

# Wie verhalte ich mich nach einem Flugunfall?

Flugunfälle sind ein sehr einschneidendes Erlebnis, selbst wenn dabei keine Menschen zu Schaden gekommen sind. Unter dem Eindruck der Ereignisse ist es für den betroffenen Piloten schwierig zu entscheiden, wie er sich unmittelbar nach dem Unfall gegenüber den Behörden verhalten soll. Ist Kooperation geboten oder Zurückhaltung angesagt? Der folgende Gastbeitrag von Rechtsanwalt Philip Bärtschi soll Licht auf diese Frage werfen und seine Betrachtungsweise darlegen.

Text: Philip Bärtschi

In den letzten Jahren konnte eine spürbare kulturelle Veränderung bei der SUST festgestellt werden. Dies gibt Anlass zur Sorge, denn sie führte zu einer zunehmenden Abschottung nach aussen und einer empfindlichen Einschränkung der Verfahrensrechte betroffener Piloten. Das Bestreben, sich von Dritteinflüssen schützen zu wollen, mag auf den ersten Blick insofern nachvollziehbar erscheinen, als die Flugunfalluntersuchung gemäss ICAO Annex 13 nur der Unfallprävention dienen soll und nicht der juristischen Aufarbeitung von Unfällen. Die Realität in der Schweiz ist indessen eine vollkommen andere – und ihr wird von der SUST zu wenig Rechnung getragen: Gemäss Art. 23 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) erfolgt die Untersuchung zwar unabhängig von einem Straf- oder einem Administrativverfahren, die Untersuchungsstelle koordiniert ihre Tätigkeit aber mit den Strafverfolgungs- und Administrativbehörden und stellt ihnen Untersuchungsunterlagen wie Auswertungen und Aufzeichnungen zur Verfügung. In der Praxis haben es demgegenüber betroffene Piloten aber meist sehr viel schwerer, Einsicht in solche Unterlagen zu nehmen und sich aktiv in die Untersuchung einzubringen. Auf den Schlussbericht kann das erheblichen Einfluss haben, und dies mit Konsequenzen. Die potenzielle Tragweite der Schlussberichte zeigt sich nämlich daran, dass Strafuntersuchungsbehörden in der Regel immer die Publikation des Berichtes abwarten und erst dann die Untersuchung einleiten oder fortführen. Der Bericht dient ihnen als Grundlage für Strafverfahren, wobei Staatsanwälte und -anwältinnen gelegentlich nicht davor zurückschrecken, ihre Strafbefehle oder Anklagen im «copy/paste»-Modus aus den Schlussberichten zu übernehmen. Aber auch Zivilgerichte und Versicherungen stützen sich grossmehreheitlich auf die Erkenntnisse der SUST.

## Meist nur einmalige Befragung

Umso dringender ist deshalb der Ruf nach vermehrtem Einbezug der Flugbesatzungsmitglieder in laufende Unfalluntersuchungen. Dieser beschränkt sich heute meist auf eine einmalige Befragung des Piloten und die Beschlagnahme sämtlicher Unterlagen, welche er im Flugzeug mitgeführt hat. Eine weitergehende Mitwirkung scheint von der Untersuchungsstelle weder erwünscht noch gefördert. Im Gegenteil ist festzustellen, dass eine solche aktiv unterbunden wird, beispielsweise durch die Weigerung, über Zwischenergebnisse der Untersuchung zu informieren oder auch

durch das unbegründete Verweigern oder Verzögern der Einsichtnahme in Akten. Diese Praxis hat mittlerweile systematische Ausmasse angenommen und wird von Anwälten mit Besorgnis beobachtet.

Die Reaktionen auf Schlussberichte fallen aufgrund des schleichenden Entzugs der Mitwirkungsrechte bei den betroffenen Piloten daher auch zunehmend verständnislos aus. Immer wieder wird Kritik laut, dass wesentliche Argumente der Besatzung nicht gehört werden und stattdessen Mutmassungen seitens Untersucher Platz greifen. Bedenklich ist dies deshalb, weil Schlussberichte – mögen sie inhaltlich noch so unzutreffend oder einseitig sein – vor Gerichten grösste Glaubwürdigkeit geniessen. Verschiedene Urteile der jüngsten Vergangenheit zeigen auch, dass sich Richter im Falle widersprechender Einschätzungen von Fachleuten jeweils auf die Meinung der SUST stützen und dabei ausser Acht lassen, dass die Berichte Resultat einer Untersuchung sind, im Zuge welcher die Beteiligten nur marginal involviert wurden und deren Resultate sich einer wirksamen Anfechtung vollumfänglich verschliessen. Daran kann auch der gutgemeinte Hinweis in jedem Schlussbericht nichts ändern, dass es nicht Sinn und Zweck der Flugunfalluntersuchung sei, Verschuldensfragen zu klären. Solange der Bericht für genau diesen Zweck Verwen-



Rechtsanwalt Philip Bärtschi.

Bild: zvg

dung finden darf, ist diese Anmerkung nutzlos und wiegt den Piloten in falsche Sicherheit. Umso unerfreulicher ist daher auch, dass sich die SUST standhaft weigert, von impliziten Schuldzuweisungen in Form von Sorgfaltsqualifizierungen Abstand zu nehmen. Sie lässt sich wieder und wieder dazu hinreissen, ihre Berichte mit Begriffen wie «risikoreich» und «unzweckmässig» kulminieren zu lassen. Sie begründet dies u.a. damit, dass die Unfallprävention solche Schlussfolgerungen erfordere. Sucht man solche Wertungen allerdings in Schlussberichten ausländischer Untersuchungsbehörden, wird man nur in wenigen Fällen fündig.

### Unfallhergang schriftlich festhalten

Doch was kann nun der Pilot unternehmen, um seine Position während der Unfalluntersuchung im Hinblick auf eine Strafuntersuchung zu stärken? Zunächst einmal ist es nötig zu wissen, dass ein Recht auf Aussageverweigerung besteht. Auch besteht aus rechtlicher Sicht keine Pflicht, sich wahrheitsgemäss zu äussern – was nicht heissen soll, dass man mit dieser Taktik zwingend gut bedient ist. Meist ist es ratsam, die Aussage in den ersten 24 oder 48 Stunden zu verweigern, den Hergang des Unfalls sodann in allen Details schriftlich festzuhalten und vor einer Einvernahme bei der SUST sachverständigen Rat einzuholen. Druckversuchen seitens der Untersuchungsbehörden sollte man widerstehen, selbst wenn sie mit der Androhung polizeilicher Vorführungen verbun-

den sein sollten, deren Zulässigkeit im Übrigen umstritten sein dürfte. Die SUST müsste die Vorladung zur Befragung ohnehin auf dem schriftlichen Weg zustellen, worauf der Pilot selbstverständlich beharren könnte.

Sodann zeigen verschiedene Beispiele der Vergangenheit, dass betroffenen Piloten bei der Ersteinvernahme durch die SUST abgeraten wurde, anwaltliche Unterstützung beizuziehen. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Die Notwendigkeit rechtlichen Beistands ist indessen die Folge einer unzulänglichen Rechtslage, die es erlaubt, Schlussberichte justiziellen Zwecken zuführen zu dürfen. Der frühe Zuzug eines spezialisierten Anwalts bietet die Chance, die Rechte des Piloten bereits in einem frühen Stadium zu wahren und Vorbereitungen zu treffen, die ein Strafverfahren vermeiden helfen. Den wirtschaftlichen Nutzen einer frühen anwaltlichen Intervention durch einen Spezialisten haben auch Rechtsschutzversicherungen mittlerweile erkannt und gingen dazu über, solche in SUST-Untersuchungsverfahren auch dann zu decken, wenn noch kein Strafverfahren eingeleitet worden ist.

### Unterliegen Entwürfe von Schlussberichten der Vertraulichkeit?

Die Untersuchungshandlungen werden mit dem Entwurf des Schlussberichts vorerst abgeschlossen. Er wird den beteiligten Parteien mit einer (nicht erstreckbaren) 60-tägigen Frist zur Stellungnahme und mit dem unmissverständlichen Hinweis auf «Vertraulichkeit» übermittelt. Es ist der letztmögliche Zeitpunkt, der ein Eingreifen zulässt. Rechtsmittel gegen fehlerhafte Schlussberichte sucht man nämlich vergebens und Betroffene ahnen meist nicht, dass der Entwurf in einen Schlussbericht münden könnte, der gegen sie verwendet werden darf. In der Vergangenheit wurden vereinzelt Berichtsentwürfe nachträglich zu Ungunsten von Piloten abgeändert, ohne dass sie dazu Stellung nehmen konnten. Oftmals aber wagen sich die Adressaten des Entwurfs gar nicht erst, Unterstützung hinzuzuziehen, da der Entwurf ausdrücklich als «vertraulich» gekennzeichnet und jede Weitergabe verboten wurde. Zwar ist es durchaus sinnvoll, die Weitergabe des Entwurfs an Dritte zu verbieten, dies nicht zuletzt um zu verhindern, dass Medien den Entwurf aufgreifen und an die Öffentlichkeit bringen könnten. «Vertraulichkeit» heisst indessen nicht, dass man keine sachverständigen Berater ins Vertrauen ziehen und mit dem Entwurf bedienen darf. Der von Fachpersonen verfasste und von Juristen im Anschluss daran verwendete Schlussbericht soll nämlich frei von juristisch verwertbaren Aussagen bleiben – ein Ansinnen, auf das zu pochen es sich unbedingt lohnt.

### Angriffspunkte für die Justiz eliminieren

Das Dilemma für uns Piloten bleibt indessen bestehen: Sind wir bereit, die «Prävention» und damit gleichzeitig auch die Ermittlungen gegen uns zu fördern? Oder sehen wir von jeder Mitwirkung ab und schaden damit der Unfallprävention? In jedem Fall müssen Angriffspunkte für die Justiz so weit als möglich eliminiert werden. Dies liegt nicht nur im Interesse des betroffenen Piloten, sondern auch im Interesse einer unabhängigen Flugunfalluntersuchung, deren Erkenntnisse einzig der Unfallprävention – und nur dieser! – dienen sollen. Andernfalls wird die SUST zum verlängerten Arm der Strafbehörden. ◀

