

Basel/Genf 2010, Rn. 2312, 2323) und dem Anwendungsbereich des Obligationenrechts entzogen (HELBLING, Entwicklung im Personalrecht des Bundes, in Helbling/Poledna [Hrsg.], Personalrecht des öffentlichen Dienstes, Bern 1999, S. 1, 26). Er ist zwingend durch eine Verfügung der Verwaltung festzusetzen (Art. 10 Abs. 1 VG) und unterliegt anschliessend dem Rechtsweg in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten (Urteil des Bundesgerichts vom 4. Oktober 1985, in VPB 49 Nr. 55). Das Bundesstrafgericht ist demnach zur Beurteilung des von armasuisse gestellten Begehrens nicht zuständig (Entscheid des Bundesstrafgerichts SK.2004.1 vom 17. August 2004, E. 1.4; soweit im Entscheid SK.2007.6 vom 30. Januar 2008, E. 11.2 die interne Beamtenhaftung nach Art. 41 OR beurteilt wurde, kann daran nicht festgehalten werden).

Daraus ergibt sich, dass auf die Zivilklage der Eidgenossenschaft nicht einzutreten und ihr Begehren auf Ersatz der Anwaltskosten abzuweisen ist. Damit kann offen bleiben, ob armasuisse, wie es der Verteidiger geltend macht, zur Vertretung des Bundes überhaupt befugt war.

## TPF 2011 5

2. Auszug aus dem Entscheid der Strafkammer in Sachen Bundesanwaltschaft gegen A. und B. vom 16. Juni 2010 (SK.2010.7)

### *Beschleunigungsgebot.*

#### **Art. 6 Ziff. 1 EMRK**

**Verletzung des Beschleunigungsgebots durch Abwarten eines Untersuchungsberichts aus einem dem Strafverfahren vorgeschalteten Administrativverfahren (E. 5.3.1 und 5.3.3).**

### *Principe de célérité.*

#### **Art. 6 ch. 1 CEDH**

**Violation du principe de célérité en raison de l'attente d'un rapport d'instruction d'une procédure administrative préalable à la procédure pénale (consid. 5.3.1 et 5.3.3).**

*Principio della celerità.*

**Art. 6 n. 1 CEDU**

**Violazione del principio della celerità in caso di attesa di un rapporto d'inchiesta di una procedura amministrativa avviata prima della procedura penale (consid. 5.3.1 e 5.3.3).**

**Zusammenfassung des Sachverhalts:**

Am 29. Juni 2003 ereignete sich auf dem Flughafen von Olbia/Italien ein Zwischenfall, in den ein schweizerisches Passagierflugzeug involviert war. Die örtlichen Flughafenbehörden befragten gleichentags den Kommandanten der Maschine und die italienische Flugsicherheitsbehörde (ANSV) leitete am 1. Juli 2003 eine Untersuchung ein, bei der sie durch einen Vertreter des Büros für Flugunfalluntersuchungen (BfU) unterstützt wurde. Die C. Airlines führte parallel eine interne Untersuchung des Vorfalls, die am 25. Juli 2003 abgeschlossen wurde. Das BfU informierte die Bundesanwaltschaft am 12. März 2004 über den Vorfall. Der Untersuchungsbericht der ANSV ging bei der Bundesanwaltschaft am 15. Mai 2007 ein, die vom BfU erstellte deutsche Übersetzung am 28. Mai 2007. Die Bundesanwaltschaft eröffnete am 2. Juli 2007 ein gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren gegen die Piloten A. und B. und erhob am 26. März 2010 Anklage gegen A. und B. wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs.

Die Strafkammer erklärte am 16. Juni 2010 A. und B. der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 und Ziff. 2 StGB schuldig, nahm jedoch wegen Verletzung des Beschleunigungsgebots von einer Bestrafung Umgang.

**Aus den Erwägungen:**

**5.3.1**

(...)

**b)** Die zu beurteilende Verfahrensdauer beginnt mit der Einleitung der Strafuntersuchung gegen den Betroffenen; in der Regel ist dies der Tag der Mitteilung an den Angeschuldigten. Im Sinne des Konventionsrechts angeklagt gilt eine Person jedoch schon dann, wenn sie implizit schliessen muss, es werde gegen sie wegen des Verdachts, eine Straftat begangen zu haben, ermittelt (FROWEIN/PEUKERT, Europäische MenschenRechtsKonvention, EMRK-Kommentar, 3. Aufl., Kehl am Rhein

---

2009, Art. 6 N. 42 und N. 240; GRABENWARTER, Europäische Menschenrechtskonvention, 4. Aufl., München/Basel/Wien 2009, § 24 N. 25 mit Hinweisen). Damit sind in erster Linie die Ermittlungen der Strafbehörden selbst gemeint. Dies setzt jedoch nicht zwingend eine formelle Beschuldigung oder Anklage gegen den durch das Strafverfahren Betroffenen voraus; es genügt, dass eine Voruntersuchung geführt wird, die zu einer Anklage vor den zuständigen Strafgerichten führen kann (BGE 132 II 178 E. 2.2). Soweit im Rahmen einer Strafuntersuchung das Verfahren einer Administrativbehörde vorgeschaltet ist, welche die Voraussetzungen verwaltungsrechtlicher Massnahmen prüft, deren Feststellungen aber auch – weil fachspezifische Aspekte beinhaltend – für die strafrechtliche Beurteilung desselben Verhaltens wesentlich sind, sind die Ermittlungen dieser Behörde als Beginn des strafrechtlichen Verfahrens anzusehen (BGE 132 II 178 E. 2.2; 113 Ib 257 E. 5a, jeweils mit Hinweisen).

(...)

**5.3.3** Die Gesamtverfahrensdauer ist völlig unangemessen im Hinblick auf die Komplexität des Falles. Der Vorfall selbst wies – im Vergleich zu anderen Flugunfällen – weder in technischer noch operationeller Hinsicht besondere Schwierigkeiten auf und die wesentlichen Fakten, nämlich die Daten des Flugdatenschreibers und die Aufzeichnung der Cockpitgespräche, waren sofort verfügbar. So konnte die interne Untersuchung durch die C. Airlines bereits am 25. Juli 2003 abgeschlossen werden, einen knappen Monat nach dem Vorfall. Der Bericht kommt im Wesentlichen zu den gleichen Ergebnissen wie die Untersuchung der italienischen Flugsicherheitsbehörden. Die lang andauernde Passivität der Strafverfolgungsbehörden war nicht dadurch erzwungen, dass der ANSV-Bericht und dessen deutsche Übersetzung durch das BfU erst im Oktober 2007 bei der Bundesanwaltschaft eingingen, zumal der ANSV-Bericht wohl schon 2006 vorlag. Die Bundesanwaltschaft hätte sich regelmässig nach dem Stand der Fluguntersuchungen erkundigen und auf deren Abschluss hinwirken müssen. Die Akten der C. Airlines hätte sie schon wenige Wochen nach dem Vorfall statt erst Ende November 2007 anfordern können. Auf diese Weise hätten der sich dann über ein Jahr dauernde Rechtsstreit mit der C. Airlines über die Edition deren internen Untersuchungsberichtes zwischenzeitlich abgeschlossen und die übrigen Editionen durchgeführt werden können. Das

durch den Untersuchungsrichter veranlasste Gutachten erwies sich letztlich als unnütz, hat aber nur wenige Monate Zeit in Anspruch genommen. Das Verfahren vor der Strafkammer stand unter hohem Zeitdruck, mussten doch zusätzliche Beweismittel aus Italien angefordert und zwei neue Expertisen veranlasst werden. Insgesamt hat das Strafverfahren unnötig viel Zeit in Anspruch genommen. Die übermässige Verfahrensdauer ist nicht auf das Verhalten der Beschuldigten zurückzuführen. Sie hat sich jedoch sehr stark auf ihre persönliche Situation ausgewirkt, wurden sie doch nach dem Zwischenfall zunächst vom Flugdienst suspendiert und sind wegen dieses Vorfalls aus dem Dienst der C. Airlines ausgeschieden.

In der Gesamtwürdigung aller Faktoren erscheint eine blosser Strafmilderung nicht mehr angemessen. Es muss von der dem Richter offen stehenden Befugnis, bei Verletzung des Beschleunigungsgebots von Strafe abzusehen, Gebrauch gemacht werden. Eine Verfahrenseinstellung ist hingegen nicht angebracht, da die Gefährdung des öffentlichen Verkehrs mit einem Passagierflugzeug kein Bagatelldelikt darstellt und die Einstellung der Schwere der konkreten Tat – vor allem der äusserlich nicht forcierten Erzwingung der Landung – nicht angemessen wäre.

## TPF 2011 8

3. Extrait de l'arrêt de la Cour des affaires pénales dans la cause Ministère public de la Confédération contre A. du 24 novembre 2010 (SK.2010.9)

*Blanchiment d'argent; infraction principale commise à l'étranger.*

Art. 305<sup>bis</sup> ch. 3 CP

**Preuve de l'existence de l'infraction principale sur la base du dossier de la procédure pénale étrangère (consid. 3.2.2 et 3.2.9).**

*Geldwäscherei; Auslandsvortat.*

Art. 305<sup>bis</sup> Ziff. 3 StGB

**Nachweis der Vortat zu Geldwäscherei durch Akten des ausländischen Strafverfahrens (E. 3.2.2 und 3.2.9).**

*Riciclaggio di denaro; antefatto criminoso all'estero.*

Art. 305<sup>bis</sup> n. 3 CP