

# Die verschiedenen Möglichkeiten bei hohen finanziellen Schäden nach Vogelschlag in Flughafengebieten

(The Potential for Significant Financial Loss resulting from Bird Strikes in or around an Airport)

von M. ROBINSON, London, U.K.

(Aus dem Englischen auszugsweise und sinngemäß übersetzt von K.H. Hartmann, Oberursel/Ts.)

**Zusammenfassung:** Vorliegende Arbeit enthält eine Einführung sowie eine kurze Betrachtung zur Diskussion über die deutlich gewachsene Notwendigkeit einer angemessenen gesetzlichen Haftpflichtversicherung der Flughäfen und/oder der Flugsicherung; ferner werden bekannt gewordene vogelschlagbedingte Schäden und eine Analyse erörtert, aus der hervorgeht, dass in einer zunehmend prozess-süchtigen Welt sorgfältig geplante Vergrämnungsmaßnahmen erforderlich sind.

**Summary:** Following a brief introduction, this paper contains a brief study outlining some arguments concerning the perceived need for maintaining an adequate "airport and/or air traffic control legal liability" insurance programme. It includes reference to known losses caused by bird strikes and an analysis suggesting that in an increasing litigious world, bird dispersal measures must be vigilantly maintained.

## 1. Einleitung

In dieser kurzen Studie legen wir dar, weshalb nach unserer Überzeugung Flughäfen und/oder Flugsicherungsbehörden sich durch gesetzliche Haftpflichtversicherung absichern müssen - und das sogar in verstärktem Maße.

Zunächst betrachten wir die verschiedenen Möglichkeiten in Schadensfällen, d.h., die Frage, ob eine Flughafen- und/oder Flugsicherungsbehörde in den folgenden vogelschlagbedingten Fällen gesetzlich haftpflichtig ist:

- Flugzeugverlust oder -schaden,
- Verletzung oder Tod von Passagieren und Schaden an deren Eigentum,
- Verletzung, Tod, Eigentumsschaden Dritter.

Im weiteren Text behandeln wir einige bekannt gewordene Schadensfälle.

Diese Arbeit enthält ferner einen kurzen Überblick zu möglichen Risikobereichen, d.h. zu erwartende und aktuelle Zusammensetzung der Flotten, Verkehrsentwicklung, etc. und Allgemeine Luftfahrt.

Nach Betrachtung der Möglichkeiten im Schadensfall wenden wir uns Themen besonderen Interesses zu, u.a. mögliche Ablaufmodelle im Schadensfall, Änderungsvorschläge zum internationalen Reglement in Sachen gesetzliche Haftpflichtschadensersatzleistung für Passagiere, u.a.m.

Schließlich hoffen wir, dass dieser Beitrag einigen Stoff zum Nachdenken liefert; gesetzliche Haftpflichtversicherung der Flughäfen/Flugsicherung muss sein. Allgemein lässt sich sagen: gesetzliche Haftpflichtversicherung der Flughäfen ist nicht kostspielig und bietet beträchtliche Versicherungsleistungen. Sobald hinreichende Risikoverhältnisse vorliegen, sind Höchstgrenzen von etwa US\$ 1000 Millionen und mehr ohne weiteres möglich.

In den USA wurde ein Bericht zum Thema Vogelschlag vorgelegt. Darin wird festgestellt, dass „... die wachsenden Vogelpopulationen eine immer ernster werdende Gefahr für den Flugbetrieb darstellen und daher entschlossene und konsequente Anstrengungen zu ihrer Bekämpfung im Flughafenbereich ...“ erforderlich sind. Ein Unfall einer Boeing 747 könnte den Tod von 500 Passagieren zur Folge haben! Aus den Versicherungsansprüchen für den Flugzeugkasko, für Todesfälle von Passagieren sowie wegen Verletzungen und/oder Schaden Dritter könnte sich unterm Strich eine enorm hohe Gesamtforderung ergeben. Nach unserer Meinung sind die Argumente für den Abschluss angemessener gesetzlicher Haftpflichtversicherungen der Flughäfen/Flugsicherung zwingend.

## **2. Mögliche Haftpflichtschäden für Flughäfen/Flugsicherung nach Vogelschlag**

Mögliche vogelschlagbedingte Haftpflichtschäden sind durchaus realistisch. Schäden hat es bisher schon gegeben, und eine Flughafen-/Flugsicherungsbehörde kann nach einem Unfall gesetzlich haftpflichtig gemacht werden. Die stets akute Möglichkeit, dass sich Vögel im Startbahnbereich aufhalten und somit ein Risiko für den Flugbetrieb darstellen, wird immer wieder Anlass zur Besorgnis sein, und erfordert Wachsamkeit bei der Durchführung von Maßnahmen zur Schadensverhinderung.

Man sollte sich stets die anhaltend zuerkannten Haftpflichtschadensersatzleistungen vor Augen halten. Wir verweisen auf die Schadensersatzleistungen aus jüngster Zeit für einen Passagier, der 1989 bei dem Unfall (mit 47 Toten)

der British Midland Airways in Kegworth beteiligt war und dabei invalidisiert wurde. Das Gericht erkannte auf Schadensersatz in Höhe von £ 1,425,000 (bzw. mehr als US \$ 2 Mio.). Zwar war eine Flughafen- oder Flugsicherungsbehörde bei diesem Zwischenfall offenbar nicht berührt, aber immerhin zeigt sich hier recht deutlich die Entwicklungsrichtung der Schadensersatzleistungen. Das internationale Reglement hinsichtlich der Höhe der Schadensersatzleistungen für Passagiere aus der Haftpflichtversicherung wird gegenwärtig überarbeitet. Könnte sich solch eine Revision für eine Behörde nachteilig auswirken?

Es ist schon seltsam, wenn sogar in diesen unruhigen Zeiten Flughäfen - darunter auch einige der großen - offenbar keinen Versicherungsschutz erwerben; mit Sicherheit ist das Sparsamkeit am falschen Platze.

Kann Vogelschlag nun tatsächlich für Flugunfälle bzw. Flugzeugschäden verantwortlich sein? Ein einzelnes Beispiel sei herausgegriffen: Die United Airlines berichten, dass im Jahre 1995 auf 18.000 Flüge ein Vogelschlag kam. Während in den meisten Fällen kleine Vögel beteiligt waren, bei allenfalls nur geringfügigem Flugzeugschaden, werden nach Schätzung der United Airlines jährlich etwa 33 % aller Schäden bei dieser Fluggesellschaft durch Vogelschlag verursacht.

Vor ein paar Jahren war eine Boeing 737 an einem Zwischenfall in Nord-Amerika beteiligt. Hier war die Feststellung wichtig, dass sich auf dem Terrain des betreffenden Flughafens eine Bodenwelle befindet, hinter der man das Ende der Startbahn erst ab etwa der Hälfte der Startstrecke einsehen konnte. Das Flugzeug startet ganz normal; doch beim Hochziehen der Maschine bemerkte der Erste Offizier auf der Startbahn einen großen Möwenschwarm (ca. 100 Tiere), der offenbar von Regenwürmern angelockt worden war. Die Flugzeugbesatzung hatte keine andere Wahl, als den Start fortzusetzen; bei Annäherung der Maschine an den Vogelschwarm flogen die Tiere auf. Anscheinend trafen etwa 60 Vögel Bug, Tragflächen, Fahrwerk und die Triebwerke. Der Kapitän erklärte den Luftnotstand, die Maschine blieb steuerfähig, die Notlandung war erfolgreich, niemand wurde verletzt, das Flugzeug wurde nur unwesentlich beschädigt.

Es wurde zwar erwogen, gegen die Verantwortlichen zu klagen, man verzichtete jedoch aus ökonomischen Gründen darauf, da die Reparaturkosten offenbar relativ gering waren. Es befanden sich etwas mehr als 100 Passagiere an Bord. Hätte es eine Katastrophe gegeben, wäre der finanzielle Schaden erheblich gewesen. Ob nun der Flughafenhalter bzw. dessen Versicherer bei einem Verfahren gegen den Flughafen hätte Erfolg haben können, bleibt dahingestellt. Die in Frage kommende Geldsumme wäre zweifellos erheblich gewesen.

Als Antwort auf die Frage „Kann eine Flughafen-/Flugsicherungsbehörde nach einem vogelschlagbedingten Unfall gesetzlich haftpflichtig gemacht werden?“, zeigt das erfolgreiche Vorgehen gegen den Flughafen von Norwich nach dem vo-

gelschlagbedingten Verlust einer Falcon-20 im Dezember 1973. Das Gericht stellte zusammenfassend fest, dass „... der beklagten Partei dem Kläger gegenüber die allgemeine Sorgfaltspflicht obliegt, d.h. die Pflicht zu einer den Umständen angemessenen betrieblichen Sorgfaltspflicht im Flughafensbereich“. Nach Abwägung des gesamten Beweismaterials entschied das Gericht, dass die beklagte Partei ihren Pflichten nicht nachgekommen war und, „... dass das Urteil auf Schadensersatz zugunsten des Klägers lauten musste“. Der Verlust der Falcon-20 war, wie die Statistiken zeigen, kein Einzelfall. Insgesamt sind aus den letzten 25 Jahren wenigstens 15 vogelschlagbedingte Flugunfälle (Flugzeuggewicht wenigstens 12,500 lbs. und Geschäftsflugzeuge) registriert worden.

Wo sind nun die Schuldigen? Nimmt die Gefahr zu oder ab? Wir sind - ganz allgemein gesagt - der Meinung, dass die Gefahr spürbar zunimmt. Die Prognosen zur Entwicklung der Luftverkehrsflotten lassen für den Übergang ins nächste Jahrtausend eine deutliche Zunahme des Flugzeugbestandes erwarten. Zwar ist es schwierig, den Umfang der Vogelpopulationen genau anzugeben, doch im großen und ganzen kann man sagen, dass die Anzahl der Möwen, Gänse, Höckerschwäne und sonstiger Arten mindestens gleich bleibt oder aber zunimmt. Ein entscheidender Faktor für das Anwachsen und die Neuansiedlung von Populationen - insbesondere im United Kingdom und zweifellos auch andernorts - sind die Zunahme der Kies-/Sandabgrabungen (Gewässer), die Zunahme der Mülldeponien und der bereits vorhandenen Naturschutzgebiete.

Es ist schon recht bedeutsam, dass solche Stellen meist in unmittelbarer Nachbarschaft eines Flughafens liegen und daher Anlass zu ständiger Sorge geben - der JFK-Flughafen, New York, unmittelbar am Jamaika Bay Wildlife Refuge, ist solch ein Beispiel.

### **3. Gegenwärtige und zu erwartende Risiken**

Die gewerbliche Luftfahrt und der Passagiertransport sind am stärksten von der Möglichkeit größerer Haftpflichtschäden betroffen. Das Passagieraufkommen nimmt ständig zu. Auf Grund vorläufiger Schätzungen bestätigt die ICAO die anhaltende jährliche Steigerung des regulären Passagieraufkommens und des Frachtvolumens in Tonnen; die Aufschlüsselung nach nationalem und internationalem Verkehrsaufkommen lässt ein stetiges Anwachsen des internationalen Verkehrs erkennen. Diese Wachstumszahlen entsprechen den allgemeinen Angaben der Industrie, wonach anhaltender Anstieg bis ins nächste Jahrtausend erwartet wird.

Es wird interessieren, dass von der Europäischen Kommission angesichts der ständig wachsenden Verkehrsdichte im Luftraum Europas vor kurzem ein Weißbuch mit dem Titel „Air traffic management - freeing Europe's airspace“ (Die Organisation des Luftverkehrs - Entlastung des europäischen Luftraums) veröffentlicht wur-

de, in welchem festgestellt wird, dass der Umfang des Luftverkehrs ständig zunimmt.

Zum Verständnis des zu erwartenden Anstiegs der Verkehrsziffern muss man von einigen typischen Entwicklungsprogrammen der Luftverkehrsflotten ausgehen. Aktuelle, von der Industrie stammende Hinweise deuten darauf hin, dass sich die weltweite Flotte der Düsenflugzeuge (außer den in östlichen Ländern gebauten) in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich mehr als verdoppeln wird. Um diese Prognosen in die Praxis umsetzen zu können, sind noch beträchtliche finanzielle Investitionen erforderlich: Nach Angaben von Boeing werden dies bis zum Jahre 2004 und danach jährlich mehr als etwa US \$ 50 Billionen sein. Auch für die Turboprop-Flotte wird eine ähnlich bedeutende Entwicklung erwartet.

Im Hinblick auf die gesetzliche Haftpflichtversicherung von Flughäfen/Flugsicherung und der Möglichkeit eines größeren Schadens ist natürlich insbesondere die Struktur der Fluggesellschaften von besonderem Interesse. Es interessieren hier speziell zwei besondere Komponenten, nämlich 1) Flugzeugwerte, und 2) Sitzplatzkapazitäten der einzelnen Flugzeugtypen.

Zunächst zu den Flugzeugwerten, die sich seit 1963 vervielfacht haben. Die tatsächlichen Versicherungssummen sind häufig erheblich größer als die Listenpreise, sobald Leasing erwogen wird. Flugzeuge im Wert von wenigsten US \$ 250 Mio. sind gegenwärtig weltweit bei den Fluggesellschaften im Einsatz.

Dieser Wertzuwachs ist am Bruttoversicherungswert der Flotten erkennbar. Seit 1986 ist der Brutto-Flottenwert um die enorm hohe Differenz von 200 % (und mehr) angestiegen. Nachforschungen haben ergeben, dass gegenwärtig mehr als 350 Flugzeuge mit einem geschätzten Wert von jeweils wenigstens US \$ 100 Millionen im Einsatz sind; hinzu kommen etwas mehr als 500 von den Fluggesellschaften bestellte Flugzeuge mit einem Basislistenpreis von US \$ 100 Mio. pro Flugzeug.

Sicherlich sind Flugzeug-Versicherungswerte ein wichtiges Thema; doch sind es natürlich die Möglichkeiten der entstehenden Haftpflichtschäden bei Verletzung von Passagieren einer Fluggesellschaft oder bei Todesfall, die in erster Linie Anlass zur Besorgnis geben. Welche Rolle spielen nun die Sitzplatzkapazitäten der verschiedenen Flugzeuge? Etwa 6 % der mehr als 16.000 Flugzeuge der weltweiten Zivilluftfahrtflotten sind mit wenigstens 350 Sitzen ausgerüstet, das sind 9 % der Düsenflugzeugflotte. Nach Prognosen der Industrie ist bis zum Jahre 2014/15 eine erhebliche Zunahme zu erwarten - vielleicht sogar bis zu 20 % oder mehr, d.h. mindestens etwa 4.000 Flugzeuge. Ein weiteres Kriterium, mit Hilfe dessen die verschiedenen Möglichkeiten im Schadensfall bestimmbar sind, besteht in der Analyse der einzelnen Flüge. Von besonderem Interesse ist die Feststellung, dass weltweit die Flotten der Fluggesellschaften (mit Ausnahme der in der ehemaligen

Sowjetunion gebauten Flugzeuge) gegenwärtig mehr als 31 Millionen Stunden pro Jahr fliegen im Vergleich zu den etwa 22 Millionen Stunden 5 Jahre zuvor - was einer Zunahme um wenigstens 40 % entspricht. Die durchschnittliche Anzahl der Flüge pro Flugzeug und Jahr liegt gegenwärtig bei etwa 1.500 pro Passagierflugzeug und fast 1.100 pro Frachtflugzeug (Gesamtdurchschnitt = 1.450 Flüge) bei einem im Mittel täglichen Einsatz von etwa 6,5 Stunden pro Passagierflugzeug und 3 Stunden pro Frachtflugzeug (Gesamtdurchschnitt etwas weniger als 6 Stunden).

Vielleicht sollten noch einige Angaben über die Allgemeine Luftfahrt ergänzt werden: In der Allgemeinen Luftfahrt ist die Möglichkeit größerer Haftpflichtschäden selbstverständlich erheblich geringer als im gewerblichen Bereich.

Der aktive Anteil der Flotte der Allgemeinen Luftfahrt umfasst etwas mehr als 80 % Flugzeuge mit Kolbentriebwerken, etwa 4 % Turboprop-Flugzeuge, etwa 3 % Düsenflugzeuge und etwa 5 % Hubschrauber; der Rest sind „sonstige Typen“. Die Daten lassen ferner erkennen, dass weltweit (außer in China und in der ehemaligen Sowjetunion) die Flotten der Allgemeinen Luftfahrt gegenwärtig etwa 40 Millionen - vielleicht auch etwas mehr - Stunden pro Jahr erreichen bei insgesamt etwa 120 Millionen Flugbewegungen pro Jahr.

Gegenwärtig erleben wir geradezu eine direkte Konfrontation **einerseits** zwischen den steigenden Flugzeugwerten, der wachsenden Anzahl der Flugzeuge und insbesondere der eingesetzten Großraumflugzeuge, sowie der Zunahme der Verkehrsziffern und **andererseits** dem Anwachsen bestimmter Vogelpopulationen. Könnte dieses Zusammentreffen beider Entwicklungen zu mehr Unfällen führen?

#### **4. Möglichkeiten im Schadensfall**

Die Schadensziffern der Fluggesellschaften im Jahr 1994 waren die bis dahin höchsten, und der herausragende Hauptfaktor sind die Haftpflichtvergleiche bzw. -reserven, wobei die potentiellen Haftpflichtschäden, die gerade von Unfällen der China Airlines und der USAir (26. April und 8. September 1994) herrühren, nahezu US \$ 600 Mio. betragen. Haftpflichtrisiken sind eine erhebliche Sorge für die Versicherer der Fluggesellschaften. Haftpflichtentschädigungen für Passagiere in den USA treiben immer weiter nach oben, und US \$ 2.5 Mio. (oder gar mehr) pro Person werden gegenwärtig als die durchschnittliche (Anfangs-) Reserve angesehen; Ähnliches trifft vielleicht auch für Japan zu. Im Zusammenhang mit dem o.e. Schaden der China Airlines sind, soweit bekannt, die Angehörigen von etwa 121 getöteten Passagieren gerichtlich gegen die Fluggesellschaft und den Flugzeughersteller vorgegangen und forderten etwas mehr als US \$ 2 Mio. pro Passagier (die Fluggesellschaft hatte zuvor bis zu US \$ 154,000 pro Person angeboten). Es ist allerdings bekannt, dass Entschädigungsleistungen in den USA märchenhafte Höhen erreichen können, eine Tendenz, die sich auch in Europa abzeichnet.

Vielleicht sollten die wichtigen Änderungsvorschläge zum internationalen Reglement in Sachen Entschädigung aus der gesetzlichen Haftpflicht für Passagiere betrachtet werden, also das „IATA INTERCARRIER AGREEMENT“. Statt der vollständigen Wiedergabe der vorgeschlagenen Vereinbarung mag die Feststellung genügen, dass das Ziel der Vereinbarung im Wesentlichen darin besteht, auf bestehende Haftpflichtbeschränkungen für Passagiere zu verzichten (Konventionen von Warschau, etc. ), dahingehend, das „... ein erstattungsfähiger Ersatz des tatsächlichen Schadens im Rahmen der für den Wohnsitz des Passagiers geltenden Gesetze zuerkannt werden kann“. Durch diese geschickte Formulierung wird die Welt schließlich ins Rechtssystem der USA mit einbezogen. Es bestand 1996 die Absicht, das neue Abkommen entweder per 1. November 1996 oder durch die jeweiligen Regierungen per Unterzeichnungsdatum einzuführen. Einige Fluggesellschaften haben dieses Abkommen bereits unterzeichnet. Inwieweit dieser Vorschlag die Haftpflichtrisiken bei entsprechender Haftpflichtabdeckung der Flughäfen/Flugsicherung betrifft, muss erst noch abgewartet werden, auch wenn es wahrscheinlich sein mag, dass zumindest speziell bei einem Unfall außerhalb der USA - sofern in den USA ansässige Personen beteiligt sind - dieser Vorschlag einige Auswirkungen haben könnte. Zweifellos gibt es eine Reihe von Problemen zu bewältigen, wenn dieser Vorschlag erst einmal in Kraft tritt. Man könnte vielleicht meinen, dass durch Verzicht auf die Haftpflichtbeschränkungen der Kläger davon abgebracht werden könnte, gegen andere Parteien einschließlich Flughafen etc. vorzugehen in dem Versuch, die u.a. von Warschau auferlegten Beschränkungen zu umgehen. Könnte aber umgekehrt solch eine Entwicklung zu einem erhöhten Druck auf die Versicherer von Fluggesellschaften führen, einen Flughafen in Regress zu nehmen? Eine Fluggesellschaft selbst könnte nach einem Schaden anstreben, dass ihre Versicherer die entsprechenden rechtlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass im Schadensprotokoll die Vermögenslage der Gesellschaft zum Ausdruck kommt, und nicht durch offensichtliche Fehler anderer verschleiert wird.

Wenn man davon ausgeht, dass die durchschnittliche Haftpflichtentschädigung für Passagiere in den USA gegenwärtig etwa US \$ 2.5 Mio. pro Person beträgt, erscheint ein Limit von US \$ 1 000 Mio. bei einem Schaden möglicherweise unangemessen. Bei den großen, gegenwärtig produzierten Flugzeugen erhöht sich die Abfindung pro Passagier (Totalverlust, 70 % Passagierauslastung, 100 % Tote unterstellt).

Man sollte sich stets vergegenwärtigen, dass obige Angaben von einer 70 %igen Passagierauslastung ausgehen. Wie sieht das nun bei einer 100 %igen Auslastung aus? Hinzu kommt, dass in der Darstellung weder der Flugzeugkasko (Kaskoversicherungen können bis zu US \$ 250 Mio. erreichen) noch irgendwelche Haftpflichtschäden Dritter berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang wird verwiesen auf den kürzlichen Unfall einer An-32 in Kinshasa mit beträchtlichen Verlusten an

Menschenleben am Boden. In einem weiteren ähnlichen Fall gab es als Folge des Unfalls der El Al Israel Airlines 1992 in Amsterdam 43 Tote am Boden und weitere 11 Verletzte. Außerdem ist stets zu bedenken, dass die obigen Darstellungen Ansprüche unter der Annahme widerspiegeln, dass die Risiken die USA betreffen. Ersatzleistungen andernorts sind (zumindest bisher) nicht unbedingt so hoch.

## 5. Schlussbemerkung

Zusammengefasst lässt sich feststellen:

- a) Eine gesetzliche Haftpflichtversicherung für Flughäfen ist vergleichsweise kostengünstig, und gegenwärtige Versicherungsleistungen sind im Allgemeinen angemessen und entsprechen den Haftpflichtstandards.
- b) Einzelne Flugzeugversicherungswerte erreichen z.Zt. US \$ 250 Mio.
- c) Der Anteil der Großraumflugzeuge in den Flotten der Fluggesellschaften wächst weltweit ständig.
- d) Ganz allgemein lässt sich sagen, dass die Populationen der Möwen, Gänse, Höckerschwäne und anderer Arten an Umfang zunehmen.
- e) Es gibt einen zunehmenden Trend, auf der Suche nach Rechtsmitteln jedes Missgeschick irgendwie zu kompensieren. Das internationale Reglement zur gesetzlichen Haftpflicht für Passagiere wird überprüft; Haftpflichtentschädigungen für Passagiere nehmen allgemein zu. Werden die Gerichte zunehmend verständnisvoller gegenüber dem Kläger?

*Anschrift des Verfassers:*

M. Robinson  
Assistant Director  
Alexander Howdon Aviation  
8 Devonshire Square  
London EC2M 4PL