

BStGer BB.2011.83 vom 13. Dezember 2011

Bundesstrafgericht, 2011-12-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger_BB.2011.83

FR: TPF BB.2011.83 du 13 décembre 2011

IT: TPF BB.2011.83 del 13 dicembre 2011

Regeste

Einstellung des Verfahrens (Art. 322 Abs. 2 StPO).

Erwägungen

E. 19

Dezember 2010 getroffen worden seien, sich daraus keine Rückschlüsse auf die Ursache des Unfalls ziehen liessen (act. 1.15).

2.2.3 Unbestritten ist, dass es sich beim Luftraum um den Flughafen Y. um eine Fluginformationszone handelt, d.h. gemäss Art. 1 der Verordnung des U-VEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 4. Mai 1981 (VVR; SR 748.121.11) um einen definierten Luftraum rund um einen Flugplatz, in welchem ein Fluginformations- und Alarmdienst durch einen Fluginformationssdienst angeboten wird, und nicht um eine Kontrollzone, d.h. um einen kontrollierten Luftraum. Dies hat zur Folge, dass es im Luftraum rund um den Flugplatz Y. keine Flugverkehrsleitung gibt und somit auch keine Start- und Landeerlaubnis erteilt wird. Diesem Umstand wird mit dem jeweils er-

- 6 -

teilten Hinweis „land at own discretion“ Rechnung getragen. Selbstverständlich entbindet dies die Betreiber des Flughafens Y. nicht, alles zu unternehmen, damit dem Flughafen höchste Sicherheit zukommt. Vorliegend fehlen jedoch Anhaltspunkte für mögliche vorsätzliche oder fahrlässige Verfehlungen seitens des Flughafens Y. So gelingt es dem Beschwerdeführer auch selbst nicht, darzulegen, inwiefern sich die Personen auf dem Flughafen Y. oder die Betreiber falsch verhalten und gegen bestehende Regeln verstossen hätten.

2.2.4 Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, es wäre abzuklären gewesen, ob die verunfallten Piloten durch ihren Arbeitgeber unter Druck gesetzt worden seien, weswegen sie die Landung auch bei schlechtem Wetter vorgenommen hätten, gilt es festzuhalten, dass es für Ermittlungen in dieser Richtung eines Anfangsverdachts bedarf. Ein solcher liegt nicht vor und wurde auch vom Beschwerdeführer sodann in keiner Weise vorgebracht. Alleine die entfernte Möglichkeit reicht für die Anhandnahme von derartigen Ermittlungen nicht aus.

2.2.5 Bis anhin konnte der CVR trotz intensiver Suche seitens der Bundesanwaltschaft, bzw. der Staatsanwaltschaft des Kantons Graubünden noch nicht aufgefunden werden (vgl. act. 1.12). Es trifft zu, dass dieser für die Ermittlung der tatsächlichen Unfallursache von grosser Bedeutung ist, doch kann das Strafverfahren nicht bis zu dessen allfälligem Auffinden weitergeführt bzw. sistiert werden, zumal sich bei dieser Ausgangslage die Möglichkeit aufdrängt, dass der CVR nie aufgefunden werden kann (act. 1.12). Sollte der

CVR später dennoch aufgefunden werden und sich daraus neue Erkenntnisse ergeben, so könnte dies zur Wiederaufnahme des Strafverfahrens nach Art. 323 Abs. 1 StPO führen. Dasselbe gilt auch hinsichtlich des Schlussberichts des BFU. Zurzeit ist nicht davon auszugehen, dass diesem Schlussbericht neue Erkenntnisse entnommen werden können. Sollte dies der Fall sein, so müsste die Staatsanwaltschaft bzw. die Bundesanwaltschaft gemäss Art. 323 Abs. 1 StPO das Strafverfahren wieder aufnehmen.

2.2.6 Nicht zu beanstanden ist, dass die Beschwerdegegnerin einen oder beide Piloten als Hauptverdächtige sieht. Dieser Verdacht gründet auf der Flugroute nach dem abgebrochenen Landeanflug. Diese Flugroute kann im Wesentlichen als gesichert gelten.

2.2.7 Es rechtfertigt sich nicht, ein Strafverfahren ausschliesslich deshalb weiter zu führen, um mögliche Schuldner für eine Zivilforderung zu finden. Die Zivilansprüche können in einem Zivilverfahren vollumfänglich geltend gemacht werden, weswegen dem Beschwerdeführer diesbezüglich kein

- 7 -

Rechtsnachteil erwächst. In der strafrechtlichen Aufarbeitung kann auch offen bleiben, welcher der beiden Piloten das Manöver ausführte.

2.2.8 Abschliessend ist festzuhalten, dass gemäss Art. 98 Abs. 1 LFG die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen unter Vorbehalt von Abs. 2 LFG der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstehen. Für ein allfällig strafbares Verhalten ausserhalb des Luftfahrzeuges sind die kantonalen Strafverfolgungsbehörden zuständig. Da die beiden Piloten verstorben sind, kann gegen sie kein Strafverfahren mehr geführt werden. Weitere Hinweise für ein strafbares Verhalten an Bord des Flugzeuges liegen keine vor. Ebenso sind keine Anhaltspunkte für ein strafbares Verhalten ausserhalb des Luftfahrzeuges gegeben. Aufgrund dessen ist die Einstellung des Strafverfahrens vorliegend zu Recht erfolgt. Sollte der Schlussbericht des BFU oder bei Fund des CVR dessen Auswertung Erkenntnisse hervorbringen, welche auf ein strafbares Verhalten schliessen liessen, hätte die kantonale Staatsanwaltschaft bzw. die Bundesanwaltschaft nach Art. 323 Abs. 1 StPO die Wiederaufnahme des Verfahrens zu verfügen.

Zusammenfassend ergibt sich daraus, dass die Beschwerde abzuweisen ist.

3. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer die Gerichtskosten zu tragen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Die Gerichtsgebühr wird auf Fr. 1'500.-- festgesetzt (Art. 73 StBOG i.V.m. Art. 5 und Art. 8 Abs. 1 des Reglements des Bundesstrafgerichts vom 31. August 2010 über die Kosten, Gebühren und Entschädigungen in Bundesstrafverfahren [BStKR; SR 173.713.162]), unter Anrechnung des geleisteten Kostenvorschusses in der Höhe von Fr. 1'500.--.

- 8 -

Demnach erkennt die I. Beschwerdekammer:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.