

DIE RECHTLICHEN FOLGEN VON VOGELSCHLÄGEN AN FLUGHÄFEN

(Legal Implications of Bird Hazards at Airports)

von JOHN THORPE, Guildford/Surrey-UK

(aus dem Englischen übertragen von J. Hild)

Zusammenfassung: Der nachfolgende Beitrag faßt die Hauptpunkte eines vor dem Hohen Gerichtshof in Großbritannien geführten Prozesses zwischen Fred Olsen (Air Transport) und dem Rat der Stadt Norwich sowie des Kreises Norfolk als gemeinsamen Beklagten im Juli 1979 zusammen. Der Prozeß wurde geführt mit dem Ziel, Schäden zu ersetzen, die sich aus einem Unfall einer Falcon 20 ergaben, deren zwei Triebwerke infolge Vogelschlages ausfielen.

Summary: The paper briefly summarises the main points of a UK High Court Action between Fred Olsen, Air Transport and Norwich City Council/Norfolk County Council (joint defendants) in the High Court of Justice London in July 1979. The action was to recover losses arising from an accident to a Falcon 20 due to ingestion of birds in both engines.

1. Verfahren

a) Das Verfahren wurde von dem Norwegischen Luftfahrzeughalter Fred Olsen, Lufttransport Ltd, als Kläger gegen den Rat der Stadt Norwich sowie des Kreises Norfolk als gemeinsamen Beklagten geführt.

b) Geklagt wurde auf Ersatz des Wertes eines zweistrahligen DA 20 Jet Falcon Luftfahrzeuges und anderer Schäden, die sich ergaben, als das Luftfahrzeug nach dem Start vom Flughafen Norwich am 12. Dezember 1979 eine Bruchlandung machte. Kurz nach dem Abheben kollidierte das Flugzeug mit einer großen Zahl Vögel (Möwen - Sturmmöwen, 420 g und Lachmöwen, 275 g), von denen einige in beide Triebwerke gerieten und deren Ausfall verursachten.

Das Flugzeug machte eine Bruchlandung auf einem Acker und wurde abgeschrieben. Die 9 Insassen konnten die Maschine verlassen.

2. Klageschrift

Die Kläger stellten 4 wesentliche Behauptungen hinsichtlich der Fahrlässigkeit der Beklagten auf, und zwar:

- a) Die Beklagten hatten ein fehlerhaftes System für die Feststellung der Anwesenheit von Möwen auf dem Flughafen sowie für deren Vergrämung,
- b) Der auf dem Kontrollturm diensttuende Flugsicherungs-Kontrollbeamte, der für die Startfreigabe des Flugzeuges verantwortlich war, gab den Start frei, obwohl aufgrund der Anwesenheit von Möwen dieser nicht sicher war. Entweder versäumte er, die Möwen zu beobachten, oder er beobachtete nicht ordentlich.
- c) Die wichtigen Bereiche des Flughafens waren für einen Kontrollturm-Beobachter ohnehin nicht einsehbar.
- d) Aufgrund der Tageszeit, der Wetterbedingungen und des Zustandes der Scheiben am Kontrollturm (Regentropfen, beschlagen) konnte der Flugsicherungs-Kontrollbeamte das Flughafengelände nicht ordentlich beobachtet haben, auch wenn er genau beobachtet hätte.

3. Beweisführung

- a) Der Richter war überzeugt, daß der Einsatz von Angstschrei-Geräten für die Möwenvertreibung und -abschreckung geeignet gewesen wäre. Wenn man diese vor dem Unfall eingesetzt hätte, wären sie für diesen Zweck wirksam gewesen, und die Zahl der Möwen hätte sich dadurch deutlich reduzieren lassen. Der Richter nahm an, daß das Vergrämungsgerät vor dem Unfall schlecht einsetzbar war. Die Ausübung **angemessener Sorgfalt** machte es im Interesse der Sicherheit unbedingt erforderlich, daß die in der CAA-Veröffentlichung "Vogelkontrolle an Flughäfen" - sie schließen bei schlechten Sichtbedingungen eine Inspizierung ein - enthaltenen Empfehlungen Teil des Sicherheitssystems der Beklagten hätten sein müssen. Wenn das so gewesen wäre, so der Richter, hätte dieser Unfall vermieden werden können. Kein System könne jedoch alle Vogelschläge verhindern.

- b) Der Richter war der Auffassung, daß insgesamt drei Möwenschwärme von der Startbahn und aus dem Raum südlich der Startbahn aufstiegen. Unter Berücksichtigung der in Norwich vorhandenen Risiken hätte zu einem ordentlichen Vergrämungssystem auch eine Patrouille gehören müssen, die gleichzeitig auch Angstschreie und pyroakustische Mittel hätte einsetzen können. Der Richter war überzeugt, daß Tonbänder mit Angstschreien und pyroakustische Geräte durchaus wirksame Mittel zur Vogelvergrämung gewesen wären.
- c) Die angemessene Sorgfalt hätte eine Inspektion der Startbahn erfordert ebenso wie durch den Flugsicherungs-Kontrolloffizier auf dem Tower eine ordentliche Beobachtung von Möwen, die für startende und landende Flugzeuge ein Risiko darstellten. Der Richter war davon überzeugt, daß die Beobachtungspflicht nicht nur bis zum Zeitpunkt der Startfreigabe fortbestand, sondern letztlich auch bis zu dem Zeitpunkt, da die Maschine wirklich startete.
- d) Der Richter stellte fest, daß keiner der beiden Piloten Möwen sah, bevor die Maschine abhob. Aufgrund der Beweislage sowie der Befunde war er der Auffassung, daß die Piloten nicht zu tadeln seien, weil sie die Möwen nicht gesehen hätten. Er war weiterhin der Auffassung, daß nicht erwartet werden konnte, daß sie die Vögel während des Rollens zur Schwelle sehen würden, da sie unvermeidlich bis zur Entscheidungsgeschwindigkeit ausschließlich mit ihren eigenen wichtigen Aufgaben beschäftigt waren. Er stellte außerdem fest, daß es in Anbetracht der Licht- und Wetterbedingungen, der Startbahnfärbung, der Tatsache, daß die Startbahn naß war sowie aufgrund der Größe und Farbe der Möwen, von den Piloten nicht erwartet werden konnte, die Vögel zu sehen. Unter den gegebenen Umständen war es nicht möglich, zu der Auffassung zu gelangen, daß ihnen für das Nichtbemerken der Möwen eine Schuld zukomme.
- e) Unter den Umständen dieses Falles konnte der Richter nicht feststellen, daß die Besatzung fahrlässig gehandelt habe; er war auch davon überzeugt, daß das Flughafenpersonal sich des alten Problems der Möwen und anderen Vögel am Flughafen bewußt war, und zwar aufgrund der Vogelschlagmeldungen sowie der Kontrollturmaufzeichnungen über Vogelaktivitäten.

4. Urteil

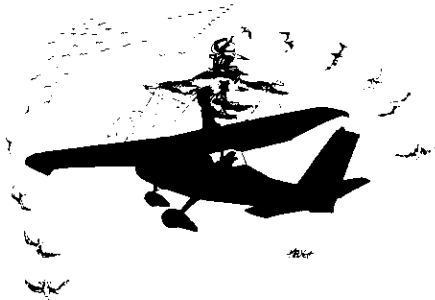
Der Urteilspruch erfolgt für den Kläger: Erstattung des Schadens.

5. Postskript

Dies ist eine kurze zusammenfassende Darstellung des Schadensersatz-Prozesses; das Originalpapier umfaßt 91 Seiten. Die Schäden bezifferten sich auf ungefähr £ 650.000,-. Die Beklagten gingen nicht in die Berufung.

Anschrift des Verfassers:

John Thorpe
CAA - Safety Regulation Group
Aviation House
Gatwick/West-Sussex RH6 0YR - UK



Wer die Vogelscheuche mitnimmt, wird von den geliederten Fliegern respektiert. Doch Vogelschlag ist eine ernste Sache.

(Aus: Fliegermagazin 3/92)