

## Region



Auch am Boden können Fehler passieren – und auch hier bleibt die Frage nach Straffreiheit eine gesellschaftliche. Foto: Urs Jaudas

# Gehören Fehler vor Gericht?

**Flughafen** Soll ein Flugverkehrsleiter, der einen Fehler macht und dabei Menschen konkret gefährdet, bestraft werden? Diese Frage hat gestern zahlreiche Aviatiker und Juristen am Schweizer Aviatiksymposium beschäftigt.

**Florian Schaer**

700 Personen würden sich pro Jahr bei Skyguide für den Fluglotsenjob interessieren. Und noch sei diese Zahl nicht zurückgegangen, sagte Skyguide-Sicherheitschef Klaus Affholderbach. «Aber ausgebildete Fluglotsen aus dem Ausland haben sich schon gegen eine Stelle in der Schweiz entschieden.» Dass sich Skyguide-Mitarbeiter derzeit vor Gericht für Fehler verantworten müssen, stösst auf grosses mediales Echo. Noch liegt kein rechtskräftiges Bundesgerichtsurteil vor. Aber die Diskussion um Sinn und Unsinn der Schweizer und Zürcher Strafrechtspraxis bei Vorfällen im

Cockpit, beim Radar oder am Boden wird rege geführt. Die Grundsatzfrage: Soll jemand für das, was als «honest mistake» gilt, bestraft werden können – also für einen «ehrlichen» Fehler, der ihm passiert ist, ohne dass grobe Fahrlässigkeit oder gar Absicht vorliegt?

«Alles, was Sie sagen...»

Die europäische Zivilluftfahrt prägt dabei den Begriff «just culture», übersetzt etwa mit «Redlichkeitskultur». Diese war gestern das Thema des vierten Schweizer Aviatiksymposiums, bei dem Experten aus Luftfahrt und Staatsanwaltschaft referierten und diskutierten. Er fordere, so betonte Affholderbach, kei-

nesfalls Immunität für Fluglotsen. Es gehe schlicht darum, die Sicherheit zu erhöhen. Um aber das zu erreichen, müssten Mitarbeiter Vorkommnisse und Fehler melden können, ohne Angst vor den Konsequenzen. «Wenn es plötzlich heisst: «Alles, was Sie sagen, kann und wird vor Gericht gegen Sie verwendet werden», dann fürchte ich, dass sie nur das Minimum melden.»

Bei der Swiss sieht man das Problem ähnlich. «Fehler und Strafe ist aus Sicht der Sicherheit eine verhängnisvolle Kausalität», sagte Philipp Spörli, Head of Flight Safety. Ein Vorfall sei jeweils als Symptom für eine Systemschwäche zu betrachten – und für das Finden der Ursache

sei die Schuldfrage nie von Relevanz. «Wichtig ist, dass wir eine Kultur des Vertrauens schaffen, in der sich Piloten nicht fürchten müssen, Rapporte zu schreiben.»

### Gesellschaftliche Frage

Olivier Bertschy, Leiter der Gruppe Flugunfälle und Flugsicherheit bei der Staatsanwaltschaft, hat sich als Vertreter der Rechtspraxis gestern quasi in die Höhle des Aviatik-Löwen gewagt. «Wir führen hier keinen Kreuzzug gegen Fluglotsen», stellte er sich gleich zu Beginn in Medien geäusserten Vorwürfen entgegen. Wo jemand im öffentlichen Verkehr konkret «Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt» (Art. 237 StGB), bestehe

eine Untersuchungspflicht. «Es steht hier das Thema der Strafbefreiung im Raum», sagte Bertschy. «Darüber entscheidet nicht die Staatsanwaltschaft, sondern der Gesetzgeber.» Letztlich sei das eine Frage, welche die Gesellschaft beantworten müsse.

Auch nach sechs Stunden an Referaten und Debatten standen sich die zwei grundsätzlichen Anliegen gegenüber: Sicherheit, Vertrauenskultur und ein ehrliches Fehlerreporting auf der einen, die Anwendung des geltenden Rechts und entsprechend angemessene Sanktion auf der anderen Seite. Mit Spannung erwartet wird nun nicht zuletzt das Bundesgerichtsurteil in einem der Skyguide-Fälle.