Luftfahrtunternehmen, auch wenn der eigentliche Grund intrinsischer Natur gewesen sein mag, sich allerdings nicht feststellen ließ. Dies als »im Einklang« mit dem Ziel eines »gerechten Interessenausgleichs« anzusehen, erscheint einigermaßen kühn.

Das Problem geht womöglich aber sogar weit über Sturzergebnisse hinaus: sieht man völlig vom Kriterium eines von außen einwirkenden Ereignisses ab und verlangt lediglich, dass das schädigende Ereignis »unvorhergesehen und unbeabsichtigt« gewesen sein muss, könnten auch ganz andere, im zeitlichen Haftungsrahmen des MÜ auftretende, gesundheitsbeeinträchtigende Vorkommnisse wie Thrombosen oder Gehörschäden durch Luftdruckänderungen neu zu bewerten sein, was jahrzehntelange internationale Rsp »auf den Kopf stellen« würde.

Vom Unfallbegriff des MÜ abgesehen, erscheint es generell problematisch, dass der EuGH aufgrund seiner exklusiven Kompetenz zur Auslegung des Unionsrechts³⁷ zu diesem

25 A.a.O., Rn. 35.

26 A.a.O., Rn. 52.

27 A.a.O., Rn. 53.

28 A.a.O., Rn. 66 u. 84.

29 EuGH 02.06.2022, Rs C-589/20 – *JR/Austrian Airlines*, Rn. 20, in diesem Heft S. 512 ff.

30 A.a.O., Rn. 21.

31 A.a.O., Rn. 22.

32 A.a.O., Rn. 23.

33 A.a.O., Rn. 24.

34 GA EuGH 20.01.2022 – Rs C-589/20 – *JR/Austrian Airlines*, Rn. 53.

35 Sog. »intrinsische Ursachen«.

36 »... aber nur, wenn ...« bzw. in der englischen Fassung »... upon condition only ...«.

37 Art. 19 EUV.

zählende internationale Übereinkommen wie das MÜ nach eigenem Ermessen auslegt, ohne selbst gravierende Abweichungen von der dazu bestehenden gefestigten internationalen Rsp begründen zu müssen. Dies birgt die Gefahr einer *Fragmentierung* des internationalen Rechts, weil einerseits die Gerichte der EU-Mitgliedstaaten an die Auslegung des EuGH gebunden sind, andererseits aber die Gerichte in den übrigen Vertragsstaaten des Übereinkommens nicht gehindert sind, an ihrer bisherigen ständigen Rsp festzuhalten – was sie wohl insbesondere dann tun werden, wenn der EuGH wie im Anlassfall nicht einmal im Ansatz eine nachvollziehba-

re Begründung für seine abweichende Auslegung liefert. Auf diese Weise konterkariert der EuGH das Ziel dieser Übereinkommen, in ihrem Anwendungsbereich möglichst weltweit einheitliche Regelungen und dadurch internationale Rechtssicherheit zu schaffen.

Das Urteil des EuGH ist damit mE ein (potentiell schwerwiegender) »Unfall«³⁸ in dessen Rsp.

38 D.h. ein »unvorhergesehenes, unbeabsichtigtes, schädigendes Ereignis« (EuGH 19.12.2018, C-532/18 – *Niki Luftfahrt*, TranspR 2020, 261, Rn. 35).