

In guten Händen

Wer bei einem Luftfahrtunfall durch schuldhaftes Verhalten der Crew zu Schaden kommt, hat kaum Chancen auf angemessene Entschädigung.

Swissair-Direktor Dr. Hugo K. Mayr fand warme Worte des Mitgeföhls.

Sie dürfe sicher sein, schrieb er der am 7. Oktober 1979 beim Unfall einer Swissair-Maschine auf dem Athener Flughafen an der Wirbelsäule schwer verletzten und seitdem hundertprozentig erwerbsunfähigen Heidelberger Röntgenärztin Gudrun Burger*, „daß wir auch heute noch an Sie denken“. Der Unfall der DC-8 „und seine schweren Folgen“ habe Verwaltungsrat und Direktion der Swissair „sehr stark bewegt“. Insbesondere das Schicksal der jungen Frau Burger „berührt uns schmerzlich“.

Karger fielen Mayrs Einlassungen über die – Jahre nach der Katastrophe – noch immer offene „Regelung der materiellen Folgen des Unfalls“ aus. Die leitenden Herren der Swissair, versicherte Mayr, hätten sich „über den Stand der Gespräche erkundigt“, und „wir hoffen gerne, bald einen Konsens zu finden“.

Noch mehrmals wurde der leidgeprüften Swissair-Passagierin, die nur noch jeweils höchstens eine Stunde lang aufrecht stehen und daher nicht einmal ihren Haushalt allein versorgen kann, Zuspruch aus Zürich zuteil. Man habe für ihre Lage „volles Verständnis“, erfuhr sie, und wünsche ihr „alles Gute“. Eine „faire“ und „allseits befriedigende Lösung“ wurde ihr wiederholt in Aussicht gestellt.

Doch an einem ließ die Swissair keinen Zweifel: „Ausgehen ist von dem im internationalen Luftverkehr weltweit geltenden Grundsatz der beschränkten Haftung.“ Im Klartext: Wer bei einem Flugzeugunfall zu Schaden kommt, hat sich, anders als im Straßenverkehr, mit einem Trostpries abzufinden.

Das macht sich kaum ein Passagier klar, der bei einer der Fluggesellschaften, die zum Iata-Kartell gehören, einen internationalen Linienflug bucht. Auch wer ins Kleingedruckte der „Vertragsbedingungen“ schaut, die jedem Ticket angeheftet sind, und dort den Hinweis findet, nach einem „Warschauer Abkommen“ sei die „Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung der Fluggäste in den meisten Fällen begrenzt“, scheut vor dem Betreten der Maschine in der Regel nicht zurück.

Nur so ist zu erklären, warum auch in der Ära der bis zu 500 Passagiere fassenden Jumbos und der überschallschnellen Concordes die Haftung für Personenschäden so abgewickelt wird, als tuckerten noch Maschinen vom Typ der guten

alten Tante Ju durch die Luft, mit einer Reisegeschwindigkeit von etwa 250 Stundenkilometern und höchstens 20 Passagieren an Bord.

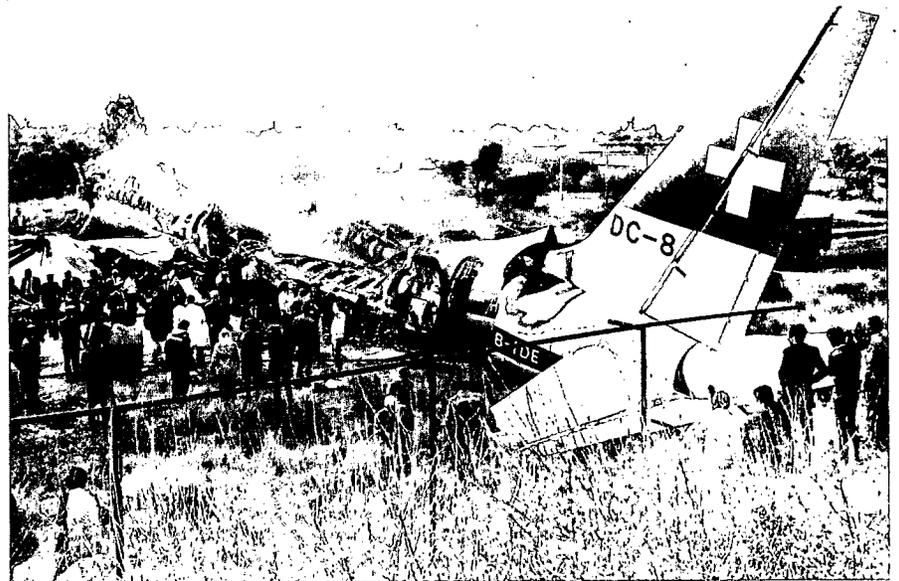
Vor mehr als einem halben Jahrhundert, am 12. Oktober 1929, trafen sich die Vertreter luftfahrttreibender Staaten in Warschau, um sich über ein „Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“ zu verständigen. Das „Warschauer Abkommen“ trat – nach Ratifizierung in den einzelnen Ländern – alsbald in Kraft.

Erklärter Wille der Staatsvertreter war damals, das junge, offensichtlich zukunftssträchtige Geschäft „Zivilluftfahrt“ nicht von Anbeginn an mit finanziell aufwendigen Haftungsproblemen zu belasten. Und danach handelten sie.

lich“, etwa in selbstmörderischer Absicht des Piloten, herbeigeführt worden war.

Erst 26 Jahre später, am 28. September 1955, bequerten sich die Vertragspartner des „Warschauer Abkommens“ auf einer Sitzung in Den Haag, wenigstens die Normsumme auf (umgerechnet) 67 500 Mark zu verdoppeln.

Dafür erschwerten sie den Zugriff auf die Ausnahmeregelung der „unbeschränkten“ Schadenshaftung noch weiter: Ein Geschädigter muß danach nicht nur nachweisen, daß der „Luftfrachtführer oder seine Leute“ den Schaden, wie es in dem allein verbindlichen französischen Protokolltext heißt, „témérairement“ – zu deutsch „waghalsig“, „verwegen“, „tollkühn“ – verursacht hat. Darüber hinaus muß der Beweis er-



Swissair-Unfall in Athen 1979: „Begrenzte Haftung“

Das Abkommen sah zwar vor, daß der „Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen hat, der dadurch entsteht, daß ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird“, falls die Gesellschaft nicht nachweisen könne, daß sie „alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen“ habe. Doch die Entschädigung, so einigten sich die Regierungsvertreter, sollte (nach heutigem Wert) 33 750 Mark nicht übersteigen – auch wenn etwa ein junger Mensch durch einen Unfall lebenslang zum Krüppel wurde oder eine Familie mit mehreren kleinen Kindern dabei ihren Ernährer verlor.

Nur als Ausnahmeregel wurde die „unbeschränkte“ Haftung in das Vertragswerk aufgenommen. Sie gilt nur dann, wenn der zu Schaden gekommene Passagier oder seine Hinterbliebenen den konkreten Nachweis führen könnten, daß der Flugzeugunfall „vorsätz-

bracht werden, daß die Tat „in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“.

Vor allem in diesem verlangten Nachweis des subjektiven „Schädigungsbewußtseins des Luftfrachtführers oder von dessen Leuten“ erkannte der Bundesgerichtshof schon vor Jahren eine hohe Barriere, mit der sich die Luftfahrtgesellschaften auch gegen berechtigte Entschädigungsbegehren abschirmen. Auch Swissair-Passagierin Burger bekam dies zu spüren.

Über zwei Jahre dauerte es allein, bis sie den offiziellen „Flugunfall-Untersuchungsbericht“ der von der griechischen Zivilluftfahrtbehörde eingesetzten Untersuchungskommission aus Zürich erhielt. Er enthielt zwar eindeutig den nach dem Haager Zusatzprotokoll zum „Warschauer Abkommen“ notwendigen objektiven Nachweis mehrerer eklatanter Flugfehler: Chefpilot Fritz Schmutz hat-

* Name von der Redaktion geändert.

te die vollbesetzte Maschine zu spät, zu steil und mit zu hoher Geschwindigkeit auf die Landebahn aufgesetzt und trotz Warnung des Kontrollturms noch nicht einmal vor dem Ende der Landebahn voll abgebremst, so daß das Flugzeug eine vier Meter tiefe Böschung hinunterstürzte, zerbrach und Feuer fing.

Die Swissair blieb dennoch reserviert. Der Nachweis subjektiven Fehlverhaltens fehle.

Erst als Gudrun Burger auf Anraten des Saarbrücker Wirtschaftsberaters Peter Zimmermann – eines Experten für die diskrete Abwicklung von Schadensfällen – einen Fachmann einschaltete, wurde die Swissair (Werbegespräch: „Bei Swissair sind Sie in guten Händen“) nachgiebig.

Der Saarbrücker präsentierte den Direktoren – unter Umgehung der Versicherungsjuristen – eine Expertise über die Fehler der Swissair-Piloten. Verfaßt hatte das Gutachten des ehemaligen Chefuntersuchers beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig, Max Brandenburg. Mit Hilfe des griechischen Kommissionsberichts hatte Brandenburg die Verstöße der Piloten auch gegen Swissair-Vorschriften erkannt und ausführlich beschrieben.

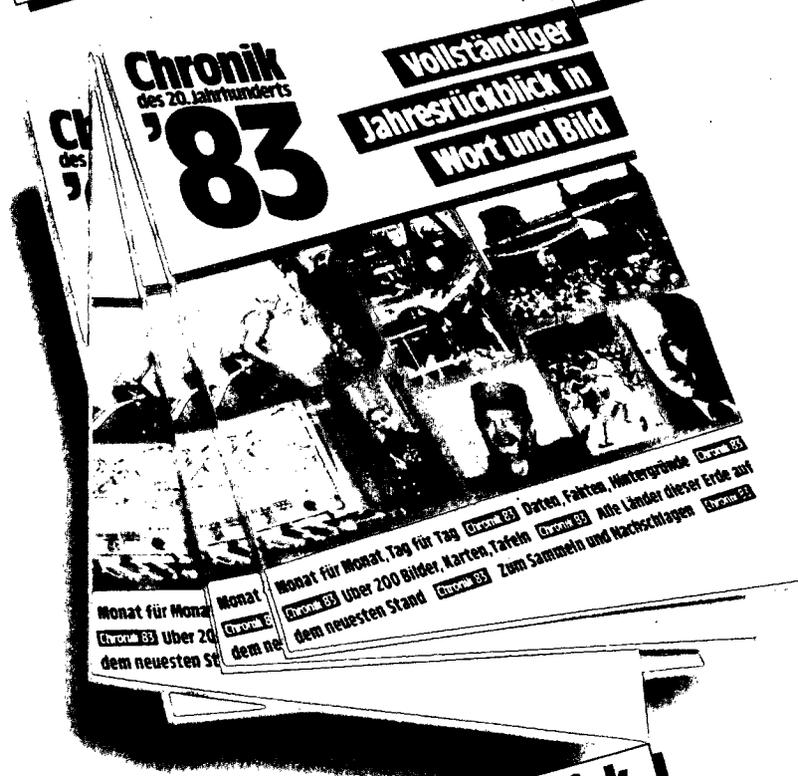
Das geschah just zu dem Zeitpunkt, da in Athen der Strafprozeß gegen den – von der Swissair längst „in beiderseitigem Einvernehmen“ verabschiedeten – Chefpiloten Schmutz und dessen Kopiloten Martin Deuringer anstand. Anklagepunkte: fahrlässige Tötung von 14 bei der Katastrophe im Flugzeug verbrannten Passagieren, fahrlässige Körperverletzung von 19 Passagieren und fahrlässige Gefährdung der „Sicherheit der Luftfahrt“.

Nun besann sich Swissair-Präsident Robert Staubli darauf, daß es trotz Beharrens auf dem alten Swissair-Standpunkt eine Möglichkeit gebe, „die mit der gesetzlichen Limitierung verbundene Härte zu mildern“. Er bot der schwerverletzten Radiologin Burger als „akzeptablen Kompromiß“ eine halbe Million Mark an. Mit Zimmermanns Hilfe wurde schließlich ein Betrag daraus, der Gudrun Burger, 43, „bei einer mittleren Lebenserwartung“ wenigstens eine monatliche Rente von 1000 Mark erbringt. Als Radiologin hätte sie das Zehnfache verdienen können.

Die „Leute“ des Luftfrachtführers der Swissair, Ex-Chefpilot Schmutz und Kopilot Deuringer, traf es gleichfalls hart: Sie wurden in Athen zu je fünf Jahren und zweieinhalb Monaten Gefängnis verurteilt. Die Berufungsverhandlung ist noch nicht terminiert.

Weniger gut beratene Geschädigte wurden entsprechend der im „Warschauer Abkommen“ festgeschriebenen „begrenzten Haftung“ billig abgefunden. Weitergehende Ansprüche sind damit erloschen – auch wenn das Urteil gegen die Piloten und damit ihr schuldhaftes Verhalten bestätigt werden sollte. ◆

Ereignisse, die Sie miterlebt haben. | 1983



Vollständiger Jahresrückblick | Tag für Tag in Wort und Bild

Farbdokumentation mit über 200 Fotos, Schaubildern und Tafeln. Durchgehend vierfarbig. 128 Seiten.
 »Chronik des 20. Jahrhunderts«
 und »Chronik der Deutschen«

nur
980
 DM