

Göhmann Landschaftstraße 6 30159 Hannover

An unsere sehr geehrten Mandanten

Hannover, 13.10.2015
Az.: 921-15 Nz/ev
USt.IdNr.: DE 114 890 374

Prof. Dr. Ulrich v. Jeinsen
Partner
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Steuerrecht
Fachanwalt für Internationales
Wirtschaftsrecht

Landschaftstraße 6
30159 Hannover

Liste der Partner unter
www.goehmann.de/partner

Sekretariat: Frau Evers
Tel. 0511.30277-35
Fax 0511.3027739
sekretariat.vonjeinsen@goehmann.de

Germanwings 4U9525 – Klage in Amerika?

Sehr geehrte Damen und Herren,

den Medien war zu entnehmen, dass sich am vergangenen Wochenende grosse Anzahl von Angehörigen mit ihren Anwälten darauf verständigt hat, in den USA auf Entschädigung zu klagen (Ruhr Nachrichten vom 11.10.2015).

In anderen Berichten (z. B. Berliner Kurier vom 11.10.2015) wird dies um die Aussage eines Anwalts ergänzt, es ginge bei Klagen in den USA darum, die Ausbildungsakten des Copiloten herauszuverlangen. Ob dies das ausschliessliche Ziel sein soll, wird dabei nicht klar.

Ich habe an dem Treffen nicht teilgenommen, vielmehr davon nachträglich aus den Medien erfahren,

Sie wissen, dass ich mich nach sorgfältiger Abwägung aller Argumente dazu entschlossen habe, Ihnen zu einer Klage in den USA weder zu raten noch sich derartigen Aktivitäten anzuschließen. Nachdem das Thema am vergangenen Wochenende aber eine derartige publizistische Aufmerksamkeit erfahren hat, möchte ich Ihnen meine Argumente wie folgt noch einmal darlegen:

1. Die Einsicht in die Ausbildungsakten des Copiloten hat nichts mit einer Ent-

schädigung zu tun. Dies deshalb nicht, weil Germanwings nach Art. 21 des Montrealer Übereinkommens sowieso auf die volle Schadenshöhe haftet und es irgendwelcher „Beweise für die Schuld“ nicht bedarf. Von den haftungsbeschränkenden Einreden dieser Bestimmung (höhere Gewalt) hat Germanwings keinen Gebrauch gemacht und wird nach meinen Informationen davon keinen Gebrauch machen.

Um die Schadensursache aufzuklären, läuft sowieso in Frankreich ein Ermittlungsverfahren. Dieses ist vergleichbar mit dem nach der Tragödie AF 447 vom 01.07.2009. Ich begleite deutsche Familien seit Jahren in diesem Ermittlungsverfahren und kann bestätigen, dass die französischen Behörden alles tun, um der Unfallursache auf den Grund zu gehen.

Letztlich ist so ein Verfahren gerade in den USA versucht worden und klar gescheitert: Nachdem die Maschine MH 370 der Malaysian Airlines verloren ging, hat eine amerikanische Kanzlei versucht, Boeing auf „Aufklärung des Verschwindens der Maschine“ zu verklagen, wie beispielsweise gleichfalls der Berliner Kurier am 27.03.2014 – wenige Tage nach dem Unglück – berichtete. Nicht berichtet wurde in Deutschland aber, dass dieser Versuch gescheitert ist: Ein Gericht in Chicago hat die Klage mit dem so deutlichen Vorwurf eines „frivolen Klageversuchs“ abgewiesen, das nach meinen Informationen die betroffene Kanzlei mittlerweile Probleme mit ihrer Anwaltskammer hat.

2. In den USA auf Schadensersatz wegen eines außeramerikanischen Luftverkehrsunfalls zu klagen, ist ein seit Jahren unternommener, meiner Kenntnis aber stets gescheiterter Versuch.

Kommt man überhaupt zu einem Gerichtsverfahren, sprechen amerikanische Gerichte für Ausländer in der Regel nicht die „Millionenentschädigungen“ zu, die vielleicht amerikanische Kläger erhalten würden. Sie betrachten dabei dann auch das „law of the domicile“, also das Recht am Sitz des Geschädigten.

Im Übrigen muss man dazu wissen, dass in den Medien häufig über erstinstanzliche, hohe Schadensersatzurteile in den USA berichtet wird, nicht jedoch über die Korrekturen, die hinsichtlich der Schadenshöhe dann in den Rechtsmittelverfahren durchgeführt werden.

Meiner Erfahrung nach kommt man aber daran nicht dazu, dass sich ein Gericht mit der Schadenshöhe beschäftigt. Dies deshalb, weil amerikanische Richter ablehnen, sich mit einem ausländischen Fall überhaupt zu beschäftigen. Das zivilprozessuale Schlagwort heißt „forum non conveniens“ und ist beispielsweise bei Wikipedia nachzulesen. Der Grundsatz besagt zusammengefasst, dass amerikanische Gerichte sich nur dann für zuständig erklären, wenn entweder ein Schadensfall einen besonderen Bezug zu den Vereinigten Staaten hat oder alternativ nur ein Gerichtsstand zur Verfügung stünde, der kein faires Verfahren erwarten lässt.

Die zweite Möglichkeit zuerst: Wenn also die Alternative zu einer Klage in den USA nur ein Gericht in einem Drittstaat wäre, der bekanntermaßen korrupt ist und wenn dazu die Fluggesellschaft noch in staatlicher Hand ist: Dann wäre dies beispielsweise ein Fall, in dem ein amerikanischer Richter eine Klage akzeptieren würde.

Häufiger sind die Fälle, in denen von Anwälten versucht wird, einen „amerikanischen Bezug“ darzustellen und damit eine Klagemöglichkeit in den USA. Dies geht in aller Regel schief. Weder ein amerikanisches Unternehmen, das verklagt werden soll, noch höhere Schadenssummen in den USA reichen für den notwendigen „amerikanischen Bezug“ aus. In den nachfolgend aufgeführten Fällen habe ich mitgearbeitet. Sie sind jedem, der sich mit Luftverkehrsrecht intensiv beschäftigt, bekannt.

- a) Die Klage Baumgart v. Fairchild Aircraft Corporation betraf den Absturz eines deutschen Flugzeuges auf dem Weg von Hannover nach Düsseldorf aus dem Jahre 1986. Unstreitig geschah der Unfall, weil der amerikanische Hersteller (Fairchild) aus Kostengründen eine zweite Sicherung nicht eingebaut hatte, so dass aufgrund eines Blitzeinschlages nach Ausfall der Elektrizität das Unglück passierte. Gemeinsam mit Prof. Dr. Giemulla und Anwälten der Anwaltskanzlei Kreinsler haben wir diesen Fall bis zum obersten amerikanischen Gerichtshof verfolgt und sind mit dem Argument „forum non convenience“ gescheitert; obwohl gemerkt: Obwohl die Beklagte in den USA ansässig war.
- b) In der Katastrophe SQ006 vom 31.10.2000 war gleichfalls ein amerikanisches Unternehmen – diesmal Boeing selbst – involviert: Das Flugzeug kollidierte auf der Startbahn in Taipei mit einer Baumaschine und fing Feuer.

Der Passagier van Schijndel – er saß im Oberdeck - rettete einige Passagiere und kam ums Leben, als er selbst nicht mehr von Bord kam, weil die Notfallrutschen nicht ordnungsgemäß funktionierten. In einem ausführlichen Verfahren haben durch zwei Instanzen amerikanische Gerichte die Zuständigkeit verneint: Wie im Falle Baumgart v. Fairchild heißt es in den Urteilsgründen: Ein ausländisches Flugzeug mit Start- und Zielpunkt im Ausland und einem ausländischen Passagier hat so wenig Bezug zu den Vereinigten Staaten, dass die amerikanischen Gerichte sich damit nicht zu befassen haben.

- c) Die aktuellste Zusammenfassung zu diesem Thema betrifft den Absturz des Air France-Fluges AF 447 am 01.06.2009 auf dem Weg von Rio de Janeiro nach Paris. Das amerikanische Urteil mit dem Az.: MDL Docket No. 10-2144-CRB beschreibt sehr deutlich die Rechtslage. Es betrifft darüber hinaus Kläger, die in den USA ansässig waren und Rechtsnachfolger zweier amerikanischer Opfer waren. Nicht einmal in diesem Fall hat das amerikanische Bundesgericht für den nördlichen Distrikt von Kalifornien den Fall angenommen, sondern wegen „forum non conveniens“ die Klage abgewiesen.

In dieser Entscheidung werden auch frühere Urteile zitiert, anhand derer sich die Entwicklung dieser Rechtsprechung nachvollziehen lässt.

- d) Auch der in diesem Zusammenhang häufig genannten Fall der Concorde-Katastrophe AF 4590 vom Juli 2000 stellt bei näherem Hinsehen keine Durchbrechung dieses Prinzips dar. Die einmalige Ausnahme dieses Falles war allerdings, dass der Flug ein Ein-Weg-Flug nach New York war, wo die Passagiere auf die MS Deutschland gehen, also nicht weiterfliegen wollten. Dieser Umstand eines Zielflughafens New York eröffnete dort einen Gerichtsstand. Gleichwohl ist dort nicht geklagt, sind die Ansprüche der Hinterbliebenen vielmehr verglichen worden. Die ausserordentliche Höhe der meisten Vergleichssummen hatte in erster Linie politische Gründe.
3. Aus dieser Erfahrung folgt für mich: Der Flug der Maschine einer deutschen Airline von Spanien nach Deutschland mit deutschen Passagieren an Bord hat nach aller bisheriger Rechtsprechung keinen Bezug zu den USA, so dass eine Klage dort nicht angenommen wird. Klagt man dessen ungeachtet in den USA und streitet man sich vor Gericht länger als bis März 2017, wären die Ansprüche verjährt, Art. 35 des Montrealer Übereinkommens. Eine verjährungsunterbrechende Verweisung von einem amerikanischen an ein deutsches Gericht ist nicht möglich.

Während eines in den USA laufenden Prozesses kann man nicht in Deutschland klagen, da eine hiesige Klage sofort wegen anderweitiger Rechtshängigkeit abgewiesen würde.

Was natürlich bleibt ist der Versuch, „erst einmal in den USA zu klagen“ und rechtzeitig vor Ablauf der Verjährungsfrist die dortige Klage zurückzunehmen, um in Deutschland zu klagen. Aber dann wäre der gesamte, auch kostenmäßige Aufwand vergeblich gewesen, was man hätte vorhersehen können.

Und nochmals: Höhere Schadensersatzansprüche liessen sich dann auch nicht gerichtlich durchsetzen.

4. Ich bin zu diesem Thema einer möglichen Klage in den USA in kontinuierlichem Gedankenaustausch mit zwei sehr bekannten amerikanischen Anwaltskanzleien. Beide haben von einer Klageerhebung in den USA aus den zuvor geschilderten Gründen abgeraten.

Ich bin darüber hinaus Mitglied der AAJ American Association for Justice www.justice.org. Es ist dies die amerikanische Vereinigung der Klägeranwälte, also derjenigen, die stets Opfer vertreten. Die Sektion Luftverkehrsrecht veranstaltete im Juli auf dem AAJ-Jahreskongress in Montreal eine Podiumsdiskussion zum Thema „neue Entwicklungen im Bereich forum non conveniens“. Teilnehmer waren Vertreter der meisten prominenten US-Kanzleien, die sich auf Familienseite mit Luftverkehrsunfällen beschäftigen. Ich habe unter den Zuhörern gesessen. Die Aussage: Es gibt keine „neuen Entwicklungen“ und schon gar keine, die ausländischen Familien irgendwelche Chancen eröffnen. Im Gegenteil: Speziell der Fall der gescheiterten Klage gegen Malaysian Airlines (MH 370) wurde diskutiert und als ein Beispiel dafür dargestellt, dass bisher alle Versuche gescheitert seien, derartige Verfahren in den USA zu halten.

5. Sollte sich an dieser Situation etwas ändern, dann werde ich das wissen, Ihnen mitteilen und angemessen reagieren. Bis dahin gehen wir bitte den Weg weiter, den wir begonnen haben: Unter Zugrundelegung deutschen Schadensrechts das Optimum zu erreichen. Das ist nicht immer einfach und bedarf viel sorgfältiger juristischer Arbeit. Aber auch das deutsche Recht eröffnet die Möglichkei-

ten hohen materiellen und immateriellen Schadensersatzes – wenn die Voraussetzungen gegeben sind.

Ich habe dazu die Erfahrung gemacht, dass die gegnerische Anwaltskanzlei mit problematischen Fällen honorig umgeht und eher einen Schadensposten zubilligt, als einen solchen ablehnt. Diesen Weg werde ich weiter beschreiten.

6. Interessant ist letztlich ein Zitat aus RP online vom 12.10.2015:

„Wir werden nun erst einmal auf dieser Grundlage weiter mit der Gegenseite verhandeln“.

Bedeutet das, dass überhaupt nicht geklagt werden soll? Wieso dann der ganze mediale Aufwand? Meine Informationen besagen, dass sich Schadenssummen aufgrund derartiger Taktik nicht erhöhen werden.

Seien Sie bitte **zusammengefasst** versichert, dass ich Ihre Interessenvertretung natürlich in Ihrem optimalen Interesse durchführen werde. Jedoch: Ebenso wie ich nicht mit Versprechungen werbe, die ich nicht halten kann, lehne ich eine Taktik ab, die offenkundig keine oder kaum Erfolgsaussichten hat. Dies jedenfalls solange nicht, wie die Entschädigungsverhandlungen mit der gegnerischen Kanzlei konstruktiv und positiv verlaufen und dass kann ich nur bestätigen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. v. Jeinsen
Rechtsanwalt