

Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen (VFU)

vom 23. November 1994 (Stand am 18. November 2003)

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 24–26c des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948¹
(LFG),

verordnet:

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

Flugunfall: Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, sofern sich eine Person mit der Absicht, einen Flug durchzuführen, darin aufhält:

- a. bei dem eine Person inner- oder ausserhalb des Luftfahrzeuges erheblich verletzt oder getötet wird; oder
- b. bei dem das Luftfahrzeug einen Schaden erleidet, der die Festigkeit, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften wesentlich beeinträchtigt und in der Regel grössere Reparaturarbeiten oder den Ersatz des beschädigten Bauteils erforderlich macht; oder
- c. bei dem das Luftfahrzeug verschollen oder das Wrack unerreichbar ist.

Nicht als Flugunfall gelten:

Todesfälle und Verletzungen, die nicht direkt mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges zusammenhängen; Todesfälle und Verletzungen von Personen, die sich unberechtigterweise und ausserhalb der für Besatzungen und Fluggäste vorgesehenen Zonen aufhalten; ferner Motorpannen und Schäden, die sich auf nur einen Motor, dessen Hilfsaggregate oder auf die Propellerblätter beschränken; Beschädigungen von Verschalung, leichte Verformungen oder kleine Löcher in der Aussenhaut; Schäden an den Flügel- oder Rotorblätterenden, Antennen, Reifen oder Bremsen.

Schwerer Vorfall: Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, das sich unter Umständen zugetragen hat, die beinahe zu einem Flugunfall geführt hätten.

Erhebliche Verletzung: Verletzung, die eine Person bei einem Flugunfall erleidet und die eines der folgenden Merkmale hat:

- a. Sie erfordert eine Spitaleinweisung innert sieben Tagen und von mehr als 48 Stunden.
- b. Sie besteht aus einem Knochenbruch; ausgenommen sind einfache Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase.
- c. Sie besteht aus Riss- oder Platzwunden, die schwere Blutungen, Schädigungen eines Nerven, eines Muskels oder einer Sehne zur Folge haben.
- d. Sie hat eine Schädigung eines inneren Organs zur Folge.
- e. Sie besteht aus Verbrennungen des 2. und 3. Grades oder aus Verbrennungen, die mehr als 5 Prozent der Körperoberfläche bedecken.
- f. Sie ist auf nachweisbar infektiöse Stoffe oder schädliche Strahlung zurückzuführen.

Tödliche Verletzung: Erhebliche Verletzung, die innert 30 Tagen nach dem Flugunfall zum Tod führt.

Grossflugzeug: Flugzeug, das ein höchstzulässiges Abfluggewicht von mindestens 5700 kg aufweist, in der Lufttüchtigkeitskategorie Standard, Unterkategorie Transport, eingeteilt ist oder über mehr als zehn Sitzplätze für Fluggäste und Besatzung verfügt.

Eintragungsstaat: Staat, in dessen Luftfahrzeugregister das Luftfahrzeug eingetragen ist.

Herstellerstaat: Der Staat oder die Staaten, welche die Lufttüchtigkeit des Prototyps (Baumuster) bescheinigt haben.

Betreiberstaat: Staat, in dem das Flugbetriebsunternehmen seinen Hauptsitz oder seinen ständigen Sitz hat.

Art. 2 Flugunfälle im Inland

¹ Die Verordnung gilt für die Untersuchung aller Flugunfälle, die sich in der Schweiz ereignen und deren Untersuchung weder dem Eintragungs- noch dem Herstellerstaat übertragen wird. Von der Untersuchung sind ausgenommen:²

- a. Flugunfälle schweizerischer Militärflugfahrzeuge, sofern nicht ein ziviles Luftfahrzeug am Unfall beteiligt ist;
- b.³ Unfälle von Ultraleicht-Flugzeugen, Hängegleitern, Fallschirmen, Drachen, Drachenfallschirmen, Fesselballonen;
- c. Unfälle ausländischer Militärflugfahrzeuge, die sich auf Einladung des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerung und Sport⁴ in der Schweiz befinden.

² ...⁵

² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS **1999** 2495).

³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS **1999** 2495).

⁴ Neue Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997.

⁵ Aufgehoben gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS **1999** 2495).

Art. 3 Schwere Vorfälle im Inland

¹ Die Verordnung findet Anwendung auf schwere Vorfälle im Inland, welche sich beim Betrieb von Grossflugzeugen oder im Verkehr nach Instrumentenflugregeln ereignen.

² Das Büro für Flugunfalluntersuchungen (Büro) veröffentlicht im Luftfahrthandbuch (AIP) der Schweiz⁶ eine Liste von schweren Vorfällen, die nach den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)⁷ zu untersuchen sind.

Art. 4 Flugunfälle und schwere Vorfälle im Ausland

¹ Wird ein Flugunfall oder ein schwerer Vorfall eines in der Schweiz eingetragenen oder ständig betriebenen Luftfahrzeuges oder eines in der Schweiz hergestellten Luftfahrzeuges in einem fremden Staat durch die ausländische Behörde untersucht, so kann das Büro eine bevollmächtigte Person entsenden. Eine bevollmächtigte Person ist zu entsenden, wenn die ausländische Behörde dies verlangt.

² Das betroffene Flugbetriebsunternehmen oder das Herstellerwerk können Personen ernennen, die der schweizerischen bevollmächtigten Person zur Beratung zur Seite stehen.

³ Fastzusammenstösse im ausländischen Luftraum, in dem die Flugsicherungsdienste der Schweiz übertragen wurden, werden nach Artikel 3 untersucht, sofern sie als schwerer Vorfall betrachtet werden müssen.

⁴ Sind bei einem Flugunfall eines ausländischen Luftfahrzeuges in einem fremden Staat Schweizer Staatsangehörige getötet worden, so kann das Büro Sachverständige entsenden.

⁵ Für die Teilnahme an einer ausländischen Untersuchung und für die Rechte und Pflichten der bevollmächtigten Person, deren Beraterinnen und Berater sowie der Sachverständigen gilt Anhang 13 des Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt⁸ (ICAO Annex 13); vorbehalten bleiben die nach Artikel 38 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt gemeldeten Abweichungen.

Art. 5 Fehlende ausländische Untersuchung

¹ Wird die Untersuchung über einen Flugunfall oder einen schweren Vorfall eines schweizerischen Luftfahrzeuges oder eines in der Schweiz hergestellten Luftfahrzeuges in einem fremden Staat den schweizerischen Behörden überlassen, so ist diese Verordnung sinngemäss anwendbar.

² Das gleiche gilt für die Untersuchung von Flugunfällen oder schweren Vorfällen ausserhalb eines staatlichen Hoheitsgebietes und in Fällen, in denen sich keine ausländische Untersuchungsbehörde um die Untersuchung kümmert.

⁶ Wird vom Bundesamt (Zentrales AIS) herausgegeben und kann dort abonniert werden.

⁷ Diese Richtlinien können im Buchhandel oder bei der ICAO bestellt oder abonniert werden.

⁸ SR 0.748.0

2. Kapitel: Organisation

Art. 6 Büro

¹ Dem Büro gehören die hauptamtlichen Untersuchungsleiterinnen und Untersuchungsleiter an. Es kann zusätzlich nebenamtliche Untersuchungsleiterinnen und Untersuchungsleiter ernennen.

² Das Büroernennt eine Gruppe von Spezialistinnen und Spezialisten, die ihm in besonderen Fällen für die Untersuchung zur Verfügung stehen.

Art. 7 Eidgenössische Flugunfallkommission

¹ Die Eidgenössische Flugunfallkommission (Kommission) besteht aus fünf Mitgliedern. Sie ist mit drei Mitgliedern verhandlungs- und beschlussfähig.

² Für Amtszeit und Amtsdauer der Kommission gilt die Verordnung vom 2. März 1977⁹ über ausserparlamentarische Kommissionen, Behörden und Vertretungen des Bundes.

³ Der Kommission dürfen keine Bedienstete des Büros oder des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bundesamt) angehören.

Art. 8 Unabhängigkeit und Unterstellung

¹ Das Büro und die Kommission sind in ihrer Tätigkeit unabhängig.

² Das Büro ist dem Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation¹⁰ (Departement) angegliedert, die Kommission ist administrativ dem Departement zugeordnet.

Art. 9 Vertretung eines fremden Staates

Die Vertretung eines fremden Staates, seiner Flugbetriebsunternehmen und seiner Herstellerwerke von Luftfahrzeugen richten sich bei Untersuchungen des Büros und im Verfahren vor der Kommission nach ICAO Annex 13¹¹; vorbehalten bleiben die der ICAO gemeldeten Abweichungen.

⁹ [AS 1977 549, 1983 842, AS 1995 5141 Art. 21 Bst. a]. Heute: Kommissionenverordnung vom 3. Juni 1996 (SR 172.31).

¹⁰ Neue Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997.

¹¹ SR 0.748.0

3. Kapitel: Untersuchungsverfahren und Verfahren vor der Kommission

1. Abschnitt: Erste Massnahmen

Art. 10 Meldepflicht

¹ Flugunfälle sowie schwere Vorfälle im Inland (Art. 3 und 4) sind dem Büro unverzüglich nach den im AIP veröffentlichten Richtlinien telefonisch zu melden.

² Meldepflichtig sind die Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die Halterinnen und Halter der Luftfahrzeuge, das beteiligte Flugbetriebsunternehmen, das beteiligte Luftfahrtpersonal, die Organe der Flugsicherung und der Flugplätze, die Polizeidienststellen von Kantonen und Gemeinden, die Zollorgane sowie das Bundesamt.

³ Flugunfälle und schwere Vorfälle von schweizerischen Luftfahrzeugen im Ausland (Art. 5) sind dem Büro so rasch als möglich zu melden. Die Pflicht zur Meldung an die zuständigen ausländischen Behörden richtet sich nach dem ausländischen Recht.

Art. 11 Bewachungspflicht

¹ Die Organe der Polizei oder gegebenenfalls die Ortsbehörden, die Flugplatzleitung oder die Besatzung sorgen dafür, dass abgesehen von den notwendigen Rettungsarbeiten keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden. Tote dürfen nur im Einverständnis mit der Untersuchungsleitung aus der Endlage entfernt werden.

² Nach ihrem Eintreffen entscheidet die Untersuchungsleitung über Art und Umfang der Bewachung der Unfallstelle. Eine besondere Bewachung durch die Organe der gerichtlichen Polizei bleibt vorbehalten.

Art. 12 Vorsorgliche Massnahmen

¹ Die Polizei und gegebenenfalls die Flugplatzleitung halten die Namen und Adressen der Zeuginnen und Zeugen fest.

² Sie ordnen allenfalls die in Artikel 100^{ter} des LFG vorgesehenen Blutproben an.

2. Abschnitt: Untersuchung

Art. 13 Einleitung

¹ Das Büro betraut eine Untersuchungsleiterin oder einen Untersuchungsleiter mit der Untersuchung. Es kann der Untersuchungsleitung in besonderen Fällen weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beordnen.

² Untersuchungen von schweren Unfällen von Grossflugzeugen werden in der Regel von der Chefin oder vom Chef des Büros geleitet; für die Untersuchung werden Spezialistinnen und Spezialisten nach Artikel 6 Absatz 2 beigezogen.

³ Die Untersuchungsleitung und die Organe der gerichtlichen Polizei koordinieren ihre Tätigkeiten.

⁴ Bei Unfällen, an denen ein schweizerisches Militärluftfahrzeug mitbeteiligt ist, koordinieren die Untersuchungsleitung und die zuständigen militärischen Instanzen ihre Tätigkeiten. Erleidet ein ziviles Grossflugzeug einen Unfall, an dem ein Militärluftfahrzeug beteiligt ist, haben die von der zivilen Untersuchungsleitung angeordneten Handlungen Vorrang.

Art. 14 Zutritt zur Unfallstelle

¹ Die Untersuchungsleitung entscheidet, wer Zutritt zur Unfallstelle hat. Bis zu ihrem Eintreffen entscheiden darüber die Organe der Polizei oder die Flugplatzleitung.

² Die Organe der gerichtlichen Polizei des Bundes und der Kantone haben ohne Einschränkung Zutritt.

³ Den Mitgliedern der Kommission, dem Bundesamt, der bevollmächtigten Person eines fremden Staates und ihren Beraterinnen und Beratern sowie weiteren Personen, die ein rechtliches Interesse am Ausgang der Untersuchung glaubhaft machen können, hat die Untersuchungsleitung Zutritt zu gewähren, wenn dadurch der Gang der Untersuchung nicht gestört wird.

Art. 15 Untersuchungshandlungen

¹ Die Untersuchungsleitung nimmt die zur Erfüllung des Untersuchungszweckes notwendigen Untersuchungshandlungen vor. Die Untersuchung richtet sich nach den Normen, Empfehlungen und Handbüchern der ICAO. Insbesondere kann die Untersuchungsleitung Hausdurchsuchungen und Beschlagnahmen anordnen sowie Zeuginnen und Zeugen oder Auskunftspersonen vorladen oder vorführen lassen (Art. 266 LFG). Sie kann auf Untersuchungshandlungen verzichten, wenn diese in Bezug auf die zu erwartenden Ergebnisse unverhältnismässig hohe Kosten verursachen.

² Mit Zustimmung des Büros kann die Untersuchungsleitung Aufträge an Sachverständige zur Bearbeitung von besonderen Fachfragen erteilen. Für das Lesen (read out, lecture) von Flugschreibern können die Einrichtungen ausländischer Flugunfalluntersuchungsbehörden beigezogen werden.

³ Die Untersuchungsleitung ordnet allenfalls die in Artikel 100^{ter} LFG vorgesehenen Blutproben an.

⁴ Sind bei einem Unfall Besatzungsmitglieder, die beim Führen des Luftfahrzeuges mitwirkten, getötet worden oder als Folge des Unfalls später gestorben, so wird in einem Institut für Rechtsmedizin eine Autopsie vorgenommen. Die Untersuchungsleitung kann die Autopsie verstorbener anderer Besatzungsmitglieder, von Fluggästen oder von anderen beteiligten Personen anordnen.

⁵ Die Meteorologische Anstalt erstattet für jede Untersuchung einen Bericht über die Wetterlage und die verfügbaren Wetterunterlagen.

⁶ Die Organe der Flugsicherung erstellen auf Anordnung der Untersuchungsleitung schriftliche Tonbandauszüge und Radarausdrucke. Es können auch Bandkopien verlangt werden. Die Originale sind aufzubewahren und dürfen erst mit Bewilligung des Büros gelöscht werden.

Art. 16 Anträge auf Untersuchungshandlungen

¹ Beim Büro können die vom Untersuchungsverfahren unmittelbar Betroffenen, das Bundesamt, die zuständigen Behörden des Bundes und der Kantone, die bevollmächtigte Person des fremden Staates sowie weitere Personen, die ein besonderes rechtliches Interesse am Ausgang der Untersuchung glaubhaft machen, Untersuchungshandlungen beantragen. Das Büro kann Anträge auf Untersuchungshandlungen namentlich ablehnen, wenn:

- a. die Untersuchungshandlung voraussichtlich keinen wesentlichen Beitrag zum Erreichen des Untersuchungszweckes leistet;
- b. die voraussichtlichen Kosten der Untersuchungshandlung in einem Missverhältnis zum erwarteten Ergebnis stehen und nicht von der Antragstellerin oder vom Antragsteller übernommen werden.

² Der Entscheid des Büros kann innerhalb von zehn Tagen mit einer Beschwerde bei der Kommission angefochten werden.

Art. 17 Trümmerfreigabe

Über die Freigabe von Trümmern oder Trümmerbestandteilen entscheidet die Untersuchungsleitung. Vorbehalten bleibt eine Beschlagnahmung durch die Organe der gerichtlichen Polizei.

Art. 18 Vor- und Zwischenberichte

¹ Sobald der Unfallhergang in den wesentlichen Zügen erkennbar ist, erstattet das Büro einen kurzen Vorbericht. Dieser enthält Angaben über das beteiligte Luftfahrtpersonal, die beteiligten Luftfahrzeuge, den Unfallhergang und den Namen der Untersuchungsleiterin oder des Untersuchungsleiters.

² Wesentliche Untersuchungsergebnisse, die für die Flugunfallverhütung von Bedeutung sind und Sofortmassnahmen erfordern, werden dem Bundesamt mit einem Zwischenbericht gemeldet, der entsprechende Empfehlungen enthält.

³ Vorberichte werden dem beteiligten Luftfahrtpersonal, den Halterinnen und Haltern, Eigentümerinnen und Eigentümern und Betreiberinnen und Betreibern der beteiligten Luftfahrzeuge, dem Bundesamt und dem Kommando der zuständigen Kantonspolizei zugestellt.

⁴ Die Pflicht des Büros zur Orientierung der zuständigen ausländischen Behörden und Organisationen richtet sich nach ICAO Annex 13¹² und nach den Richtlinien der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC).

Art. 19 Untersuchungsbericht

¹ Die Untersuchungsleitung fasst die Ergebnisse der Untersuchung in einem schriftlichen Bericht zusammen und reicht ihn mit den vollständigen Akten dem Büro ein.

² Der Untersuchungsbericht gibt Auskunft über die beteiligten Personen und Luftfahrzeuge, die Ergebnisse besonderer Untersuchungshandlungen und Gutachten, den Flugverlauf, die Auswertung des Unfallhergangs sowie die Unfallursache; er enthält, wenn notwendig, Sicherheitsempfehlungen, die direkt aus dem Unfall abzuleiten sind.¹³

³ Der Untersuchungsbericht wird an die von der Untersuchung direkt Betroffenen und an dieser direkt Beteiligten, an das Bundesamt und an die beteiligten ausländischen Flugunfalluntersuchungsbehörden versandt.¹⁴

Art. 20 Fristen

¹ Untersuchungen schwerer Unfälle von Grossflugzeugen sind innerhalb von 18 Monaten abzuschliessen, die übrigen Untersuchungen innerhalb eines Jahres.

² Kann diese Frist nicht eingehalten werden, so erstattet die Untersuchungsleitung der Chefin oder dem Chef des Büros Meldung und begründet die Verzögerung. Die Chefin oder der Chef des Büros setzen eine angemessene Nachfrist.

Art. 21¹⁵ Summarische Untersuchung und summarischer Bericht

¹ Flugunfälle und schwere Vorfälle von Flugzeugen und Helikoptern unter 5700 kg werden nur summarisch untersucht, ausgenommen wenn:

- a. jemand erheblich verletzt oder getötet worden ist;
- b. anzunehmen ist, dass mangelnde Lufttüchtigkeit, soweit sie sich nicht ausschliesslich auf das Fahrwerk bezieht, zum Unfall geführt hat;
- c. es sich um gewerbsmässige Flüge oder Schulungsflüge handelt, und das Flugzeug oder der Helikopter erheblich beschädigt worden ist;
- d. die vollständige Untersuchung des Unfalles oder Vorfalles nach Auffassung des Büros für die Unfallverhütung besonders nützlich ist;
- e. bei Unfällen ausländischer Luftfahrzeuge die ausländische Flugunfalluntersuchungsbehörde eine vollständige Untersuchung verlangt.

² Unfälle von Motorseglern, Segelflugzeugen, Freiballonen und Luftfahrzeugen der Sonderkategorie Eigenbau werden nur summarisch untersucht, ausser wenn Personen tödlich oder erheblich verletzt worden sind. Das Büro kann die vollständige Untersuchung anordnen, wenn sie nach seiner Auffassung für die Unfallverhütung besonders nützlich ist.

¹³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS 1999 2495).

¹⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Okt. 2003, in Kraft seit 1. Dez. 2003 (AS 2003 4039).

¹⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS 1999 2495).

³ Das Büro erstellt lediglich einen summarischen Bericht, der Auskunft gibt über das beteiligte Luftfahrtpersonal, die beteiligten Luftfahrzeuge und den Hergang. Der Bericht kann sich auf die Angaben der Beteiligten oder der Flugplatzleitung stützen. Er wird dem Bundesamt, dem Polizeikommando des zuständigen Kantons, dem beteiligten Luftfahrtpersonal, dem Halter, Eigentümer und Betreiber des Luftfahrzeuges und den zuständigen ausländischen Flugunfalluntersuchungs-behörden zugestellt.

⁴ Der summarische Bericht kann nicht zur Prüfung weitergezogen werden.

3. Abschnitt: Verfahren vor der Kommission

Art. 22 Weiterzug zur Prüfung

¹ Das Bundesamt, im Falle der Beteiligung schweizerischer Militärflugzeuge die Luftwaffe¹⁶ und Personen, die ein begründetes Interesse am Untersuchungsergebnis nachweisen, können innerhalb von 30 Tagen nach Zustellung des Untersuchungsberichts verlangen, dass der Bericht durch die Kommission auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit überprüft wird.

² Der Antrag auf Prüfung ist bei der Kommission einzureichen und muss begründet sein. Die Antragstellerin oder der Antragsteller muss aufzeigen, wo der Untersuchungsbericht wesentliche Tatsachen falsch wiedergibt oder unzutreffende Schlussfolgerungen zieht. Gegen Sicherheitsempfehlungen ist kein Antrag auf Überprüfung möglich.¹⁷

³ Offensichtliche Versehen und nebensächliche Punkte kann die Präsidentin oder der Präsident der Kommission ohne formelles Verfahren berichtigen.¹⁸

Art. 23 Einleitung

¹ Für jeden zur Prüfung eingereichten Untersuchungsbericht bestimmt die Präsidentin oder der Präsident ein Kommissionsmitglied, das die Überprüfung leitet.

² Die Eingabe ist dem Büro, dem Bundesamt und den Empfängerinnen und Empfängern des Untersuchungsberichts unter Ansetzung einer angemessenen Frist zur Stellungnahme zuzustellen.

³ Das für die Prüfung zuständige Kommissionsmitglied stellt die Eingabe mit den eingelangten Stellungnahmen den übrigen Kommissionsmitgliedern zu und referiert an der Sitzung der Kommission.

⁴ Die Kommission behandelt Eingaben zur Prüfung von Untersuchungsberichten in der Regel innerhalb von sechs Monaten.

⁵ Auf verspätet eingereichte Eingaben tritt die Kommission nicht ein.

¹⁶ Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997.

¹⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS 1999 2495).

¹⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS 1999 2495).

Art. 24¹⁹ Prüfung

¹ An der Sitzung überprüft die Kommission den Antrag auf Überprüfung und die Stellungnahmen zu diesem Antrag, den Untersuchungsbericht und die Untersuchungsakten. Die Überprüfung beschränkt sich auf die im Antrag angefochtenen und die mit diesen in direktem Zusammenhang stehenden Punkte. Die Kommission hört die Untersuchungsleiterin oder den Untersuchungsleiter sowie das Büro und das Bundesamt an. Im Weiteren kann sie die von der Untersuchung direkt Betroffenen sowie Zeugen anhören. Sie kann anordnen, dass das Büro ergänzende Untersuchungen vornimmt.

² Die Kommission erklärt den Untersuchungsbericht zum Schlussbericht oder erstellt einen eigenen Schlussbericht.

³ Die Sitzungen der Kommission sind nicht öffentlich.

4. Abschnitt: Gemeinsame Bestimmungen**Art. 25** Ausstand

¹ Personen, deren Mitwirkung bei der Untersuchung oder in der Kommission vorgesehen ist, treten in den Ausstand, wenn sie:

- a. in der Sache ein persönliches Interesse haben;
- b. mit einer verunfallten Person, mit einer Eigentümerin oder einem Eigentümer, einer Halterin oder einem Halter eines verunfallten Luftfahrzeuges oder mit einer anderen am Ausgang des Verfahrens interessierten Person in gerader oder in der Seitenlinie verwandt oder verschwägert oder durch Ehe, Verlobung oder Kindesannahme verbunden sind;
- c. als nebenamtliche Untersuchungsleiterin oder nebenamtlicher Untersuchungsleiter Mitglied der Kommission sind und der von ihnen untersuchte Unfall in der Kommission behandelt wird;
- d. aus anderen Gründen in der Sache befangen sind.

² Ist der Ausstand streitig, so entscheidet das Departement.

Art. 26 Auskunftspersonen sowie Zeuginnen und Zeugen

¹ Personen, die an der Entstehung des Unfalles unmittelbar beteiligt waren, dürfen nicht als Zeuginnen oder Zeugen, sondern nur als Auskunftspersonen einvernommen werden; sie sind auf ihr Aussageverweigerungsrecht aufmerksam zu machen.

² Zeuginnen und Zeugen sind vor der Einvernahme über das Zeugnisverweigerungsrecht sowie über die strafrechtlichen Folgen eines falschen Zeugnisses zu belehren.

¹⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS 1999 2495.)

Art. 27 Protokoll

¹ Die Einvernahmen von Zeuginnen und Zeugen sowie von Auskunftspersonen werden zusammenfassend protokolliert. Die einvernommenen und die einvernehmenden Personen unterschreiben die Protokolle. Unterschreibt eine einvernommene Person nicht, so ist der Grund anzugeben.

² Die Aufzeichnung auf Tonträger ist ausnahmsweise zulässig, sofern aufgrund der Umstände eine schriftliche Protokollierung nicht möglich ist.

³ Ort, Datum und Zeit der Einvernahme sind auf dem Protokoll oder auf dem Tonträger festzuhalten.

⁴ Trümmeruntersuchung, Augenschein, Rekonstruktionsflüge und Flugversuche, Informationsgespräche und ähnliche Untersuchungshandlungen werden in einer Aktennotiz festgehalten und von der Untersuchungsleitung oder von der beauftragten Person datiert und unterzeichnet.

Art. 28 Akteneinsicht

¹ Akteneinsicht können beim Büro die vom Untersuchungsverfahren direkt Betroffenen, das Bundesamt und die bevollmächtigte Person des fremden Staates verlangen. Andere Behörden des Bundes und der Kantone und andere Personen haben nur Akteneinsicht, soweit sie ein besonderes rechtliches Interesse am Ausgang der Untersuchung glaubhaft machen.

² Das Büro darf die Akteneinsicht beschränken, verweigern oder aufschieben:

- a. wenn wesentliche öffentliche Interessen des Bundes oder der Kantone, insbesondere die innere und äussere Sicherheit der Eidgenossenschaft, die Geheimhaltung erfordern;
- b. wenn wesentliche private Interessen die Geheimhaltung erfordern;
- c. solange das Interesse der Flugunfalluntersuchung oder einer anderen noch nicht abgeschlossenen Untersuchung es erfordert.

³ Der Entscheid des Büros kann innerhalb von zehn Tagen mit einer Beschwerde bei der Kommission angefochten werden.

⁴ Das Büro stellt die Akten auf Verlangen den Gerichts- und Verwaltungsbehörden für ihre Verfahren zur Verfügung, wenn die Untersuchung abgeschlossen ist.

Art. 29 Aktenaufbewahrung

Das Büro bewahrt die Akten während zehn Jahren nach Untersuchungsabschluss auf.

Art. 30 Zustellung des Schlussberichtes

Der Schlussbericht wird vom Büro dem Departement und denselben Stellen und Personen zugestellt, die bereits den Untersuchungsbericht erhalten haben.

Art. 31 Kosten

¹ Allgemeine polizeiliche Aufgaben im Zusammenhang mit einem Flugunfall gelten nicht als Untersuchungskosten; ausgenommen sind spezielle Aufgaben, welche die Untersuchungsleitung den Polizeiorganen ausdrücklich aufgetragen hat.

² Die Kosten für das Verfahren vor der Flugunfallkommission richten sich sinngemäss nach den Vorschriften über das Beschwerdeverfahren nach Verwaltungsverfahrensgesetz²⁰.

³ Das Departement macht vom gesetzlichen Rückgriffsrecht gegen Personen, die einen Unfall vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht haben, Gebrauch, sobald ein Gericht oder eine Verwaltungsbehörde den Vorsatz oder die Grobfahrlässigkeit rechtskräftig festgestellt hat. Das Rückgriffsrecht verjährt ein Jahr nach Kenntnis des rechtskräftigen Urteils oder des rechtskräftigen Entscheids.

Art. 32²¹ Sicherheitsempfehlungen

Das Bundesamt unterrichtet das Büro innerhalb von sechs Monaten nach der Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes über die Massnahmen, die gestützt auf die Sicherheitsempfehlungen des Untersuchungsberichtes getroffen werden, oder über die Gründe, weshalb auf Massnahmen verzichtet wird.

Art. 33 Wiederaufnahme

Werden innerhalb von zehn Jahren nach Zustellung des Schlussberichts wesentliche neue Tatsachen bekannt, so nimmt das Büro von sich aus oder auf Antrag die Untersuchung wieder auf. Gegen die Ablehnung eines Antrags auf Wiederaufnahme kann innerhalb von 30 Tagen Beschwerde bei der Kommission erhoben werden; diese entscheidet endgültig.

4. Kapitel: Veröffentlichung**Art. 34²²** Grundsatz

¹ Das Büro veröffentlicht die Untersuchungs- und die Schlussberichte.²³

² Die summarischen Berichte nach Artikel 21 werden halbjährlich in einer Zusammenfassung veröffentlicht. Diese muss Angaben über das beteiligte Luftfahrtpersonal, die beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang enthalten.

²⁰ SR 172.021

²¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Okt. 2003, in Kraft seit 1. Dez. 2003 (AS 2003 4039).

²² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 18. Aug. 1999 (AS 1999 2495).

²³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Okt. 2003, in Kraft seit 1. Dez. 2003 (AS 2003 4039).

³ Das Büro veröffentlicht jährlich eine Zusammenfassung der in den Untersuchungsberichten enthaltenen Sicherheitsempfehlungen und die Stellungnahmen des Bundesamtes.²⁴

⁴ Das Büro kann die Vorberichte, die summarischen Berichte, die Untersuchungs- und die Schlussberichte nach ihrem Erscheinen über elektronische Datenträger veröffentlichen.²⁵

⁵ Flugbetriebsunternehmen, Flugschulen, Unterhaltsbetriebe, Fluglehrerinnen und Fluglehrer, die Organe der Flugsicherung, die Flugplatzleitungen, weitere Personen und Organisationen, die sich mit Fragen der Flugsicherheit befassen sowie die zuständigen Behörden des Bundes und der Kantone erhalten die Publikationen des Büros von Amtes wegen.

⁶ Im Übrigen werden die Publikationen einzeln oder im Abonnement gegen Entgelt abgegeben.

Art. 35 Ausländische Untersuchungsberichte

¹ Das Büro leitet ausländische Untersuchungsberichte über Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge weiter an das Bundesamt, die zuständigen Behörden des Bundes sowie an alle Personen, die ein rechtliches Interesse glaubhaft gemacht haben.

² Diese Berichte werden vom Büro nach den Grundsätzen von Artikel 34 veröffentlicht.

Art. 36 Datenschutz

In den Veröffentlichungen des Büros werden ausschliesslich die Flugbetriebsunternehmen, Flugschulen, Unterhaltsbetriebe sowie die Herstellerwerke der betroffenen Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugteile mit Namen genannt.

Art. 37 Statistik und Unfalldatenbanken

¹ Das Büro veröffentlicht jährlich Statistiken über Flugunfälle und schwere Vorfälle.

² Es liefert die Unfalldaten an die ICAO und an die ECAC.

³ Es vermittelt gegen Entschädigung Personen, die ein fachliches Interesse glaubhaft machen, die bei der ICAO oder anderweitig verfügbaren Unfalldaten. Ausgenommen sind Personendaten.

²⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Okt. 2003, in Kraft seit 1. Dez. 2003 (AS 2003 4039).

²⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Okt. 2003, in Kraft seit 1. Dez. 2003 (AS 2003 4039).

5. Kapitel: Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 38 Übergangsbestimmungen

Untersuchungen, bei denen der Voruntersuchungsbericht vor dem 31. Dezember 1994 zugestellt worden ist, werden nach der Verordnung vom 20. August 1980²⁶ über die Flugunfalluntersuchungen zu Ende geführt.

Art. 39 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung vom 20. August 1980²⁷ über die Flugunfalluntersuchungen wird aufgehoben.

Art. 40 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

²⁶ [AS 1980 1141]
²⁷ [AS 1980 1141]