

**DIE ENTSCHADIGUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR DIE OPFER DER
LUFTFAHRTKATASTROPHE DES FLUGS GERMANWINGS NR. 4U9525
VOM 24. MÄRZ 2015**

Die Luftfahrtkatastrophe, die sich am 24. März 2015 auf dem Flug GERMANWINGS Nr. 4U9525 von Barcelona nach Düsseldorf in den französischen Alpen der Provence zugetragen hat, verursachte 150 Opfer mit 18 unterschiedlichen Staatsangehörigkeiten, die sich an Bord des Flugzeugs vom Typ Airbus A320 befanden.

Unter diesen Staatsangehörigkeiten gab es 70 Deutsche, 50 Spanier, 3 Briten, 1 Belgier, 1 Däne, 1 Holländer, 3 Argentinier, 2 Kolumbianer, 2 Mexikaner, 2 Venezolaner, 1 Chilenin, 2 Amerikaner, 2 Australier, 2 Japaner, 3 Kasachen, 2 Iraner, 1 Israeli, 2 Marokkaner.

Die Auswertung der Blackbox mit den Tonaufzeichnungen aus der Pilotenkabine haben ergeben, dass sich der Kopilot alleine in der Kabine befand, deren Zugangstür er verriegelt hatte, bevor er den Autopiloten ausgeschaltet hat, um einen Sinkflug des Flugzeugs im Gebirge einzuleiten.

Aufgrund der Unterschiede in der Behandlung der Entschädigungen nach dem Ort, den Umständen und den Verantwortlichen des Unfalls, ist es wichtig, dass sich die Öffentlichkeit für die Zwecke der Interessenvertretung der Opfer von Luftfahrtkatastrophen an spezialisierte Rechtsanwälte wendet, denn deren Erfahrung ist bei der Ausarbeitung einer Verhandlungsstrategie mit den Verantwortlichen des Unfalls und deren Versicherern von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst hohe Entschädigung für die Familien der Opfer zu erlangen.

Die Zahlung der von den Gerichten verhängten Entschädigungen obliegt letztendlich den Versicherungs- und Rückversicherungsgesellschaften, die die Luftfahrtgesellschaften und Hersteller der Fluggeräte versichern.

In der Praxis versuchen die Versicherungsgesellschaften mit den Rechtsnachfolgern der Opfer eine gütliche Einigung unter Berücksichtigung des Verurteilungsrisikos, dem ihre Versicherungsnehmer ausgesetzt sind, zu erreichen. Dieses Risiko wird allgemein bestimmt durch den wirtschaftlichen und immateriellen Schaden, den die Rechtsnachfolger der Opfer erlitten haben sowie durch die immateriellen Schäden, die die Opfer selbst erlitten haben und die in deren Vermögen vor ihrem Ableben eingetreten sein können.

Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, kurz: Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 hat eine verschuldensunabhängige Haftung geschaffen, die auf einen Höchstbetrag von 113.100 SZR, also 140.000 EUR begrenzt ist. Ist jedoch erwiesen, dass sich der Unfall aufgrund eines Verschuldens des Luftfahrtunternehmens ereignet hat, gibt es keine Deckelung der Entschädigung mehr.

Im vorliegenden Fall sind die Umstände des selbstmörderischen und zugleich verbrecherischen Akts des Kopiloten erwiesen und stellen eine Pflichtverletzung der Luftfahrtgesellschaft dar, die für ihre Angestellten verantwortlich ist. Zu dieser Verantwortlichkeit aufgrund des Pilotenfehlers können dann noch weitere Pflichtverletzungen hinzutreten, etwa aus mangelnder Ergreifung von Vorsichtsmaßnahmen, zum Beispiel

bezüglich der Nichtbeachtung der von vielen Luftfahrtgesellschaften angewandten Regel der jederzeitigen Anwesenheit von mindestens zwei Personen im Cockpit, oder der vorschriftswidrigen Verriegelung der Kabinenzugangstür.

Ereignet sich ein Unfall auf einem Flug einer Fluggesellschaft eines armen Landes, werden die gegenüber den Verantwortlichen des Unfalls verhängten Schadensersatzforderungen auf den vom Montrealer Übereinkommen gedeckelten geringen Betrag von 140.000 € bei Fehlen von Verschulden festgesetzt. Die Versicherer haben daher die Tendenz, diesen Betrag als Obergrenze für ihren Vorschlag zur Güte zu betrachten.

Ist jedoch wahrscheinlich, dass der Unfall vor einem amerikanischen Gericht verhandelt wird, kann das Verurteilungsrisiko zwischen 1 und 4 Millionen US \$ variieren. Daher bieten die Versicherer in diesem Fall bedeutend mehr als die 140.000 € zur Güte an, um sich gegen dieses hohe Verurteilungsrisiko zu schützen.

Dies trifft auch zu, wenn sich die Luftfahrtgesellschaft und der Versicherer über die Notwendigkeit verständigen, zu einer gerechten und kurzfristigen Entschädigung der Opfer zu schreiten, etwa aufgrund der Offensichtlichkeit ihrer Pflichtverletzungen und dem Erfordernis, ihren Ruf zu wahren.

Damit wird offensichtlich, wie wichtig es ist, genau die Umstände des Unfalls zu kennen, um die eventuellen Verantwortlichkeiten der verschiedenen Beteiligten bewerten und die für die Interessen der Opfer am besten geeignete Strategie festlegen zu können.

Ganz allgemein erhält man die höchsten Entschädigungsleistungen in den USA. Dies erklärt sich aus der Effizienz des amerikanischen Common Law-Systems im Hinblick auf die Beweisführung (das sog. Discovery-System) und aus der Tatsache, dass die Verantwortlichkeiten und die daraus folgenden Entschädigungsleistungen von Geschworenen festgelegt werden und diese erheblich großzügiger sind als Berufsrichter an den zivilrechtlichen Gerichten. Die amerikanische Rechtsprechung weist im Durchschnitt eine vierfach höhere Entschädigungsleistung auf als in Frankreich.

Um jedoch ein Gericht anrufen zu können, muss dieses natürlich nach den internationalen und nationalen Zuständigkeitsregelungen auch zuständig sein. Das Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 sieht insoweit vor, dass die in Bezug auf Rechtsstreitigkeiten für Flugzeugabstürze zuständigen Gerichte im Prinzip die folgenden sind:

- Das Gericht am Sitz der Beförderungsgesellschaft (hier: Deutschland),
- Das Gericht am Hauptsitz ihres Betriebes (Deutschland),
- Das Gericht des Ortes, an dem sie über eine Niederlassung verfügt, über die der Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde (was in jedem der Länder zu überprüfen ist, in denen die Passagiere ihre Tickets gekauft haben),
- Das Gericht am Zielort (Deutschland),
- Das Gericht eines Vertragsstaates, wo der Passagier seinen regelmäßigen Hauptwohnsitz zum Zeitpunkt des Unfalls hatte (im vorliegenden Fall die 18 Wohnsitzstaaten der Passagiere).

Im vorliegenden Fall führen die Zuständigkeitsregeln hauptsächlich nach Deutschland, da die Luftfahrtgesellschaft eine deutsche ist und das Reiseziel Deutschland war.

Die spanischen Gerichte sind ebenfalls zuständig, sofern es sich um den Ort handelt, in dem der Transportvertrag abgeschlossen wurde und es das Land des Hauptwohnsitzes von zahlreichen spanischen Opfern ist. Die Gerichte der 18 betroffenen Länder werden ebenfalls zuständig sein im Hinblick auf die Opfer, die dort jeweils ihren ständigen Wohnsitz hatten.

Zu diesen Zuständigkeitsorten kommt dann noch die Zuständigkeit des Landes hinzu, in dem der Hersteller des Flugzeuges AIRBUS A320 seinen Sitz hat, falls es zu auf Herstellungsfehlern des Flugzeugs begründeten Klagen käme, da solche Klagen nicht unbedingt vor die vom Montrealer Übereinkommen bezeichnete Gerichtsbarkeit gebracht werden, welches nur auf die Luftbeförderungsgesellschaften anwendbar ist.

Die Gesellschaft französischen Rechts AIRBUS SAS ist Teil des europäischen Konsortiums EADS, welches über mehrere Gesellschaftssitze in Europa verfügt und verschiedene Tochtergesellschaften in Frankreich hat, aber auch in Deutschland, in Spanien und in England, sowie 12 europäische Produktionsstandorte. Eine zivilrechtliche Haftungsklage gegen AIRBUS könnte daher vor verschiedenen europäischen Gerichten eingereicht werden.

Die amerikanischen Gerichte könnten ebenfalls zuständig sein, einerseits für die zwei amerikanischen Opfer und andererseits, um über eine eventuelle Verantwortlichkeit eines amerikanischen Zulieferers von AIRBUS zu entscheiden.

Da jedoch die größte Anzahl von Anknüpfungspunkten in dieser Angelegenheit nach Deutschland führen, könnte es sein, dass die zuständigen amerikanischen Gerichte sich weigern werden, über diese Angelegenheit unter Berufung auf den Grundsatz des "*forum non conveniens*" zu entscheiden, die es einem Gericht erlaubt, sich zugunsten eines anderen Gerichts im Sinne einer ordentlichen Justizverwaltung unzuständig zu erklären.

Aus den weiter oben genannten Gründen ist es angezeigt, die Strategie der Verteidigung der Interessen der Familien der Opfer zu bewerten, indem die Möglichkeit, das Verfahren bei verschiedenen Gerichtsbarkeiten anhängig zu machen, solange wie möglich aufrechterhalten wird. Die Verjährungsfrist für Haftungsklagen gegen die Luftfahrtgesellschaft beträgt zwei Jahre.

Aufgrund der Vielzahl der Staatsangehörigkeiten der Opfer, der erheblichen Bedeutung dieser Katastrophe für den Ruf der Luftfahrtgesellschaft GERMANWINGS und ihrer Muttergesellschaft LUFTHANSA und für den Ruf der Firma AIRBUS sowie den von der amerikanischen Rechtsprechung im Bereich der Entschädigung ausgeübten Einflusses sind wir der Ansicht, dass die Entschädigungen, die hier vorliegend erzielt werden können, sehr viel höher sein werden als der vom Montrealer Übereinkommen vorgesehene Betrag von 140.000 €. Unserer Ansicht nach dürfte hier der Mindestbetrag eher um die 1.500.000 US\$ liegen. Es wird davon auszugehen sein, dass der LUFTHANSA-Konzern eine großzügige Entschädigung im Hinblick auf den Umfang seiner Verantwortlichkeit für diese Tragödie anbieten wird, die durch die Untersuchung und Analyse der Aufzeichnungen an Bord sehr schnell zu Tage getreten ist.

(aus der französischen Sprache übersetzt von Rechtsanwalt Oliver WIESIKE, Kanzlei WIESIKE & HEURTREY – Avocats & Rechtsanwälte)