



Date de réception : 25/03/2015



Paskelbtas Id	: C-429/14
Dokumento numeris	: 13
Registro numeris	: 981218
Pateikimo data	: 07/01/2015
Įrašymo į registrą data	: 08/01/2015
Dokumento tipas	: Pastabos
<hr/>	
Pateikimo per e-Curia referencinis numeris	: Procesinis dokumentas : DC35907
Rinkmenos numeris	: 1
Pateikėjas	: Johannes Möller (R50522) : Allemagne

Thomas Henze  
Dr. Jutta Kemper  
Bevollmächtigte der Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland

Berlin, den 7. Januar 2015

**Zustellungsanschrift:**

**Thomas Henze  
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie  
Scharnhorststraße 34-37  
D – 10115 Berlin  
Fax-Nr. 0049 / 30 / 2014 - 5334**

**Zustellungen per e-Curia**

Gerichtshof der  
Europäischen Union  
- Kanzlei -

L- 2925 Luxemburg

**Per e-Curia**

**Stellungnahme**

in der Rechtssache C-429/14

betreffend das dem Gerichtshof der Europäischen Union vom Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Litauen) mit Beschluss vom 16. September 2014 vorgelegte Vorabentscheidungsersuchen in dem dort anhängigen Rechtsstreit betreffend

Air Baltic Corporation AS

./.

Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba

nehmen wir im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und ausgewiesen durch die beiliegende Vollmacht wie folgt Stellung:

## **Inhaltsverzeichnis**

I. Sachverhalt und Verfahren .....	2
II. Rechtliche Würdigung .....	4
1. Keine Regelung zur Anspruchsberechtigung im Übereinkommen von Montreal .....	4
a) Der Wortlaut des Übereinkommens von Montreal regelt die Anspruchsberechtigung nicht .....	5
b) Eine einschränkende Regelung der Anspruchsberechtigung folgt nicht aus dem Sinn und Zweck des Übereinkommens von Montreal .....	7
c) Zwischenergebnis: Die Frage der Anspruchsberechtigung richtet sich nach dem anwendbaren nationalen Recht .....	8
2. Keine Regelung zum ersatzfähigen Schaden im Übereinkommen von Montreal Dritter .....	8
a) Der Wortlaut des Übereinkommens von Montreal regelt die Frage des ersatzfähigen Schadens nicht.....	9
b) Eine einschränkende Regelung des ersatzfähigen Schadens folgt nicht aus dem Sinn und Zweck des Übereinkommens von Montreal .....	10
III. Ergebnis .....	10

### **I. Sachverhalt und Verfahren**

- 1 Das Lietuvos Aukščiausiasis Teismas hat dem Gerichtshof folgende Fragen zur Auslegung der Artikel 19, 22 und 29 des Montrealer Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.05.1999 (im Folgenden: Übereinkommen von Montreal) vorgelegt:

„1. Sind die Artikel 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal dahin zu verstehen und auszulegen, dass ein Luftfrachtführer gegenüber Dritten, u. a. gegenüber dem Arbeitgeber der Reisenden, einer juristischen Person, mit der ein Geschäft über die internationale Beförderung von Reisen abgeschlossen wurde, für den Schaden haftet, der auf die Verspätung eines Fluges zurückzuführen ist, durch die dem Kläger (dem Arbeitgeber) zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Verspätung entstanden sind (beispielsweise die Bezahlung von Reisekosten)?

2. Falls die erste Frage zu verneinen ist: Ist Artikel 29 des Übereinkommens von Montreal dahin zu verstehen und auszulegen, dass solche Dritte das Recht haben, auf anderen Grundlagen, beispielsweise unter Berufung auf nationales Recht, Ansprüche gegen den Luftfrachtführer geltend zu machen?“

- 2 Dem Verfahren liegt folgender Sachverhalt zu Grunde: Der Kläger fordert von der beklagten Fluggesellschaft eine Entschädigung in Höhe von 1.168,35 LTL. Zwei Arbeitnehmer des Klägers seien durch Verschulden der Beklagten zusätzliche 14 Stunden und 50 Minu-

ten auf einer Geschäftsreise gewesen und der Kläger habe ihnen daher den eingeforderten Betrag an Reisekosten und staatliche Sozialversicherungsbeiträge zahlen müssen und dies auch getan. Der Kläger bezog die Flugtickets über eine Reiseagentur. Auf den Tickets hieß es, dass die Reise nach litauischer Zeit am 16. Januar 2011 um 9:55 Uhr in Vilnius beginnen und am 16. Januar 2011 um 22:40 Uhr in Baku enden würde. Das Beförderungsunternehmen für die Strecke Vilnius-Riga-Moskau sollte die beklagte Fluggesellschaft sein. Die Arbeitnehmer verließen mit einem Flugzeug der beklagten Fluggesellschaft den Flughafen Vilnius am 16. Januar 2011 ordnungsgemäß um 9:55 Uhr und waren um 10:50 Uhr in Riga. Der Weiterflug nach Moskau erfolgte statt um 12:15 Uhr erst um 18:10 Uhr mit einem Flugzeug der Beklagten. Gründe für die Verspätung gab die Beklagte nicht an. Die Ankunft in Moskau erfolgte um 20:30 Uhr. Der Weiterflug nach Baku um 20:40 Uhr konnte nicht mehr erreicht werden. Die Arbeitnehmer wurden deswegen in Moskau für einen Weiterflug am 17. Januar 2011 eingecheckt. Die Beklagte stellte den beiden Personen kein Hotelzimmer zur Verfügung, so dass sie die Nacht vom 16. auf den 17. Januar 2011 im Wartebereich des Flughafens in Moskau verbrachten. Die Arbeitnehmer kamen erst am 17. Januar 2011 um 14:30 Uhr in Baku an. Mit Urteil vom 30. November 2012 gab das erstinstanzliche Gericht der Klage statt. Das Gericht wandte bewusst nicht die Verordnung Nr. 261/2004 an. Da individueller Schadensersatz eingeklagt worden sei, wandte es vielmehr das Übereinkommen von Montreal an. Im Berufungsverfahren wurde das erstinstanzliche Urteil bestätigt. Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal sehe eine Haftung des Luftfrachtführers für den durch Verspätung entstandenen Schaden bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern vor und versage dem Kläger nicht das Recht, Schadensersatz zu fordern. Artikel 1 des Übereinkommens von Montreal sehe vor, dass das Übereinkommen für jede internationale Beförderung von Personen gelte. Im vorliegenden Fall sei Käufer des Flugtickets der Kläger gewesen, der die Reise seiner Arbeitnehmer bezahlt und auf diese Weise mit der Beklagten einen Vertrag über die Beförderung von Reisenden beschlossen habe. Dem Kläger sei ein Schaden entstanden. Die Beklagte habe das Entstehen des Schadens nicht bestritten. Daher könne der Kläger gemäß Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal Schadensersatz fordern. Im Kassationsbeschwerdeverfahren verfolgt die beklagte Fluggesellschaft die Abweisung der Klage weiter. Dazu trägt sie vor, dass Schadensersatzansprüche nach dem Übereinkommen von Montreal nur vom tatsächlich Reisenden geltend gemacht werden könnten.

Vor diesem Hintergrund hat das vorliegende Gericht dem Gerichtshof die genannten Fragen übermittelt.

## **II. Rechtliche Würdigung**

- 3 Mit der ersten Frage erstrebt das vorlegende Gericht die Klärung, ob der Luftfrachtführer neben dem Reisenden nach den Artikeln 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal auch Dritten, wie im Ausgangsfall dem Arbeitgeber des Reisenden, einen Schaden zu erstatten hat, der im Zusammenhang mit einer Verspätung bei der Luftbeförderung entstanden ist. Mit seiner zweiten Vorlagefrage will das vorlegende Gericht sodann wissen, ob Dritte, wie im Ausgangsfall der Arbeitgeber, nach nationalem Recht Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer geltend machen können.
- 4 Die Bundesregierung versteht die beiden Vorlagefragen so, dass das vorlegende Gericht konkret wissen möchte, wer im Anwendungsbereich des Übereinkommens von Montreal Anspruchsberechtigter bei Schadensersatzansprüchen wegen Verspätung bei der Luftbeförderung sein kann, welcher Schaden ersatzfähig sein kann und wonach sich dies richtet – also nach dem Übereinkommen von Montreal selbst oder dem nationalen Recht. Die Bundesregierung wird die beiden Vorlagefragen daher gemeinsam beantworten.
- 5 In Beantwortung der Vorlagefragen ist die Bundesregierung der Ansicht, dass das Übereinkommen von Montreal die Frage der Anspruchsberechtigung gerade offen lässt und den Kreis der Anspruchsberechtigten nicht auf den Reisenden beschränkt. Die Frage der Anspruchsberechtigung richtet sich nach Ansicht der Bundesregierung vielmehr nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht. Darüber hinaus ist die Bundesregierung der Ansicht, dass das Übereinkommen von Montreal auch nicht regelt, welcher Schaden ersatzfähig ist. Auch diese Frage richtet sich mangels Regelung im Übereinkommen von Montreal nach dem anwendbaren nationalen Recht.

### **1. Keine Regelung zur Anspruchsberechtigung im Übereinkommen von Montreal**

- 6 Nach Ansicht der Bundesregierung regeln weder Artikel 19 noch eine andere Vorschrift des Übereinkommens von Montreal ausdrücklich, wer berechtigt ist, einen Anspruch auf Erstattung eines Schadens, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden entstanden ist, geltend zu machen. Die Frage der Anspruchsberechtigung richtet sich damit nach Ansicht der Bundesregierung mangels Regelung im Übereinkommen von Montreal nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht.
- 7 Das von der Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 auf der Grundlage von Artikel 300 Absatz 2 EG unterzeichnete Übereinkommen von Montreal wurde durch Beschluss des Ra-

tes vom 5. April 2001 genehmigt<sup>1</sup> und trat in Bezug auf die Gemeinschaft am 28. Juni 2004 in Kraft. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs sind die Bestimmungen dieses Übereinkommens von diesem Zeitpunkt an integraler Bestandteil des Unionsrechts.<sup>2</sup>

**a) Der Wortlaut des Übereinkommens von Montreal regelt die Anspruchsberechtigung nicht**

- 8 Bereits der Wortlaut der Artikel 1, 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal belegen nach Ansicht der Bundesregierung, dass das Übereinkommen die Frage der Anspruchsberechtigung offen lässt.
- 9 Nach Artikel 1 Abs. 1 des Übereinkommens von Montreal gilt es für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Die Absätze 2 bis 4 des Artikels 1 erläutern den Begriff der Beförderung. Die Beförderung von Personen oder Gegenstände ist danach der zentrale Regelungsgegenstand des Übereinkommens. Artikel 1 des Übereinkommens von Montreal enthält dagegen keinen Anhaltspunkt dafür, wer im Fall der Beförderung anspruchsberechtigt sein soll.
- 10 Wie der Gerichtshof bereits mehrfach festgestellt hat, regeln die Artikel 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal den Anspruch auf Schadensersatz als individuelle Wiedergutmachung gegen einen schuldhaft handelnden Luftfrachtführer.<sup>3</sup> Auch in diesen Vorschriften fehlt jeder Anhaltspunkt für die Festlegung der anspruchsberechtigten Person.
- 11 Nach Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch die Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Aus Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal ergibt sich somit, der Grund für den Schadenseintritt, nämlich die Verspätung bei der Luftbeförderung. Zugleich trifft der Wortlaut des Artikels 19 des Übereinkommens von Montreal eine Aussage dazu wer haftet, nämlich der Luftfrachtführer. Dass die Haftung für die Ver-

---

<sup>1</sup> Beschluss des Rates vom 5. April 2001 über den Abschluss des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) durch die Europäische Gemeinschaft; ABl. L 194 vom 18.7.2001, S. 38.

<sup>2</sup> Vgl. Urteil *Haegeman*, 181/73, Rn. 5; Urteil *Demirel*, 12/86, Rn. 7; Urteil *International Air Transport Association*, C-344/04, Rn. 36.

<sup>3</sup> Urteil *International Air Transport Association*, C-344/04, Rn. 44; Urteil *Wallentin-Hermann*, C-549/07, Rn. 32.

spätung insbesondere bei der Luftbeförderung von Reisenden eingreift, bedeutet nicht, dass (nur) der Reisende der Anspruchsberechtigte sein kann. Vielmehr bezieht sich die Aufzählung „Reisende, Reisegepäck oder Güter“ auf die verschiedenen Beförderungsarten, die von Übereinkommen von Montreal erfasst sind. Schon der Umstand, dass Artikel 19 nicht nur Ansprüche aufgrund der Verspätung bei der Beförderung von Reisenden, sondern auch von Gütern regelt, spricht dafür, dass die Bestimmung den Kreis der Anspruchsberechtigten nicht auf Reisende beschränkt. Eine Aussage dazu, wer Anspruchsberechtigter ist, enthält Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal also nicht.

- 12 Artikel 22 des Übereinkommens von Montreal enthält ebenfalls keine Aussage zur Anspruchsberechtigung, sondern regelt eine Haftungsbeschränkung im Fall der Verspätung. Aus Artikel 22 Absatz 1 des Übereinkommens von Montreal ergibt sich, dass der Luftfrachtführer für Verspätungsschäden nach Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal bei der Beförderung von Personen nur bis zu einem Betrag von 4150 Sonderziehungsrechten je Reisenden haftet. Auch hier folgt aus der Bezugnahme auf Personen oder Reisende nur, dass die Vorschrift bei Schäden bei der Personenbeförderung eingreift. Die Person des Anspruchsberechtigten wird dagegen nicht bestimmt.
- 13 Besonders klar ist zudem Artikel 29 des Übereinkommens von Montreal, der „Grundsätze für Ansprüche“ regelt. Der Wortlaut des ersten Halbsatzes des Artikels 29 nennt verschiedene Rechtsgründe auf denen der Schadensersatz beruhen kann („sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund“). Diese Rechtsgrundlagen können alle dem Grundsatz nach sowohl Ansprüche des Reisenden selbst als auch Ansprüche geschädigter Dritter begründen. Noch eindeutiger ist indes der Wortlaut des zweiten Halbsatzes des Artikels 29 des Übereinkommens von Montreal. Dieser lässt nämlich die Frage der Anspruchsberechtigung ausdrücklich offen, indem es im zweiten Halbsatz des ersten Satzes für den Schadensersatzanspruch auch nach dem Übereinkommen von Montreal heißt „die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt“.
- 14 Schließlich spricht auch der Wortlaut des Artikels 36 Abs. 2 des Übereinkommens von Montreal dafür, dass im Übereinkommen selbst keine Regelung der Anspruchsberechtigung getroffen ist. Vielmehr legt Artikel 36 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal gerade die Möglichkeit weiterer Anspruchsberechtigter nahe. Denn dieser bestimmt, dass bei einer Beförderung entweder der Reisende oder die „sonst anspruchsberechtigte Person“ nur den Luftfrachtführer in Anspruch nehmen kann, der die Beförderung ausgeführt hat.



15 Damit lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung aus dem Wortlaut des Übereinkommens von Montreal keine Einschränkung dahingehend entnehmen, dass nur der Reisende selbst Ansprüche wegen Verspätungsschäden gegen den Luftfrachtführer geltend machen können.

**b) Eine einschränkende Regelung der Anspruchsberechtigung folgt nicht aus dem Sinn und Zweck des Übereinkommens von Montreal**

16 Eine Einschränkung dahingehend, dass nach dem Übereinkommen von Montreal nur der Reisende selbst eine Erstattung des Schadens geltend machen kann, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung entsteht, folgt nach Ansicht der Bundesregierung auch nicht aus Systematik sowie Sinn und Zweck des Übereinkommens von Montreal.

17 Ziel des Übereinkommens von Montreal ist ausweislich seiner Präambel zunächst der Schutz der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und die Gewährung eines angemessenen Schadensersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs.

18 Mit der Anknüpfung an den Schutz der Verbraucherinteressen weist das Übereinkommen einen weiten Anwendungsbereich auf. Erfasst werden sämtliche Interessen der Verbraucher, die durch die Beförderung im Luftverkehr beeinträchtigt werden können. Dies sind vor allem die Interessen selbst beförderter Personen. Denkbar ist aber auch eine Beeinträchtigung der Interessen nicht selbst beförderter Personen durch die Beförderung anderer im Luftverkehr. Mit diesem Ziel wäre es nach Ansicht der Bundesregierung nicht vereinbar, wenn Dritte, von der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wegen Schäden, die durch Verspätungen bei der Luftbeförderung entstanden sind, ausgeschlossen wären. Es ist beispielsweise denkbar, dass nach dem nationalen Recht nicht der Reisende selbst Anspruchsberechtigter ist, sondern ein Dritter, etwa weil sich ein Schaden, der bei der Luftbeförderung entstanden ist, bei einem Dritten und nicht dem Reisenden selbst realisiert. Es kann für das Ziel des Schutzes der Verbraucherinteressen keinen Unterschied machen, ob Kosten, die durch die Verspätung bei der Luftbeförderung verursacht werden, vom Reisenden oder einem Dritten getragen werden.

19 Auch aus dem zweiten Ziel des Übereinkommens von Montreal, nämlich der Schaffung eines Interessenausgleichs zwischen den Verbraucherinteressen und den Interessen des Luftfrachtführers<sup>4</sup>, ergibt sich nach Ansicht der Bundesregierung nichts anderes. Um den

---

<sup>4</sup> Vgl. Urteil *Sánchez u.a.*, 410/11, Rn. 30.

Interessenausgleich zu wahren, sieht Artikel 22 des Übereinkommens von Montreal eine Haftungsbeschränkung zu Gunsten des Luftfrachtführers der Höhe nach vor. Die Frage des Interessenausgleichs ist in der Ausgestaltung des Übereinkommens in der Form einer höhenmäßigen Haftungsbeschränkung geregelt. Demgegenüber beschränkt der Interessenausgleich nicht die Personen der Anspruchsberechtigten.

- 20 Die Beschränkung des Artikels 22 Absatz 1 des Übereinkommens von Montreal greift nach Ansicht der Bundesregierung nämlich auch ein, wenn nach nationalem Recht ein Dritter Anspruchsberechtigter für einen Anspruch aus Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal wegen Verspätungsschäden bei der Luftbeförderung ist. Dies ergibt sich bereits aus Artikel 29 des Übereinkommens von Montreal, wonach ein Anspruch auf Schadensersatz, egal auf welchem Rechtsgrund er beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden kann, die im Übereinkommen vorgesehen sind. Damit wirkt sich die Haftungsbegrenzung auch bei Ansprüchen Dritter zu Gunsten der Luftfrachtführer aus und ist nicht davon auszugehen, dass diese potenzielle Belastung die wirtschaftliche Tätigkeit der Luftfrachtführer gefährden oder sogar zum Erliegen bringen könnte.<sup>5</sup>

**c) Zwischenergebnis: Die Frage der Anspruchsberechtigung richtet sich nach dem anwendbaren nationalen Recht**

- 21 Nach Ansicht der Bundesregierung lässt damit das Übereinkommen von Montreal die Frage der Anspruchsberechtigung offen und schränkt den Kreis der Anspruchsberechtigten nicht auf die Reisenden ein. Die Frage der Anspruchsberechtigung richtet sich somit mangels Regelung im Übereinkommen von Montreal nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht.

**2. Keine Regelung zum ersatzfähigen Schaden im Übereinkommen von Montreal Dritter**

- 22 Ebenso ist die Bundesregierung der Ansicht, dass das Übereinkommen von Montreal nicht die Frage des ersatzfähigen Schadens regelt. Auch die Frage, ob der Luftfrachtführer Schäden, die einem Dritten durch eine Verspätung bei der Luftbeförderung entstanden sind, zu erstatten hat oder nur Schäden die unmittelbar dem Reisenden entstanden sind, richtet sich damit nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht.

---

<sup>5</sup> Vgl. Urteil *Sánchez u.a.*, 410/11, Rn. 30.

**a) Der Wortlaut des Übereinkommens von Montreal regelt die Frage des ersatzfähigen Schadens nicht**

- 23 Das Übereinkommen von Montreal enthält keine Anhaltspunkte zur Art des ersatzfähigen Schadens. Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal regelt nach seinem Wortlaut nur den Grund für die Entstehung des Schadens. Der Schaden muss danach durch eine Verspätung bei der Luftbeförderung entstehen. Eine Aussage zu der Frage, welcher Schaden ersatzfähig ist, lässt sich dem nicht entnehmen.
- 24 Eine einschränkende Regelung zum ersatzfähigen Schaden folgt nach Ansicht der Bundesregierung auch nicht aus Artikel 22 des Übereinkommens von Montreal. Zwar trifft es zu, dass die französische Sprachfassung „en cas de dommage subi par des passagers“ nahelegt, dass es ausschließlich um den Ersatz von vom Reisenden selbst erlittenen Schäden geht. Dies trifft jedoch nicht auf die englische Sprachfassung zu, in der es ohne Einschränkung heißt „in the case of damage caused by delay“.
- 25 Insoweit verbietet es nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs die Notwendigkeit einer einheitlichen Anwendung und damit Auslegung des Unionsrechts, im Fall von Zweifeln eine Bestimmung in einer ihrer Fassungen isoliert zu betrachten; sie ist vielmehr im Licht ihrer Fassungen in den übrigen Amtssprachen auszulegen und anzuwenden.<sup>6</sup> Für das völkerrechtliche Übereinkommen von Montreal, das Bestandteil des Unionsrechts ist, gilt dies im Hinblick auf seine verbindlichen Vertragssprachen, die Amtssprachen der Union sind, nach Ansicht der Bundesregierung entsprechend.
- 26 Darüber hinaus ist Artikel 22 des Übereinkommens von Montreal nicht die anspruchsbegründende Norm, sondern ordnet lediglich eine summenmäßige Haftungsbeschränkung an. Artikel 19 des Übereinkommens von Montreal lässt sich jedoch weder in der englischen Sprachfassung („The carrier is liable for damage occasioned by delay“) noch in der französischen Sprachfassung („le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport“) entnehmen, dass ausschließlich Schäden, die der Reisende selbst erlitten hat, ersatzfähig sein sollen.

---

<sup>6</sup> vgl. u. a. Urteil *Stauder*, 29/69, Rn. 3; Urteil *EMU Tabac u. a.*, C-296/95, Rn. 36; Urteil *Profisa*, C-63/06, Rn. 13.

**b) Eine einschränkende Regelung des ersatzfähigen Schadens folgt nicht aus dem Sinn und Zweck des Übereinkommens von Montreal**

- 27 Auch dem Sinn und Zweck des Übereinkommens von Montreal kann nach Ansicht der Bundesregierung keine Regelung zum ersatzfähigen Schaden und damit auch keine Einschränkung auf einen unmittelbaren Schaden des Reisenden entnommen werden.
- 28 Sinn und Zweck des Übereinkommens von Montreal gehen, wie bereits dargelegt, von einem vollen Schadensausgleich zum Schutz der Verbraucherinteressen aus. Dies spricht nach Ansicht der Bundesregierung gerade gegen eine Einschränkung des ersatzfähigen Schadens. Mit dieser Zielsetzung des Übereinkommens von Montreal wäre es nicht vereinbar, den ersatzfähigen Schaden auf den unmittelbaren Schaden des Reisenden zu beschränken.
- 29 Wie bereits dargelegt, sieht das Übereinkommen eine Einschränkung der Haftung zu Gunsten Luftfrachtführers und im Sinne eines Interessenausgleichs zudem nicht nach der Art des Schadens vor, sondern in seinem Artikel 22 allein nach der Höhe des Schadens. Aufgrund dieser Haftungsbegrenzung, die auch für Schäden Dritter greift, ist eine Einschränkung des ersatzfähigen Schadens auf Schäden allein des Reisenden zur Erreichung des vom Übereinkommen von Montreal geforderten Interessenausgleichs nach Ansicht der Bundesregierung nicht geboten.

**III. Ergebnis**

- 30 Die Bundesregierung schlägt folgende Beantwortung der Vorlagefragen vor:

**„Die Artikel 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal sind dahin gehend auszulegen, dass sie einer Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen eines Dritten für Schäden, die ihm durch eine Verspätung bei der Luftbeförderung im Sinne des Artikels 19 entstanden sind, nicht entgegenstehen.**

**Es ist Aufgabe des nationalen Gerichts die Anspruchsberechtigung eines Dritten, der selbst nicht Reisender ist, sowie die Ersatzfähigkeit des Schadens des Dritten nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht zu prüfen.“**



Möller