

# Claims Handling in der Luftfahrt

Luftfahrt-Schadenpraxis im Überblick

Lars Gerspacher

1. Juli 2010

# Übersicht

- Ausgangslage
- Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung
- Claims Handling am Beispiel eines „Tail Strike“
- Zusammenfassung

# Übersicht

- Ausgangslage
- Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung
- Claims Handling am Beispiel eines „Tail Strike“
- Zusammenfassung

# Ausgangslage

## Mittel zur Verbesserung der Ertragslage

- Geringere Margen auf der Prämien­seite kompensieren durch
  - effiziente und faire Abwehr von Ansprüchen und
  - konsequentes Vorgehen im Regress gegenüber Drittbeteiligten.

# Übersicht

- Ausgangslage
- Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung
- Claims Handling am Beispiel eines „Tail Strike“
- Zusammenfassung

# Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung

- kein direktes Forderungsrecht

Art. 65 Abs. 1 SVG:

„Der Geschädigte hat im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung ein Forderungsrecht unmittelbar gegen den Versicherer.“

Art. 131 Abs. 2 LFV:

„Dem geschädigten Dritten steht kein unmittelbarer Anspruch gegen den Versicherer zu, wohl aber im Umfang seiner Schadenersatzforderung ein Pfandrecht am Anspruch des Halters gegen den Versicherer.“

- eventuell kein Haftpflichtversicherer in der Schweiz

# Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung

- Regresse schwieriger, da in der Regel diverse Vertragsbeziehungen bestehen.
- Art. 60 Abs. 2 SVG:

„Auf die beteiligten Haftpflichtigen wird der Schaden unter Würdigung aller Umstände verteilt. Mehrere Motorfahrzeughalter tragen den Schaden nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen.“
- Keine Regelung im LFG, d.h. es gilt Art. 50 und 51 OR.

# Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung Folgen der Art. 50 und 51 OR



- A) Jede haftpflichtige Partei, sei es aus unerlaubter Handlung, Vertrag oder Kausalität, haftet gegenüber dem Geschädigten solidarisch für den ganzen Schaden.
- B) Im Regress haftet:
  - zunächst derjenige, welcher mit Verschulden haftet;
  - sodann derjenige, welcher aus Vertrag (ohne Verschulden) haftet; und
  - letztlich derjenige, welcher kausal haftet (ohne Vertrag/ohne Verschulden).
- C) Bei einem internen Regress auf der gleichen Stufe gilt richterliches Ermessen.
- D) Der Sachversicherer hat sich gem. Gini/Durlemann-Rechtsprechung in die obige Kaskade einzuordnen.

# Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung

- Was gilt im Falle mehrerer Geschädigter?

Art. 66 SVG:

„Übersteigen die den Geschädigten zustehenden Forderungen die vertragliche Versicherungsdeckung, so ermässigt sich der Anspruch jedes Geschädigten gegen den Versicherer im Verhältnis der Versicherungsdeckung zur Summe der Forderungen.

Der Geschädigte, der als erster klagt, sowie der beklagte Versicherer können die übrigen Geschädigten durch den angerufenen Richter unter Hinweis auf die Rechtsfolgen auffordern lassen, ihre Ansprüche innert bestimmter Frist beim gleichen Richter einzuklagen.

[plus weitere Details]“

Luftrecht: Keine Regelung, ev. analoge Anwendung der SVG-Bestimmungen.

# Übersicht

- Ausgangslage
- Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung
- Claims Handling am Beispiel eines „Tail Strike“
- Zusammenfassung

# Claims Handling „Tail Strike“ Beispiel MD 82



# Claims Handling „Tail Strike“ Sachverhalt

- Charterflug einer Bombardier Dash 8 Q400 von Palma de Mallorca nach Bern-Belp im Juni 2008



# Claims Handling „Tail Strike“ Sachverhalt

- Anflug auf Piste 14 in Bern-Belp mit leichtem Rückenwind.
- Kurz vor dem Aufsetzen auf der Piste stellt Besatzung eine überdurchschnittliche Sinkrate fest.
- Verringerung der Sinkrate durch Vergrößerung des Lagewinkels.
- Flugzeug schlägt zuerst mit Heck auf der Piste auf.
- Sachschaden am Flugzeug und auf der Piste sowie leichte Personenschäden.
- BFU-Bericht im November 2009 publiziert.

# Claims Handling „Tail Strike“ Schaden am Flugzeug

- Flugzeug wurde erheblich beschädigt.
- Im tangierten Bereich mussten sämtliche Strukturteile und die Bepankung erneuert werden.
- Nichtverfügbarkeit des Flugzeuges verursacht zusätzlich einen entgangenen Gewinn



# Claims Handling „Tail Strike“ Drittschäden

- Eine Flugbegleiterin und eine Passagierin erlitten leichte Verletzungen.
- Der Aufprall verursachte Kratzspuren auf der Piste über eine Länge von rund acht Metern. Metallteile des Rumpfes hatten sich in der Pistenoberfläche verkeilt.

# Claims Handling „Tail Strike“ Ursachen

- Dazu der BFU-Bericht:

„Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug zuerst mit dem Heck die Piste berührte, weil die Besatzung auf eine hohe Sinkrate mit einem zu grossen Lagewinkel **statt mit einer Leistungserhöhung** reagierte.“
- Operations Manual:

„DO NOT exceed 6° nose up during landing flare to avoid the fuselage contacting the runway.“
- Offensichtliche Haftung des Piloten, oder?

# Claims Handling „Tail Strike“ zusätzliche Faktoren

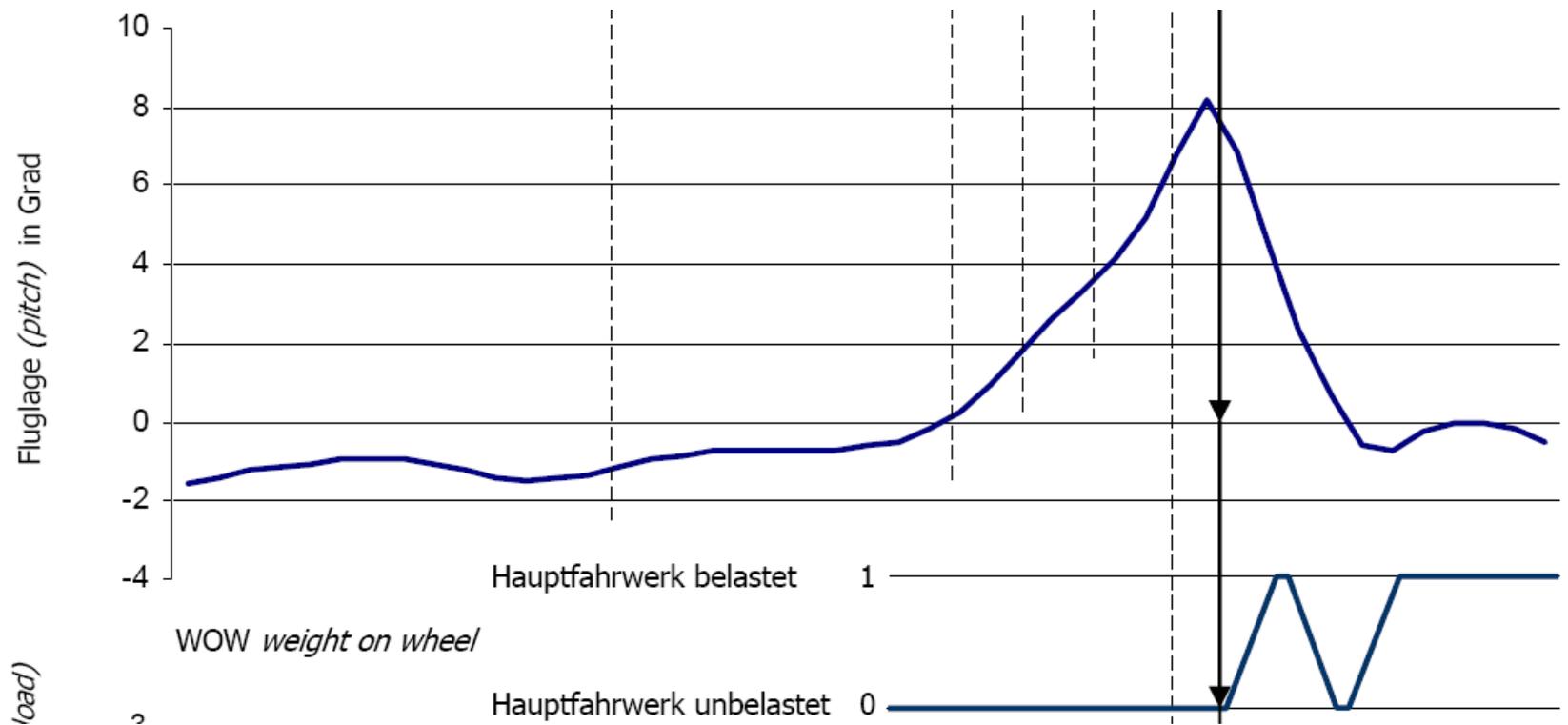
- Fliegender Pilot (PF) stand unter Überwachung eines Trainingskapitäns (vom Verkäufer zur Verfügung gestellt).
- PF war Angestellter des Halters .
- Trainingskapitän war Angestellter des Verkäufers.
- Weder PF noch Trainingskapitän haben vor dem Abflug die erforderlichen Ruhezeiten eingehalten.
- Drei Minuten vor der Landung ertönte das Mobiltelefon des Trainingskapitäns:

„I got the phone on.“

# Claims Handling „Tail Strike“ Flugverlauf

- [Flugverlauf.jpg](#)

# Claims Handling „Tail Strike“ Fluglage



# Claims Handling „Tail Strike“ Flugverlauf

- Widersprüchliche Aussagen der Beteiligten:
  - PF: Trainingskapitän habe am Schluss Steuerhorn zurückgezogen.
  - Trainingskapitän: Habe selber leicht entgegen gehalten, um ein zu starkes Ziehen durch den PF zu verhindern.
  - Copilot: Trainingskapitän habe Steuerhorn zurückgezogen.
- Zug oder Druck an Steuersäule wird nicht gemessen.



# Claims Handling „Tail Strike“

## Die verschiedenen Ansprüche

- Regressansprüche des **Haftpflichtversicherers**:
  - gegenüber **Verkäufer** und **Trainingskapitän** wegen Haftungsbeschränkung kaum erfolgreich.
  - gegenüber **Pilot des Halters** müsste nach Art. 72 Abs. 3 VVG Grobfahrlässigkeit nachgewiesen werden.
- Regressansprüche des **Sachversicherers** (Kaskoversicherer):
  - Bei Regress gegen **Verkäufer** findet die Gini/Durlemann-Rechtsprechung Anwendung, d.h. Versicherer muss Grobfahrlässigkeit des Trainingskapitäns nachweisen; darüber hinaus Haftungsbeschränkung überwinden.
  - gegenüber **Pilot des Halters** müsste nach Art. 72 Abs. 3 VVG Grobfahrlässigkeit nachgewiesen werden.

# Übersicht

- Ausgangslage
- Vergleich mit Motorfahrzeugversicherung
- Claims Handling am Beispiel eines „Tail Strike“
- Zusammenfassung

# Zusammenfassung

- Geringere Margen auf der Prämien­seite kompensieren durch
  - effiziente und faire Abwehr von Ansprüchen und
  - konsequentes Vorgehen im Regress gegenüber Drittbeteiligten.
- Dagegen spricht:
  - rasch sehr hohe Schadenssummen
  - trotz BFU-Berichte sind sehr viele Fragen durch Experten zu beantworten
  - komplexe Systeme und grosse Zahl diverser beteiligter Parteien
  - sehr internationale Sachverhalte (nationales Recht, fremdes Recht und internationale Übereinkommen)
  - Rechtslage selbst nach rein nationalem Recht nicht immer klar

Besten Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!

**Lars Gerspacher**

Rechtsanwalt, LL.M. (Maritime Law)  
gerspacher@gbf-legal.ch

**gbf**  
Attorneys-at-law

Hegibachstrasse 47  
P.O. Box 1661  
CH-8032 Zurich

T +41 43 500 48 50  
F +41 43 500 48 60  
contact@gbf-legal.ch  
www.gbf-legal.ch