

machen oder übermäßig erschweren (Rn 56 der gegenständlichen E). Denn nach ErwGr 146 S 6 DSGVO soll ein vollständiger und wirksamer Schadenersatz für den erlittenen Schaden sichergestellt werden. Ein solcher vollumfänglicher Ausgleich des konkret erlittenen Schadens erfordert gleichzeitig aber nicht die Verhängung von Strafschadenersatz.¹³⁾

Die vom EuGH aufgestellten Grundsätze zur Schadensbemessung sind recht abstrakt gehalten. Dies bietet den nationalen Gerichten einerseits die Möglichkeit – innerhalb der abgesteckten Grenzen der unionsrechtlichen Grundsätze der Äquivalenz und der Effektivität – die Höhe des Schadenersatzes in Einklang mit der jeweiligen mitgliedstaatlichen Rechtsordnung festzulegen. Andererseits könnte dies dazu führen, dass die Höhe des Schadenersatzanspruchs in den verschiedenen Mitgliedstaaten stark divergiert. Die nationalen Gerichte werden wohl nicht umhinkommen, in den nächsten Jahren detaillierte Fallgruppen zu bilden (evt unter Heranziehung einer „durchschnittlich im Datenschutz sensibilisierte[n] Maßfigur mit einem durchschnittlichen Gefühlsleben“ und ggf unter Berücksichtigung älterer E auch aus anderen Mitgliedstaaten¹⁴⁾). Zur Schadensberechnung könnte man etwa auf qualitative Merkmale abstellen (zB ob sensible Daten oder lediglich pseudonymisierte Daten unrechtmäßig verarbeitet wurden, welche Empfänger die Daten erhalten haben und wo diese ggf veröffentlicht wurden) oder auch quantitative Aspekte (zB hinsichtlich der Dauer des Eingriffs oder der Menge an verarbeiteten Daten) berücksichtigen.¹⁵⁾ Sinnvoll erscheint auch eine Kategorisierung der verschiedenen Arten der Beeinträchtigung, ähnlich den „Schmerzensgeldtabellen“ der Oberlandesgerichte.¹⁶⁾

Gerade die Festlegung von Ersatz bei geringfügigen immateriellen Schäden (auch „Bagatellschäden“) könnte in Österreich zu Schwierigkeiten führen, weil in diesem Bereich typischerweise gewisse Erheblichkeitsschwellen bestehen.¹⁷⁾ Einen ersten Anhaltspunkt brachte der OGH jüngst in einem Verfahren gegen Facebook hervor, in dem der Kl wegen einer Ver-

letzung der Auskunftspflicht gem Art 15 DSGVO „massiv genervt“, aber nicht psychisch beeinträchtigt war. In diesem Fall wurde der betroffenen Person immaterieller Schadenersatz iHv € 500,- zugesprochen.¹⁸⁾

Schlussstrich

Es ist nicht verwunderlich, dass die Meinungen dazu, welche Schäden unter welchen Voraussetzungen in welcher Höhe ersetzt werden sollen, bislang aufgrund weitgehender Konsequenzen für Verantwortliche bzw Betroffene stark voneinander abwichen. Die Ausführungen des EuGH in der Rs C-300/21 (*Österreichische Post*) zu einigen Eckpunkten der Zuerkennung von immateriellem Schadenersatz bei Datenschutzverstößen schafft nun gewisse Klarheit auf beiden Seiten. Dennoch bleibt abzuwarten, wie sich die Entscheidungspraxis der nationalen Gerichte zur Schadensbemessung entwickeln wird. Denn wesentliche Divergenzen bei der Höhe des zuerkannten immateriellen Schadenersatzes in den verschiedenen Mitgliedstaaten würden dem Ziel eines EU-weit einheitlichen Schutzniveaus gerade nicht gerecht werden.

¹³⁾ So auch bereits GA Campos Sánchez-Bordona in seinen Schlussanträgen zu C-300/21, ECLI:EU:C:2022:756, Rn 39, 49 und 52.

¹⁴⁾ Dazu umfassend *Kerschbaumer-Gugu*, Schadenersatz bei Datenschutzverletzungen (2019) 83 mwN.

¹⁵⁾ Vgl *Kerschbaumer-Gugu*, Schadenersatz bei Datenschutzverletzungen 83ff.

¹⁶⁾ Auch in den prozessualen Herausforderungen, speziell im Masseverfahren, *Leupold/Gelbmann/Blocher*, DSGVO-Haftung: Keine „Erheblichkeitsschwelle“ für immaterielle Schäden, VbR 2023, 60 (62).

¹⁷⁾ *Spitzer*, ÖJZ 2019, 629 (632ff); vgl zB zu Pauschalreisen OGH 6 Ob 231/08a RdW 2009, 837; vgl auch *Schweiger* in *Knyrim*, DatKomm Art 82 Rz 25.

¹⁸⁾ OGH 6 Ob 56/21k Rz 173ff ecolex 2022, 42 (*Hafner-Thomic*); mit einigen Bsp aus der Judikatur, wo für tw weiterreichende Eingriffe zwischen € 750,- und 1.000,- an Schadenersatz zugesprochen wurden, vgl *Kodek* in *Leupold* 97 (102ff).

EuGH: Fluggesellschaften haften auch für psychische Verletzungen mit besonderer Intensität

BEITRAG. Der EuGH hat entgegen der vorherrschenden englischsprachigen Judikatur entschieden, dass Fluggesellschaften für durch einen Unfall verursachte psychische Schäden haften, auch wenn keine Körperverletzung iSd Art 17 Abs 1 MÜ vorliegt. **ecolex 2023/341**



Mag. **Stefan Gutbrunner** ist Rechtsanwalt bei CHG Czernich Rechtsanwälte in Wien. Seine Schwerpunkte liegen im Unternehmens- und Gesellschaftsrecht sowie Luftfahrtrecht.

A. Einleitung

Das Montrealer Übereinkommen (MÜ)¹⁾ regelt das internationale Luftbeförderungsrecht einschließlich der zivilrechtlichen Haftung von Fluggesellschaften im Bereich der Personen- und Güterbeförderung. Es wurde auf einer diplomatischen Konferenz am 28. 5. 1999 verabschiedet, um die Regeln über die

Beförderung im internationalen Luftverkehr zu modernisieren und zusammenzuführen. In diesem Sinn löste das MÜ das seit 1929 geltende und zunehmend unübersichtliche System des

¹⁾ Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. 5. 1999.

Warschauer Abkommens mit seinen Zusatzprotokollen ab.²⁾ Nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde ist das MÜ für Österreich seit 28. 6. 2004 in Kraft.³⁾ Mittlerweile haben 138 Staaten das MÜ ratifiziert.⁴⁾ Es gilt nach Art 1 Abs 1 MÜ für *internationale Luftbeförderungen* von Personen, Reisegepäck oder Gütern. Gem Art 1 Abs 2 MÜ ist eine Beförderung international, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort in *zwei unterschiedlichen Vertragsstaaten* liegen.⁵⁾

B. Bisher kein Ersatz für rein psychische Schäden

Art 17 Abs 1 MÜ enthält die zentrale Haftungsnorm der Fluggesellschaft für Personenschäden. Nach dieser Bestimmung haftet der Luftfrachtführer für den *Tod oder die Körperverletzung* eines Reisenden bei einem Unfall an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen.⁶⁾ Während der Tod keinen Raum für Interpretationen zulässt, ist nach dem Wortlaut von Art 17 Abs 1 MÜ fraglich, ob *psychische Beeinträchtigungen* haftungsbegründend sein können. Ausgehend von der Rs *Eastern Airlines v Floyd*, in der der US Supreme Court die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers wegen psychischer Not („mental distress“) auf einem Flug verneinte, lehnten die anglo-amerikanischen Gerichte eine Haftung für rein psychische Schäden *ohne körperliche Auswirkungen* bisher ab.⁷⁾ Demnach lösen Alpträume oder posttraumatische Störungen aufgrund einer Notlandung, einer Bombendrohung⁸⁾ oder einer Geiselnahme⁹⁾ keine Schadenersatzpflichten der Fluggesellschaften aus. Ebenso begründeten eine emotionale Notlage wegen einer Flugverspätung¹⁰⁾ oder Angst und Schrecken während eines Fluges¹¹⁾ keine Körperverletzung iS des MÜ. Dagegen waren seelische Schäden, die aus einer Körperverletzung resultierten, ersatzfähig.¹²⁾ Das deutschsprachige Schrifttum folgte dieser Auffassung überwiegend mit Verweis auf den engen Wortlaut von Art 17 Abs 1 MÜ.¹³⁾

C. Posttraumatische Belastungsstörung nach einer Notevakuierung

Mit der Frage der Haftung für einen rein psychischen Schaden hatte sich nun erstmals der EuGH zu befassen. Im österr Ausgangsfall¹⁴⁾ mussten Fluggäste evakuiert werden, nachdem ein Triebwerk des Flugzeugs beim Start explodiert war. Beim Notausstieg erfasste der Jetblast des anderen Triebwerks eine Passagierin und schleuderte sie mehrere Meter durch die Luft, wodurch sie eine *posttraumatische Belastungsstörung* erlitt. Nach den Feststellungen bestand *kein Zusammenhang mit einer Körperverletzung*. Dennoch entschied der EuGH, dass für die psychische Beeinträchtigung der Kl in gleicher Weise Schadenersatz zu leisten ist wie für eine Körperverletzung.

Der EuGH begründete seine Beurteilung zunächst *historisch*. Demnach hätten die Verfasser des MÜ die Formulierung „körperlich verletzt“ gewählt, weil psychische Schäden in einigen Staaten bereits ersatzfähig gewesen seien, sich die Rsp in diesem Bereich entwickelt habe und weil nicht beabsichtigt gewesen sei, in diese Entwicklung einzugreifen.¹⁵⁾ Wie die Vorarbeiten für das MÜ zeigen, die *GA de la Tour* in seinen Schlussanträgen zitiert, haben die Verfasser des MÜ zwar über die Haftung für psychische Schäden verhandelt, darüber aber keine Einigung erzielt.¹⁶⁾ Aus der Entstehungsgeschichte kann daher gerade nicht darauf geschlossen werden, dass rein psy-

chische Beeinträchtigungen von Art 17 Abs 1 MÜ erfasst sein sollen.

Überzeugender ist dagegen das *teleologische Argument* des EuGH. Er verweist auf das Ziel des MÜ, den *Verbraucherschutz* im Flugverkehr und angemessenen Schadenersatz zu gewährleisten. Dieses Ziel würde in Frage gestellt werden, wenn das MÜ die Haftung für rein psychische Beeinträchtigungen ausschliesse. Ein Fluggast, der infolge eines Unfalls eine psychische Beeinträchtigung erlitten habe, könne sich nämlich je nach Schwere des Schadens in einer Lage befinden, die mit der eines Fluggasts vergleichbar sei, der eine Körperverletzung erlitten habe.

D. Würdigung

Mit dieser Begründung, die nicht zuletzt aus *medizinischer Sicht* zu begrüßen ist, entlarvt der EuGH die Rsp zu rein psychischen Schäden aus dem Common Law als nicht mehr zeitgemäß. Gesund ist ein Mensch nur dann, wenn er weder körperlich noch psychisch beeinträchtigt ist. Die Weltgesundheitsorganisation definiert die Gesundheit demgemäß als einen Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens.¹⁷⁾ Darüber hinaus deuten Forschungsergebnisse aus der Medizin darauf hin, dass psychische Erkrankungen häufig mit einer Störung im Austausch

²⁾ ErwGr 2 und 3 des MÜ. Details zur Rechtszersplitterung vor Verabschiedung des MÜ bei Löw, Das Montrealer Übereinkommen als Teil des *acquis communautaire*, ZfRV 2021/14.

³⁾ Der Nationalrat hat das MÜ mit BGBl III 2004/131 genehmigt.

⁴⁾ Zu den insgesamt 139 Vertragsparteien zählt auch die Europäische Union. Eine Liste der Vertragsparteien ist unter https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf abrufbar (abgerufen am 21. 11. 2022).

⁵⁾ Eine internationale Beförderung liegt zudem vor, wenn Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaats liegen, aber eine Zwischenlandung in einem anderen Staat erfolgt, selbst wenn dieser Staat kein Vertragsstaat ist.

⁶⁾ Nach der Rsp des EuGH ist ein Unfall ein unvorhergesehenes, unbeabsichtigtes und schädigendes Ereignis. Die Verwirklichung einer luftverkehrstypischen Gefahr, etwa in der Form von Turbulenzen oder einer harten Landung, ist im Anschluss an die Rs *Niki Luftfahrt* nicht erforderlich (EuGH C-532/18, *Niki Luftfahrt*: Verbrühungen durch umgekippten Becher mit heißem Kaffee).

⁷⁾ USSC 17. 4. 1991, 111 S. Ct. 1489 (Judgment No 89, 1598): „*We conclude that an air carrier cannot be held liable under Article 17 when an accident has not caused a passenger to suffer death, physical injury, or physical manifestation of injury.*“

⁸⁾ USCA 23. 7. 1998, 151 F.3d 108 (Judgment No 97, 5069), *Terrafranca v Virgin Atlantic Airways*.

⁹⁾ UKHL 12. 12. 1996, 1997 All ER 193 (Judgment No AC 430), *Abnett v British Airways PLC*.

¹⁰⁾ USCA 14. 7. 2008, 287 Fed Appx 309 (Judgment No 07, 30958), *Bassam v American Airlines*.

¹¹⁾ USCA 3. 7. 2001, 255 F.3d 1044 (Judgment No 00, 35069), *Carey v United Airlines*.

¹²⁾ Vgl UKHL 28. 2. 2002, 2002 2 All ER 565 (Judgment No 2 AC 628), UKHL 28. 2. 2002, 2002 2 All ER 565 (Judgment No 2 AC 628), *King v Bristow Helicopters Ltd*. Weitere Beispiele in *Reuschle*, Montrealer Übereinkommen² Art 17 Rz 11.

¹³⁾ Löw, Die Haftung der Fluggesellschaft für Personenschäden, ZVR 2020/59; *Reuschle*, Montrealer Übereinkommen² Art 17 Rz 11; *Schmid* in *Giemulla/Schmid/Müller-Rostin*, Frankfurter Kommentar III Art 17 Rz 4. Die Ansicht wird auch mit dem Entfall des Begriffs „*Gesundheitsschädigung*“ im Vergleich zur Vorgängerbestimmung des Art 17 WA begründet.

¹⁴⁾ OGH 2 Ob 131/20h.

¹⁵⁾ EuGH C-111/21, Rn 26.

¹⁶⁾ Schlussanträge *GA de la Tour*, Rz 35ff.

¹⁷⁾ Präambel der Verfassung der WHO vom 22. 7. 1946.

von Neurotransmittern einhergehen und sich damit körperlich manifestieren, selbst wenn äußerlich keine Anzeichen für eine Verletzung bestehen.¹⁸⁾ Eine Abgrenzung zwischen körperlichen und psychischen Beeinträchtigungen erscheint überholt. Beide Formen der Verletzung können zu erheblichen Schmerzen oder Leiden führen.

ME hat der EuGH die Interessen der Fluggesellschaften angemessen berücksichtigt. Psychische Verletzungen können nach der E nämlich nur haftungsbegründend sein, wenn der Fluggast bspw durch ein ärztliches Attest eine Beeinträchtigung seiner psychischen Integrität nachweist, *die von solcher Schwere oder Intensität ist, dass sie sich auf seinen allgemeinen Gesundheitszustand auswirkt und nicht ohne ärztliche Behandlung abklingen kann.*¹⁹⁾ Damit greift der EuGH die Bedenken auf, die bei den Verhandlungen zum Abschluss des MÜ dazu geführt haben, dass psychische Verletzungen nicht in den Übereinkommenstext aufgenommen worden sind. Einige Delegationen befürchteten nämlich, dass dieser unspezifische Begriff zu Missbrauch und betrügerischen Schadenersatzforderungen führen könnte, da eine seelische Verletzung schwer zu beweisen sei.²⁰⁾

Schlussstrich

Indem er die Trennung zwischen körperlichen und psychischen Verletzungen auflöst und rein psychische Beeinträchtigungen als haftungsbegründend erkennt, hat der EuGH mE ein richtungweisendes Urteil gefällt. Aus rechtsethischer und medizinischer Sicht ist die Berücksichtigung von psychischen Leiden mit Krankheitswert gerechtfertigt. Ob diese E zu einer Abkehr von der gefestigten Rsp des Common Law führt, lässt sich derzeit nicht sagen.

¹⁸⁾ Vgl die Zitate in OGH 2 Ob 131/20h Rz 31.

¹⁹⁾ EuGH C-111/21, Rn 31.

²⁰⁾ Schlussanträge GA *de la Tour*, Rz 38.

RECHTSPRECHUNG

Bearbeitet von Arlinda Berisha, Natascha Brandstätter, Nina-Maria Hafner-Thomic, Andreas Herrmann, Petra Hondl, Victoria Michler, Ljubica Mrvošević, Sarina Illo Ortner, Dominik Prankl und Christina Stotter

Honorarvereinbarung des Rechtsanwalts: Sittenwidrigkeit und laesio enormis

ecolex 2023/342

§§ 879, 934 ABGB; § 16 RAO

OGH 15. 3. 2023, 3 Ob 12/23w

Rechtsanwalt; Honorarvereinbarung; Sittenwidrigkeit; laesio enormis; angemessener Stundensatz

1. Die Standeswidrigkeit des Rechtsanwaltshonorars begründet für sich genommen noch keine Sittenwidrigkeit nach § 879 ABGB.

2. Der zur Prüfung der Voraussetzungen des § 934 ABGB vorgenommene Vergleich des vereinbarten Stundensatzes mit einem angemessenen Stundensatz (und nicht mit den Tarifsätzen des RATG) ist vertretbar.

Hinweis

Die E findet Erwähnung in RS0038356, RS0038770, RS0038374, RS0071999 und RS0108169.

Erneut: Bereicherungsrechtliche Rückabwicklung nach gewährleistungsrechtlicher Vertragsauflösung (Abgasskandal) – Bestätigung der Vorrechtsprechung

ecolex 2023/343

§§ 922ff, 1435 ABGB

OGH 23. 3. 2023, 9 Ob 68/22y

Abgasskandal; Benützungsentgelt; bereicherungsrechtliche Rückabwicklung; Gewährleistung; Kondiktion; lineare Berechnung; Mangel

1. Ein Käufer, der nach der Geltendmachung der Wandlung die gekaufte Sache weiterhin genutzt und einen tatsächlichen Ge-

brauchsnutzen gezogen hat, hat auch für den Zeitraum nach Geltendmachung der Wandlung ein angemessenes Nutzungsentgelt zu leisten.

2. Der Gebrauchsnutzen des Käufers eines Fahrzeugs, der die Rückabwicklung nicht zu vertreten hat, ist in Übereinstimmung mit der Entscheidung 10 Ob 2/23w grundsätzlich in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern (linear) zu berechnen.