Eidgenössisches Versicherungsgericht
Tribunale federale delle assicurazioni
Tribunal federal d'assicuranzas

Sozialversicherungsabteilung
des Bundesgerichts

Prozess
{T 7}
U 324/04

Urteil vom 2. Februar 2005
IV. Kammer

Besetzung
Präsident Ferrari, Bundesrichterin Widmer und Bundesrichter Ursprung; Gerichtsschreiberin Hofer

Parteien
Schweizerische Unfallversicherungsanstalt, Fluhmattstrasse 1, 6004 Luzern, Beschwerdeführerin,

gegen

R._____, 1949, Beschwerdegegner, vertreten durch Advokat Dr. Stefan Grundmann, Falknerstrasse 3, 4001 Basel

Vorinstanz
Kantonsgericht Basel-Landschaft, Liestal

(Entscheid vom 16. Juni 2004)

Sachverhalt:
A.
Der 1949 geborene R._____ war seit 1982 bei der Fluggesellschaft X._____ als Pilot tätig. In dieser Eigenschaft war er bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) gegen Unfälle versichert. Am 23. Dezember 2001 kam es bei einem Flug von Zürich nach S._____ wegen Schneefalls zur Verzögerung bei der Landung. Nachdem die Piste schliesslich freigegeben worden war, griffen nach einem reibungslosen Anflug beim Aufsetzen am Boden die Bremsen nur kurz. Danach blieb die Bremswirkung aus und das vollbesetzte Passagierflugzeug rollte über den Pistenrand hinaus, bis es kurz vor der Abschrankung in einem schneebedeckten Feld zum Stillstand kam. Verletzt wurde niemand und das Flugzeug blieb unbeschädigt. R._____, welcher zum damaligen Zeitpunkt über keinerlei Beschwerden klagte, kehrte am folgenden Tag in die Schweiz zurück und wurde - wie die übrigen Besatzungsmitglieder - vorschriftsgemäss bis Ende Jahr vom Dienst befreit. Ab 4. Januar 2002 nahm er seine gewohnte Tätigkeit, abgesehen von je einer Woche unbezahltem Urlaub in den Monaten Januar, Februar und März, wieder auf. Nach verschiedentlichem Auftreten von Schlafstörungen ab Mitte Januar 2002 kam es am 28. März 2002 anlässlich des halbjährlichen Trainings im Flugsimulator zu einem Blackout. Am 3. April 2002 suchte R._____ daher den Hausarzt Dr. med. N._____ auf. Dieser diagnostizierte im Arztzeugnis vom 20. Mai 2002 eine posttraumatische Belastungsstörung und überwies den Versicherten an den für fliegerärztliche Untersuchungen zuständigen Dr. med. O._____, welcher die Diagnose bestätigte und eine psychotherapeutische Behandlung anordnete (Arztzeugnis vom 30. April 2002). Die Pilotentätigkeit nahm der Versicherte in der Folge nicht mehr auf. Die Arbeitgeberin meldete der SUVA das Ereignis vom 23. Dezember 2001 am 15. April 2002 als Unfall. Mit Verfügung vom 17. Juni 2002 verneinte die SUVA ihre Leistungspflicht, da weder ein Unfall noch eine unfallähnliche Körperschädigung vorliege. Aufgrund der von R._____ dagegen erhobenen Einsprache liess die SUVA ihn von der Fachärztin für Psychiatrie und Psychotherapie der anstaltsinternen Abteilung Versicherungsmedizin, Dr. med. K._____,

untersuchen, welche am 15. Januar 2003 ihren Bericht erstellte. Gestützt darauf wies sie mit Entscheid vom 28. Januar 2003 die Einsprache ab.
B.
Die von R._____ dagegen erhobene Beschwerde hiess das Kantonsgericht Basel-Landschaft - nach Einholung ergänzender Abklärungen bei der Fluggesellschaft X._____ und bei Dr. med. K._____ - mit Entscheid vom 16. Juni 2004 gut und verpflichtete die SUVA, die gesetzlichen Leistungen aus dem Ereignis vom 23. Dezember 2001 zu erbringen.
C.
Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beantragt die SUVA, in Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids sei ihr Einspracheentscheid vom 28. Januar 2003 zu bestätigen. Eventuell sei der vorinstanzliche Entscheid aufzuheben und die Sache zur näheren Abklärung und neuem Entscheid an das kantonale Gericht zurückzuweisen.
R._____ schliesst auf Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Das Bundesamt für Gesundheit verzichtet auf eine Vernehmlassung.

Das Eidg. Versicherungsgericht zieht in Erwägung:
1.
Am 1. Januar 2003 ist das Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG) vom 6. Oktober 2000 in Kraft getreten. Mit ihm sind zahlreiche Bestimmungen im Unfallversicherungsbereich geändert worden. In zeitlicher Hinsicht sind jedoch grundsätzlich diejenigen Rechtssätze massgebend, die bei der Erfüllung des zu Rechtsfolgen führenden Tatbestandes Geltung haben (BGE 127 V 467 Erw. 1); dies ist vorliegend vor dem 1. Januar 2003 geschehen, da sich der zur Diskussion stehende Vorfall vor diesem Datum ereignet hat und im Übrigen für die Zeit danach Leistungen verlangt werden. Daran ändert nichts, dass der Einspracheentscheid der SUVA im Januar 2003 ergangen ist.
2.
2.1 Das kantonale Gericht hat die Bestimmungen über den Unfallbegriff (Art. 6 Abs. 1 UVG, Art. 9 Abs. 1 UVV [in der bis 31. Dezember 2002 in Kraft gestandenen Fassung]sowie die Voraussetzungen, unter welchen ein Schreckereignis den Unfallbegriff erfüllt (BGE 129 V 179 Erw. 2.1; RKUV 2000 Nr. U 365 S. 89), zutreffend dargelegt. Darauf wird verwiesen.
2.2 Rechtsprechung und Lehre haben schreckbedingte plötzliche Einflüsse auf die Psyche seit jeher als Einwirkung auf den menschlichen Körper (im Sinne des geltenden Unfallbegriffes) anerkannt und für ihre unfallversicherungsrechtliche Behandlung besondere Regeln entwickelt. Danach setzt die Annahme eines Unfalles voraus, dass es sich um ein aussergewöhnliches Schreckereignis, verbunden mit einem entsprechenden psychischen Schock, handelt; die seelische Einwirkung muss durch einen gewaltsamen, in der unmittelbaren Gegenwart des Versicherten sich abspielenden Vorfall ausgelöst werden und in ihrer überraschenden Heftigkeit geeignet sein, auch bei einem gesunden Menschen durch Störung des seelischen Gleichgewichts typische Angst- und Schreckwirkungen (wie Lähmungen, Herzschlag etc.) hervorzurufen (EVGE 1939 S. 116 Erw. 4, RKUV 2000 Nr. U 365 S. 89; Bühler, Der Unfallbegriff, in Alfred Koller [Hrsg.], Haftpflicht- und Versicherungsrechtstagung 1995, S. 248 ff.; Maurer, Schweizerisches Unfallversicherungsrecht, S. 183 ff.; Rumo-Jungo, Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Sozialversicherungsrecht, Bundesgesetz über die Unfallversicherung, 3. Aufl., Zürich 2003, S. 28 f.). In jüngerer Zeit hat das Eidgenössische Versicherungsgericht
diese Rechtsprechung bestätigt und dahingehend präzisiert, dass auch bei Schreckereignissen nicht nur die Reaktion eines (psychisch) gesunden Menschen als Vergleichsgrösse dienen kann, sondern in diesem Zusammenhang ebenfalls auf eine "weite Bandbreite" von Versicherten abzustellen ist. Zugleich hat es dabei relativierend, unter Bezugnahme auf den massgeblichen Unfallbegriff (BGE 118 V 61 Erw. 2b und 283 Erw. 2a; ferner BGE 122 V 232 Erw. 1 mit Hinweisen), betont, dass sich das Begriffsmerkmal der Ungewöhnlichkeit definitionsgemäss nicht auf die Wirkung des äusseren Faktors, sondern nur auf diesen selber bezieht, weshalb nicht von Belang sein könne, wenn der äussere Faktor allenfalls schwerwiegende, unerwartete Folgen nach sich zog (BGE 129 V 179 Erw. 2.1; RKUV 2000 Nr. U 365 S. 89 mit Hinweisen).
3.
3.1 Das kantonale Gericht ging davon aus, dass es sich beim Vorfall vom 23. Dezember 2001 um ein aussergewöhnliches und qualifiziertes Schreckereignis verbunden mit einem entsprechenden psychischen Schock und damit um einen Unfall im Sinne von Art. 9 Abs. 1 UVV handelt. Dabei hat es erwogen, zwar müsse ein Pilot bei der Landung jederzeit mit der Möglichkeit eines Unglücks rechnen. Doch unterscheide sich der blosse Ge-

danke daran wesentlich von der plötzlichen Verwirklichung der Gefahr. Als der Versicherte bemerkt habe, dass das Flugzeug wegen des Glatteises praktisch ungebremst über die Landepiste schlittere und er keine Möglichkeit mehr habe, dieses zum Stillstand zu bringen, habe er sich einer hohen Todesgefahr ausgesetzt gesehen. Nur durch einen glücklichen Zufall sei die Geschwindigkeit durch ein Schneefeld abgebremst und damit eine Katastrophe verhindert worden. Das Ereignis in Verbindung mit der lebensbedrohenden Gefahr sei als geeignet zu betrachten, sich nachhaltig auf die Psyche des Versicherten auszuwirken. Die Vorinstanz bejaht auch das Vorliegen des natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhangs zwischen dem Schreckereignis und der diagnostizierten posttraumatischen Belastungsstörung.
3.2 Die SUVA hält dem entgegen, aufgrund der gegebenen Aktenlage liege kein gewaltsamer Vorfall mit überraschender Heftigkeit vor, welcher als aussergewöhnliches Schreckereignis im Sinne der Rechtsprechung qualifiziert werden könne. Auch wenn das Anhalten eines Flugzeuges ausserhalb des Pistenrandes im Flugverkehr nicht gehäuft vorkomme, handle es sich bei einem solchen Zwischenfall nicht um ein derart aussergewöhnliches und besonders eindrückliches Ereignis, das schon per definitionem die Merkmale des Unfallbegriffes erfülle. Namentlich bei winterlichen Wetterverhältnissen stellten erschwerte Landemanöver mit Bremsschwierigkeiten nichts derart Aussergewöhnliches dar. Zudem bedeute das Überrollen des Pistenrandes für sich allein nicht eine grosse, klar nachgewiesene Gefahr, zumal am Pistenende zur Vermeidung von Unfällen regelmässig Freiflächen ausgespart seien.
4.
4.1 In BGE 129 V 180 Erw. 2.2 hat das Eidgenössische Versicherungsgericht erwogen, wenn weder die versicherte Person noch Drittpersonen Verletzungen des Körpers erlitten hätten, bereite die Frage Schwierigkeiten, ob und unter welchen Voraussetzungen ein Unfall anzunehmen sei, wenn das Ereignis den Körper überhaupt nicht oder doch nur unwesentlich verletze, hingegen derart wirke, dass es eine psychische Störung verursache. Ob angesichts solcher Gegebenheiten, namentlich bei deliktischen Handlungen wie Raub, Drohung, Erpressung etc. die bisherige Rechtsprechung des Schreckereignisses modifiziert werden solle, liess das Gericht offen. Im vorliegenden Fall geht es indes nicht um eine deliktische Handlung.
4.2 Anlässlich der psychiatrischen Untersuchung vom 16. Dezember 2002 durch Frau Dr. med. K._____ gab der Versicherte zur missglückten Landung an, er und sein Co-Pilot seien über den starken Schneefall in S._____ überrascht gewesen. Sie hätten gewusst, dass die Bedingungen auf der Piste erschwert seien. Daher hätten sie vorerst auf einen anderen Flugplatz ausweichen wollen. Die Bodenkontrolle habe dann jedoch gemeldet, das Wetter sei besser, die Piste gereinigt und die Bremswirkung gut. Als er nach dem Aufsetzen am Boden gemerkt habe, dass die Bremswirkung ausblieb und sie über den Pistenrand hinaus schlitterten, habe es bis zum Stillstand noch eine Weile gedauert. Er habe bereits die Wand der Flughafenabsperrung gesehen, als es einen Ruck gegeben habe und das Flugzeug schliesslich im schneebedeckten Feld stehen geblieben sei. Nachdem ihm die Stewardess gemeldet habe, dass sich niemand verletzt habe, sei er ausgestiegen und habe das Flugzeug kontrolliert. Der SUVA gegenüber gab der Beschwerdegegner an, im Anschluss an den Vorfall sei es ihm soweit gut gegangen und er habe gedacht, er werde keine Folgen davontragen. Aus diesem Grund habe er auch die angebotene Hilfe nicht in Anspruch genommen (SUVA-Rapport vom 11. Juni 2002).
Im Januar traten dann erstmals Schlafstörungen auf, und im März kam es bei einer Übung im Simulator mit praktisch gleicher Flugsituation (schlechtes Wetter, wenig Sicht, Versagen der Bremsen) zu einem Blackout mit anschliessender Arbeitsunfähigkeit wegen einer posttraumatischen Belastungsstörung.
4.3 Beim Zwischenfall vom 23. Dezember 2001 handelt es sich somit um ein psychisches Schockereignis, bei dem in der Endphase des Ablaufes kein Schaden körperlicher Art (Unglück) eintrat. Um als Unfall im Sinne des Gesetzes anerkannt zu werden, muss nach der Rechtsprechung (BGE 129 V 179 Erw. 2.1; Urteil K. vom 17. Juni 2003 [U 273/02]) die seelische Einwirkung durch einen gewaltsamen, in der unmittelbaren Gegenwart der versicherten Person sich abspielenden Vorfall ausgelöst werden und in ihrer überraschenden Heftigkeit geeignet sein, auch bei einem gesunden Menschen durch Störung des seelischen Gleichgewichts typische Angst- und Schreckwirkungen hervorzurufen. Diese qualifizierten Merkmale hat das Eidgenössische Versicherungsgericht in EVGE 1956 S. 81 mit Bezug auf einen Lokomotivführer verneint, der aus einer Distanz von 200 bis 300 m realisierte, dass er ein Signal vor sich hatte, das unbedingten Halt gebot. Dieser glaubte, einer akuten Gefahr entgegenzufahren und leitete sogleich die Schnellbremsung ein, ohne genauer abschätzen zu können, wo er den Zug zum Stehen bringen werde. Es geschah dies, nachdem er das Signal ungefähr um die Länge der Lokomotive überfahren hatte. Danach zeigte sich, dass Bahnarbeiter die Signalscheibe
versehentlich stehen gelassen hatten. Nach Maurer (a.a.O., S. 184) muss ein Unfall angenommen werden, wenn

jemand bei einem schweren Unglück selbst beteiligt ist, die akute Gefahr unverletzt übersteht, dann aber zufolge des erlittenen Schrecks krank wird. Zu denken sei vor allem an die heftigen Unglücksfälle des modernen Verkehrs, wo gelegentlich inmitten Schwerverletzter oder getöteter Personen jemand in körperlich unversehrtem Zustand geborgen werde und gleichwohl nach kurzer Zeit nervöse Störungen zeige. Das Eidgenössische Versicherungsgericht hat einen Unfall im Sinne des Gesetzes bejaht bei einem Lokomotivführer, der ein psychisches Trauma erlitt, als er realisierte, dass er eine Person tödlich überfahren hat, die sich in Selbstmordabsicht auf die Schienen gelegt hatte (RKUV 1990 Nr. U 109 S. 300). Ebenfalls bejaht hat es den Unfallcharakter bei einem Lokomotivführer, der mit dem Zug in eine Lawine geriet und nachher feststellte, dass zwei seiner Kollegen dabei ums Leben kamen (EVGE 1939 S. 102).
4.4 Zu den schwierigsten Flugmanövern im kommerziellen Luftverkehr gehören Start und Landung. Beim Landen gilt es, das Flugzeug durch Reduktion der Geschwindigkeit innerhalb der Rollbahn zum Stillstand zu bringen und damit eine hohe kinetische Energie zu vernichten. Beim Ereignis vom 23. Dezember 2001 ist dies planwidrig nur zum Teil durch die dafür üblicherweise vorgesehenen Mittel und Wirkungen (Bremsen, Luftwiderstand, Reibung der Pneus) gelungen. Erst durch den übergrossen Reibungswiderstand auf dem schneebedeckten Feld kam das Passagierflugzeug dann doch noch innerhalb der Flughafenabsperrung zum Stillstand. Ein solches Ereignis gehört auch im Lebensbereich eines Linienpiloten nicht zum Alltäglichen oder Üblichen. Ein gefürchtetes Risiko bei der Landung besteht im Überrollen der Landebahn, sei dies, weil das Flugzeug nicht innerhalb der "touchdown zone" aufsetzt, erhöhte Geschwindigkeit hat, vom Wind abgetrieben wird oder - wie vorliegend - auf schwierige Pistenverhältnisse trifft. Jeder Pilot weiss, dass dies eine der Gefahren darstellt, welche das rechtzeitige Anhalten des Flugzeuges auf der Landepiste vereiteln kann. Solche Situationen bilden daher regelmässig Gegenstand von Übungen im Simulator. Es war daher wohl kein
Zufall, dass der Beschwerdegegner eine solche Flugsituation beim halbjährlichen Training vom Frühling 2002 antraf. Namentlich im Winter, wenn die Gefahr von vereisten Pisten besteht, konzentriert sich der Pilot darauf, dieser mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu begegnen. Trifft das gefürchtete Risiko dann schliesslich doch ein, kann nicht von einer überraschenden Heftigkeit des Vorfalls gesprochen werden. Hat sich das Ereignis jedoch nicht in überraschender Heftigkeit abgespielt, liegt kein Schreckereignis vor, welches den Unfallbegriff erfüllt. Damit erweist sich die Verneinung der Leistungspflicht durch die SUVA als rechtmässig.

Demnach erkennt das Eidg. Versicherungsgericht:
1.
In Gutheissung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird der Entscheid des Kantonsgerichts Basel-Landschaft vom 16. Juni 2004 aufgehoben.
2.
Es werden keine Gerichtskosten erhoben.
3.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Kantonsgericht Basel-Landschaft, Abteilung Sozialversicherungsrecht, und dem Bundesamt für Gesundheit zugestellt.
Luzern, 2. Februar 2005

Im Namen des Eidgenössischen Versicherungsgerichts

Der Präsident der IV. Kammer: Die Gerichtsschreiberin: