

2026.08.02

## **Wie setzt die Schweiz den ICAO Annex 13 über die Flugunfalluntersuchung um und welche Unterschiede bestehen zu anderen Staaten?**

### **1. Umsetzung von Annex 13 in der Schweiz**

Der [ICAO Annex 13](#) enthält die internationalen Regeln für die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Störungen. Im Zentrum steht nicht die Suche nach Schuldigen, sondern die Frage, was aus einem Ereignis für die Zukunft gelernt werden kann. Ziel der Untersuchung ist es, Ursachen und beitragende Faktoren zu erkennen und dadurch die Flugsicherheit zu verbessern.

Die Schweiz hat diesen Grundgedanken übernommen und setzt Annex 13 grundsätzlich wie von der ICAO vorgesehen um. Die wichtigsten Grundlagen dazu finden sich im Luftfahrtgesetz, in der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) sowie auch in der für die Schweiz verbindlichen Fassung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Zuständig für die Flugunfalluntersuchung ist die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).

Auch nach schweizerischem Recht dient die Sicherheitsuntersuchung der Verhütung weiterer Zwischenfälle. Untersucht werden technische, betriebliche, menschliche, organisatorische und systemische Ursachen. Der Schlussbericht der SUST beschreibt deshalb den Hergang und die sicherheitsrelevanten Erkenntnisse. Er kann Sicherheitsempfehlungen enthalten, ist aber nicht dazu bestimmt, Schuld oder Haftung festzustellen.

### **2. Die zentrale Besonderheit der Schweiz bezüglich der Umsetzung des Annex 13**

Die wichtigste Besonderheit in der Umsetzung des Annex 13 in der Schweiz betrifft den Schutz der Untersuchungsakten. Annex 13 geht nämlich davon aus, dass besonders sensible Informationen aus der Sicherheitsuntersuchung geschützt werden. Dazu gehören insbesondere Aussagen von Beteiligten, Cockpit-Voice-Recorder-Aufzeichnungen, interne Arbeitspapiere der Untersuchungsbehörde und weitere Informationen, deren spätere Verwendung in anderen Verfahren die Offenheit der Beteiligten gefährden könnte.

Gerade hier unterscheidet sich die Schweiz vom Grundmodell des Annex 13. Sie hat der ICAO offiziell mitgeteilt, dass nach schweizerischem Recht grundsätzlich alle Dokumente auch den Justiz- und Luftfahrtbehörden zugänglich gemacht werden müssen. Damit ist der Schutz der Untersuchungsakten in der Schweiz weniger strikt ausgestaltet als in Staaten, welche eine stärkere Trennung zwischen Sicherheitsuntersuchung und Strafverfolgung vorsehen.

### **3. Wann können Daten in ein Strafverfahren gelangen?**

Wenn nach einem Unfall auch ein Straf- oder Administrativverfahren geführt wird, laufen diese Verfahren rechtlich unabhängig von der Sicherheitsuntersuchung. In der Praxis müssen sich die Behörden bei ihren Untersuchungen aber koordinieren. Die VSZV sieht deshalb vor, dass SUST, Strafverfolgungsbehörden und Administrativbehörden einander Untersuchungsunterlagen wie Auswertungen und Aufzeichnungen zur Verfügung stellen.

In ein Strafverfahren gelangen können vor allem technische Daten und sachliche Befunde. Dazu zählen etwa Wrack- und Spurenanalysen, Flugschreiber-, Radar- und Funkdaten, Wetterinformationen, Unterhaltsunterlagen, betriebliche Dokumente, Gutachten und weitere Auswertungen. Solche Informationen helfen, den Ablauf des Ereignisses zu rekonstruieren und mögliche Sorgfaltspflichtverletzungen zu prüfen.

Nicht alles darf aber ohne Weiteres verwendet werden. Besonders geschützt sind persönliche Auskünfte, die eine Person im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung erteilt hat. Solche Aussagen dürfen in einem Strafverfahren nur mit dem Einverständnis der betroffenen Person verwendet werden. Das schweizerische Recht unterscheidet damit zwischen eher zugänglichen technischen Unterlagen und besonders geschützten persönlichen Aussagen.

### **4. Welche Schranken setzt das europäische Recht?**

Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 verstärkt den Schutz besonders sensibler Sicherheitsinformationen. Sie schützt unter anderem Aussagen gegenüber der Untersuchungsstelle, Angaben zur Identität von Auskunftspersonen, interne Notizen und Entwürfe sowie Cockpit-Stimmen- und Bildaufzeichnungen vor einer unbeschränkten Verwendung ausserhalb der Sicherheitsuntersuchung. Dieser Schutz gilt auch in der Schweiz.

Eine Weitergabe von Akten der Sicherheitsuntersuchung an Justiz- oder Strafverfolgungsbehörden ist damit allerdings nicht komplett ausgeschlossen. Eine Weitergabe setzt nämlich eine Interessenabwägung voraus: Der Nutzen für die Rechtspflege muss schwerer wiegen als das nationale und internationale Interesse an der Vertraulichkeit der Sicherheitsuntersuchung. Dadurch soll verhindert werden, dass die Sicherheitsuntersuchung faktisch zu einem Instrument der Strafverfolgung wird. In der Praxis ist es allerdings aufgrund dieser Regelung nicht immer ganz einfach, festzustellen, welche Dokumente geschützt sind und welche nicht.

### **5. Internationale Einordnung**

Die Schweiz gehört damit zu den Staaten, welche der ICAO eine ausdrückliche Differenz zu Annex 13 gemeldet haben. Ähnliche Abweichungen bestehen auch in einzelnen anderen Staaten, in denen Gerichte, Strafverfolgungsbehörden oder Luftfahrtbehörden nach nationalem Recht einen Zugriff auf Untersuchungsunterlagen erhalten. Dazu gehören beispielsweise Finnland, Portugal, Schweden, die Vereinigten Staaten und Uruguay.

Andere Staaten haben keine solche Differenz notifiziert oder schützen bestimmte Untersuchungsakten strenger. Der Vergleich zeigt: Die Schweiz folgt Annex 13 im Grundsatz, wählt

beim Verhältnis zwischen Sicherheitsuntersuchung und Straf- beziehungsweise Verwaltungsverfahren aber einen offeneren Ansatz, der einen Austausch von Informationen ermöglicht.

## **6. Bedeutung für die Praxis**

Für Piloten, Fluglotsen, Unterhaltsbetriebe und andere Beteiligte ist diese Erkenntnis wichtig, sollten sie je selbst in einen Vorfall verwickelt sein. Die Sicherheitsuntersuchung soll in einem solchen Fall möglichst offen klären, was geschehen ist und wie ähnliche Ereignisse künftig verhindert werden können. Gleichzeitig können technische Daten und sachliche Befunde auch für andere Verfahren wie insbesondere das Strafverfahren bedeutsam sein. Entscheidend ist deshalb, dass der Informationsaustausch die Just Culture nicht untergräbt.

Die schweizerische Lösung ist somit kein Bruch mit Annex 13. Sie übernimmt den präventiven Grundgedanken der internationalen Sicherheitsuntersuchung, lässt aber einen weitergehenden behördlichen Informationsaustausch zu. Genau darin liegt die schweizerische Besonderheit – und zugleich die rechtliche Herausforderung.

### **Kurz zusammengefasst**

- Annex 13 verlangt eine unabhängige Sicherheitsuntersuchung mit dem Ziel, künftige Unfälle zu verhindern.
- Die Schweiz setzt diesen Grundsatz durch das schweizerische Luftfahrtrecht und durch die SUST um.
- Die Besonderheit liegt beim Umgang mit Untersuchungsakten: Die Schweiz hat der ICAO eine Differenz notifiziert.
- Technische Daten und sachliche Befunde können in Abweichung zu Annex 13 in Straf- oder Verwaltungsverfahren einfließen.
- Besonders sensible Sicherheitsinformationen und persönliche Aussagen vor der SUST bleiben jedoch geschützt, sofern die aussagenden Personen dies verlangen.
- Im Detail ist die rechtliche Regelung anspruchsvoll.

Ausführliche Informationen können in der Dissertation von Dr. Raphael Widmer-Kaufmann, [Die Flugunfalluntersuchung nach schweizerischem Recht](#), nachgelesen werden.

*Diese Antwort gibt einen Überblick über die Rechtslage. Für die Beurteilung eines konkreten Falls sind die jeweils anwendbaren internationalen und schweizerischen Vorschriften sowie die aktuelle Rechtsprechung massgebend.*