

**Die grundlegende Vorschrift für die Haftung des Luftfahrtunternehmens:
Art.3 Abs. 2 besagt: bis 100.000 SZR uneingeschränkte Haftung, bei darüber
hinaus gehenden Schäden kann ein Entlastungsbeweis seitens des
Luftfahrtunternehmens geführt werden:**

VERORDNUNG (EG) Nr. 2027/97 DES RATES vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von
Luftfahrtunternehmen bei Unfällen

Artikel 3

(1) a) Die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Schäden bei
Unfällen, bei denen ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich
geschädigt wird, ist keiner durch Rechtsvorschriften, Übereinkünfte oder Verträge
festgelegten finanziellen Begrenzung unterworfen.

b) Die Versicherungspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ist in dem
Sinne zu verstehen, daß ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bis zu der in Artikel
3 Absatz 2 festgelegten Haftungsbegrenzung und darüber hinaus bis zu einer
angemessenen Höhe versichert sein muß.

(2) Bei Schäden bis zu einem 100 000 SZR entsprechenden Betrag in Ecu kann das
Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auch dann keine Haftungsfreistellung oder
Haftungsbegrenzung geltend machen, wenn es beweist, daß es selbst oder sein Personal
alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen hat oder daß
diese Maßnahmen nicht getroffen werden konnten.

(3) Unbeschadet des Absatzes 2 kann das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft -
sofern es nachweist, daß der Schaden durch die Fahrlässigkeit der geschädigten oder
getöteten Person verursacht oder mitverursacht wurde - gemäß dem anwendbaren
Recht ganz oder teilweise von seiner Haftung befreit werden.

**Diese Vorschrift ist 2002 durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des
Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG)
Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei
Unfällen geändert und an das Montrealer abkommen angeglichen worden:**

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung: "Artikel 3

(1) Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und
deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von
Montreal.

(2) Die Versicherungspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ist, soweit
sie sich auf die Haftung für Schäden von Fluggästen bezieht, in dem Sinne zu verstehen,
dass ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bis zu einer Höhe versichert sein muss,

die Gewähr dafür bietet, dass alle schadenersatzberechtigten Personen den vollen Betrag erhalten, auf den sie gemäß dieser Verordnung Anspruch haben."

Das Montrealer Übereinkommen, das 1999 geschlossen wurde und das sehr viel ungünstigere Warschauer Abkommen abgelöst hat, regelt in Artikel 17 eine uneingeschränkte Gefährdungshaftung des Luftfahrtunternehmens **dem Grunde nach:**

Artikel 17 - Tod und Körperverletzung von Reisenden - Beschädigung von Reisegepäck 1. Der Luftfrachtführer hat 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.

Nur für Schäden, die höher sind als 113.100 Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds (das sind etwa 147.000 €), kann das Luftfahrtunternehmen einen Entlastungsbeweis führen. Würde Germanwings damit erfolgreich sein, wäre die Haftung auf 130.000 € pro Passagier beschränkt. Das wird Germanwings nach meiner Meinung nicht einmal versuchen, weil das Handeln des Co-Piloten der Fluggesellschaft zuzurechnen ist. **Aber: die 123.100 € sind nicht eine Mindestsumme, die Germanwings in jedem Fall zahlen wird. Hier geht es nur um die Haftung dem Grunde nach. In jedem einzelnen Fall muss der Schaden der Höhe nach nachgewiesen werden, der durchaus auch unter diesem Betrag liegen kann.**

Artikel 21 - Schadenersatz bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden 1. Für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, die 113.100 Sonderziehungsrechte je Reisenden nicht übersteigen, kann die Haftung des Luftfrachtführers nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden. 2. Der Luftfrachtführer haftet nicht für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, soweit sie 113.100 Sonderziehungsrechte je Reisenden übersteigen, wenn er nachweist, dass a) dieser Schaden nicht auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist oder b) dieser Schaden ausschließlich auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist.

Das ist so eindeutig, dass man das so auch bei Wikipedia nachlesen kann:

Wikipedia: Personenschäden[Bearbeiten]Bis zu einem Höchstbetrag von 113.100 Sonderziehungsrechten pro Fluggast besteht eine verschuldensunabhängige Haftung (Anmerkung: Anhebung der Haftungshöchstgrenze von 100.000 auf 113.100 SZR im Jahre 2009 nach Art. 24 MÜ).[2][3] Für den darüber hinausgehenden Schaden besteht eine unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers für vermutetes Verschulden. Der

Luftfrachtführer kann einer unbegrenzten Haftung nur entgehen, wenn er nachweist, dass sein Verhalten nicht zum Schadenseintritt beigetragen hat (Art. 17 Abs. 1 und Art. 21 MÜ).

Für den Schaden der Höhe nach gilt bei einem europäischen Fall wie es die Germanwings Tragödie ist, die Allgemeine Kollisionsnorm des Artikel 4 Rom II Verordnung

(1) Soweit in dieser Verordnung nichts anderes vorgesehen ist, ist auf ein außervertragliches Schuldverhältnis aus unerlaubter Handlung das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Schaden eintritt, unabhängig davon, in welchem Staat das schadensbegründende Ereignis oder indirekte Schadensfolgen eingetreten sind.

(2) Haben jedoch die Person, deren Haftung geltend gemacht wird, und die Person, die geschädigt wurde, zum Zeitpunkt des Schadenseintritts ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat, so unterliegt die unerlaubte Handlung dem Recht dieses Staates.

(3) Ergibt sich aus der Gesamtheit der Umstände, dass die unerlaubte Handlung eine offensichtlich engere Verbindung mit einem anderen als dem in den Absätzen 1 oder 2 bezeichneten Staat aufweist, so ist das Recht dieses anderen Staates anzuwenden. Eine offensichtlich engere Verbindung mit einem anderen Staat könnte sich insbesondere aus einem bereits bestehenden Rechtsverhältnis zwischen den Parteien - wie einem Vertrag - ergeben, das mit der betreffenden unerlaubten Handlung in enger Verbindung steht.

Folglich gilt aller Wahrscheinlichkeit nach für die Haftungsausfüllung, also die Haftung der Höhe nach, das deutsche Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs, am wichtigsten dürften sein:

§253 BGB Immaterieller Schaden

(1) Wegen eines Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann Entschädigung in Geld nur in den durch das Gesetz bestimmten Fällen gefordert werden.

(2) Ist wegen einer Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung Schadensersatz zu leisten, kann auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden

§ 844 BGB Ersatzansprüche Dritter bei Tötung

(1) Im Falle der Tötung hat der Ersatzpflichtige die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, welchem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen.

(2) Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder

unterhaltspflichtig werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten durch Entrichtung einer Geldrente insoweit Schadensersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde; die Vorschrift des § 843 Abs. 2 bis 4 findet entsprechende Anwendung. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung gezeugt, aber noch nicht geboren war.