

## Schmerzensgeld nach Flugzeugunglücken

Professor Dr. Marc-Philippe Weller, Bettina Rentsch, Dr. Chris Thomale\*

**Nach tödlichen Masseninglücken steht in zivilrechtlicher Hinsicht die Frage nach Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüchen der Angehörigen im Vordergrund. Diese sind jedoch jurisdiktionsabhängig unterschiedlich ausgestaltet. Im internationalen Vergleich erscheint das deutsche Schmerzensgeldregime eher schädigerfreundlich; dies gilt insbesondere im Kontrast zum US-amerikanischen Strafschadensersatz (punitive damages). Der Beitrag beleuchtet aus aktuellem Anlass die Rechtslage nach Flugzeugabstürzen und geht auf völkerrechtliche, unionsrechtliche und national sachrechtliche Rechtsgrundlagen ein. Entgegen verbreiteter Ansicht kommt es hiernach für die Schmerzensgeldhöhe nicht auf die Nationalität der Opfer an. Erwogen wird schließlich ein einheitliches Schmerzensgeldregime für alle verunglückten Passagiere: Die Schicksalsgemeinschaft im abstürzenden Flugzeug setzt sich in einem einheitlichen Unfallstatut fort.**

### I. Einführung

„Trotz ihres gemeinsamen Schicksals könnten die Angehörigen der Opfer des Germanwings-Absturzes vollkommen unterschiedliche Geldbeträge als Entschädigung erhalten.“<sup>1</sup> Ähnliche Einschätzungen wurden bislang auch bei anderen tragischen Flugzeugunglücken abgegeben. Richtig ist, dass die nationalen Schmerzensgeldregime unterschiedlich ausgestaltet sind und daher der prozessualen Frage nach der internationalen Zuständigkeit für (potenzielle) Schadensersatzklagen sowie dem materiellen Problem des anwendbaren Sachrechts ein besonderes Gewicht zukommt. Die internationale Zuständigkeit (unter II), das anwendbare Recht und die entsprechenden Haftungsnormen werden im internationalen Luftverkehrsrecht sowohl national als auch völker- und mittlerweile auch unionsrechtlich geregelt:

Einerseits stehen in Gestalt des Montrealer Abkommens von 1999 einheitliche Sachvorschriften zur Verfügung, die gem. Art. 3 Luftfahrtunfall-VO<sup>2</sup> unter anderem in der EU und den USA den Haftungsrahmen bilden (unter III). Jenseits der nicht abschließenden Vorschriften des Übereinkommens bestimmen die Kollisionsregeln des jeweils angerufenen Gerichts über das anwendbare Sachrecht. Vor Europäischen Gerichten sind die Verweisungsregeln für Personenbeförderungsverträge (Art. 5 II Rom I-VO) und unerlaubte Handlungen (Art. 4 Rom II-VO) anzuwenden (unter IV).

Diese Anknüpfungssystematik kann dazu führen, dass verschiedene Passagiere desselben Flugs samt ihrer Angehörigen unterschiedlichen Schmerzensgeldregimen unterfallen (unter V). Dies stellt eine kaum zu rechtfertigende Ungleichbehandlung dar: Der zeitgemäßen konstitutionellen Überformung des Privatrechts,<sup>3</sup> die auch eine nicht-diskriminierende Beurteilung des Menschenlebens verlangt, entspricht es besser, eine Schicksalsgemeinschaft wie die Passagiere eines Flugzeugs einheitlich zu behandeln (unter VI). Jeder Passagier sollte daher demselben Schadensersatzregime unterfallen. Der Beitrag schließt dementsprechend mit Überlegungen dazu, wie diese Gleichbehandlung rechtsdogmatisch zu konstruieren und durchzuführen ist (unter VII).

### II. Internationale Zuständigkeit bei flugzeugunfallbedingten Schadensersatzklagen

Für zivilrechtliche Klagen, die auf den Ersatz eines Personenschadens aus einem Flugzeugunfall gerichtet sind, ergeben sich die international und örtlich zuständigen Gerichte grundsätzlich aus

dem Montrealer Luftverkehrsübereinkommen vom 28.5.1999 (im Folgenden: MÜ). Das MÜ gilt nicht nur seit 2003 in den USA,<sup>4</sup> sondern ist seit 2004 auch Teil der Unionsrechtsordnung mit der Konsequenz, dass der *EuGH* zur unionsverbindlichen Auslegung des MÜ berufen ist.<sup>5</sup> Das MÜ geht innerhalb seines Anwendungsbereichs der Brüssel Ia-VO gemäß deren Art. 71 I vor.<sup>6</sup> Sachlich setzt das MÜ eine internationale Beförderung durch Luftfahrzeuge auf Grund eines entgeltlichen Beförderungsvertrags voraus<sup>7</sup>, wobei die EU diesen genuinen Anwendungsbereich des MÜ autonom auch auf reine Inlandsflüge erstreckt.<sup>8</sup> Ist der sachliche Anwendungsbereich eröffnet, bietet das MÜ indes keine vollständige Regelung der Luftbeförderung, sondern harmonisiert nur bestimmte Teilgebiete.

Dazu zählen unter anderem die internationale und örtliche Zuständigkeit, welche in Art. 33 und 46 MÜ für alle Schadensfälle iSd Art. 17 ff. MÜ abschließend geregelt sind.<sup>9</sup> Diese Regelung umfasst gem. Art. 28 MÜ alle denkbaren Klagegründe eines Schadensersatzbegehrens, insbesondere auch deliktische. Sie eröffnet zunächst gem. Art. 33 I MÜ vier exklusive Wahlgerichtsstände: Erstens den Wohnsitz des

Weller/Rentsch/Thomale: Schmerzensgeld nach Flugzeugunglücken (NJW 2015, 1909) 1910 ▲  
▼

Luftfrachtführers, zweitens den Ort seiner Hauptniederlassung, drittens den Ort seiner Geschäftsstelle und viertens am Bestimmungsort der Luftreise. Nach Art. 33II und III MÜ kommt für Personenschäden fünftens ein internationaler und örtlicher Gerichtsstand am Hauptwohnsitz und gewöhnlichen Aufenthaltsort (sog ständiger Wohnsitz) des Reisenden hinzu, sofern der vertragliche Luftfrachtführer – selbst oder unter vertraglicher Hinzuziehung anderer Luftfrachtführer – an oder aus dem ständigen Wohnsitzstaat gewerbsmäßig Reisende befördert. Bedient sich der vertragliche Luftfrachtführer ersatzweise eines ausführenden Luftfrachtführers, kann dieser nach Art. 46 MÜ an allen Gerichtsständen nach Art. 33 sowie zusätzlich an seinem Wohnsitz oder am Ort der eigenen Hauptniederlassung verklagt werden.

### **III. Schadensersatz kraft internationalen Einheitsrechts: Montrealer Luftverkehrsübereinkommen**

#### **1. Staatsvertragliche Haftungsgrundlage**

Die Haftung eines Luftfahrtunternehmens richtet sich sowohl in den USA als auch, wie Art. 3 EG-Luftfahrtunfall-VO unterstreicht, in den EU-Mitgliedstaaten nach dem MÜ.<sup>10</sup> Bei Personenschäden steht dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen nach Art. 17 I, 21 MÜ ein Schadensersatzanspruch zu. Bis zu einem Betrag von 113.100 Sonderziehungsrechten<sup>11</sup> je Fluggast (derzeit ca. 144.768 Euro<sup>12</sup>) ist eine Beschränkung oder ein Ausschluss der Haftung des Luftfrachtführers unwirksam, Art. 21 I MÜ.<sup>13</sup> Jenseits dessen kann dieser sich gem. Art. 21 II MÜ durch den Nachweis exkulpieren, dass das schädigende Ereignis „(...) nicht auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist“.

Der haftungsausfüllende Tatbestand, insbesondere die ersatzfähigen Schadensposten und der über den Fluggast hinausgehende Kreis der aktivlegitimierten Hinterbliebenen, wird durch das Übereinkommen gem. Art. 29 S. 1 Hs. 2 MÜ<sup>14</sup> hingegen nicht geregelt.<sup>15</sup>

Immerhin werden die Personenschadensansprüche jedoch dreifach in bedeutsamer Weise beschränkt:

Erstens ist nach Art. 35 MÜ eine Ausschlussfrist von zwei Jahren nach dem Unfall einzuhalten. Deren Berechnung unterliegt gem. Art. 35 II MÜ der *lex fori*. Dies muss im Umkehrschluss

dahingehend ausgelegt werden, dass sie zwingend einem Statute of Limitation gleich als prozessuale Ausschlussfrist zu verstehen ist und nicht von der lex fori in eine Verjährungseinrede, die etwa der Erhebung bedarf, umgedeutet werden kann.<sup>16</sup> Zweitens steht dem Luftfrachtführer hinsichtlich seiner gesamten Haftung die Einwendung des Mitverschuldens seitens des Reisenden gem. Art. 20 MÜ zur Verfügung. Gerade mit Blick auf US-amerikanische Haftungsklagen verdient schließlich drittens besondere Beachtung, dass gem. Art. 29 S. 2 MÜ jeglicher Strafschadenersatz ausgeschlossen ist. Diese schon zu Art. 17 des Warschauer Abkommens vom 12.10.1929 herrschende Meinung<sup>17</sup> hat nun im Wortlaut des Art. 29 S. 2 MÜ ausdrücklichen Niederschlag gefunden.<sup>18</sup>

## 2. Anwendbare Durchführungsvorschriften

Innerhalb des Haftungsrahmens des MÜ kommen die Vorschriften des nationalen Schadenersatzrechts zur Anwendung.<sup>19</sup> Reichweite und Voraussetzungen von Haftungsklagen wegen Personenschadens beurteilen sich daher nach dem Recht der Vertragsstaaten einschließlich ihrer Kollisionsregeln.<sup>20</sup>

## IV. EU-Kollisionsrecht

Bei einem Flugzeugunglück kommen im Wesentlichen vertragliche und deliktische Schadenersatzansprüche in Betracht. Das Internationale Vertrags- und Deliktsrecht ist in der Europäischen Union durch die Rom I- und die Rom II-VO überstaatlich vereinheitlicht. Auch dann, wenn konkurrierende Ansprüche in derselben Klage geltend gemacht werden, unterliegt jeder Anspruch im materiell-rechtlichen Sinne seinen eigenen Kollisionsregeln.<sup>21</sup>

### 1. Vertraglicher Schadenersatz gem. Art. 5 II Rom I-VO

Das auf vertragliche Schadenersatzansprüche anwendbare Recht folgt – auch bei Verbraucherbeteiligung –<sup>22</sup> aus Art. 5 II Rom I-VO:<sup>23</sup> In erster Linie sind Rechtswahlvereinbarungen gem. Art. 5 II Unterabs. 2 zu beachten. Wählbar ist unter anderem nach Art. 5 II Unterabs. 2 Buchst. c das Verwaltungssitzrecht der Fluggesellschaft, wovon diese jedoch – wie etwa die Lufthansa – in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen teils keinen Gebrauch machen.<sup>24</sup> Fehlt eine Rechtswahl oder ist diese unwirksam, ist für Flüge

Weller/Rentsch/Thomale: Schmerzensgeld nach Flugzeugunglücken (NJW 2015, 1909) 1911 ▲  
▼

aus oder in den Staat des gewöhnlichen Aufenthalts des Reisenden gem. Art. 5 II Unterabs. 1 S. 1 Rom I-VO das Sachrecht dieses Staates anzuwenden.<sup>25</sup> Alle anderen Flüge – so genannte Durchflüge – unterliegen nach Art. 5 II Unterabs. 1 S. 2 iVm Art. 19 Rom I-VO dem Recht des Verwaltungssitzes oder der Zweigniederlassung der Fluggesellschaft.<sup>26</sup>

### 2. Deliktischer Schadenersatz gem. Art. 4 III 2 Rom II-VO

Das anwendbare Deliktsrecht kann gem. Art. 14 Rom II-VO von den Parteien gewählt werden. Da diese Rechtswahl mit nicht beruflich oder gewerblich Reisenden<sup>27</sup> jedoch lediglich nachträglich gem. Art. 14 I Buchst. a Rom II-VO zulässig ist, kommt es in der Praxis zumeist auf die Regelanknüpfung an: Diese geht grundsätzlich gem. Art. 4 I Rom II-VO vom Recht des Tatorts aus. Die auf diese Weise bestimmte Rechtsordnung dürfte jedoch gerade bei Flugzeugunfällen vollkommen zufälliger Natur sein. Deshalb drängt sich eine akzessorische Anknüpfung an das Recht des Beförderungsvertrags auf: Dieser begründet zwischen Passagier und Fluggesellschaft ein Rechtsverhältnis, das mit der in einem Flugzeugunglück liegenden unerlaubten Handlung gem. Art. 4 III 2 Rom II-VO „in enger Verbindung steht“ und so der allgemeinen Tatortanknüpfung vorgeht.<sup>28</sup>

Dies dürfte auch dann gelten, wenn das Beförderungsvertragsstatut durch Rechtswahl bestimmt wurde. Zwar ließe sich auf den ersten Blick einwenden, die höheren Rechtswahlanforderungen des Art. 14 Rom II-VO gegenüber Art. 5 II Rom I-VO würden so umgangen. Doch übersähe dieser Einwand, dass die akzessorische Anknüpfung des Deliktstatuts selbst auf einer autonomen Wertung der Rom II-VO beruht, wie sie sich nicht nur in Art. 4 III 2 Rom II-VO, sondern etwa auch in Art. 10 I, 11 I und 12 I Rom II-VO niederschlägt.

### 3. Kollisionsrechtliches Zwischenergebnis

Bei schlichter Normanwendung zeichnet das auf einen Flugverkehrsunfall anwendbare EU-Kollisionsrecht ein uneinheitliches Bild: Anwendbar sind derzeit mangels Rechtswahl die Vertrags- und Deliktsrechte der jeweiligen gewöhnlichen Aufenthaltsstaaten der Reisenden sowie bei Durchfliegenden das am Verwaltungssitz oder dem Sitz der Zweigniederlassung der Fluggesellschaft geltende Vertrags- und Deliktsrecht. Damit gelten innerhalb des durch das MÜ gewährleisteten Haftungsrahmens in demselben Flugzeug je nach Herkunftsort des Passagiers verschiedene Schadensersatzregime. Dass diese Diskrepanz erheblich ist, weil unterschiedliche Sachrechte signifikant differierende Lösungen in Schadensersatzfragen bereithalten und es somit auf das anwendbare nationale Recht entscheidend ankommt, zeigt die folgende rechtsvergleichende Skizze zum deutschen, französischen und US-amerikanischen Recht.

## V. Anwendbares Sachrecht

Das MÜ sieht – wie unter III ausgeführt – einen einheitlichen Haftungsrahmen für Schadensersatzansprüche aus Flugzeugunglücken vor. Dieser Rahmen wird allerdings durch die Rechtsordnungen der Vertragsstaaten unterschiedlich ausgefüllt, wie das Beispiel der deutschen Umsetzungsvorschriften zeigt (unter 1). Entsprechend bleiben trotz einheitsrechtlichen Haftungsrahmens auch die Besonderheiten der nationalen Schadensrechte bestehen. Insbesondere die Existenz und Höhe immaterieller Schadensersatzansprüche kann sich daher je nach anwendbarem Recht durchaus unterschiedlich gestalten, wie die Beispiele des französischen (unter 2) und des US-amerikanischen (unter 3) Rechts belegen.

### 1. Deutschland

#### a) Ersatzfähige Schadensposten: Spiegelung der §§ 249 ff., 843 f. BGB

Vor deutschen Gerichten gilt der Haftungsrahmen des MÜ kraft Art. 3 I der Luftfahrtunfall-VO. Ergänzende Bestimmungen enthalten § 1 MontÜG<sup>29</sup> und §§ 44 ff. LuftVG. Die §§ 45–51 LuftVG konkretisieren und ergänzen die im Übereinkommen enthaltenen Haftungsgrundlagen.<sup>30</sup> § 45 LuftVG entspricht inhaltlich den Bestimmungen der Art. 17, 21 I MÜ mit der Ergänzung, dass nach § 45 III LuftVG die Gesamthaftung des Luftfrachtführers gegenüber mehreren Ersatzberechtigten wegen desselben Passagiers auf den vorgesehenen Betrag gedeckelt wird und den Ersatzberechtigten proportional anfällt. Die ersatzfähigen Schadensposten bei Flugzeugunglücken ergeben sich grundsätzlich aus § 49 iVm §§ 35, 36 S. 2 LuftVG, deren Gewährleistungsumfang im Ergebnis den §§ 249 ff., 253 II, 844 BGB entspricht. Nach § 49 iVm §§ 34, 36, 38 I und II LuftVG werden auch die Schadensberechnungsmodalitäten denjenigen des BGB weitgehend angeglichen: Ein Mitverschulden des Passagiers ist entsprechend § 254 BGB abschlägig zu berücksichtigen und eine mögliche Geldrentenschuld folgt den § 843 BGB entsprechenden Regeln. Dieser normative Rahmen prägt gem. § 48 LuftVG abschließend die Reichweite aller Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer sowie die in seinem Pflichtenkreis Tätigen. Ausgeschlossen sind daher beispielsweise Ersatzansprüche wegen entgangener Dienste gem. § 845 BGB.

Hinterbliebene können regelmäßig aus drei separaten Rechtsgründen schadensersatzberechtigt sein: Erstens können die Hinterbliebenen unmittelbar in ihren Eigenschaften als

Bestattungskostenverpflichtete (§ 1968 BGB, subsidiär §§ 1615 II, 1615 m BGB) oder Unterhaltsgläubiger gem. §§ 49, 35 I 2, II LuftVG Schadensersatz verlangen. Zweitens haben sie als Erben des Reisenden die Möglichkeit, unter anderem<sup>31</sup> dessen auf §§ 49, 36 S. 2 LuftVG zu stützenden Schmerzensgeldanspruch gem. § 1922 I BGB als eigenen Anspruch zu liquidieren. Schließlich kann ihnen drittens als Angehörige des Verstorbenen ein originärer Anspruch aus so genannten „Schockschäden“ zustehen. Die beiden letztgenannten Rechtsgründe bedürfen gerade im rechtsvergleichenden Kontext einer näheren Beleuchtung.

### **b) Immaterieller Schaden des Opfers nach §§ 49, 36 S. 2 LuftVG**

Der Nachweis eines – mittlerweile vererblichen<sup>32</sup> – Anspruchs des Opfers auf immateriellen Schadensersatz setzt voraus, dass sich der Verstorbene vor dem Absturz in Todesangst befunden hat und so eine vom Tod abgrenzbare immaterielle Beeinträchtigung des Verstorbenen erkennen lässt.<sup>33</sup> Das ist regelmäßig nicht der Fall, wenn zwischen dem Todesbewusstsein und dem Eintritt des Todes nur ein zu vernach

Weller/Rentsch/Thomale: Schmerzensgeld nach Flugzeugunglücken (NJW 2015, 1909) 1912 ▲

lässiger Zeitraum verstreicht. Bei Flugunfällen gesteht die Rechtsprechung jedoch zu Recht bereits bei kurzen Angstphasen einen entsprechenden Ersatzanspruch zu: Jüngst hat das *OLG Düsseldorf*, anknüpfend an einen fehlgeschlagenen Fallschirmabsprung, die schadensbegründende Wirkung der circa zehn Sekunden andauernden Zeitspanne zwischen Absprung und Aufprall des Opfers bestätigt, sprach jedoch einen vergleichsweise geringen immateriellen Schadensersatz iHv 10.000 Euro zu.<sup>34</sup>

### **c) Schockschaden der Hinterbliebenen ( §§ 33I 1, 36 S. 2 LuftVG )**

Der „Schockschaden“<sup>35</sup> bezeichnet – anders als die aus übergegangenem Recht geltend gemachten Schadensposten – eine *eigene* Gesundheitsschädigung der Angehörigen des Opfers, in deren Folge sie selbst unmittelbar zu Geschädigten werden. Der Anspruch nach § 33 LuftVG berechtigt neben dem Ersatz der Heilbehandlungskosten insbesondere zur Geltendmachung von Schmerzensgeld gem. § 36 S. 2 LuftVG, ist jedoch durch den Nachweis eines adäquaten Kausal- und Zurechnungszusammenhangs zwischen dem schadensbegründenden Ereignis und dem Schock beim Hinterbliebenen bedingt.<sup>36</sup> Regelmäßig dürfte dieser Zusammenhang bereits durch die Überbringung der Todesnachricht begründet werden.<sup>37</sup> In der Rechtsfolge sind die Haftungshöchstgrenzen des § 37 LuftVG einzuhalten.

### **d) Opferunfreundlichkeit des deutschen Deliktsrechts**

Das deutsche Deliktsrecht geht im internationalen Vergleich einen „schädigerfreundlichen“ Sonderweg.<sup>38</sup> Dahinter steht ein haftungsschuldnerbezogener Freiheitsgedanke, der das BGB als Leitmotiv durchzieht:<sup>39</sup> Unternehmerisches Handeln soll nicht durch ein allzu rigides Haftungsregime eingeengt werden.<sup>40</sup> Schutzdefizite sind also rechtspolitisch gewollt. Sie äußern sich etwa in begrenztem Rechtsgüterschutz,<sup>41</sup> einer exkulpationsoffenen Haftung für Verrichtungsgehilfen und einer grundsätzlich fehlenden Anspruchsberechtigung mittelbar Geschädigter.<sup>42</sup> Insbesondere durch seine insgesamt restriktive Position zum Angehörigenschmerzensgeld gilt Deutschland als „der letzte Mohikaner in Europa“,<sup>43</sup> der bislang sogar Nr. 19 der Resolution 75–7 v. 14.3.1975 des Europarats ignoriert hat. Dies könnte sich nun ändern, nachdem die Bundesregierung eine Erweiterung des Angehörigenschmerzensgelds anstrebt.<sup>44</sup> Umso wichtiger erscheint es, internationale Lösungen zu würdigen.<sup>45</sup>

## **2. Frankreich**

Das französische Deliktsrecht ist opferfreundlicher als das deutsche Recht.<sup>46</sup> Dies liegt an der vom *neminem laedere*-Grundsatz inspirierten großen deliktischen Generalklausel<sup>47</sup> des Art. 1382 Code Civil,<sup>48</sup> deren weiten Wortlaut die *Cour de Cassation* bereits 1833 fruchtbar machte, um auch für immaterielle Schäden einen Ersatz zu gewähren.<sup>49</sup> Diese umfassen neben dem *pretium doloris* (Schmerzensgeld) auch den *préjudice esthétique* (immaterieller Schaden infolge ästhetischer Beeinträchtigung), den *préjudice d'agrément* (entgangene Lebensfreude) und den *préjudice sexuel* (immaterieller Schaden infolge von Zeugungsunfähigkeit etc).<sup>50</sup> Im Jahr 1923 erkannte die *Cour de Cassation* sodann in einem Fall, in dem vier Kinder ihren Vater durch einen Unfall verloren hatten, erstmals ein Angehörigenschmerzensgeld an.<sup>51</sup> Zu den anspruchsberechtigten Angehörigen gehören neben Eltern, Kindern, Geschwistern und Ehegatten auch weitere Personen, soweit sie einen Beweis besonderer Verbundenheit (*preuve de l'affection*) erbringen können.<sup>52</sup> Als obere Richtwerte für das vererbliche<sup>53</sup> Angehörigenschmerzensgeld werden circa 30.000 Euro für den verstorbenen Ehegatten, 35.000 Euro für den Verlust eines Elternteils sowie 8000 Euro für Großeltern, die einen Enkel verloren haben, genannt.<sup>54</sup>

Wie die *Cour de Cassation* im Jahr 2011 mit Blick auf den Absturz eines Flugzeugs der Air Caraïbes entschieden hat, erwächst dem Verunglückenden auch selbst ein Schadensersatzanspruch für seelische Schmerzen, welcher im Todeszeitpunkt auf seine Erben übergeht.<sup>55</sup> Bei der Anwendung des MÜ in Kombination mit französischen Schadensersatzvorschriften können die Nachkommen der Geschädigten also wesentlich großzügigere Opferprivilegien genießen, als es auf Basis des deutschen Sachrechts der Fall ist.

### 3. USA

Das US-amerikanische Recht hält neben dem föderalen Recht, das in den gesamten USA gilt, Teilrechtsordnungen vor, nämlich die jeweiligen einzelstaatlichen Rechte. Dieses geschichtlich gewachsene Mehrebenengefüge von Gesetzes- und Fallrecht ist für den Laien nicht einfach zu durchschauen.<sup>56</sup> Deshalb sollen im vorliegenden Rahmen einige Tendenzaussagen genügen:

Aus Klägersicht erscheint insbesondere die Höhe des Schadensersatzanspruchs vor den Gerichten einiger US-Staaten attraktiv. Zum einen übersteigen die grundsätzlich verfügbaren *nonpecuniary damages* die deutschen immateriellen Schadensposten bereits dadurch in erheblichem Ausmaße, dass auch Beeinträchtigungen der Lebensqualität (*loss of enjoyment, embarrassment, inconvenience*) als ersatzfähige

Weller/Rentsch/Thomale: Schmerzensgeld nach Flugzeugunglücken (NJW 2015, 1909) 1913 ▲  
▼

Schäden angesehen werden.<sup>57</sup> Hinzu kommt der in zahlreichen US-Bundesstaaten anerkannte Strafschadensersatz (*punitive damages*), dessen abschreckungsbezogene Zielrichtung gerade gegenüber beklagten Gesellschaften zu kaum vorhersehbaren Schadenssummen führen kann.<sup>58</sup>

Um dieser Rechtsunsicherheit zu begegnen, schließt das MÜ den Strafschadensersatz, wie gezeigt (s. unter III 1), gem. Art. 29 S. 2 aus. Dies nimmt der im Zusammenhang mit Flugzeugunglücken vielbeschworenen Opferfreundlichkeit der US-amerikanischen Rechte<sup>59</sup> zwar nur die äußerste Spitze. Denn die von Art. 29 S. 2 MÜ nicht ausgeschlossenen *non-pecuniary damages* könnten die in anderen Jurisdiktionen erzielbaren Beträge bei Weitem übersteigen. Bislang haben sich die US-amerikanischen Gerichte jedoch auch in dieser Hinsicht eher zurückgehalten.<sup>60</sup> Selbst wenn damit zukünftige Entscheidungen naturgemäß nicht zwingend präjudiziert sind, hält also das beliebte Klischee von der Höhe des US-amerikanischen Schadensersatzrechts bei Flugzeugunfällen – zumindest soweit es um Ansprüche gegen Fluggesellschaften geht – einer näheren Überprüfung

nicht stand.

## **VI. Das Prinzip der Nicht-Diskriminierung innerhalb einer Schicksalsgemeinschaft**

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass bei einem Flugzeugunglück insbesondere je nach gewöhnlichem Aufenthalt des Passagiers erheblich unterschiedliche Schadensersatzansprüche gegeben sein können. Dieses Ergebnis befremdet, weil es die zivilrechtliche Bewältigung menschlicher Verluste von Tatsachen abhängig macht, die erstens einen allenfalls zufälligen Bezug zum Unglücksfall selbst aufweisen und zweitens seiner Singularität und überindividuellen Tragik nicht gerecht werden: Das Unglück hat die Opfer mit fatalster Konsequenz einander gleichgemacht, dann sollte das Recht die so geformte Schicksalsgemeinschaft auch und gerade in dieser Gleichheit respektieren.

Dem IPR ist die Überlegung der Diskriminierungsfreiheit nicht fremd.<sup>61</sup> Konkret zur Gleichbehandlung von Schicksalsgemeinschaften wird etwa im Zusammenhang mit Art. 4 Rom II-VO diskutiert, ob mittels der Ausweichklausel des Absatzes 3 auch Massenunfälle insgesamt der allgemeinen Schadensortanknüpfung nach Absatz 1 unterfallen sollten, in denen gemäß Absatz 2 eigentlich der gemeinsame gewöhnliche Aufenthalt einiger Unfallbeteiligter unter diesen ein anzuwendendes Partikularrecht schaffen müsste.<sup>62</sup> In den USA wird eine ähnliche Debatte geführt.<sup>63</sup> Entsprechend nutzte die frühere deutsche Rechtsprechung zum Personenbeförderungsstatut die Ausweichklausel gem. Art. 28 V EGBGB aF, um das Vertragsstatut aller Passagiere einheitlich am Recht des Bestimmungsortes zu orientieren.<sup>64</sup> Neben der schlichten Einfachheit und Abwicklungseffizienz<sup>65</sup> spricht für diese Lösung auch das beschriebene Gerechtigkeitsideal der Gleichbehandlung von Unglücksbetroffenen. Dies erscheint besonders im internationalen Luftfahrtunfallsrecht angemessen. Denn hier zeigt die Kodifikationsgeschichte vom Warschauer Übereinkommen über das dieses vereinheitlichende Montrealer Übereinkommen<sup>66</sup> bis hin zur Luftfahrtunfall-VO, die in Art. 1 das Montrealer Übereinkommen auch auf Inlandsflüge innerhalb der EU ausdehnt, dass sogar unfallübergreifend einheitliche Lösungen angestrebt werden.

## **VII. Kollisionsdogmatische Wege zur Gleichbehandlung: Das Unfallstatut**

Die einfachste Möglichkeit, die Anwendung gleichen Rechts auf alle Passagiere zu gewährleisten, bestünde in einer pauschalen Rechtswahl in allen Beförderungsverträgen zu Gunsten des Verwaltungssitzrechts der Fluggesellschaft gem. Art. 5 II Unterabs. 2 Buchst. c Rom I-VO, was nach Art. 4 III 2 Rom II-VO das anwendbare Vertrags- und Deliktsrecht für alle Passagiere einheitlich regeln würde. Von dieser Gestaltungsoption machen jedoch viele Fluggesellschaften bisher jedenfalls keinen Gebrauch.

Zu einer einheitlichen Anknüpfung gelangte man überdies dann, wenn sich in Art. 5 III Rom I-VO die alte Rechtsprechung zu Art. 28 EGBGB aF wiederbeleben und das Recht des Beförderungszielortes auf alle Passagiere erstrecken ließe. Weiterhin könnte die einheitlich Anknüpfung an den Unfallort gem. Art. 4 I Rom II-VO iVm Art. 5 III Rom I-VO die angestrebte Homogenität herstellen. Beide Überlegungen dürften jedoch einerseits der differenzierten Anknüpfung des Art. 5 II Rom I-VO und andererseits dem Vorrang des privatautonomen Schuldgrunds gem. Art. 4 III 2 Rom II-VO widersprechen.

Deshalb kommt vorliegend als kollisionsdogmatische Methode in erster Linie eine transindividuelle Variante der kollisionsrechtlichen Anpassung in Betracht: Eigentlich dient die Anpassungsmethode dazu, die einzelnen Anknüpfungen verschiedener Teilfragen *desselben* Rechtsverhältnisses miteinander in Einklang zu bringen.<sup>67</sup> Jedoch liegt es nahe, die harmonisierende Potenz dieser Methode auch dann zu nutzen, wenn zwar rechtlich getrennte und abstrakte Beziehungen zwischen jedem einzelnen Passagier und der Fluggesellschaft vorliegen, diese Beziehungen jedoch tatsächlich durch den gemeinsamen Unfall zu einem Beziehungsbündel miteinander verknüpft worden sind.

Denn nur so lässt sich der echte (transindividuelle) Normwiderspruch<sup>68</sup> heilen, dass Opfer nicht nur desselben, sondern eines *gemeinsamen* Schicksals verschiedenen Sachrechten unterliegen sollen. Somit ist eine ergänzende Kollisionsnorm zu bilden, die den bezeichneten Widerspruch auflöst. In Anlehnung an Art. 5 II 2 iVm Art. 19 Rom I-VO sowie Art. 4 I Buchst. a und b Rom I-VO drängt sich der Verwaltungssitz der Fluggesellschaft als Anknüpfungspunkt für das anzuwendende Recht auf. Dieses einheitliche „Unfall

Weller/Rentsch/Thomale: Schmerzensgeld nach Flugzeugunglücken (NJW 2015, 1909) 1914 ▲

statut“ verringert die Beratungskosten aller Beteiligten, erlaubt effiziente (Sammel-)Klagen nach einheitlichem Recht und gewährt im Einklang mit dem Geist des MÜ allseitige Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit. Vor allem aber gestattet es, wesentlich gleiche Unglücksfälle auch rechtlich gleich zu behandeln.

### VIII. Zusammenfassung in Thesenform

1. Der internationale und örtliche Gerichtsstand für Klagen, die auf den Ersatz eines Personenschadens aus einem Flugzeugunfall gerichtet sind, wird durch das Montrealer Luftverkehrsübereinkommen (MÜ) abschließend geregelt. Eine Zuständigkeit besteht danach unter anderem am Sitz des Luftfrachtführers, am Bestimmungsort der Luftreise sowie am ständigen Wohnsitz des Reisenden, sofern dieser in einem Staat liegt, den der Luftfrachtführer anfliegt.
2. Bei Personenschäden sprechen die Art. 17 I, 21 MÜ dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen dem Grunde nach einen Schadensersatzanspruch zu. Unterhalb eines Betrags von 113.100 Sonderziehungsrechten je Fluggast (ca. 144.000 Euro) darf die Haftung des Luftfrachtführers durch nationale Umsetzungsvorschriften nicht begrenzt oder ausgeschlossen werden; jenseits dessen kann der Luftfrachtführer nach Art. 21 II MÜ einen Exkulpationsnachweis führen.
3. Art. 29 S. 2 MÜ schließt im Geltungsbereich des Übereinkommens unter anderem die Ersatzfähigkeit von Strafschäden (punitive damages) aus. Jenseits dieser und anderer Haftungsschranken enthält das Übereinkommen weder Bestimmungen zur Schadenshöhe und -grundlage noch zum Kreis der aktivlegitimierten Hinterbliebenen. Beide Fragen beurteilen sich daher nach dem kollisionsrechtlich zur Anwendung berufenen Sachrecht.
4. Vor deutschen Gerichten ergibt sich das anwendbare Recht für Schadensersatzansprüche aus Personenbeförderungsverträgen aus Art. 5 II Rom I-VO. Wurde danach keine zulässige Rechtswahl getroffen, ist das gewöhnliche Aufenthaltsrecht des jeweiligen Reisenden für alle Reisen von und in den Aufenthaltsstaat anzuwenden. Für sonstige Flüge gilt das Verwaltungssitzrecht der Fluggesellschaft. Konkurrierende deliktische Ansprüche sind nach Art. 4 III 2 Rom II-VO akzessorisch zum Beförderungsvertragsstatut anzuknüpfen.
5. In Deutschland wird das MÜ durch die §§ 36 ff. LuftVG umgesetzt, deren Schadensersatzvorschriften weitgehend dem deliktischen Schadensersatzrecht des BGB entsprechen. Anders als etwa in Frankreich ist darin bislang kein Angehörigenschmerzensgeld anerkannt. Deshalb sind auch bei Luftunfällen neben den Bestattungskosten und entgangenem Unterhalt lediglich qua Erbfolge übergegangene Schmerzensgeldansprüche des Opfers (§ 36 S. 2, 46 LuftVG) sowie Schockschäden zu ersetzen. Letztere erfordern allerdings nach §§ 33 I 1, 36 S. 2 LuftVG den Nachweis einer adäquat-kausalen *eigenen* Gesundheitsschädigung der Angehörigen.
6. Dass das MÜ lediglich den Haftungsrahmen, nicht aber den Haftungsumfang für Schadensersatzansprüche vorgibt, kann in Kombination mit der Anknüpfungssystematik der Rom I- und Rom II-VO dazu führen, dass sich die Ansprüche der Hinterbliebenen bei Flugzeugabstürzen

nach unterschiedlichen Schmerzensgeldregimen richten. Ein solches Ergebnis befremdet. Mit dem Flugzeugunglück wird den Opfern das gleiche fatale Schicksal aufgezwungen, so dass das Recht die auf diese Weise geformte Schicksalsgemeinschaft auch und gerade in dieser Gleichheit zu respektieren hat.

7. Unter den vorhandenen Lösungen zur Gleichbehandlung in Schicksalsgemeinschaften verdient eine transindividuelle Weiterentwicklung der kollisionsrechtlichen Anpassung den Vorzug. Auf ihrer Grundlage sollte ein „Unfallstatut“ und mit ihm eine ergänzende Kollisionsnorm für alle Flugpassagiere entwickelt werden. In Anlehnung an Art. 5 II 2 iVm Art. 19 Rom I-VO sowie Art. 4 I Buchst. a und b iVm Art. 19 Rom I-VO sollte hiernach das Verwaltungssitzrecht der Fluggesellschaft einheitlich über alle durch den Absturz entstandenen Schadensersatzansprüche entscheiden.

---

\* Die Autoren forschen und lehren am Institut für ausländisches und internationales Privat- und Wirtschaftsrecht der Universität Heidelberg.

- <sup>1</sup> So *Healy-Pratt* von der New Yorker Kanzlei *Stewarts Law*, zitiert nach Bild v. 6.4.2015. Vgl. auch *Bubrowski*, FAZ v. 20.4.2015: „Eine Million Euro pro Passagier?“
- <sup>2</sup> VO (EG) Nr. 2027/97, zuletzt geändert durch VO (EG) Nr. 889/2002.
- <sup>3</sup> Grundlegend *BVerfGE* 31, 58 = NJW 1971, 1509 = StAZ 1971, 189 (Spanier-Beschluss).
- <sup>4</sup> S. zur Ratifikationsgeschichte *MüKoHGBI Ruhwedel*, 3. Aufl. 2014, Einl. MÜ Rn. 9; Art. 1 MÜ Rn. 64.
- <sup>5</sup> Vgl. jüngst *EuGH*, Urt. v. 26.2.2015 – C-6/14, BeckRS 2015, 80299 Rn. 32 ff. – Wucher Helicopter GmbH/Fridolin Santer.
- <sup>6</sup> Vgl. *Saenger/Dörner*, ZPO, 6. Aufl. 2015, Art. 71 Brüssel Ia-VO Rn. 2.
- <sup>7</sup> *MüKoHGBI Ruhwedel*, Art. 1 MÜ Rn. 5 ff., 37 ff.
- <sup>8</sup> Art. 1 VO (EG) Nr. 889/2002 v. 13.5.2002; dazu *EuGH*, Urt. v. 26.2.2015 – C-6/14, BeckRS 2015, 80299 Rn. 34 – Wucher Helicopter GmbH/Fridolin Santer (Helikopterunfall in Österreich).
- <sup>9</sup> *MüKoHGBI Ruhwedel*, Einl. MÜ Rn. 58.
- <sup>10</sup> *Schmid/Müller-Rostin*, NJW 2003, 3516; *MüKoHGBI/Ruhwedel*, Einl. MÜ Rn. 3 f.
- <sup>11</sup> Die Sonderziehungsrechte sind eine Rechnungseinheit des Internationalen Währungsfonds, die jeweils in Landeswährungen umzurechnen sind, vgl. Art. 23 Montrealer Übereinkommen.
- <sup>12</sup> *Bubrowski*, FAZ v. 20.4.2015.
- <sup>13</sup> *Schmid/Müller-Rostin*, NJW 2003, 3516 (3517 f.).
- <sup>14</sup> „Die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt.“
- <sup>15</sup> *OLG Frankfurt a. M.*, NJW-RR 2014, 824; *Schmid/Müller-Rostin*, NJW 2003, 3516 (3518); für die US-Amerikanische Rechtsprechung *El Al Israel Airlines Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U. S. 155, 170, 119 S. Ct. 662, 672, 142 Ls. Ed. 2d 576 (1999): „the Convention addresses the question whether there is airline liability vel non“; *Zicherman v. Korean Air Lines Co.*, 516 U. S. 217, 225, 116 S. Ct. 629, 634, 133 Ls. Ed. 2d 596 (1996): „The most natural reading of this Article is that, in an action brought under Article 17 (des Warschauer Übereinkommens), the law of the Convention does not affect the substantive questions of who may bring suit and what they may be compensated for. Those questions are to be answered by the domestic law selected by the courts of the contracting states.“
- <sup>16</sup> Zur Rechtsnatur und Erhebung der Einrede *Thomale*, AcP 2012, 920. Zur Abstimmung mit den prozessualen Ausschlussfristen des common law *Thomale*, *The Forgotten Discipline of Private International Law: Lessons from Kiobel v. Royal Dutch Petroleum in Transnational Legal Theory*, 2015 (im Ersch.), bei und in Fn. 194.
- <sup>17</sup> *Air Disaster at Lockerbie, Scotland on Dec. 21, 1988*, In re, 928 F. 2d 1267, 1281 (2d Cir. 1991): „We are convinced that the proper translation is ‚damage sustained‘ and deduce therefore that Article 17 (Warschauer Abkommen) contemplates monetary or compensatory damages only“; *Laor v. Air France*, 31 F. Supp. 2d 347, 350 (S. D. N. Y. 1998): „Punitive damages are not available in an action arising under the Warsaw Convention.“ Davon unbenommen kann der Schadensersatz auch in einem Strafverfahren zugesprochen werden, sofern ansonsten die zwingenden Grenzen des MÜ eingehalten sind. S. dazu den Fall *Luxair, Cour d'appel de la Grand-Duché de Luxembourg*, Nr. 44/14 V v. 21.1.2014.

- 18 Zum Verhältnis von Warschauer Abkommen und MÜ aus US-amerikanischer Sicht Gustafson v. American Airlines Inc., 658 F. Supp. 2 d 276, 281 (D. Mass. 2009).
- 19 Für das deutsche LuftVG *OLG Karlsruhe*, NZV 1990, 270.
- 20 Für das Vertragsstaut MüKoBGB/*Martiny*, 6. Aufl. 2015, Art. 5 Rom I-VO Rn. 84. So auch ausdrücklich *Zicherman v. Korean Air Lines Co.*, 516 U. S. 217, 228-29, 116 S. Ct. 629, 635, 133 Ls. Ed. 2 d 596 (1996).
- 21 Vgl. *Thomale*, JuS 2013, 296 bei Fn. 6.
- 22 MüKoBGB/*Martiny*, Art. 6 Rom I-VO Rn. 17.
- 23 MüKoBGB/*Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 84, 86; *Ferrari/Kieniger/Mankowski/Staudinger*, Internationales Vertragsrecht, 2. Aufl. 2011, Art. 5 Rom I-VO Rn. 69; *Staudinger/Magnus*, BGB, Neubarb. 2010, Art. 5 Rom I-VO Rn. 28; zur Entstehungsgeschichte *Wagner*, TranspR 2008, 221.
- 24 S. die AGB der Deutsche Lufthansa-AG „ABB Flugpassage“ vom November 2014 (keine Rechtswahl) oder die DELTA Airlines International General Rules v. 6.5.2015, Rule 55 sub B. 1. Buchst. e (gewöhnlicher Aufenthalt des Passagiers). Insoweit hat die rechtspolitische Kritik von *Mankowski*, IHR 2008, 140; *Pfeiffer*, EuZW 2008, 626; *Staudinger/Magnus*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 3, 49 an den extensiven Rechtswahlmöglichkeiten derzeit keine rechtspraktische Berechtigung. Anders die AGB der Condor Flugdienst-GmbH v. 29.4.2015, Nr. 19.1 (deutsches Verwaltungssitzrecht). Zur Zulässigkeit einer Rechtswahl nach § 10 Nr. 8 AGBG aF *Janköster*, Fluggastrechte im internationalen Flugverkehr, 2009, 33.
- 25 MüKoBGB/*Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 35 f.; *Staudinger/Magnus*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 52 f.
- 26 MüKoBGB/*Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 37; *Staudinger/Magnus*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 57.
- 27 Zur entsprechenden berichtigenden Auslegung des Begriffs der „kommerziellen Tätigkeit“ iSd Art. 14 I Buchst. b im allgemein verbraucherrechtlichen Sinn s. MüKoBGB/*Junker*, Art. 14 Rom II-VO Rn. 21 ff. Zu den Besonderheiten der nachträglichen Rechtswahl BeckOK BGBI *Spickhoff*, 35. Ed. 1.12.2013, Art. 14 Rom II-VO Rn. 4.
- 28 MüKoBGB/*Junker*, Art. 4 Rom II-VO Rn. 51 mwN in Fn. 102.
- 29 Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz (Art. 1 des Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr v. 6.4.2004, BGBI. I 2004, 550); s. insb. § 1I und II MontÜG.
- 30 Die Haftung für Personenschäden, die nicht die Insassen des Flugzeugs betrifft, bestimmt sich dagegen nach § 33 LuftVG, dazu *OLG Bamberg*, NJW-RR 2015, 404 Rn. 22; zur Abgrenzung *OLG Karlsruhe*, NZV 1990, 270.
- 31 Die Kosten einer versuchten Heilung sind ebenfalls nach §§ 49, 35 I 1 LufVG zu ersetzen und gehen gem. § 1922II BGB auf den Erben über.
- 32 *BGH*, NJW 1995, 783.
- 33 *OLG Düsseldorf*, Urt. v. 12.10.2011 – I-18 U 216/10, BeckRS 2013, 18320 (unter I 1); zurückhaltender *Palandt/Grüneberg*, BGB, 74. Aufl. 2015, § 253 Rn. 19 mit Verweis auf *OLG Karlsruhe*, VersR 2001, 1123 = BeckRS 2000, 30092498.
- 34 *OLG Düsseldorf*, Urt. v. 12.10.2011 – I-18 U 216/10, BeckRS 2013, 18320: Es sei davon auszugehen, „(...) dass Herr F durch die während der mindestens 10 Sekunden dauernden Absturzphase durch die damit verbundene Todesangst eine psychische Gesundheitsschädigung erlitten hat“.
- 35 *BGHZ* 56, 163 = NJW 1971, 1883.
- 36 *OLG Bamberg*, NJW-RR 2015, 404 Rn. 24 – Cessna-Unfall.
- 37 *Palandt/Grüneberg*, Vorb. § 249 Rn. 40.
- 38 Vgl. *Brand*, FS Jaeger, 2014, 191, der von einem Sonder- und Irrweg spricht; ferner *Wagner*, FS Stürner, 2013, 231; *ders.*, JZ 2004, 319.
- 39 Hiernach kann jedes Individuum sein Lebensverhältnis „in freier Selbstherrlichkeit“ selbst regeln, *Flume*, Das Rechtsgeschäft, 4. Aufl. 1992, 1.
- 40 *Canaris*, FS Larenz, 1983, 27 (35 f.); *Kötz/Wagner*, Deliktsrecht, 11. Aufl. 2010, Rn. 93 ff.; *Weller*, FS Hoffmann-Becking, 2013, 1341.
- 41 Das Vermögen ist nur unter den besonderen Voraussetzungen der §§ 823 II, 826 BGB geschützt.
- 42 MüKoBGB/*Oetker*, 6. Aufl. 2012, § 249 Rn. 280 ff.
- 43 So *Huber*, NZV 2012, 5 (10).

- 44 Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD v. 13.12.2013, 146, sieht die Einführung eines Angehörigenschmerzensgelds vor; hierzu *Hoppenstedt/Stern*, ZRP 2015, 18.
- 45 Die zusätzliche Relevanz des französischen Rechts ergibt sich vorliegend daraus, dass es häufig als wesentliche Interpretationshilfe bei der Auslegung des Warschauer und des Montrealer Übereinkommens angesehen wird, vgl. *E. Airlines Inc. v. Floyd*, 499 U. S. 530, 536, 111 S. Ct. 1489, 1494, 113 Ls. Ed. 2 d 569 (1991); *Ehrlich v. American Airlines Inc.*, 360 F. 3 d 366, 395 (2 d Cir. 2004).
- 46 *Kreße*, ZEuP 2014, 504
- 47 Ebenfalls für eine Generalklausel haben sich Österreich (§ 1295 I ABGB), die Schweiz (Art. 41 I OR), Italien (Art. 2043 Codice civile) sowie das anglo-amerikanische Recht entschieden, vgl. *Kötz/Wagner*, Deliktsrecht, Rn. 21 ff.; *v. Bahr*, Gemeineuropäisches Deliktsrecht I, 1996 Rn. 13 ff., 36 ff.
- 48 Art. 1382 Code civil: „Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.“
- 49 *Cass. Civ.*, 25.6.1833, Sirey 1833 I 458-463.
- 50 *Viney/Jourdain*, Les effets de la responsabilité, 3. Aufl. 2010, 341.
- 51 *Cass. Civ.*, 13.2.1923, D. P. 1923. I.52 – Lejars v. Consorts Templier.
- 52 *Cass. Crim.*, 5.1.1956, D. 1956, 216, JCP 1956. II. 9146; *Kreße*, ZEuP 2014, 504 (529 f.)
- 53 *Cass. Chambr. mixte.*, 30.4.1976, N° 73-93014.
- 54 *Viney/Jourdain*, Les effets de la responsabilité, 3. Aufl. 2010, 341 (die ausgewerteten Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2007).
- 55 *Cour de Cassation (chambre civile 2)*, 28.4.2011, N° de pourvoi 10-14771.
- 56 Deutschsprachiger Überblick bei *Zweigert/Kötz*, Einführung in die Rechtsvergleichung, 3. Aufl. 1996, § 17; *Reimann*, Einführung in das US-Amerikanische Privatrecht, 2. Aufl. 2004. Zum US-amerikanischen interlokalen und internationalen Deliktsrecht s. *Thomale*, Transnational Legal Theory 2015 (im Ersch.), unter III 2.
- 57 *Stoll* in International Encyclopedia of Comparative Law, 1983, XI – 9-6; *Klode*, NJOZ 2009, 1762 (1768) = NJW 2009, 1927 (Aufsätze Online).
- 58 *Stoll* in International Encyclopedia of Comparative Law, XI – 9-6; *Brockmeier*, Punitive damages, multiple damages und deutscher ordre public, 1999. Zum amerikanischen Klageopportunismus, der dazu tendiert, der Unternehmensführung einen Abstandsvergleich zu entlocken, *Thomale*, ZIP 2014, 1158 (1159).
- 59 Vgl. Der SPIEGEL v. 19.4.2015: „Germanwings-Opfer drohen mit US-Klage.“
- 60 Seit *E. Airlines Inc. v. Floyd*, 499 U. S. 530, 552, 111 S. Ct. 1489, 1502, 113 Ls. Ed. 2 d 569 (1991) und *Ehrlich v. American Airlines Inc.*, 360 F. 3 d 366, 395 (2 d Cir. 2004) erscheint geklärt, dass Passagiere wegen rein immaterieller Schäden, die nicht auf einer Gesundheitsschädigung beruhen, keinen Schadensersatz verlangen können. Ebenso wenig erhalten Angehörige immateriellen Schadensersatz, wenn das Flugzeugunglück auf Hoher See stattfindet, vgl. insoweit § 762 des Death on the High Seas Act, 46 U. S. C. App. (1988 ed.) und die Leitentscheidung von Justice *Scalia* in *Zicherman v. Korean Air Lines Co.*, 516 U. S. 217, 229-30, 116 S. Ct. 629, 636, 133 Ls. Ed. 2 d 596 (1996). Vgl. zur ebenso auf materiellen Schadensersatz beschränkten Haftung bei Unfällen zur See zuletzt *Gerdes v. G & H Towing Co.*, 967 F. Supp. 943, 943 (S. D. Tex. 1997); *Haggerty*, 22 Tul. Mar. L. J. 673 (1998).
- 61 Vgl. *Kinsch*, FS L. Forlati, Turin 2014, 195 ff.; *Meeusen*, Le droit international privé et le principe de non-discrimination, Recueil des cours 353 (2011).
- 62 MüKoBGB/*Junker*, Art. 4 Rom II-VO Rn. 59.
- 63 Zur Idee einer so genannten „law of a single jurisdiction rule“ vgl. *Sedler*, Interest Analysis, State Sovereignty, and Federally-Mandated Choice of Law in „Mass Tort“ Cases, 56 Alb. L. Rev. 855 (1993).
- 64 *OLG Frankfurt a. M.*, TranspR 1984, 21; *LG Frankfurt a. M.*, IPRSpr. 1990 Nr. 55.
- 65 Vgl. BeckOK BGB/*Spickhoff*, Art. 4 VO (EG) Nr. 864/2007 Rn. 17; *Wagner*, IPRax 2006, 372 (378).
- 66 Dazu *Gustafson v. American Airlines Inc.*, 658 F. Supp. 2 d 276, 281 (D. Mass. 2009).
- 67 *S. v. Bar/Mankowski*, Internationales Privatrecht, 2. Aufl. 2003, § 7 Rn. 251ff., 257.
- 68 *v. Bar/Mankowski*, Internationales Privatrecht, § 7 Rn. 254.