

Ein Flugzeugabsturz - rechtliche Aufarbeitung einer Katastrophe\*

Von Ulrich von Jeinsen, Hannover

\*Vortrag auf der Jahrestagung des Deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft am 7. März 2001 in Hannover.

## **Einleitung**

Die rechtliche Aufarbeitung eines Großschadens mit internationaler Beteiligung erfordert sensibles Umgehen mit der Vielzahl der betroffenen Personen, Kenntnisse des internationalen Rechts sowie eine subtile Logistik. Dies soll am Beispiel eines Flugzeugabsturzes dargestellt werden.

## **Sachverhalt**

Am 06. Februar 1996 stürzte vor der Küste der Dominikanischen Republik eine Boeing 757 der BirgenAir ab. BirgenAir war Sub-Charterer der Fluggesellschaft Alas Nacionales, die wiederum diesen Flug für den Reiseveranstalter Öger Tours durchführte.

Niemand überlebte den Absturz. Unter den 189 Opfern waren 164 Deutsche, die sich auf dem Rückflug aus dem Urlaub befanden. Etwa 100 Familien waren von dem Unglück betroffen.

Der Absturz ereignete sich ca. 4 1 / 2 Minuten nach dem Start der Maschine in Puerto Plata. Die dortige Flugkontrolle erhielt nur einige unverständliche Angaben der Piloten, nach deren Bitte „stand by“ („warten Sie bitte“) verschwand die Maschine vom Radarschirm.

Sofort eingeleitete Rettungsmaßnahmen ergaben nur die Bergung einiger Wrackteile sowie Leichen. Die Mehrzahl der Passagiere ist mit den Trümmern der Maschine auf ca. 2.600 m in den Atlantik abgesunken.

## **Erste Reaktionen**

Unmittelbar nach dem Unfall äußerten sich die Inhaber der betroffenen Gesellschaften, die Herren Öger und Birgen, umfangreich in den Medien. Sie versprachen schnelle Hilfe und verwiesen auf eine in 3-stelliger \$ Millionenhöhe abgeschlossene Versicherung.

Gleichfalls unmittelbar anschließend wurden in den Medien sowie von Politikern Behauptungen aufgestellt, wonach hier die Maschine einer Billig-Airline abgestürzt wäre. Der Spiegel titelte „Billigflieger - tödliches Risiko“ und der Verkehrsminister Wissmann kündigte an, durch eine Task Force auf deutschen Flughäfen soll es vermieden werden, dass sich ein derartiger Unfall wiederhole.

## **Erste Erkenntnisse**

Diese Aussagen waren bereits nach den sofort bekannten Daten unrichtig und letztlich unverantwortlich. Die Piloten waren sehr erfahren, hatten auf der Boeing 757 alle notwendigen Schulungen (die letzte am 28.01.1996) absolviert, und die Maschine war gleichermaßen gut gewartet. Diese Fakten wurden dann letztlich durch den Unfall-Untersuchungsbericht bestätigt. Die unberechtigten Behauptungen führten dann aber zu einem baldigen Konkurs der Firma Birgen Air, deren Inhaber die Diskussionen um die Sicherheit seiner Fluggesellschaft nicht überlebte, er starb einige Zeit später an einem Herzinfarkt.

Mit Hilfe amerikanischer Spezialisten wurden am 28.02.1996 vom Meeresgrund in 2.600 m Tiefe die beiden Flugdatenschreiber geborgen, nämlich

- derjenige, der die Flugdaten der Maschine aufnimmt
- sowie der zweite, der die Gespräche der Piloten im Cockpit und mit dem Tower mitschneidet.

Beide Geräte waren in unversehrtem Zustand, wurden sofort in die USA gebracht und dort ausgewertet.

Dabei stellte sich heraus, dass der linke Geschwindigkeitsmesser des Flugzeugs - also die vor dem

Chefpiloten Erdem befindlichen Instrumente nicht ordnungsgemäß gearbeitet hatten.

## **Technische Grundlagen**

Um diese Aussage tatsächlich einordnen sowie rechtlich bewerten zu können, sind folgende Grundkenntnisse von der Funktionsweise eines modernen Verkehrsflugzeugs notwendig:

Sämtliche wesentlichen Instrumente sind zwei- bis dreifach vorhanden. Beispielsweise die hier interessierende Geschwindigkeit wird mit je einem Instrument vor den Sitzen von Pilot (links) und Co-Pilot (rechts) angezeigt. Eine dritte Anzeige befindet sich in der Mitte der Schalttafel, zwischen den Pilotensitzen. Gleichermäßen verfügen moderne Verkehrsflugzeuge über mehrere, parallel zueinander arbeitende Computeranlagen.

Durch diese technische Ausstattung soll der Unsicherheitsfaktor eines ausfallenden Instrumentes (oder der Aggregate, die zur Ermittlung der Informationen dieses Instruments eingesetzt werden) beseitigt werden.

Die Geschwindigkeit eines Flugzeuges wird durch sog. pitot tubes gemessen, das sind an der „Nase“ angebrachte Metallröhren. In diese Metallröhren tritt Luft ein, deren Druck über eine Membrane gemessen wird. Diese Information wird in dem Air-Data-Computer der Maschine zunächst verarbeitet und dann auf der Instrumententafel - vor Pilot und Co-Pilot - angezeigt. Weiter gibt der Air-Data-Computer diese Informationen auch an den Autopiloten weiter, der die Maschine fliegt.

Wie vorstehend angedeutet, verfügt ein modernes Verkehrsflugzeug über mehrere dieser Informationsanlagen: neben mehrfachen Anzeigen im Cockpit hat die Boeing 757 auch mindestens zwei Air-Data-Computer und mehrere Autopilot-Computer. Gleichermäßen verfügt sie über mehrere pitot tubes, die wiederum die verschiedenen nachgeschalteten Computer mit Informationen versorgen.

Aus Sicherheitsgründen wird die Instrumentierung in der Mitte des Cockpits - also zwischen den beiden Piloten - analog angesteuert, also ohne zwischengeschaltete Computer. Dadurch soll den Piloten eine korrekte Informationserteilung selbst dann ermöglicht werden, wenn die Computeranlage des Flugzeugs ausfällt.

Seit Entwicklung der ersten Maschinen der Airbus-Familie hat sich derart die „Glas-Cockpit-Philosophie“ immer weiter verfestigt. Diese besagt, dass ein modernes Verkehrsflugzeug mit dieser Technologie durch die Computer sicher geflogen wird - sicherer vielleicht als durch Piloten „per Hand“. Denn bei modernen Computeranlagen spiele der Faktor „menschliches Versagen“ keine oder kaum noch eine Rolle.

## **Auswertung der Flugdaten**

Die aus der folgenden Grafik ersichtlichen, hier interessierenden Flugdaten für Geschwindigkeit und Höhe ergaben - in Verbindung mit den Gesprächen der Piloten im Cockpit - folgenden Unfallhergang:

Während der Startphase, bei einer Geschwindigkeit der Maschine von 80 Knoten, führen die Piloten den üblichen letzten Check der Instrumente vor dem Start durch. Zu diesem Zeitpunkt stellt der die Maschine fliegende (links sitzende) Chefpilot fest, dass sein Geschwindigkeitsmesser nicht arbeitet. Derjenige des Copiloten (rechts) arbeitet und zeigt 80 Knoten an.

Gleichwohl entschließt sich der Kapitän zum Start und schaltet kurz danach den Autopiloten ein. 18 Sekunden danach erscheinen auf der Instrumententafel zwei Warnungen

- rudder ratio
- mach speed trim.

Diese Anzeigen indizieren - nach den Handbüchern für die Boeing 757 eine instabile Fluglage. Die Piloten

diskutieren darüber, was man dagegen tun kann.

Weitere 39 Sekunden später taucht auf der Instrumententafel die Warnung:

- overspeed

auf. Diese vermittelt den Piloten also den Eindruck, die Maschine sei zu schnell. Die Piloten diskutieren auch über diese Warnmeldung.

Weitere 24 Sekunden fängt der

- stick shaker

an, die Steuersäulen zu „rütteln“. Dies aber ist ein Signal für die gegenteilige Tatsache, dass nämlich die Maschine zu langsam fliegt. Die Piloten diskutieren auch über diese gegensätzlichen (zu hohe, zu niedrige Geschwindigkeit) Informationen, lassen die Maschine aber weiter vom Autopiloten fliegen.

Dieser schaltet sich weitere 55 Sekunden später automatisch aus; offensichtlich deshalb, weil er gleichermaßen die widersprechenden Informationen einer zu hohen bzw. zu niedrigen Geschwindigkeit nicht mehr verarbeiten kann.

Anschließend geht alles sehr schnell: 5 Sekunden, nach dem Ausschalten des Autopiloten, realisieren die Piloten erstmals, dass die Maschine viel zu langsam ist. Der Chefpilot gibt den Befehl, allen Schub zu geben, der möglich ist. Aber dies nützt nichts, weil sich in dieser Phase - offenbar aufgrund der viel zu langsamen Geschwindigkeit - auch noch ein Triebwerk automatisch abschaltet.

Alle Versuche der Piloten verhindern nicht ein weiteres Absinken der Maschine, so dass 6 Sekunden nach diesem Befehl („Gas, Gas“) das Bodenabstands-Warnungssystem anfängt zu arbeiten. Weitere 4 Sekunden später kommt es zum Absturz.

Die ganzen Manöver haben sich in einer Flughöhe um die 1000 m und darunter abgespielt, also weit unterhalb der Flughöhe, die die Maschine nach ca. 3-4 Minuten haben sollte.

## **Die Unfalluntersuchung**

Nachdem die Flugdaten in den USA ausgewertet worden waren, begann die von den Behörden der Dominikanischen Republik eingesetzte Unfalluntersuchungskommission ihre Arbeit. Dies entsprach internationalen Regeln, die den deutschen Behörden nur einen Beobachterstatus einräumten.

Der Chef der Untersuchungskommission war ein Major der Dominikanischen Luftwaffe, der wie auch seine Behörde angesichts der vorhandenen technischen Ausstattung - mit der ihm gestellten Aufgabe überfordert war. Daher haben die US-amerikanischen Behörden geholfen, die Flugdaten sowie Cockpit-Gespräche auszuwerten, um die Unfallursache zu ermitteln. Ergebnis war:

Von Anbeginn an funktionierte derjenige Geschwindigkeitsmesser (pitot tube) nicht, der - über die Computeranlage des Flugzeugs die vor dem Chefpiloten befindlichen Instrumente mit Geschwindigkeitsinformationen versorgte. Vermutlich war dieses pitot tube - etwa durch ein Insekt - verstopft, so dass die Luft nicht mehr „ungefiltert“ auf die Membrane traf, die also die Computeranlage mit inkorrekten Informationen versorgte.

Wie sich herausstellte, waren jedoch zwei Aspekte fatal:

zum einen die Tatsache, dass - aufgrund unzureichender Beschriftung bzw. Anzeigen der Instrumente - die Piloten nicht wussten, welcher Geschwindigkeitsmesser über welchen Air-data-Computer die Autopilot-Anlage des Flugzeugs mit Informationen versorgte. Der Chefpilot reagierte zwar nach Kenntnis der

fehlenden Funktion „seines“ Geschwindigkeitsmessers mit dem an sich richtigen Hinweis an den Copiloten

- "swing an alternste" (= „Schalte auf den anderen um“),

was dieser auch tat. Beide wussten jedoch in diesem Moment nicht, welche Geschwindigkeitsmess- und Computeranlage „die andere“ war. Und der Unfall lässt sich nur so erklären, dass bis zum Schluss (= automatisches Ausschalten des Autopiloten) dieser mit den Daten aus dem nicht ordnungsgemäß messenden pitot tube versorgt wurde.

Der zweite fatale Umstand war, dass ein defekter Geschwindigkeitsmesser wie ein Höhenmesser funktioniert: mit zunehmender Höhe nimmt der Luftdruck ab, also der Gegendruck auf die Membrane des pitot tube zu. Die Anzeige vor dem Piloten reagiert also wie ein Höhenmesser, sie schlägt also bei zunehmender Steigungshöhe immer weiter aus. Die Konsequenz war, dass sowohl Autopilot wie Flugkapitän „dachten“, die Maschine sei viel zu schnell. Dementsprechend „bekämpfte“ der Autopilot nach den aufgezeichneten Daten in der gesamten Phase bis zu seinem Ausschalten eine zu hohe Geschwindigkeit. Weil die Piloten dem (= Anzeige auf dem Geschwindigkeitsmesser des linken Sitzes sowie augenscheinlich korrekte Reaktionen des Autopiloten) vertrauten, griffen sie in die automatische Steuerung nicht ein. Sie haben die mittlere (analoge) Anzeige offenbar nie beachtet.

Derartige Störfälle sind gerade in tropischen Ländern nichts Ungewöhnliches. Obwohl (wie auch hier) die pitot tubes während längerer Standzeiten der Maschine abgedeckt und derart vor dem Eintreten von Fremdkörpern geschützt werden, geschieht es immer wieder, dass diese verstopfen. Sogar während der Phase der Startvorbereitung sowie des Anrollens der Maschine kommt es vor, dass z. B. Insekten in die pitot tubes eindringen. Diese befinden sich in mehreren m Höhe und sind so klein und eng, daß man ein Verstopfen mit bloßem Auge nicht erkennen kann. Sie sind überdies beheizt, so daß evtl. eingedrungene Fremdkörper schnell verbrannt werden sollen.

Daher war es nicht ungewöhnlich, dass der Chefpilot sich trotz „seines“ nicht funktionierenden Geschwindigkeitsmessers beim 80 Knoten Check zum Start entschloss. Denn er hatte ja (wenigstens) zwei weitere Instrumente mit (offenbar) korrekten Angaben.

Die beiden Warnmeldungen „rudder ratio“ und „mach speed trim“ sind Konsequenz einer tatsächlich zu langsam fliegenden Maschine, die aufgrund nicht ausreichender Geschwindigkeit eine instabile Lage hat. Nichts in den Boeing-757-Handbüchern deutet aber darauf hin, dass dies seinen Grund auch darin haben kann, dass ein Geschwindigkeitsmesser nicht korrekt arbeitet, aber des ungeachtet die automatische Steuerung mit dessen Angaben versorgt wird.

Als Handlungsempfehlung an die Piloten ergibt das Handbuch nur

- "crew awareness" (= „Aufmerksamkeit“),

mehr nicht. Dadurch war für die Piloten kein unmittelbares Eingreifen erforderlich, und schon gar nicht wurden sie auf das tatsächliche Problem

(= Steuerung des Autopiloten durch einen defekten Geschwindigkeitsmesser) hingewiesen.

Entsprechend der Anweisung "crew awareness" an die Piloten reagierte auch der Autopilot. Dieser „dachte“ während der gesamten Flugphase bis zu seinem Ausschalten auch nur, die Maschine sei viel zu schnell. Auch er hatte keinen Kontrollmechanismus zur Klärung eines evtl. nicht ordnungsgemäß arbeitenden Geschwindigkeitsmessers; obwohl es auch bereits seiner Zeit allgemeines Wissen war, dass ein verstopfter Geschwindigkeitsmesser wie ein Höhenmesser reagiert - also immer weiter ausschlägt und eine vermeintlich zu hohe Geschwindigkeit anzeigt, die in Realität nur zunehmende Höhe ist. Daher wurde vom Autopiloten die Geschwindigkeit immer weiter zurückgenommen. Als er sich unmittelbar vor dem Absturz ausschaltete, befand sich die Maschine in niedrigster Höhe und war aufgrund zu geringer

Geschwindigkeit praktisch manövrierunfähig. Sie rotierte mehrfach in Längsrichtung und sank - trotz vollen Schubs der Piloten - bis zum Absturz immer weiter ab.

Der aufgrund dieser Daten dann erstellte Unfalluntersuchungsbericht der Dominikanischen Flugunfalluntersuchungskommission ergab folgendes Ergebnis:

### **Bericht**

Die Piloten hätten bereits in der Startphase die Tatsache divergierender Geschwindigkeitsmesser ignoriert. Sie wären weiterhin den Warnanzeigen „rudder ratio“, „mach speed trim“ nicht nachgegangen. Sie hätten keine Korrekturen vorgenommen, vielmehr die Anweisungen im Betriebshandbuch ignoriert. Offensichtlich aufgrund fehlender Kenntnisse hätten sie also nicht bzw. viel zu spät reagiert. Der Unfalluntersuchungsbericht endet mit der Aussage, dass bei geeigneten Maßnahmen der Piloten eine Rettung möglich gewesen wäre.

### **Würdigung des Untersuchungsberichts**

Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, waren die Schlussfolgerungen unberechtigt:

Ein modernes „Glascockpit“-Verkehrsflugzeug suggeriert geradezu, dass es durch die Technik (Autopilot) besser geflogen werden kann, als durch die Piloten. Diese verlassen sich also darauf, dass der Autopilot korrekt arbeitet, greifen also nicht bzw. nur im äußersten Notfall ein. Der fliegende Chefpilot hatte aufgrund der Computer Schaltung keine andere Information als der Autopilot - nämlich derjenigen, dass seine Maschine viel zu schnell flog. Für ihn war es also logisch, dass der Autopilot die Geschwindigkeit immer weiter herabsenkte.

In einer solchen Situation - wenige Minuten vor einem Absturz - ein Nachlesen in der Betriebsanleitung zu verlangen, ist unrealistisch. Selbst wenn die Piloten in dieser Situation (kurze zur Verfügung stehende Zeit, Nachtflug und daher Dunkelheit) bei den Warnsignalen „rudder ratio“ / „mach speed trim“ in den Handbücher die Reaktionempfehlung "crew awareness" gefunden hätten, wäre es ihnen kaum möglich gewesen, innerhalb der verbleibenden kurzen Flugzeit den Fehler zu identifizieren und darauf zu reagieren.

Welches die „geeigneten Maßnahmen“ zur Rettung gewesen wären, wird im Unfalluntersuchungsbericht auch nicht ausgeführt.

Letztlich ist hierzu anzumerken, dass die Unfalluntersuchungskommission ihren Bericht auch änderte, nachdem die auf der Anspruchstellerseite tätigen Anwälte erhebliche Bedenken gegen dessen Richtigkeit angemeldet hatten.

### **Eigene Ermittlungen, Strategie und Finanzierungsfragen**

Es bedarf umfangreicher technischer Kenntnisse, um einen derartigen Bericht nachzuvollziehen, auswerten und beurteilen zu können.

Dies insbesondere deshalb, weil sich ein Untersuchungsbericht - nach seiner Aufgabenstellung - in der Schilderung der Geschehnisse und deren technischer Bewertung erschöpft. Der Bericht trifft also keine Schuldzuweisungen - hier etwa in dem Sinne, dass an dem Unfall in erster Linie die Piloten oder beispielsweise der Flugzeughersteller „schuld“ waren.

Demzufolge mussten die auf Anspruchstellerseite tätigen Anwaltskanzleien hier eigene Recherchen und Überlegungen anstellen. Dazu gibt es weltweit einige - zumeist in den USA ansässige - hoch spezialisierte Anwaltskanzleien, die sich teilweise seit Jahrzehnten mit der Vertretung von Hinterbliebenen derartiger Luftverkehrsunfälle beschäftigen. Neben subtilen rechtlichen Kenntnissen verfügen diese Anwaltskanzleien auch über die notwendige technische Unterstützung. Mit dieser Hilfe müssen sie selbst -auf der Basis der Flugschreiber - den Unfallhergang analysieren und bezogen auf die Schuldfrage - auswerten.

Es versteht sich von selbst, dass dies mit erheblichen Kosten verbunden ist. Kein einzelner Hinterbliebener kann es sich beispielsweise leisten, die Kosten für die Anmietung eines Flugsimulators zu bezahlen, in dem ein solcher Flug nachgestellt wird.

Daher arbeiten diese amerikanischen Kanzleien auf Erfolgshonorar Basis (20 - 40 % des erzielten Schadensersatzes), garantieren auf der anderen Seite aber auch, dass es ohne einen Erfolg für die Klienten nicht zu einer Honorarzahlung an die Anwälte kommt. Ohne eine derartige Praxis wäre die Interessenvertretung in Luftverkehrsunfällen nicht möglich. Oder umgekehrt: die amerikanischen Kanzleien sind prinzipiell nur zu einer Mandatsübernahme bereit, wenn sie hinreichende Aussicht auf Erfolg ihrer Tätigkeit vorhersehen können; sonst investieren sie nicht die Untersuchungskosten. Letztlich versuchen sie vor diesem Hintergrund, eine möglichst große Gruppe von Hinterbliebenen an sich zu binden.

Letzteres deckt sich im übrigen mit den Absichten der Versicherer, die für die Anspruchsgegner derartige Großschäden regulieren: ihnen ist eine Lösung am liebsten, in die die Hinterbliebenen aller Opfer einbezogen werden. Denn bei der Alternative einem gerichtlichen Verfahren - werden die Anwälte auf der Beklagtenseite nach Zeitaufwand bezahlt. Es ist dabei für die Einschätzung der Rechtsverfolgungskosten der Anspruchsgegnerseite völlig gleichgültig, um wie viele „Fälle“ es in dem Prozess letztlich geht.

Durch aufwendige Untersuchungen hat sich - wie vorstehend ausgeführt - die Unrichtigkeit des Untersuchungsberichtes herausgestellt. Auf Verlangen der beteiligten Anwälte haben die Behörden der Dominikanischen Republik ihre Aussagen in erheblichem Umfang dahingehend revidiert, dass für den Unfall nicht ein Verschulden der Piloten ursächlich war, vielmehr ein Produktfehler des Flugzeugherstellers Boeing in die Erwägungen mit einzubeziehen war.

Denn Boeing hatte (offenbar) nicht in den Programmieren der Computeranlage der B757 in hinreichendem Umfang beachtet, dass

- ein Geschwindigkeitsmesser ausfallen kann
- und dann sichergestellt werden muss, dass die Anzeigen im Cockpit wie auch der Autopilot auf der Basis der anderen (funktionierenden) Geschwindigkeitsmesser arbeiten.

### **Pilotenfehler - rechtliche Grundlagen**

Das Haftungsrecht bei internationalen Luftverkehrsunfällen (also solchen, bei denen mehrere Staaten als Start- bzw. Zielort betroffen sind) wird im Warschauer Abkommen aus den 20er Jahren geregelt. Dieses Abkommen gewährt (Art. 17, 27) bei Verletzung/Tötung eines Passagiers den Hinterbliebenen Schadensersatzansprüche. Es kennt jedoch gravierende Begrenzungen: im Normalfall ist die Haftungshöchstsumme pro Passagier auf ca. 54.000,00 DM beschränkt, für Gepäck gilt eine Beschränkung auf 53,50 DM/ kg, so dass bei 20 kg zulässigen Gepäcks eine Entschädigung von ca. 1.100,00 DM möglich ist.

Ausnahmsweise gewährt das Warschauer Abkommen nur dann einen höheren Schadensersatz, wenn dem Anspruchsteller der Nachweis gelingt, dass

„der Schaden verursacht wurde in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen oder wenn der Schuldige leichtfertig in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“ (inhaltliche Übersetzung).

Es ist dies eine jenseits der Definition grober Fahrlässigkeit nach deutschem Recht liegende Haftungsschwelle.

Dies war die Rechtslage zum Zeitpunkt des Unfalls. Zwischenzeitlich hat sich - in Anerkennung der zu

niedrigen Haftungshöchstsummen des Warschauer Abkommens sowie der zu hohen „Schwelle“ hin zu einer unbegrenzten Haftung - die Rechtslage signifikant geändert. Eine Haftungsrichtlinie der Europäischen Union aus Oktober 1997 hat für Fluggesellschaften mit Sitz in der Europäischen Union die Haftungsmaßstäbe signifikant verschärft. Danach haftet eine Airline jedenfalls bis zu einer Größenordnung von ca. 250.000,00 DM, darüber hinaus muss sie sich entlasten. Eine ähnliche Haftungserschwerung wurde im internationalen Montrealer Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen vereinbart, das aber leider noch nicht in den wesentlichen Staaten (so z. B. auch nicht in den USA und der BRD) in nationales Recht umgesetzt wurde. Die großen Carrier haben sich aber freiwillig dazu verpflichtet, sich den Regelungen des Montrealer Zusatzabkommens zu unterwerfen.

Das Warschauer Abkommen regelt aber nur die Haftung des Carriers dem Grunde nach. Zur Ermittlung der Schadenshöhe ist ein Hinterbliebener auf das nationale Recht angewiesen.

Insoweit kennt zwar das deutsche Schadensersatzrecht (§§ 823, 844 BGB) sowohl Schmerzensgeldansprüche wie auch eine Verpflichtung des Schädigers, entgangenen Unterhalt des Hinterbliebenen auszugleichen. Jedoch sind die deutschen Maßstäbe - speziell für Schmerzensgeld - äußerst gering. Sie sind in keiner Weise mit denjenigen Beträgen vergleichbar, die eine US-amerikanische Jury in einem vergleichbaren Fall dem Geschädigten zuspricht.

### **Haftungsgrundlagen – Flugzeughersteller**

Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, bestand seit Beginn der Untersuchungen durch die beteiligten Anwälte die Vermutung eines Produktfehlers in der Konstruktion der Boeing 757. International gilt hier das „Tatortprinzip“, wonach bei einem Schadensfall das Recht desjenigen Staates zur Anwendung kommt, in dem das schädigende Ereignis (§§ 823 ff. BGB „unerlaubte Handlung“) verursacht wurde. Angesichts von Konstruktion und Produktion der hier interessierenden Maschine in den USA war damit also auf den ersten Blick die Möglichkeit eröffnet, diesen Fall vor amerikanischen Gerichten auszufeuchten. Dies hätte auch möglicherweise zu einer Anwendung amerikanischer Schadensersatzmaßstäbe geführt. Denn nach Deutschem Internationalem Privatrecht liegt hier ein Günstigkeitsprinzip: zur Haftungsausfüllung ist das Recht desjenigen Staates heranzuziehen, das dem Geschädigten die günstigere Position gibt.

### **Prozessuale Hürden - forum non convenience**

In der US-amerikanischen Justiz ist natürlich bekannt, dass angesichts der dort herrschenden „Geschädigten Günstigkeit“ viele ausländische Anspruchsteller versuchen, hier juristische Hilfe in Anspruch zu nehmen. Dagegen „wehrt“ sich die amerikanische Justiz mit dem vorstehend zitierten Grundsatz: US-amerikanische Gerichte nehmen derartige internationale Schadensfälle nur dann zur Verhandlung und Entscheidung an, wenn ein besonderer Bezug zu den USA besteht. In einem von mir begleiteten Verfahren (Baumgart et.al. vs. Fairchild) hat selbst der US Supreme Court die Zuständigkeit der amerikanischen Justiz in einem Fall verneint, in dem das Gericht einen in den USA begangenen Konstruktionsfehler bei einem Flugzeug unterstellte. Da jedoch die Maschine von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben wurde und bei einem deutschen Inlandflug abstürzte (Absturz der NFD-Maschine im Februar 1988 nahe Essen), verneinte der US Supreme Court letztinstanzlich die Annahme des Verfahrens.

### **Mithin drohte hier angesichts der Tatsache**

- eines zwar in den USA gebauten
- jedoch von einer türkischen Airline betriebenen Flugzeuges
- das von einem deutschen Reiseveranstalter gechartert war
- das mit deutschen und polnischen Touristen
- von der Dominikanischen Republik nach Deutschland ohne eine Zwischenlandung in den USA flog

ein langwieriges Verfahren vor amerikanischen Gerichten allein über deren Zuständigkeit mit der

bestehenden Gefahr der Nichtannahme. Hätten wir dieses verloren, hätten alsdann deutsche Gerichte den Fall - auf Boeing bezogen - nach amerikanischem Recht beurteilen müssen, und zwar bezogen auf Haftungsbeurteilung wie auch -ausfüllung -ein nach praktischer Erfahrung schwieriges Unterfangen.

### **Anwaltliche Vorgehensweise, Verhandlungen**

Dies war die Grundlage, mit der sich die in dem Birgen Air-Fall eingeschalteten Anwälte auseinander zu setzen hatten.

Unmittelbar nach dem Unfall tauchte ein amerikanischer Anwalt in Deutschland auf und bot - zunächst über die Medien - seine Hilfe an. Über einen Privatdetektiv hatte er sich die Passagierliste besorgt, schrieb daraufhin alle Familien an und lud sie zu einer Informationsveranstaltung wenige Wochen nach dem Unglück in ein Hotel in Potsdam ein. Eine Vielzahl von Angehörigen kam und unterzeichnete am Ende diesem Kollegen eine Vollmacht sowie Honorarvereinbarung.

Die Aktivitäten dieses Kollegen - verbunden mit der Tatsache, dass er kein Deutsch sprach führten zu erheblichen Vorbehalten bei anderen der betroffenen Familien.

Diese sprachen - teils direkt, teils über ihre örtlichen deutschen Anwälte - Prof. Dr. Giemulla (Berlin) sowie den Verfasser an. Wir beide hatten seinerzeit etwa 10-jährige Erfahrung bei der gemeinsamen Abwicklung der meisten Luftverkehrsunfälle, bei denen deutsche Opfer zu beklagen waren.

Obwohl Prof. Dr. Giemulla - namhafter Kommentator des Deutschen sowie Internationalen Luftverkehrsrechts in New York zugelassener Anwalt ist, war uns ziemlich schnell klar, dass - aufgrund einer möglichen Haftung von Boeing wegen eines Produktfehlers die Einschaltung amerikanischer Spezialkanzleien notwendig war. Wir stellten den Hinterbliebenen zwei weitere amerikanische Spezialkanzleien vor, nämlich Kreindler & Kreindler (New York) und Speiser Krause (Washington).

In der Folgezeit mandatierten alle noch ungebundenen Familien diese beiden Kanzleien.

Die Mandanten unterzeichneten gleichzeitig Honorarvereinbarungen, wonach - bei Freistellung von allen Kosten im Misserfolgss Falle - die amerikanischen Kollegen als Erfolgshonorar einen Anteil von 25 % der Schadensersatzsumme erhalten sollten. Wichtig dabei war die Vereinbarung, dass alle Kosten der Vertretung, so insbesondere die der technischen Aufbereitung des Falles, in dem Erfolgshonorar inbegriffen waren. Dadurch wurde sichergestellt, dass auch im Misserfolgss Falle die Mandanten keine Pflicht hatten, die erheblichen technischen Kosten zu erstatten.

Prof. Dr. Giemulla und der Verfasser arbeiteten mit diesen amerikanischen Kanzleien auf einer Stundensatz-Basis derart zusammen, dass sie den Kontakt zu den Deutsch sprechenden Mandanten hielten und den amerikanischen Kollegen im Hinblick auf Spezialfragen des deutschen Schadensersatz- sowie des internationalen Luftverkehrsrechts zurarbeiteten.

Auf die ersten Inanspruchnahme Schreiben hin meldeten sich für die Gegenseite 2 Anwaltskanzleien. Boeing wird seit Jahrzehnten durch die Kanzlei Perkins Coie (Seattle) vertreten. Nahezu alle Fluggesellschaften sind am Londoner Versicherungsmarkt versichert, Teil der Versicherungsvereinbarungen ist, dass der Londoner Markt die Regulierung von Schadensersatzansprüchen durchführt. Dies geschieht - gleichfalls seit Jahrzehnten durch die hochspezialisierte Kanzlei Beaumont & Son.

Nachdem sich durch umfangreiche technische Untersuchungen die Unvollständigkeit des Untersuchungsberichtes sowie die Unrichtigkeit seiner Aussagen und Ergebnisse herausgestellt hatte, waren Diskussionen um eine Schadensersatzpflicht von Produzent und Luftverkehrsgesellschaft dem Grunde nach relativ bald erledigt. Da sich die Versicherer von Birgen Air und Boeing im übrigen zu einer Schädiger-Gemeinschaft zusammengeschlossen hatten, waren angesichts der Tatsache, dass die Haftungsbeurteilung nach Art. 25 Warschauer Abkommen für Boeing nicht galt, Fragen einer nur eingeschränkten Schadensersatzzahlung gleichfalls bald erledigt. Boeing argumentierte nur kurz mit dem



amerikanischen "Dealt an High Seas Act", einem zum Schutz amerikanischer Transportunternehmen nach der Titanic Katastrophe eingeführten Gesetz. Danach sollen Transportunternehmen bei Unfällen „auf der hohen See“ nur sehr eingeschränkt haften. Es war jedoch nicht klar, dass der hier interessierende Unfall auf der hohen See passiert war. Ferner hätte ein Unfallort auf der hohen See für die Konstrukteure und Manager von Boeing erhebliche negative strafrechtliche Konsequenzen gehabt. Denn dann wäre die deutsche Staatsanwaltschaft die von Anfang an gegen die Schuldigen der Katastrophe ermittelte - nach internationalem Strafrecht zuständig gewesen.

### **Die Frage zur Regulierung von Schadensersatzansprüchen der Höhe nach konzentrierte sich auf drei Bereiche.**

Zum einen waren wirtschaftliche Schäden - wie Kosten von der Überführung und Beerdigung der Passagiere sowie aufgrund verlorengegangenen Gepäcks - zu regulieren. Dies geschah relativ problemlos, wobei sich allerdings die Gegenseite auf die Haftungshöchstgrenzen für Gepäckschäden nach dem Warschauer Abkommen bezog (53,40 DM multipliziert mit 20 kg).

Zu dem materiellen Schaden gehört nach deutschem Recht (§ 844 BGB) weiter derjenige Verlust, der unterhaltspflichtigen Angehörigen durch den Tod des Versorgers entstanden ist. Diese Schäden wurden - anhand nachgewiesener Unterhaltspflichten (Ehegatte, minderjährige Kinder) sowie der Einkünfte der Verstorbenen nachgewiesen und kapitalisiert (also auf die Zukunft hochgerechnet und dann abgezinst) - ermittelt und bezahlt.

Haupt Diskussionspunkt waren Fragen des immateriellen Schadensersatzes (Schmerzensgeld). Das deutsche Schadensersatzrecht nach § 823 BGB kennt zwar dem Grunde nach auch eine Schadensersatzpflicht des Unfallschädigers aufgrund abnormer Trauerreaktionen der Hinterbliebenen. Weiterhin ist nach einer Gesetzesänderung aus dem Jahre 1990 auch der Schmerzensgeldanspruch der Opfer, die bei vollem Bewusstsein mitbekamen, dass die Maschine abstürzen würde, vererblich. Jedoch sind von deutschen Gerichten zugesprochene Schadensersatzsummen sehr gering. Sie differieren - je nach den Umständen des Falles zwischen einigen tausend und einigen zehntausend DM.

Im Rahmen der notwendigen Verzichte eines release and settlement agreements zu beteiligen, hat mindestens einen unangenehmen Beigeschmack.

Gleichviel: nachdem eine Verständigung mit Versicherern und Sozialversicherungen erzielt worden war, unterschrieben die Hinterbliebenen die Vergleichsvereinbarungen. Die Beträge wurden Anfang 1998 also etwa 2 Jahre nach dem Unfall - ausgezahlt.

Es war dies die bis dahin schnellste außergerichtliche Abwicklung eines derartigen Großschadens.

### **Zusammenfassung**

Die rechtliche Aufarbeitung eines Großschadens mit internationaler Beteiligung erfordert sensibles Umgehen mit der Vielzahl der betroffenen Personen, Kenntnisse des internationalen Rechts sowie eine subtile Logistik. Dies soll am Beispiel eines Flugzeugabsturzes dargestellt werden.

### **Abstract**

Dealing legally with an international mass tort disaster case requires sensitive dealing with the enormous amount of persons involved, knowledge of international law and sophisticated logistics. This will be demonstrated by use of an aircraft crash as example.