

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------|
| Einleitung | S.1 |
| Erster Teil | S.5 |
| Die Auflockerung des Deliktsstatuts | |
| A. Die Tatortregel | S.6 |
| I. Die Tatortregel als Grundregel | |
| II. Die Bestimmung des Tatorts | S.9 |
| B. Die Auflockerung der Grundregel | S.11 |
| I. Internationale Abkommen | |
| II. Rechtswahl | S.12 |
| III. Personale Anknüpfung | S.13 |
| 1) Schrifttum | S.15 |
| 2) Rechtsprechung | S.21 |
| IV. Akzessorische Anknüpfung | S.29 |
| V. Auflockerung und Renvoi | S.33 |
| VI. Reichweite des Deliktsstatuts | S.35 |
| VII. Auflockerung im europäischen Ausland | S.36 |
| VIII. "Auflockerung" in den USA | S.38 |
| 1) Beales vested-rights Theorie | |
| 2) Brainerd Curries "interest analysis" | S.41 |
| 3) Lösungen für den "true conflict" | S.45 |
| 4) Rückbesinnung und Kritik in den USA | S.51 |
| 5) Die Rechtsprechung: Methoden-eklektizismus und "lex loci delicti rule" | S.56 |
| 6) Kritik aus Europa | S.63 |

II.

| | |
|---|-------|
| 7) Stellungnahme | S.66 |
| Zweiter Teil | S.69 |
| Besonderheiten bei Flugzeugunfällen | |
| A. Die Haftung des Luftfrachtführers | S.69 |
| I. Das Warschauer Abkommen | |
| 1) Der Geltungsbereich des Warschauer Abkommens | S.70 |
| 2) Anspruchsteller und Anspruchsgegner | S.71 |
| 3) Die Haftung des Luftfrachtführers | S.77 |
| a) Art.17, 18 WA | S.78 |
| b) Art.20 WA | S.79 |
| c) Art.25 WA | S.79 |
| d) Art.22 WA | S.84 |
| e) Art.28 WA | S.86 |
| f) Art. 29 WA | S.87 |
| II. Das Luftverkehrsgesetz | S.88 |
| III. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für Fluggäste und Gepäck (ABB) | S.91 |
| IV. Das anwendbare Recht | S.95 |
| 1) Die Rechtsanwendungsfrage bei internationalen Flügen im Sinne des WA | S.95 |
| 2) Die anwendbare Fassung des WA | S.101 |
| 3) Die kollisionsrechtliche Entscheidung | S.102 |
| a) Internationale Abkommen | S.102 |
| b) Rechtswahlvereinbarung | S.103 |
| c) Die Qualifikation der Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer | S.105 |
| d) Die vertragliche Anknüpfung | S.109 |
| aa) Das Recht am Ort der Hauptniederlassung des Luftfrachtführers | S.110 |

III.

| | |
|---|-------|
| bb) Das Recht des Bestimmungsorts | S.112 |
| cc) Das Recht am Ort des Vertragsschlusses | S.118 |
| dd) Das Recht der Flagge | S.120 |
| ee) Das Recht des Abflugortes | S.120 |
| ff) Das Recht des angerufenen Gerichts | S.121 |
| gg) Die Anknüpfung des Bundesgerichtshofs | S.121 |
| hh) Das "Heimwärtsstreben" der Rechtsprechung | S.123 |
| e) Die deliktische Anknüpfung | S.125 |
| aa) Die Tatortregel | S.125 |
| bb) Das Recht der Flagge | S.132 |
| cc) Der Wohnsitz des Klägers | S.134 |
| dd) Das gemeinsame Personalstatut | S.135 |
| ee) Die akzessorische Anknüpfung | S.138 |
| ff) Die Vorschläge der Zweiten Kommission des Deutschen Rates | S.140 |

| | |
|----------------------|-------|
| V. Blick ins Ausland | S.142 |
|----------------------|-------|

| | |
|------------------------------------|-------|
| VI. Die Umrechnung des Goldfranken | S.146 |
|------------------------------------|-------|

| | |
|---|-------|
| 1) Die gesetzlich geregelte Umrechnung | S.147 |
| 2) Franklin Mint v. Trans World Airlines | S.152 |
| 3) Die richterliche Umrechnung | S.157 |
| a) Die Sonderziehungsrechte | S.157 |
| b) Der französische Franc | S.161 |
| c) Der freie Goldmarktpreis | S.162 |
| d) Der letzte amtliche Goldpreis | S.167 |
| e) Die Nichtanwendung der Haftungsbegrenzung des WA | S.169 |

IV.

| | |
|--|-------|
| B. Der Schutz des Passagiers | S.170 |
| I. Das Haager Protokoll | S.170 |
| II. Die Zwischenvereinbarung von Montreal | S.175 |
| III. Das Protokoll von Guatemala | S.176 |
| IV. Die Protokolle von Montreal | S.177 |
| V. Die freiwillige Erhöhung | S.179 |
| VI. § 50 Luftverkehrsgesetz | S.181 |
| VII. Die Praxis der Schadensregulierung | S.183 |
| | |
| C. Schadensregulierung und Sozialversicherungsträger | S.185 |
| I. Der Anspruchsübergang nach § 1542 RVO | S.186 |
| II. § 50 Luftverkehrsgesetz | S.189 |
| III. Der Anspruchsübergang nach §§ 116 ff. SGB X | S.193 |
| IV. Die freiwillige Erhöhung | S.194 |
| | |
| D. Zusammenfassung und Würdigung | S.201 |
| | |
| Dritter Teil | S.211 |
| Flugzeugunfälle im US-amerikanischen Kollisionsrecht | |
| A. Qualifikationsfragen | S.212 |
| B. Von der lokalen zur personalen Anknüpfung | S.215 |
| I. Die Tatortregel | S.215 |
| II. Der Wohnsitz des Klägers | S.217 |
| 1) Kilberg | S.217 |
| 2) Pearson | S.219 |
| 3) Griffith | S.220 |
| 4) Long | S.221 |

| | |
|--|-------|
| 5) Gore | S.223 |
| 6) Thomas und Cumming | S.224 |
| 7) Gordon und Junco | S.226 |
| III. Die Hauptniederlassung des Luftfrachtführers | S.228 |
| 1) Ciprari | S.228 |
| 2) Murphy | S.229 |
| IV. Das gemeinsame Personal- statut | S.230 |
| C. Die Massenunfälle- Air Crash Disaster Litigation | S.232 |
| I. In re Air Crash Disaster at Boston, Mass., July 31,1973 | S.234 |
| II. In re Paris Air Crash | S.237 |
| III. In re Air Crash Disaster Near Chicago, Illinois on May 25, 1979 | S.240 |
| IV. In re Air Crash Disaster at Washington, D.C. on January 13, 1982 | S.245 |
| D. Vorschläge für eine spezielle Kollisionsnorm | S.250 |
| E. Dépeçage | S.254 |
| F. Zusammenfassung und Würdigung | S.257 |
| Literaturverzeichnis | S.265 |
| Abkürzungsverzeichnis | S.289 |
| Stichwortverzeichnis | S.294 |