



## Konflikte aus der (allgemeinen) Luftfahrt

### Beispiel 1: Hardware

Was würden Sie sagen?:

Ein banales Beispiel: Stellen Sie sich vor, in ihrem Auto wird ein neues Navigationssystem eingebaut. Dieses funktioniert danach leider nicht vollständig einwandfrei. Die Werkstatt kann trotz aller Bemühungen den Fehler nicht identifizieren, weswegen ein zweites Navigationssystem (zum Austausch) bestellt werden muss. Auch dieses produziert teilweise identische, teilweise andere Probleme.

Wieder sucht die an sich kompetente Werkstatt verzweifelt nach der Ursache, dies mit Focus auf eine erneute, eigene Unzulänglichkeit bei der allerdings komplexen Installation. Wieder ohne Erfolg.

Als ein drittes und sogar ein viertes Austauschgerät bestellt und eingebaut werden müssen, und auch diese Unzulänglichkeiten in der Funktion aufweisen, „dämmert“ es der Werkstatt nach Monaten, dass sie beim Einbau möglicherweise gar keine Fehler gemacht haben, sondern dass der Hersteller möglicherweise defekte hardware ausgeliefert hat, ein Phänomen, von dem man (selbstkritisch genug) primär nicht ausgehen konnte.

Dieser Konflikt, übertragen auf ein zentrales Bauteil im Cockpit eines Geschäftsreiseflugzeugs hat dazu geführt, dass die Maschine über zwei Jahre lang nur bedingt einsatzbereit war.

Als sich schließlich definitiv herausstellt, dass der US-amerikanische Hersteller durch eine mangelnde Produktions- und Qualitätskontrolle bei der Auslieferung das Problem verursacht hat, stellt sich die Frage, in welcher Höhe die Schadensersatzklage gegen wen angestrebt werden soll.

Wie es ausgegangen ist? Was meinen Sie?