

Notfall im Flugzeug: Was muss ich als Rettungssanitäter tun?

Susanne Winzenried und Dr. iur. Sarah Schläppi, Bern

Kommt es in einem Flugzeug zu einem medizinischen Notfall, erkundigt sich das Bordpersonal regelmässig danach, ob sich eine Ärztin oder ein Arzt an Bord befindet. In einer solchen Situation sind Ärztinnen und Ärzte je nach Fluggesellschaft verpflichtet, sich zu melden und die notwendige Hilfe zu leisten. Wie sieht die Rechtslage für Rettungssanitäterinnen und Rettungssanitäter (RS) in solchen Fällen aus? Sind auch sie verpflichtet, sich bemerkbar zu machen und Nothilfe leisten? Und wenn ja, in welchem Umfang müssen sie dies tun?

Ereignisort ist bedeutend

Bevor wir diesen Fragen auf den Grund gehen, ist festzuhalten, dass sich die folgenden Ausführungen auf Schweizer Recht beziehen. Im Zusammenhang mit Vorfällen an Bord eines Flugzeuges gilt es zu beachten, dass sich das anwendbare Recht mit dem Zulassungsort der Fluggesellschaft sowie dem Ereignisort, also in wessen staatlichen Hoheitsgebiet sich das Flugzeug im Zeitpunkt des Vorfalles gerade befindet, än-

dern kann. In Flugzeugen kommt Schweizer Recht immer dann zur Anwendung, wenn sich der betreffende Vorfall an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges ereignet, oder ein ausländisches Flugzeug sich im Ereigniszeitpunkt in Schweizer Hoheitsgebiet befindet. Unter bestimmten Umständen können jedoch gar mehrere Rechtsordnungen anwendbar sein.

Schweizer Recht kennt Nothilfepflicht

Im Gegensatz zu anderen Rechtsordnungen, beispielsweise der US-amerikanischen, kennt die schweizerische eine sogenannte Nothilfepflicht. Statuiert ist diese in Art. 128 des schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB). Gemäss dieser Norm macht sich jede Person strafbar, die einem Menschen, der sich verletzt hat oder in unmittelbarer Lebensgefahr schwebt, nicht hilft, obwohl es ihm den Umständen nach zugemutet werden könnte.

Wer die vorangehenden Zeilen aufmerksam gelesen hat, dürfte bereits bemerkt

Une urgence dans l'avion: Que dois-je faire en tant qu'ambulancier?

Susanne Winzenried et Dr iur. Sarah Schläppi, Berne

Si une urgence médicale survient dans un avion, l'équipage demande régulièrement si un médecin se trouve à bord. En fonction de la compagnie aérienne, les médecins ont l'obligation de s'annoncer dans une telle situation et de porter secours à la personne concernée. Quelle est la situation juridique dans de tels cas pour les ambulanciers? Ont-ils aussi l'obligation de se manifester et de porter secours? Et si oui, dans quelle mesure doivent-ils le faire?

Le lieu de l'événement est important

Avant de nous pencher sur ces questions, il faut préciser que les explications suivantes se réfèrent au droit suisse. Dans le cadre d'incidents à bord d'un avion, il faut noter que la loi applicable peut changer avec le lieu d'immatriculation de la compagnie aérienne et le lieu de l'événement, à savoir sur quel territoire national

l'avion se trouve au moment de l'incident. Dans les avions, la loi suisse s'applique toujours lorsque l'incident en question se produit à bord d'un aéronef suisse ou lorsqu'un avion étranger se trouve sur territoire suisse au moment de l'événement. Dans certaines conditions, plusieurs systèmes juridiques peuvent toutefois s'appliquer en même temps.

Le droit suisse prévoit l'obligation de prêter secours

Contrairement à d'autres systèmes juridiques, par exemple des Etats-Unis d'Amérique, le droit suisse prévoit une obligation de prêter secours. Celle-ci est ancrée dans l'art. 128 du Code pénal suisse (CP). Selon cette norme, quiconque ne prête pas secours à une personne blessée ou à une personne en danger de mort imminent, alors que l'on peut raisonnablement l'exiger de lui,

Über den Wolken unterwegs zu sein, ist faszinierend. Kommt es aber zu einem medizinischen Notfall, ist für die meisten Passagiere absolut unklar, wer denn nun helfen darf, soll oder sogar muss. *Bild: Martin Hilfiker*

Être en route au-dessus des nuages est fascinant. Mais en cas d'urgence médicale, la plupart des passagers ne savent absolument pas qui est autorisé, censé ou même obligé d'intervenir. *Photo: Martin Hilfiker*

haben, dass das Gesetz von «jeder Person» spricht, nicht nur von Ärzten. In der Schweiz sind daher grundsätzlich alle Personen verpflichtet, Nothilfe zu leisten, also auch RS. Ist jemand an Bord eines Flugzeuges in Not, sind daher grundsätzlich alle anwesenden Personen verpflichtet, zu helfen. Die Hilfeleistungspflicht erlischt erst, wenn die erforderlichen Nothilfemassnahmen vorgenommen worden sind.

Je besser die Ausbildung, desto höher die Verpflichtung

Aus den Bedürfnissen der verletzten Person, aus den besonderen Kenntnissen und Fähigkeiten der Hilfs-

verpflichteten sowie aus der Zumutbarkeit zum Helfen kann sich nun aber eine Reihenfolge ergeben, nach welcher sich ergibt, wer als erstes zur Hilfeleistung verpflichtet ist. Dabei gilt die folgende Grundsatzregel: Je besser die medizinische Ausbildung ist, umso eher

muss diese Person Nothilfe leisten.

Prinzipiell verfügen Ärzte aufgrund ihrer Ausbildung über die beste medizinische Bildung, weshalb sie in solchen Fällen zuerst tätig werden müssen. Jedoch wird

étant donnée les circonstances, est punissable.

Les lecteurs attentifs auront remarqué que dans les lignes susmentionnées, la loi parle de «quiconque» et pas explicitement de médecins.

En Suisse, toutes les personnes ont par conséquent en principe l'obligation de prêter secours, donc aussi les ambulanciers. Lorsqu'une personne est en danger à bord d'un avion, toutes les personnes présentes sont donc en principe obligées de la secourir. Le devoir de prêter secours prend uniquement fin lorsque les mesures d'urgence nécessaires ont été prises.

Une meilleure formation augmente le niveau d'obligation

En tenant compte des besoins de la personne blessée, des connaissances et capacités particulières des personnes tenues de porter secours ainsi que de l'exigibilité de l'aide, on peut toutefois déterminer l'ordre dans lequel les personnes sont tenues de porter secours. Dans ce contexte, le principe suivant s'applique: plus la formation médicale d'une personne est bonne, plus cette personne devra porter secours.



Im Emergency Medical Kit (EMK), wie ihn etwa die Swiss mitführt, ist das Material professionell geordnet, wie man es aus Rucksäcken des Rettungsdienstes kennt. *Bild: Swiss International Air Lines*

Dans la trousse médicale d'urgence (Emergency Medical Kit – EMK), comme celle que transporte par exemple la compagnie Swiss, le matériel est organisé de manière professionnelle, comme on le connaît des sacs à dos des services de secours.

Photo: Swiss International Air Lines

nicht in allen Fällen der an Bord befindliche Arzt über die besten medizinischen Kenntnisse für die jeweilige Notfallsituation verfügen. Im Gegenteil, manchmal wird ein ausgebildeter RS ähnliche bis gar spezifischere medizinische Kenntnisse besitzen als ein Arzt, weil er explizit für präklinische Notfälle ausgebildet wurde.

Handelt es sich bei der an Bord anwesenden ärztlichen Fachperson beispielsweise um einen Dermatologen, und die hilfebenötigende Person leidet an einem Herzinfarkt, wird ein Rettungssanitäter dieser gezielter helfen können, zumal dieses Krankheitsbild zu seinem Berufsalltag gehört. In einer solchen Konstellation ändert sich die Reihenfolge der Hilfeleistungen. Ein RS muss in einem solchen Fall vor einem Arzt Hilfe leisten.

Oft ist der RS der erfahrenste Passagier
Medizinische Notfälle an

Bord eines Flugzeuges fallen, weil es sich um Notfälle handelt, häufig in die alltägliche Berufstätigkeit eines Rettungssanitäters, weshalb er oft die Person mit den besten Fachkenntnissen vor Ort ist. Wird daher an Bord nach einem Arzt gefragt, sollten sich RS ebenfalls melden und ihre Hilfe anbieten. Sofern die präsen- te ärztliche Fachperson aufgrund ihrer ärztlichen Tätigkeit über die gleichen oder gar besser geeigneten Kenntnisse verfügt, ist dieser der Lead bei der Hilfeleistung zu überlassen. Andernfalls sind die zumutbaren Hilfeleistungen durch den Rettungssanitäter vorzunehmen.

Standardisiertes Equipment an Bord

Was vom Rettungssanitäter im Rahmen einer solchen Nothilfeleistung verlangt werden kann, ist von Fall zu Fall unterschiedlich und abhängig vom vorhandenen Hilfsmaterial. Die Schweiz ist zusammen mit Norwe-

D'une manière générale, les médecins disposent de la meilleure formation médicale et c'est pour cette raison que dans de tels cas, ils doivent intervenir en premier. Cependant, le médecin à bord ne disposera pas forcément toujours des meilleures connaissances médicales pour la situation d'urgence à laquelle il est confronté. Bien au contraire, parfois, un ambulancier diplômé disposera des connaissances médicales similaires, voire plus spécifiques que le médecin parce qu'il a suivi une formation lui permettant de gérer explicitement les urgences pré-hospitalières.

Si le médecin à bord est par exemple un dermatologue alors que le patient fait un infarctus du myocarde, un ambulancier pourra l'aider de manière plus ciblée, d'autant plus que cette pathologie fait partie de son quotidien professionnel. Dans une telle constellation, l'ordre susmentionné de porter se-

cours change. Dans un tel cas, l'ambulancier devra intervenir avant le médecin.

Souvent, l'ambulancier est le passager le plus expérimenté

Les urgences médicales à bord d'un avion font souvent partie du quotidien professionnel d'un ambulancier parce qu'il s'agit d'urgences. C'est pour cette raison qu'il est souvent la personnes qui dispose des meilleures connaissances professionnelles sur place. Lorsque l'on demande si un médecin est à bord, les ambulanciers devraient donc également s'annoncer et proposer leur aide. Si compte tenu de son activité médicale, le médecin présent dispose des mêmes connaissances, voire de connaissances plus adaptées, il doit prendre la direction des secours. Autrement, il incombe à l'ambulancier de porter secours.

Un équipement standardisé

Ce qui peut être exigé de l'ambulancier dans le cadre d'une telle intervention



Zum EMK gehört auch eine Auswahl gängiger Notfallmedikamente. *Bild: Swiss International Air Lines*

L'EMK comprend également une sélection de médicaments d'urgence courants. *Photo: Swiss International Air Lines*

gen, Island und Liechtenstein und den EU-Mitgliedstaaten Mitglied der European Aviation Safety Agency (EASA). Flugzeuge mit Zulassungsort in einem dieser Länder haben standardisiert ein «First Aid Kit» (FAK), ein «Emergency Medical Kit» (EMK) und einen automatisierten externen Defibrillator (AED) sowie Sauerstoff an Bord.

Im EMK finden sich auch Notfallmedikamente, die zwar von Rettungssanitätern im Rahmen ihrer gewöhnlichen beruflichen Tätigkeit angewendet werden dürfen, deren Abgabe zuvor jedoch von ärztlichen Fachperson angeordnet werden muss (vgl. Art. 23 bis 26 Heilmittelgesetz, HMG). Auch bei Notfällen an Bord muss die Verwendung dieser Notfallmedikamente grundsätzlich von einer ärztlichen Fachperson freigegeben werden. Diese Freigabe hat entweder durch eine an Bord anwesende ärztliche Fachperson oder über einen externen Arzt, der mittels Kommunikationssystem des Flugzeugs kontaktiert wird, zu geschehen.

Sorgfaltspflicht gilt auch in der Luft

Allgemein sind auch bei einem Nothilfeinsatz die gleichen Sorgfaltspflichten wie bei der Ausübung der normalen beruflichen Tätigkeit zu beachten. In den meisten Situationen werden dem Rettungssanitäter nicht die gleichen Mittel zur Verfügung stehen wie im Berufsalltag. Dies ist bei einem Nothilfeinsatz selbstverständlich entsprechend zu berücksichtigen. Allfällige durch diese Nothilfe provozierte Schäden würden, wie

bei jeder anderen Person, von der Privathaftpflicht gedeckt.

Im Zweifelsfall: helfen

Abschliessend ist festzuhalten, dass die Nothilfepflicht sich nur auf Personen bezieht, die in unmittelbarer Lebensgefahr schweben, ausser man hat die Person zuvor selbst verletzt. Geht es also um offensichtlich nicht lebensbedrohliche Vorfälle, beispielsweise eine Schürfwunde am Schienbein, besteht keine strafrechtlich sanktionierte Nothilfepflicht. Weil die Frage, ob sich jemand in Lebensgefahr befindet, im Ereigniszeitpunkt oft nicht eindeutig zu beantwortet ist, bei einer juristischen Aufarbeitung des Falles jedoch fortwährend abgeklärt wird, sollte im Zweifelsfall immer Hilfe geleistet werden. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass bei einem medizinischen Zwischenfall an Bord eines (schweizerischen) Luftfahrzeuges, bei dem ein Arzt angefordert wird, sich auch Rettungssanitäter immer melden und ihre Hilfe anbieten sollten.

Die Autorinnen

MLaw Susanne Winzenried ist Rechtsanwältin in der Kanzlei Bracher & Partner in Bern. Sie ist Teil des Strafrechtsteams und vertritt ihre Kundinnen und Kunden in allen Bereichen des Strafrechts und Strafprozessrechts. Dr. iur. Sarah Schläppi ist Rechtsanwältin und Geschäftsführerin von Bracher & Partner, einer Kanzlei mit 45 Mitarbeitenden und fünf Standorten im Kanton Bern. Der Fokus ihrer Tätigkeit liegt im Bereich von komplexen Strafverfahren und im Medizinalstrafrecht.

d'urgence varie en fonction du cas et dépend du matériel de secours disponible. Avec la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein et les États membres de l'UE, la Suisse est membre de l'European Aviation Safety Agency (EASA). Les avions immatriculés dans l'un de ces pays sont équipés de manière standard d'un «First Aid Kit» (FAK), d'un «Emergency Medical Kit» (EMK), d'un défibrillateur automatique externe (DAE) et d'oxygène à bord.

L'EMK contient aussi des médicaments d'urgence qui peuvent certes être administrés par les ambulanciers dans le cadre de leur travail quotidien, mais dont la remise doit être ordonnée au préalable par un médecin (cf. art. 23 à 26 de la loi sur les produits thérapeutiques, LPT). En cas d'urgences à bord, l'utilisation de ces médicaments d'urgence doit en principe également être validée par un médecin. Cette validation peut être effectuée soit par un médecin présent à bord soit par un médecin externe qui est contacté via le système de communication de l'avion.

Les auteures

MLaw Susanne Winzenried est avocate à l'étude Bracher & Partner à Berne. Elle est membre de l'équipe du droit pénal et représente ses clients dans tous les domaines du droit pénal et du droit de procédure pénale. Dr. iur. Sarah Schläppi est avocate et dirige l'étude Bracher & Partner qui occupe 45 collaborateurs sur cinq sites dans le canton de Berne. Son travail est essentiellement centré sur des procédures pénales complexes et sur le droit pénal médical.

Le devoir de diligence s'applique aussi dans les airs

D'une manière générale, les mêmes devoirs de diligence doivent être appliqués lors d'une intervention d'urgence que dans l'exercice normal de la profession. Dans la plupart des situations, l'ambulancier ne disposera pas des mêmes moyens que dans son quotidien professionnel. Lors d'une intervention d'urgence, ce fait doit bien entendu être pris en compte. D'éventuels dommages provoqués par cette assistance seraient couverts par l'assurance de responsabilité civile comme pour toute autre personne.

En cas de doute, il faut aider

Pour terminer, il faut noter que l'obligation de prêter secours concerne seulement les personnes qui sont en danger de mort imminent, sauf si l'on a soi-même infligé les blessures à cette personne auparavant. Lorsqu'il s'agit donc visiblement d'incidents qui ne mettent pas en danger la vie de la personne, par exemple d'une égratignure au tibia, il n'y a pas d'obligation de prêter secours qui pourrait faire l'objet d'une sanction pénale. Puisqu'il est souvent difficile de répondre à la question si une personne est en danger de mort au moment de l'événement, mais qu'en cas de suivi juridique du cas, cette question est continuellement tirée au clair, on devrait toujours aider en cas de doute. Pour résumer, on peut dire qu'en cas d'un incident médical à bord d'un avion (suisse) où l'on demande si un médecin se trouve à bord, les ambulanciers devraient également toujours s'annoncer et proposer leur aide.