

**Bundesstraengericht**

**Tribunal pénal fédéral**

**Tribunale penale federale**

**Tribunal penal federal**



Geschäftsnummer: SK.2010.7

## **Entscheid vom 16. Juni 2010**

### **Strafkammer**

---

Besetzung

Bundesstrafrichter Peter Popp, Einzelrichter,  
Gerichtsschreiber Thomas Held

---

Parteien

**BUNDESANWALTSCHAFT**, vertreten durch Staats-  
anwalt Carlo Bulletti,

**gegen**

1. **A.**, erbeten verteidigt durch Fürsprecher Peter Häberli,
2. **B.**, erbeten verteidigt durch Advokat Stefan Suter,

---

Gegenstand

Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

**Anträge der Bundesanwaltschaft:**

1. Die Angeklagten A. und B. seien der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 und Ziff. 2 StGB schuldig zu sprechen.
2. Der Angeklagte A. sei zu einer bedingten Geldstrafe von 120 Tagessätzen zu Fr. 90.– zu verurteilen, wobei diese mit einer Probezeit von 2 Jahren aufzuschieben sei.
3. Der Angeklagte B. sei zu einer bedingten Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 120.– zu verurteilen, wobei diese mit einer Probezeit von 2 Jahren aufzuschieben sei.
4. Der Angeklagte A. sei zu einer Busse in der Höhe von Fr. 1'000.– zu verurteilen.
5. Der Angeklagte B. sei zu einer Busse in Höhe von Fr. 800.– zu verurteilen.
6. Die beiden Angeklagten seien zur Bezahlung der Verfahrenskosten gemäss Anklageschrift – abzüglich der Auslagen des Eidg. Untersuchungsrichteramtes für das Gutachten Schlag – und der Hauptverhandlung nach Ermessen des Gerichts zu verurteilen.

**Anträge der Verteidigung von A.:**

1. Der Angeklagte sei von der Anklage wegen angeblicher Erfüllung des Straftatbestandes von Art. 237 Ziff. 1 und 2 StGB von Schuld und Strafe freizusprechen.
2. Die Verfahrenskosten seien dem Staat aufzuerlegen.
3. Dem Angeklagten sei eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen.
4. Sollte es wider Erwarten zu einer Verurteilung kommen, dann sei der Strafmilderungsgrund von Art. 67 aStGB (*recte Art. 66<sup>bis</sup> aStGB*) / Art. 54 StGB zu berücksichtigen und es seien insbesondere die Expertenkosten des Experten Schlag auszuscheiden.

**Anträge der Verteidigung von B. (sinngemäss):**

B. sei vollumfänglich und ohne Kostenaufgabe freizusprechen, unter Ausrichtung einer Entschädigung in Höhe der entstandenen Anwaltskosten.

**Sachverhalt:**

- A.** Am 29. Juni 2003 war eine Maschine der Fluggesellschaft C. Airlines vom Typ SAAB 2000 in einen Zwischenfall auf dem Flughafen von Olbia/Italien involviert. Der Kommandant des Flugzeugs, A., wurde hiezum am gleichen Tag durch die Flughafenbehörden vor Ort befragt und musste zu den Ereignissen eine schriftliche Stellungnahme abgeben (cl. 2 pag. 7.0.6.53). Die italienische Flugsicherheitsbehörde, Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (nachfolgend „ANSV“), informierte das schweizerische Büro für Flugunfalluntersuchungen (nachfolgend „BfU“) am darauffolgenden Tag über den Vorfall (cl. 2 pag. 4.0.1) und leitete am 1. Juli 2003 eine Untersuchung ein, bei der sie durch einen Vertreter des BfU unterstützt wurde (cl. 2 pag. 10.0.149; cl. 4 pag. 22.8). Neben der Untersuchung durch die italienische und schweizerische Flugsicherheitsbehörde führte die C. eine interne Untersuchung des Vorfalls durch; der Schlussbericht der C. Airlines datiert vom 25. Juli 2003 (cl. 2 pag. 7.0.6.1 ff., nachfolgend „C. Airlines-Bericht“).
- B.** Das BfU informierte die Bundesanwaltschaft am 12. März 2004 über den Vorfall (cl. 2 pag. 4.0.1). Der undatierte Untersuchungsbericht der ANSV ging bei der Bundesanwaltschaft am 15. Mai 2007 ein (cl. 1 pag. 1.0.1; cl. 2 pag. 10.0.23 ff.), die vom BfU erstellte deutsche Übersetzung (nachfolgend „ANSV-Bericht“) am 28. Mai 2007 (cl. 2 pag. 10.0.145 ff.).
- C.** Die Bundesanwaltschaft eröffnete am 2. Juli 2007 ein gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren gegen A. und B. (Copilot beim Zwischenfall vom 29. Juni 2003) wegen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Abs. 1 und 2 StGB [cl. 1 pag. 1.0.1]). Mit Verfügung vom 4. September 2007 beschlagnahmte sie sämtliche Akten des BfU betreffend den Vorfall in Olbia (cl. 2 pag. 7.0.1 f.) und forderte die C. Airlines zur Herausgabe ihrer diesbezüglichen internen Unterlagen auf (cl. 2 pag. 7.0.3 f.). Auf die hiergegen erhobene Beschwerde der C. Airlines trat die I. Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts mit Entscheid vom 14. Dezember 2007 (BB.2007.70) nicht ein (cl. 4 pag. 21.1.19 ff.). Die C. Airlines übermittelte der Bundesanwaltschaft die zu edierenden Unterlagen am 24. Dezember 2007 in versiegelter Form (cl. 2 pag. 7.0.5 ff.); das Entsiegelungsgesuch der Bundesanwaltschaft vom 19. Juni 2008 (cl. 4 pag. 21.1.23 ff.) hiess die I. Beschwerdekammer mit Entscheid vom 10. September 2008 (BE.2008.8) gut (cl. 4 pag. 21.1.51 ff.). Die hiergegen erhobene Beschwerde der C. Airlines wies das Bundesgericht mit Urteil vom 5. Februar 2009 (1B\_267/2008) ab (cl. 4 pag. 21.1.83 ff.).
- D.** Am 8. Juli 2009 eröffnete das Eidg. Untersuchungsrichteramt (nachfolgend „Untersuchungsrichteramt“) die Voruntersuchung (cl. 1 pag. 1.0.8 f.) und bestellte am 25. September 2009 D. als flugtechnischen Sachverständigen (cl. 2 pag. 10.1.10 f.); die Ablehnungsgesuche der Verteidiger gegen den Experten

wurden abgewiesen (cl. 3 pag. 16.1.19 ff.). Das Gutachten des Experten Schlag datiert vom 27. November 2009 (cl. 2 pag. 10.1.57 ff.), dessen Zusatzbericht zur Eingabe des Verteidigers von A. vom 20. Dezember 2009 (cl. 2 pag. 10.1.136 ff.). Den von B. gestellten Antrag auf Verschiebung der auf den 21. Dezember 2009 anberaumten Einvernahme zum Gutachten des Sachverständigen Schlag wegen gerichtlicher Verhinderung seines Verteidigers wies das Untersuchungsrichteramt ab (cl. 3 pag. 13.2.28 ff.; ...38 ff.). B. äusserte sich in der Einvernahme nicht zur Sache; seine Anträge auf Einvernahme zur Expertise Schlag in Gegenwart seines Verteidigers und Erstellung einer Oberexpertise wurden vom Untersuchungsrichteramt abgewiesen (cl. 3 pag. 16.2.21 ff.; ...26 ff.). Auf die dagegen erhobene Beschwerde trat die I. Beschwerdekammer nicht ein, mit der Begründung, das Verfahren sei infolge Anklageerhebung an die Strafkammer des Bundesstrafgerichts weitergeleitet worden (Entscheid des Bundesstrafgerichts BB.2010.8 vom 1. April 2010, cl. 10 pag. 10.681.1 ff.). Der Schlussbericht des Untersuchungsrichteramtes datiert vom 17. Februar 2010 (cl. 4 pag. 22.0.5 ff.).

- E.** Die Bundesanwaltschaft erhob am 26. März 2010 Anklage bei der Strafkammer des Bundesstrafgerichts gegen A. und B. wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (cl. 10 pag. 10.100.1 ff.).
- F.** Mit Beweisverfügung vom 16. April 2010 wurde das Gutachten des Experten Schlag aus dem Recht gewiesen (cl. 10 pag. 10.430.1 ff.). Der Einzelrichter gab von Amtes wegen und in Gutheissung der Anträge der Verteidigung ein fliegerisches Gutachten in Auftrag und bot Stephan Eder, Leiter Aufsicht Flugbetrieb beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (nachfolgend „BAZL“) und David Bieli, Safety Officer beim BAZL, als Experten für die Hauptverhandlung auf (cl. 10 pag. 10.452.2 ff.; 10.453.1 f.). Das Gericht beauftragte ausserdem Tommy Nygren, Vizepräsident von SAAB (Schweden), mit einem technischen Gutachten, welches samt Zusatzbericht schriftlich abgegeben wurde (cl. 10 pag. 10.454.5 ff.; ...11 ff.). Der Beweis Antrag von B. auf Rückweisung der Anklage zwecks Nachholung seiner Einvernahme zum Gutachten Schlag in Anwesenheit seines Verteidigers wurde abgewiesen (cl. 10 pag. 10.430.1 ff.). Das Gericht zog von Amtes wegen u. a. aktuelle Strafregisterauszüge und Steuerunterlagen von A. und B. bei und beschaffte sich das Operation Manuel Part B und eine Anflugkarte des Flughafens Olbia in der jeweils am 23. Juni 2003 gültigen Fassung (cl. 10 pag. 10.440.1; ...4 ff.).
- G.** Die Hauptverhandlung vor dem Einzelrichter fand am 15. und 16. Juni 2010 in Anwesenheit der Parteien am Sitz des Bundesstrafgerichts in Bellinzona statt.

## **Der Einzelrichter erwägt:**

### **1. Vorfragen**

#### **1.1 Zuständigkeit**

Gemäss Art. 336 Abs. 3 StGB in Verbindung mit Art. 98 Abs. 1 Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748) unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen – unter Vorbehalt des hier nicht anwendbaren Absatzes 2 – der Bundesgerichtsbarkeit.

Die Bundesanwaltschaft wirft den Angeklagten vor, beim Landeanflug auf den Flughafen „Costa Smeralda“ in Olbia/Italien am 29. Juni 2003 gemeinsam geltende Vorschriften der Luftfahrt verletzt und dadurch eine Gefährdung für Leib und Leben der Passagiere und Besatzung herbeigeführt zu haben. Das von den Angeklagten pilotierte Flugzeug wurde zum damaligen Zeitpunkt durch die C. Airlines betrieben und war unter dem Zeichen HB-IYB im schweizerischen Luftfahrtregister eingetragen, weshalb es gemäss Art. 55 LFG als schweizerisches Luftfahrzeug gilt. Die Angeklagten begingen die ihnen als Tathandlung vorgeworfenen Flugmanöver als Piloten im Cockpit der Maschine und damit an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeugs, so dass gemäss Art. 26 lit. a SGG in Verbindung mit Art. 336 Abs. 3 StGB und Art. 98 Abs. 1 LFG die Strafkammer des Bundesstrafgerichts zur Entscheidung im vorliegenden Fall zuständig ist. Gegen die dem Antrag der Bundesanwaltschaft entsprechende Beurteilung durch den Einzelrichter haben die Angeklagten nicht remonstriert (Art. 27 Abs. 1 lit. a und Abs. 3 SGG).

#### **1.2 Anwendbares Recht**

**1.2.1** Das schweizerische Strafrecht gilt für alle Taten, namentlich Art. 237 StGB, die an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeugs verübt werden (Art. 97 Abs. 1 LFG; Urteil des Bundesgerichts 1B\_267/2008 vom 5. Februar 2009, E. 2.4.2 ff.). Die Voraussetzungen zur Anwendung des schweizerischen Strafrechts sind demnach vorliegend erfüllt. Das ausländische Recht ist, anders als bei sonstigen Auslandstaten von Inländern (Art. 7 Abs. 1 StGB/Art. 6 Abs. 1 aStGB), nicht zu berücksichtigen.

**1.2.2** Die den Angeklagten vorgeworfenen Straftaten wurden vor dem 1. Januar 2007, mithin vor Inkrafttreten des revidierten Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches begangen. Somit würde unter Berücksichtigung des strafrechtlichen Rückwirkungsverbots grundsätzlich das alte Recht gelten. Art. 2 Abs. 2 StGB sieht jedoch vor, dass das neue Recht anwendbar ist, wenn es das mildere als das zum Zeit-

punkt der Tat geltende (lex mitior) ist, was sich aus dem Zusammenspiel der verschiedenen Vorschriften des Allgemeinen und des Besonderen Teils des Strafgesetzbuches (beziehungsweise des Nebenstrafrechts) ergibt. Im Rahmen der Gesetzesrevision wurden die Strafandrohungen von Art. 237 StGB an das neue Sanktionssystem angepasst, ohne dass der damit verbundene Vorwurf erschwert beziehungsweise der Strafrahmen erweitert worden wäre (vgl. AS 2006, S. 3502 ff.; BGE 134 IV 82 E. 5). Die Tatbestandsmerkmale blieben unverändert, insofern hat Art. 237 Ziff. 2 StGB keine inhaltliche Änderung erfahren (Art. 237 Ziff. 2 i. V. m. Art. 12 Abs. 3 StGB; Art. 237 Ziff. 2 i. V. m. Art. 18 Abs. 3 aStGB). Die Entscheidung des anwendbaren Rechts stellt sich demnach erst im Rahmen einer allfälligen Strafzumessung (E. 5).

### **1.3 Gutachten Alexander Schlag**

Das Gutachten von Alexander Schlag wurde mittels Beweisverfügung vom 16. April 2010 wegen Befangenheit des Experten aus dem Recht gewiesen (cl. 10 pag. 10.430.1). Ein Sachverständiger hat in den Ausstand zu treten, wenn er, insbesondere wegen besonderer Freundschaft oder persönlicher Feindschaft mit einer Partei oder ihrem Vertreter, befangen sein könnte (Art. 34 Abs. 1 lit. e BGG i. V. m. Art. 99 Abs. 1 und 2 BStP). Das Gutachten ist bei Anzeichen von Befangenheit des Experten als Beweismittel untauglich (BGE 120 V 357 E. 3b, S. 367).

In seinem Begleitschreiben zum Zusatzbericht an das Untersuchungsrichteramt vom 20. Dezember 2009 wirft der Experte Schlag dem Verteidiger des Angeklagten A. einen Mangel an Sachkenntnis und Sachlichkeit in fliegerischen Belangen vor. Fürsprecher Häberli trage ihm nach, dass er sich gegen einen seiner „fleissig versendeten Bussgeldbescheide verwahrt habe“. Die Ergänzungsfragen von Fürsprecher Häberli zeugten nach Ansicht des Experten Schlag „von einer gewissen Einfallslosigkeit“ und „Verzögerungstaktik“. Die „Fragestellung sei grundsätzlich falsch“ und „für einen Fachjuristen beschämend“ (cl. 2 pag. 10.1.135). Diese Äusserungen sind Anzeichen für Befangenheit, denn dem Experten Schlag fehlt es an der erforderlichen Unvoreingenommenheit gegenüber Fürsprecher Häberli und an der für die Beurteilung der Sachlage erforderlichen Objektivität. Da der Sachverständige Schlag um das Mandat von Fürsprecher Häberli vor Erstellung der Hauptexpertise wusste (cl. 2 pag. 10.1.1 [i. V. m. cl. 1 pag. 1.0.2 ff.]; cl. 2 pag. 10.1.19 [i. V. m. ...16]), ist sein Gutachten als Beweismittel untauglich und unverwertbar, weshalb es aus dem Recht zu weisen war.

### **1.4 Prozessuale Einwände des Angeklagten B.**

#### **1.4.1 Im Rahmen seines Plädoyers machte Advokat Suter prozessuale Einwände geltend. Er rügte eine Verletzung des rechtlichen Gehörs und des durch die EMRK**

gewährleisteten Anspruchs des Angeklagten B. auf ein faires Strafverfahren. Er müsse auf diesen Einwand zurückkommen, auch wenn der Einzelrichter sich im Vorfeld der Hauptverhandlung in dieser Sache schon summarisch festgelegt habe. Die Einvernahme seines Mandanten vor dem Untersuchungsrichter am 21. Dezember 2009 stelle einen wesentlichen Verfahrensfehler dar, denn jeder Angeklagte habe das Recht auf anwaltliche Begleitung und Verbeiständung bei Einvernahmen. Dieses Recht sei vorsätzlich vereitelt worden, da der Angeklagte B. trotz rechtzeitig angezeigter Verhinderung seines Verteidigers aufgrund eines Gerichtstermins ohne diesen einvernommen worden sei; die angebotenen Ausweichtermine seien nicht berücksichtigt worden. Unverständlich sei die Begründung, mit der die I. Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts seiner Beschwerde keine aufschiebende Wirkung gegen die beanstandete Untersuchungsmassnahme erteilt habe. Es stelle sich die Rechtsfrage, ob dieser Verfahrensmangel dadurch geheilt werden könne, dass der Anwalt während der Hauptverhandlung neben dem Angeklagten sitze. Hierbei sei zu beachten, dass die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Anspruch auf rechtliches Gehör sehr streng sei; das gelte auch für die formalen Voraussetzungen des Anspruchs und dies umso mehr, wenn das Teilnahmerecht vorsätzlich vereitelt werde.

- 1.4.2** Es ist unklar, was der Angeklagte B. und sein Verteidiger mit diesem Einwand begehren. Der Antrag auf Rückweisung der Anklage zur Nachholung der Einvernahme durch das Untersuchungsrichteramt in Anwesenheit seines Verteidigers hat sich aus faktischen Gründen erledigt: Gegenstand der Einvernahme vom 21. Dezember 2009 war ausschliesslich das Gutachten (nebst Zusatzbericht) des Experten Schlag. Dieses wurde mit Beweisverfügung vom 16. April 2010 vollumfänglich aus dem Recht gewiesen und ist demnach nicht mehr Grundlage der Urteilsfindung. Zudem hat sich der Angeklagte B. in der erwähnten Einvernahme gar nicht zur Sache eingelassen (cl. 3 pag. 13.2.39). Soweit der Verteidiger des Angeklagten B. (sinngemäss) Ausstandsgründe im Sinne von Art. 34 BGG geltend macht, so wäre er hinsichtlich der Beweisverfügung vom 16. April 2010 (cl. 10 pag. 10.430.1 ff.), mit welcher der Einzelrichter die beantragte Rückweisung abgelehnt hat, verspätet (Art. 36 Abs. 1 BGG). Sollten andere Ausstandsgründe eingewendet werden, hätte ein solcher Einwand zu Beginn der Hauptverhandlung erfolgen müssen, als den Parteien Gelegenheit geboten wurde, Einwendungen gegen die Zuständigkeit und Besetzung des Gerichts geltend zu machen, was diese nicht taten (cl. 10 pag. 10.910.2). Auch mit seiner Kritik am Entscheid der I. Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts vom 1. April 2010 (BB.2010.8; cl. 10 pag. 10.522.12 ff.) vermag der Angeklagte B. nicht durchzudringen, denn die Strafkammer ist zur Beurteilung von Beschwerden gegen Entscheide der I. Beschwerdekammer nicht zuständig (Art. 26 SGG); zudem besteht gegen den gerügten Entscheid kein Rechtsmittel (vgl. Art. 79 BGG).

## **2. Anklage**

Die Bundesanwaltschaft wirft den Angeklagten im Wesentlichen vor, am 29. Juni 2003 bei einem Sichtanflug auf die Piste 24 des Flughafens von Olbia/Italien mit dem Flugzeug HB-IYB (Typ Saab 2000) der C. Airlines in mehreren Punkten pflichtwidrig verbindliche Flugvorschriften verletzt und hierdurch fahrlässig eine konkrete Gefährdung für Leib und Leben der vierköpfigen Besatzung und der 24 Passagiere herbeigeführt zu haben (Anklageschrift S. 3 und 7 [cl. 10 pag. 10.100.3; ...7]). Das Flugzeug sei im Endanflug nicht stabilisiert und nach der Landung durch die Angeklagten nicht mehr steuerbar gewesen. Hierdurch sei die Gefahr entstanden, dass die Maschine (in Längsrichtung) von der Piste hätte abkommen und Insassen hätten verletzt werden können.

Die Anklageschrift führt eine Vielzahl von Pflichtverletzungen auf, die zum Teil lange vor dem Endanflug stattgefunden haben sollen. Die behauptete Gefahr hat sich jedoch erst bei/nach der Landung realisiert, so dass für die strafrechtliche Beurteilung des Verhaltens der Angeklagten nur diejenigen angeklagten Pflichtverletzungen zu prüfen sind, die sie im Endanflug und nach dem Aufsetzen der Maschine begangen haben sollen.

## **3. Äusserer Ablauf**

- 3.1** Der Flug der von den Angeklagten gesteuerten Maschine lässt sich in seiner Endphase anhand des ANSV-Berichts (cl. 2 pag. 10.0.86 ff. respektive 10.0.145 ff. [deutsche Übersetzung], besonders 10.0.150–152) und des C. Airlines-Berichts (cl. 2 pag. 7.0.6.1 ff., besonders 7.0.6.10–12), der Auswertungen des Flugdatenschreibers (cl. 2 pag. 4.0.57 ff.), einer auf dieser Basis angefertigten Computer-Simulation (vom BfU zu den Akten gegebene CD-Rom) sowie der Aufzeichnungen der Kommunikation unter der Besatzung und des Funkverkehrs mit ihr (cl. 2 pag. 7.0.6.41 ff.) rekonstruieren. Soweit sich die genannten Berichte auf Aussagen der Angeklagten beziehen, dürfen sie wegen des strafprozessualen Nemo-tenetur-Verbotes (Art. 14 Abs. 3 lit. g des Internationalen Pakts über bürgerliche und politische Rechte, SR 0.103.2) nicht zu ihren Lasten verwertet werden, es sei denn, die Aussagen seien im Strafverfahren bestätigt worden. Mit dieser Einschränkung ist folgender Flugverlauf erwiesen:

Der Angeklagte B. steuerte als Copilot das Flugzeug bis zu dessen Aufsetzen; der Angeklagte A. hatte während dieser Zeit die Funktion des Kommandanten inne (cl. 10 pag. 10.910.14). Der Flughafen Olbia verfügt über eine einzige Landbahn, die eine Länge von 2'446 m hat (Beilage A zum ANSV-Bericht, cl. 2 pag. 4.0.56). Den Angeklagten wurde die Landung im Sichtflug mit Sinkflug nach eigenem Er-



messen auf Piste 24 freigegeben, das heisst in südwestlicher Richtung (cl. 2 pag. 10.0.160; zit. Beilage A). Während des Landeanflugs herrschten gute Wetterbedingungen mit leichtem Wind in Landerichtung (Rückenwind) um die 7 kts (Knoten [cl. 2 pag. 7.0.6.9; 10.0.159]). Beim Lande-„Debriefing“ stellte die Besatzung fest, dass sie sich – bezogen auf die Distanz zur Piste – in grosser Höhe befanden; deshalb wurde das Fahrgestell frühzeitig ausgefahren. Trotzdem blieben Höhe und Geschwindigkeit nach den Feststellungen des Kommandanten zu hoch; der Copilot beruhigte ihn, es werde schon reichen. Auf einer Höhe von rund 3'500 Fuss über Grund (in den Berichten „AGL“, „radio height“) war die Maschine in Verlängerung zur Pistenachse eingedreht und blieb so ausgerichtet. Auf rund 500 Fuss über Grund wurde das Signal zum Ausfahren der Landeklappen auf 15° gegeben, bei 420 Fuss auf 20° (cl. 2 pag. 7.0.6.11). Wenig unter 200 Fuss Höhe befahl der Angeklagte B., die Landeklappen auf 35° zu setzen (cl. 2 pag. 7.0.6.11). Da der Ausfahrprozess der Landeklappen eine gewisse Zeit erfordert, erfolgte der effektive Ausschlag auf 35° erst knapp 5 Sekunden vor dem Aufsetzen, als das Flugzeug bis auf 12 Fuss abgesunken war. In diesem Moment überflog das Flugzeug die um 150 m versetzte Pistenschwelle mit einer Geschwindigkeit von 147 kts (Simulation und cl. 2 pag. 4.0.57 ff. bei Zeittakt 94047 [Spalte A]). Auf einer Höhe von 10 Fuss gab der Kommandant die Weisung „flüge loh, nonig abeloh“ (fliegen lassen, noch nicht sinken lassen [cl. 2 pag. 7.0.6.11]). Trotzdem setzte die Maschine wenige Sekunden später am Ende oder sogar ausserhalb der vorgeschriebenen Aufsetzzone mit einer Geschwindigkeit von rund 143 kts auf (C. Airlines-Bericht, cl. 2 pag. 7.0.6.14.; ebenso Anhang B zum ANSV-Bericht [cl. 2 pag. 4.0.57 ff.; vgl. den tiefsten Wert Radiohöhe von -4 Fuss, Zeittakt 94054, Spalte W]); die verbleibende Pistenstrecke betrug zwischen 1'650–1'800 m. Das Flugzeug befand sich während des ganzen Sinkflugs in einer kopflastigen Fluglage (zit. Anhang B zum ANSV-Bericht, negativer Wert in Spalte N) und setzte deshalb mit dem Bugrad auf, während das Hauptfahrwerk erst knapp 30 Sekunden nach dem Bugfahrwerk in Bodenkontakt kam, was im Cockpit mit dem „WOW“-Signal (weight on wheel = Gewicht auf den Rädern) angezeigt wurde (zit. Anhang B zum ANSV-Bericht, Zeittakt 94081 und Simulation); dies würde sich auch aus der von der ANSV erhobenen Aussenbeobachtung durch einen anderen Piloten ergeben (cl. 2 pag. 10.0.174).

Gleich nach dem Aufsetzen mit dem Bugrad übergab der Copilot das Steuer an den Kommandanten mit dem Ausruf „now your controls“ (cl. 2 pag. 13.2.19). Dieser setzte die Schubhebel in die Position „beta range“, um die Schubumkehr zu aktivieren. Als diese jedoch nicht einsetzte und auch das diesbezügliche akustische Signal ausblieb, bewegte er die Schubhebel vor und zurück, was die Schubumkehr immer noch nicht auslöste (cl. 2 pag. 4.0.57 ff., ab Zeittakt 94056). Der Schalter „beta ovrd“ („beta override“) zur direkten Aktivierung der Schubumkehr wurde nicht betätigt (cl. 2 pag. 7.0.6.12; 10.0.152; ...175). Beide Angeklagten be-

tätigten auf Anweisung des Angeklagten A. die Bremspedale (cl. 10 pag. 10.910.18), die Bremsen entfalteten jedoch keine wahrnehmbare Verzögerungswirkung (cl. 10 pag. 10.910.18–19). Nachdem das Hauptfahrwerk schliesslich aufsetzte – die Geschwindigkeit hatte sich auf 66 kts reduziert –, wurde die Schubumkehr aktiv. In diesem Moment hatte der Kommandant aufgrund des sich nahenden Endes der Piste bereits begonnen, die Maschine nach rechts einzudrehen, um sie in den Rollweg E einzulenken. (cl. 2 pag. 4.0.57 ff., Zeittakt 94081–94088; cl. 10 pag. 10.910.18). Hierbei brach das Flugzeugheck nach links aus und rutschte, ohne die Bewegungsrichtung zu ändern, Richtung Pistenende/Freifeld. Die Maschine kam in der Mitte (Längsrichtung) der Landebahn zum völligen Stillstand, wobei das linke Hauptfahrwerk über die das Pistenende markierenden roten Lichter hinausgeraten war (cl. 2 pag. 7.0.6.10; 10.0.152) und sich rund 20 m vor Ende des Hartbelages befand (cl. 2 pag. 7.0.6.12). Am Flugzeug waren alle Reifen des Hauptfahrwerks geplatzt und die Felgen deformiert; der Pistenbelag war auf einer Länge von ungefähr 6 m und 15 cm Breite beschädigt (cl. 2 pag. 7.0.6.9–10; ...26; 10.0.180).

**3.2** Nach den technischen Feststellungen in den Berichten der ANSV und der C. Airlines sowie den Feststellungen der gerichtlichen Sachverständigen (cl. 10 pag. 10.454.5–7, 10.454.11–13, 10.910.22–32) erklärt sich die unplanmässige Verzögerung des Flugzeuges nach Bodenkontakt wie folgt:

**3.2.1** Es setzte nicht mit dem Hauptfahrwerk zuerst oder mit diesem und dem Bugrad zusammen auf, wie dies normalerweise geschieht, weil es sich der Piste konstant mit einem negativen „Nickwinkel“, also in kopflastiger Fluglage, annäherte. Dieser Effekt wurde kurz vor dem Aufsetzen dadurch verstärkt, dass die Besatzung die Landeklappen auf den Wert von 35° ausfuhr, denn dieses Manöver erzeugt einen grösseren, auf das Flugheck einwirkenden Auftrieb (cl. 2 pag. 7.0.6.20; cl. 10 pag. 10.454.6. Ein derartiger „Balloneffekt“ lässt sich aerodynamisch ausgleichen, wodurch eine horizontale oder positiv Fluglage der Maschine entsteht. Ein solches Flugmanöver zur Kompensation des negativen Anflugwinkels ist jedoch nicht in der Endphase des Landeanflugs wenige Meter über dem Boden geeignet. Ob die Besatzung die Steuersäule nach dem Aufsetzen nach vorn drückte und dadurch den Heckauftrieb verstärkte – wie in den Berichten der ANSV und der C. Airlines ausgeführt – vermochten die Angeklagten nicht zu bestätigen (cl. 10 pag. 10.910.18), wird jedoch durch die Auswertung der Flugdaten belegt (cl. 2 pag. 7.0.6.15 und 7.0.6.27, Zeittakt 94059).

**3.2.2** Der Kommandant wollte die Maschine in erster Linie mittels Schubumkehr verzögern (cl. 10 pag. 10.910.19). Diese bewirkt, dass die Propeller – bei negativen Anstellwinkel und beschleunigt durch angehobene Turbinenleistung – eine rückwärts gerichtete Kraft entfalten und dadurch die Maschine abbremsen. Diesen Vorgang

lösen die Piloten dadurch aus, dass sie die Leistungshebel der Turbinen unter die Leerlaufstellung zurücknehmen. Allerdings wird die Schubumkehr nur aktiv, wenn sich in diesem Moment die Räder des Hauptfahrwerkes unter Last, das heisst auf dem Boden befinden; durch diese Sicherung werden unkontrollierte und ungewollte Einwirkungen während des Fluges verhindert. Die Sicherung lässt sich manuell durch Drücken des „beta ovrd“-Schalters deaktivieren, was im konkreten Fall technisch möglich war, jedoch nicht getan wurde (cl. 2 pag. 7.0.6.12; 10.0.152; ...175).

**3.2.3** Die Radbremsen des Hauptfahrwerkes können ihre Wirkung nur entfalten, wenn die Räder, die sich im Flug nicht oder kaum drehen, durch das Aufsetzen auf dem Boden entsprechend der Geschwindigkeit des Flugzeuges beschleunigt worden sind. Darauf verzögert die thermische Reibung der Bremsbeläge die Räder. Wenn blockierte Räder aufsetzen, wird Geschwindigkeit nur durch die Reibung der Pneu auf dem Boden abgebaut. Um den unerwünschten Effekt blockierender Reifen zu vermeiden, verfügt das Flugzeug über eine so genannte „touch down-protection“. Das System verhindert den Aufbau von Bremsdruck, solange bis das Hauptfahrwerk durch Aufsetzen auf dem Boden unter Last gekommen ist. Ohne Bodenkontakt des Hauptfahrwerkes wird Bremsdruck trotz gedrückter Bremspedale erst dann aufgebaut, sobald die Räder des Hauptfahrwerkes auf über 50 kts beschleunigt worden sind oder 3 Sekunden, nachdem die Leistungshebel über die Leerlaufstellung hinaus in die Position „beta range“ zurückgenommen worden sind oder das Hauptfahrwerk – durch Aufsetzen auf den Boden – unter Last gekommen ist (cl. 2 pag. 7.0.6.21; cl. 10 pag. 10.454.12). Im konkreten Fall wurde dieser Schutz also inaktiv, kurz nachdem der Kommandant die Schubumkehr betätigen wollte, also gut 20 Sekunden bevor die Räder effektiv zu Boden kamen (Anhang B zum ANSV-Bericht, cl. 2 pag. 4.0.57 ff., Zeittakt 94056, 94081, Spalten P und R respektive I und J). Die Räder waren beim Aufsetzen blockiert und blieben es, weil die Besatzung die Bremsen nicht mehr löste. Die Folge davon war, dass sich das Pneumaterial durch die Reibungshitze auflöste und die Felgen beschädigt wurden.

**3.2.4** Nach den Feststellungen der ANSV waren die für die Verzögerung nach dem Aufsetzen verantwortlichen technischen Systeme funktionsfähig (cl. 2 pag. 10.0.166; ...168; ...172; ...175; ...181).

### **3.3**

**3.3.1** Der Anklagesachverhalt wird von den Angeklagten in seinem wesentlichen äusseren Ablauf nicht in Abrede gestellt (cl. 3 pag. 13.1.7 ff., ...23 ff.; 13.2.9 ff.; cl. 10 pag. 10.910.3; ...12 ff.). Zwar sagte der Angeklagte A. in der Hauptverhandlung, dass er den ihm von der Bundesanwaltschaft zur Last gelegten Sachverhalt „eigentlich nicht“ anerkenne. Jedoch bezogen sich seine Vorbehalte und Einwände

im Wesentlichen auf die Schlussfolgerungen und die rechtliche Würdigung, welche die Bundesanwaltschaft aus dem festgestellten Geschehensablauf ableitet, insbesondere die Rechtsfrage des Gefahreintritts für die Passagiere und übrigen Besatzungsmitglieder. Der Angeklagte B. wiederum hat die ihm vom Untersuchungsrichter vorgehaltenen Fakten nicht bestritten und vor Gericht den Anklagesachverhalt anerkannt, hingegen die von der Anklagebehörde daraus gezogenen rechtlichen Schlüsse bestritten.

**3.3.2** Im Einzelnen erklärte der Angeklagte A., der Anflug sei normal verlaufen. Gegen den Endanflug hin seien sie (die Angeklagten) etwas zu hoch und zu schnell gewesen, was sie aber realisiert hätten; zudem habe sie der Tower angewiesen, einen schnellen Anflug zu machen. Er räumte ein, Regeln des Flugverkehrs nicht 100 %-ig befolgt zu haben, jedoch sei ihm dies während des Anflugs nicht bewusst gewesen; sie (die Angeklagten) hätten nie die Absicht gehabt, irgendeine Flugvorschrift zu verletzen. Er habe die Situation nie so eingeschätzt, dass er hätte eingreifen müssen; er habe sie für aussergewöhnlich, aber nicht gefährlich erachtet. Bei einem Sichtanflug, wie er für die Besatzung freigegeben worden sei, gebe es keine vorgeschriebene Flugbahn. Was ihn trotz überhöhter Geschwindigkeit zur Landung bewogen habe, sei der Umstand gewesen, dass sie letztlich auf dem PAPI („Precision Approach Path Indicator“ [Instrumentenhilfe zur vertikalen Einhaltung des Gleitpfads beim Anflug]) etabliert gewesen seien. In keinem Moment hätten sie Zweifel oder das Gefühl gehabt, dass etwas nicht gut komme. In Bezug auf die Konfiguration des Flugzeugs räumte der Angeklagte A. ein, dass es im Nachhinein wahrscheinlich nicht die richtige Entscheidung gewesen sei, die Landeklappen zu jenem Zeitpunkt auf 35° auszufahren. Es sei eine normale Landung gewesen bis zu dem Moment, als die Schubumkehr nicht eingesetzt habe. Er könne zwar nicht sagen, in welcher Position die Maschine aufgesetzt habe; sein Eindruck sei der einer feinen, guten Landung gewesen, wobei er darunter verstehe, dass das Flugzeug mit allen Fahrwerken Bodenkontakt gehabt habe (cl. 10 pag. 10.910.18 f.). Nach dem Aufsetzen habe er die Schubumkehr betätigt. Zu seiner totalen Überraschung und für ihn grundlos sei sie jedoch nicht in Funktion getreten, auch nachdem er die Schubhebel mehrmals vor- und rückwärts bewegt habe. Er und der Angeklagte B. hätten daraufhin die Bremspedale betätigt, jedoch hätten die Bremsen nicht erwartungsgemäss reagiert. Die Radbremsen habe er jedoch nicht als primäres, sondern nur als sekundäres Verzögerungsmittel benützen wollen; denn mittels Schubumkehr lasse sich die Maschine auf einer Strecke von 800 m zum Stillstand bringen.

**3.3.3** Der Angeklagte B. sagte im Vorverfahren (cl. 3 pag. 13.2.18–20), er habe gewusst, dass sie zu schnell gewesen seien, dass aber die Maschine dieses Typs Geschwindigkeit sehr rasch abbauen könne. Er habe nicht realisiert, dass das Hauptfahrwerk nach dem Aufsetzen sich eventuell noch in der Luft befunden ha-

be. Er hätte in der gegebenen Anflugsituation durchstarten müssen und habe sich nachher immer wieder gefragt, warum er das unterlassen habe. In der Hauptverhandlung ergänzte er, er habe die Landeklappen auf 35° ausfahren lassen, um Geschwindigkeit abzubauen; er habe gewusst, dass durch diese Konfiguration das Heck angehoben wird. Er verneinte, das Höhenruder nach dem Aufsetzen des Flugzeugs betätigt zu haben (cl. 10 pag. 10.910.17–18).

#### **4. Strafbarkeit**

Gemäss Art. 237 StGB macht sich strafbar, wer vorsätzlich oder fahrlässig den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich oder fahrlässig Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Dementsprechend müssen für eine fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs folgende drei Voraussetzungen kumulativ gegeben sein: (1) ein pflichtwidrig unsorgfältiges Handeln (in Form einer Störung des öffentlichen Verkehrs), (2) eine Gefährdung an Leib oder Leben von Menschen und (3) ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen pflichtwidriger Unsorgfalt und Gefahr (BGE 134 IV 255 E. 4.1).

**4.1** Verkehr ist der Transport von Personen und Sachen. Öffentlich ist er, wenn er in einem jedermann oder mindestens einem unbestimmten Personenkreis zugänglichen Bereich stattfindet, also nicht nur dem privaten Gebrauch dient (BGE 134 IV 255 E. 4.1 und 4.3.1; 105 IV 41 E. 2a). Dies ist nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung beim An- und Wegflug zu den dem Publikumsverkehr dienenden Flugplätzen der Fall (BGE 102 IV 26 S. 28). Der Landeanflug der Angeklagten am 29. Juni 2003 auf den Flughafen von Olbia stellt demnach eine Teilnahme am öffentlichen Verkehr dar.

**4.2** Das tatbestandsmässige Handeln besteht im Hindern, Stören oder Gefährden des öffentlichen Verkehrs. Unter Hinderung ist die zeitweilige Verunmöglichung des normalen Verkehrsablaufs, unter Störung dessen Beeinträchtigung und unter Gefährdung die Herbeiführung eines Zustandes, der eine solche Auswirkung auf den Verkehr haben könnte, zu verstehen (STRATENWERTH/WOHLERS, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, 2. Aufl., Bern 2009, Art. 237 StGB N. 3). Das dazu führende Verhalten kann beliebiger Art sein (SCHWAIBOLD, Basler Kommentar, 2. Aufl. [2007], Art. 237 StGB N. 15). Es genügt jede Einwirkung, die eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/FINGERHUTH, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, Zürich/St. Gallen 2008, Art. 237 N. 10). Dementsprechend bildet die Verkehrsstörung nicht den tatbestandsmässigen Erfolg, sondern erfasst einen bestimmten Bereich menschlicher Aktivität, in diesem aber jedes menschliche Verhalten, welches das Leben

oder die körperliche Unversehrtheit von Menschen gefährdet (ähnlich BGE 134 IV 255 E. 4.1).

Im konkreten Fall wird den Angeklagten das fehlerhafte Führen eines Passagierflugzeuges zur Last gelegt. Diese Tätigkeit fällt in den durch den gesetzlichen Tatbestand umschriebenen Handlungsrahmen.

- 4.3** Die Angeklagten haben beim Führen des Flugzeuges fahrlässig gehandelt, wenn sie dabei eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit begingen (Art. 12 Abs. 3 StGB; Art. 18 Abs. 3 aStGB). Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 Satz 2 StGB; Art. 18 Abs. 3 Satz 2 aStGB). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften; das Gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn diese von einer privaten oder halböffentlichen Institution erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen (BGE 130 IV 7 E. 3.3). Das schliesst jedoch nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsprinzipien, wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz, gründen kann (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.2).

Die von den Angeklagten zu beobachtenden spezifischen Regeln ergeben sich zur Hauptsache aus den Betriebshandbüchern der C. Airlines in der am Tag des Zwischenfalls gültigen Fassung („Operations Manual A“, Stand 27. März 2003 [nachfolgend „OM-A“] und „Operations Manual B“, Stand 1. Februar 2003 [nachfolgend „OM-B“]). Diese standen dem Gericht als elektronische Dateien zur Verfügung (cl. 2 pag. 7.0.17; cl. 10 pag. 10.683.4).

- 4.3.1** Die Bundesanwaltschaft legt den Angeklagten zur Last, das Flugzeug sei beim Landeanflug hinsichtlich Höhe, Fluglage, Sinkrate, Fluggeschwindigkeit, Motorenleistung und Trimmung verspätet respektive gar nicht konfiguriert gewesen. Die Angeklagten hätten trotz der erheblichen Destabilisierung des Flugzeugs den Landeanflug fortgesetzt, anstatt einen gemäss OM-A vorgeschriebenen Durchstart einzuleiten. Namentlich hätten sie mit übersetzter Geschwindigkeit in stark kopflastiger Ausrichtung auf dem Bugrad ausserhalb der Landezone aufgesetzt.

Die Betriebshandbücher der C. Airlines sehen für eine Landung nach Sicht, wie sie den Angeklagten bewilligt worden war, vor, dass das Flugzeug spätestens in einer Höhe von 500 Fuss über Grund stabilisiert sein muss; jedoch wird empfohlen, es bereits auf 1'000 Fuss zu stabilisieren (OM-A 8.4, S. 20, Ziff. 5.5.2 [cl. 2 pag. 7.0.6.36]). Stabilisiert ist das Flugzeug, wenn es sich auf Anfluglinie und hinsichtlich Landung innerhalb der im OM-A und OM-B definierten Parameter für

Fluglage, Sinkrate, Geschwindigkeit, Schub und Trimmung befindet (OM-A 8.4, S. 20, Ziff. 5.5.2; cl. 2 pag. 10.0.168). Ist das Flugzeug nicht in diesem Sinne stabilisiert, so muss der Landeanflug abgebrochen und durchgestartet werden (OM-A 8.4, S. 29, Ziff. 6.2.2).

Indem der Anstellwinkel der Landeklappen auf einer Flughöhe von unter 500 Fuss verändert wurde, war das Flugzeug nicht mehr stabilisiert und die Fortsetzung des Landeanfluges pflichtwidrig. Dies bestätigte der Experte Eder (cl. 10 pag. 10.910.24–25). Der Experte Nygren weist in seinem schriftlichen Gutachten auf den dadurch entstandenen „ballooning effect“ hin (cl. 10 pag. 10.454.12). Der C. Airlines-Bericht bezeichnet den Flug bereits bei Erreichen der Flughöhe von 500 Fuss als nicht stabilisiert (cl. 2 pag. 7.0.6.20), wofür wohl eine in dieser Phase immer noch beträchtliche „extra energy“ ausschlaggebend gewesen sei (cl. 2 pag. 7.0.6.14); der Experte Eder weist in diesem Sinne auf eine überhöhte Geschwindigkeit hin, ebenso der ANSV-Bericht (cl. 2 pag. 10.0.181) und der Sachverständige Nygren (cl. 10 pag. 10.454.12). Sollte der Sachverständige Bieli so zu verstehen sein, dass die Maschine noch innerhalb der technischen Geschwindigkeitstoleranz flog (cl. 10 pag. 10.910.24), so kommt es darauf nicht an, da das betriebliche Maximum überschritten worden ist.

**4.3.2** Den Angeklagten wird weiter vorgeworfen, sie hätten das Flugzeug nach dem Aufsetzen nicht so wie geboten verzögert.

a) Es ist keine Vorschrift ersichtlich, die besagt, wie das Flugzeug nach dem Aufsetzen zu verzögern ist, ob mittels Schubumkehr und/oder Radbremsen. Der Sachverständige Bieli erklärte dazu, dass man zur Verzögerung auf diesem Flugzeugtyp die Schubumkehr in der Regel nicht gebrauche, weil sie sich sehr kräftig auswirke, der Vollbremsung in einem Auto vergleichbar; aus diesem Grund bediene man sich der Radbremsen (cl. 10 pag. 10.910.30). Damit sprach er sich über die Flugpraxis aus, nicht über verbindliche Handlungsanweisungen. In die gleiche Richtung gehen die Feststellungen des Experten Nygren (cl. 10 pag. 10.454.69). Es war also zulässig, dass der Angeklagte A. primär die Schubumkehr einsetzen wollte.

b) Gemäss Anklageschrift hätten die Angeklagten den Schalter „beta ovrd“ betätigen müssen, sobald sich die Schubumkehr nach dem Aufsetzen nicht auf normale Weise aktivieren liess, d. h. durch Zurücknahme der Leistungshebel.

Gemäss dem Sachverständigen Eder hätte der Angeklagte B. (Copilot/pilot non flying), nachdem es zu keiner Schubumkehr gekommen sei, dies mit dem Ausruf „negative beta“ feststellen müssen; darauf hätte der Angeklagte A. (Kommandant/pilot flying) ihn mit dem Befehl „beta override“ anweisen müssen, den ent-

sprechenden Schalter zu betätigen (cl. 10 pag. 10.910.25). Damit hätte die Schubumkehr eingesetzt, wie es im C. Airlines-Bericht heisst (cl. 2 pag. 7.0.6.21). Der Sachverständige Bieli merkte an, es könne nicht gesagt werden, wie die Maschine auf ein Auslösen der Schubumkehr mittels „beta override“ reagiert hätte, solange das Hauptfahrwerk keinen Bodenkontakt hatte. Durch den Wechsel von positivem zu negativem Anstellwinkel werde nämlich eine Seitentendenz erzeugt. Ob diese adäquat hätte ausgesteuert werden können, vermochte der Experte Bieli nicht zu beantworten; nach seiner Einschätzung hätte ein Auslösen der Schubumkehr die Kontrollierbarkeit der Maschine sicher erschwert (cl. 10 pag. 10.910.30).

Das vom Sachverständigen Eder beschriebene Prozedere ist in OM-B, Ziff. 2-2-12-1 vorgesehen, allerdings in erster Linie auf Fehlfunktionen der Schubumkehr im Rahmen einer normalen Landung zugeschnitten; vorliegend befanden sich die Angeklagten jedoch in einem unstabilisierten Anflug mit anschliessendem längerem Bodenkontakt einzig des Bugrades. Der Gebrauch der Radbremsen hätte in dieser Lage die physikalischen Voraussetzungen für den Einsatz der Schubumkehr nicht verbessert (E. 3.2.2–3). Die Bedenken des Sachverständigen Bieli erscheinen angesichts der Pistenbreite von 45 m (cl. 2 pag. 10.0.160) und weil weder der C. Airlines-Bericht noch das Gutachten Nygren (cl. 10 pag. 10.454.7) einen entsprechenden Vorbehalt machen alles andere als zwingend, jedoch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen. Es kann deshalb den Angeklagten nicht zum Vorwurf gereichen, dass sie die Schubumkehr nicht durch Betätigen des „beta-ovrd“-Knopfes auslösten.

c) Weiterhin macht die Bundesanwaltschaft den Angeklagten den Vorwurf, sie hätten das Flugzeug nicht beherrscht, weil die Räder des Hauptfahrwerks vom Aufsetzen bis zum Stillstand blockiert gewesen seien; dadurch habe die Verzögerung der Maschine nicht mehr beeinflusst werden können.

Die blockierten Räder waren die Folge davon, dass beide Piloten die Bremspedale gedrückt hielten, als das Hauptfahrwerk schliesslich aufsetzte, und dass die technische Sicherung gegen einen solchen Effekt aufgehoben war, weil die Leistungshebel längst vor diesem Augenblick in Schubumkehrposition gesetzt worden waren (C. Airlines-Bericht, cl. 2 pag. 7.0.6.17). Die Blockade konnte von den Angeklagten nicht direkt wahrgenommen werden, wie der Experte Eder ausführte (cl. 10 pag. 10.910.28). Hingegen stellten sie fest, dass keine Bremswirkung bestand (cl. 3 pag. 13.1.7 ; cl. 10 pag. 10.910.18). Auch konnten sie an der fehlenden Anzeige „WOW“ auf der Instrumentenanzeige erkennen, dass das Hauptfahrwerk im Moment, als sie die Bremspedale drückten, noch in der Luft war (cl. 2 pag. 4.0.57 ff., bis Zeittakt 94080). Objektiv richtig wäre gewesen, die Bremsen zu lösen und erst nach dem Aufleuchten des „WOW“-Signals Bremsdruck aufzubauen.



en; in jenem Moment setzte aber bereits die Schubumkehr ein. Damit liegt in der unzumutbaren Handhabung der Bremsen keine selbständige Pflichtwidrigkeit.

d) Schliesslich wird den Angeklagten vorgeworfen, es sei sechs Sekunden nach dem Bodenkontakt mit dem Bugrad das Höhenruder betätigt worden, wodurch das Hauptfahrwerk erst 27 Sekunden nach dem Aufsetzen mit dem Bugrad Bodenkontakt erhalten habe.

Der Sachverständige Eder erklärte anlässlich der Hauptverhandlung, es sei nicht zweckmässig gewesen, Druck auf die Steuersäule auszuüben, weil hierdurch das auf das Fahrwerk drückende Gewicht und damit die Bremswirkung reduziert werde, wie es auch in den Handbüchern dargestellt werde (cl. 10. pag. 10.910.25). Das Hauptfahrwerk hätte ohne ein Ziehen an der Steuersäule früher Bodenkontakt gehabt (cl. 10 pag. 10.910.29). Der ANSV-Bericht hält fest, dass der starke Ausschlag des Höhenruders sechs Sekunden nach dem Bodenkontakt die bereits bestehende kopflastige Fluglage noch verstärkt habe; die Belastung des Vorderades sei erhöht worden und das Hauptfahrwerk in der Luft geblieben (cl. 2 pag. 10.0.167). Der C. Airlines-Bericht kommt zum gleichen Ergebnis (cl. 2 pag. 7.0.6.15).

Das Drücken der Steuersäule versties in der konkreten Fluglage, in der das Flugzeug erkennbarermassen nur mit dem Bugrad Bodenkontakt hatte, gegen allgemein anerkannte und grundlegende Regeln der Luftfahrt und verlängerte den Weg, den das Flugzeug ohne Wirkung der Verzögerungshilfen auf der Piste zurücklegte.

**4.3.3** Zusammenfassend ergeben sich für die Phase bis zum Bodenkontakt der Maschine zwei pflichtwidrig unsorgfältige Handlungen: einmal durch das Fortsetzen des Landeanflugs, obwohl die Fluggeschwindigkeit auf einer Höhe von 500 Fuss überhöht war; sodann durch das Verändern des Anstellwinkels der Landeklappen in noch geringerer Höhe. Für beide Fehler tragen die Angeklagten die volle tater-schaftliche Verantwortung: der Angeklagte A. als Kommandant, weil er den Durchstart nicht anordnete respektive selbst einleitete und die Klappen eigenhändig ausfuhr (Art. 6 und 7 der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960, SR 748.225.1), der Angeklagte B. dafür, dass er das Flugzeug auf Landekurs behielt anstatt durchzustarten und die Veränderung der Landeklappen anordnete. Wie sich aus dem Bericht des Experten Eder ergibt, entsprach die Aufgabenteilung zwischen Kommandant und Copilot einem allgemeinen Standard und traf die Pflicht, einen unkontrollierten Anflug abubrechen, beide Piloten (cl. 10 pag. 10.910.23).

Nach dem Bodenkontakt wurden die beiden Verzögerungsmittel, Schubumkehr und Radbremsen, nicht wirksam eingesetzt, wobei die Unwirksamkeit die Folge dessen war, dass das Flugzeug mit dem Bugrad aufsetzte, aber mit dem Hauptfahrwerk rund eine halbe Minute in der Luft blieb; dies wiederum war die Konsequenz übersetzter Geschwindigkeit und eines erhöhten heckseitigen Auftriebs wegen der im letzten Moment vorgenommenen Veränderung der Landeklappen. Es handelt sich also primär um eine Folge des in der Endphase pflichtwidrigen Anflugs, deren Auswirkungen jedoch durch die Besatzung hätte aufgehoben oder doch vermindert werden können. Es kann damit offen bleiben, wer die Steuersäule nach dem Aufsetzen drückte.

- 4.4** Der tatbestandsmässige Erfolg besteht in der Gefährdung von Menschen an Leib und Leben, das heisst des Todes oder der Verletzung von mindestens einer Person und zwar in konkreter Weise (zuletzt etwa Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010, E. 2.2.1; BGE 134 IV 255 E. 4.1). Konkrete Gefährdung bedeutet eine nahe und ernsthafte Wahrscheinlichkeit, dass es zur Tötung oder Verletzung kommt (BGE, a. a. O.; STRATENWERTH/BOMMER, Strafrecht BT II, 6. Aufl., Bern 2008, § 32 N. 8). Ausreichend ist insoweit, dass nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsguts besteht. Der minimale erforderliche Grad der Wahrscheinlichkeit ist in Relation zum Strafraumen zu setzen (Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.2.1; BGE 123 IV 128 E. 2a). Weil die Störung des öffentlichen Verkehrs – im Gegensatz zu den gemeingefährlichen Delikten (Art. 221 ff. StGB) – unter geringerer Strafdrohung steht, ist keine besonders hohe Wahrscheinlichkeit zu verlangen. Jedenfalls steht einer konkreten Gefahr nicht entgegen, dass der Verletzungserfolg durch Zufall oder „besonnenes Handeln von Beteiligten“ abgewendet werden konnte (Urteil des Bundesgerichts 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003, E. 2.2.). Im Unterschied zur konkreten bezeichnet die abstrakte Gefahr die theoretische Wahrscheinlichkeit für den Eintritt einer solchen Gefahr oder gar eines solchen Erfolges (BGE 123 IV 88 E. 3a) und gehört dazu alles, was hätte geschehen können. Für die konkrete Gefahr kommt dagegen nur in Betracht, was sich tatsächlich ereignet hat (BGE 135 IV 37 E. 2.4.2). Diese Unterscheidung kann solange offen bleiben, als sich die Differenz praktisch daran misst, ob sich im Wirkungsbereich einer theoretischen Gefahrenlage ein potentiell Opfer befindet oder nicht (JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière (LCR), Bern 2007, Art. 90 N. 26).

Die Frage, ob es zu einer konkreten Gefährdung für Leib und Leben Flugzeuginsassen gekommen ist, betrifft weder den Sachverhalt noch eine rein technische Frage, sondern ist eine durch den Richter zu beurteilende Rechtsfrage (Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010, E. 2.3.1; Entscheid des Bundesstrafgerichts SK.2008.25 vom 8. Juni 2009, E. 2.5). Der Richter hat diese auf-

grund der von den Sachverständigen beschriebenen und von ihm als erwiesen erachteten Tatsachen zu fällen.

- 4.4.1** Die Anklageschrift legt dar, dass das Flugzeug infolge des nicht konformen Landeanflugs beschädigt und nicht mehr steuerbar gewesen sei; es habe das Risiko bestanden, dass es in Längsrichtung über die Piste hinaus gerate. Auf diese Weise hätte es zu Verletzungen unterschiedlicher Schwere oder zum Tod von Passagieren und Besatzungsmitgliedern kommen können.
- 4.4.2** Wie die Experten Eder und Bieli erklären, bestand nur ein geringes Risiko, dass das Flugzeug seitlich von der Piste abkomme.

Nach Darstellung des Ersteren ist die Frage der Gefahr für ein Abkommen von dem Hartbelag der Piste in Längsrichtung schwieriger zu beantworten. Die Piste in Olbia sei sehr lang, so dass beim effektiven Aufsetzpunkt eine solche Gefahr gering gewesen sei. Hätte die Maschine jedoch etwas später aufgesetzt, dann hätte die zur Verfügung stehende Pistenlänge nicht zum Anhalten ausgereicht und die Wahrscheinlichkeit eines Abkommens des Flugzeugs in Längsrichtung von der Landebahn wäre hoch gewesen. Im konkreten Fall habe sich das Flugzeug jedoch in einem „undefinierbaren Zustand“ befunden, weil die Flugkonfiguration im letzten Moment geändert worden sei. Dementsprechend habe die Besatzung den Aufsetzpunkt wegen eines verfremdeten Landegeföhls nicht mehr mit dem Erfahrungswissen abschätzen können, ebenso wenig, ob die zur Verfügung stehende Pistenlänge zum Abbremsen ausreiche. Nach Einschätzung des Sachverständigen Eder hätte bei Verlassen der Rollbahn am Pistenende in erster Linie eine Gefahr für die Maschine bestanden. Eine Gefahr für die Passagiere stufte er als eher gering ein, da es Fälle gegeben habe, in denen das Flugzeug über das Pistenende hinaus geraten sei und die Passagiere lediglich mit dem Schrecken davongekommen seien (cl. 10 pag. 10.910.27–29).

Der Experte Bieli führte aus, dass der von den Angeklagten gesteuerte Flugzeugtyp einen hohen aerodynamischen Widerstand erzeuge, der die Geschwindigkeit reduziere, weshalb im Normalfall nur die Bremsen zur Verzögerung genutzt würden. Die Saab 2000 benötige im Normalfall lediglich eine Pistenstrecke von 900 m; erfolge die Landung innerhalb der Aufsetzzone, stünden noch 1'500 m Pistenstrecke zur Verfügung. Dies hätte bei der effektiven Landegeschwindigkeit und einer (angenommenen) Landeklappenstellung von 15° (also ohne zusätzliches Ausfahren auf 35°) und Bodenkontakt mit dem Hauptfahrwerk erlaubt, allein mit den Bremsen bis auf Rollgeschwindigkeit zu verzögern. Daraus folgte der Sachverständige, dass die überhöhte Anfluggeschwindigkeit nicht schädlich gewesen sei. Eine Gefahr für die Flugzeuginsassen habe nicht bestanden, weil laut

Flugdatenschreiber keine übermässigen Beschleunigungen aufgetreten seien (cl. 10 pag. 10.910.30–31).

Weder die Darlegungen des Sachverständigen Nygren noch der ANSV- respektive C. Airlines-Bericht enthalten weitere Fakten in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit der Beeinträchtigung der körperlichen Integrität der Flugzeuginsassen.

**4.4.3** Den Angeklagten gelang es, die Maschine auf der Piste zu halten. Dadurch haben auf die Insassen trotz der ungewollten Drehbewegung keine aussergewöhnlich hohen Kräfte eingewirkt. Hingegen vermochten die Piloten das Aufsetzen des Hauptfahrwerkes, unerlässliche oder doch mindestens wesentliche Bedingung, um die Verzögerungssysteme ordnungsgemäss zu gebrauchen, nicht zu bestimmen. Deshalb war ihr Spielraum, um auf die Situation und das Maschinenverhalten zu reagieren, stark eingeschränkt, und es war weitgehend dem Zufall überlassen, ob die Maschine durch ihren Luftwiderstand und den Reibungswiderstand der blockierten Reifen zum Stillstand kam, ohne in Längsrichtung über das Pistenende zu geraten. Sie wäre dann auf die Freihaltefläche gekommen, welche gemäss dem Privatgutachter so beschaffen sein müsse, dass das Fahrwerk von Grossflugzeugen nicht mehr als 15 cm einsinke. Durch diesen Effekt wäre ein Ausbrechen ins Freigelände sicher weniger, aber immer noch ernsthaft wahrscheinlich gewesen. Welche exakten Folgen es für die Passagiere gehabt hätte, wenn die Maschine von der Piste oder der Freifläche abgekommen wäre, lässt sich nicht direkt ermessen. Die allgemeine Lebenserfahrung lehrt, dass ruckartige Bewegungen eines Flugzeuges von den Insassen nur schwer ausbalanciert werden können. Sie müssen daher, Passagiere wie Kabinenpersonal, schon vor und während der Landung auf Sitzen mit kopfhoher Lehne angeschnallt bleiben, und dies nicht nur, bis die Maschine auf Rollgeschwindigkeit gekommen ist, sondern bis zum absoluten Stillstand. In dieser Position ist es aber immer noch möglich, mit dem Kopf auf die Rückseite des Vordersitzes aufzuschlagen oder auf andere Weise zu kleineren Verletzungen zu kommen: Schürfungen, Quetschungen und andere Arten, wie in der Anklageschrift genannt. Das Risiko solcher Beeinträchtigungen ist sowohl hinsichtlich Art und Ausmass erheblich. Es ergab sich, wie der Experte Eder darlegt, aus der beeinträchtigten Kontrolle über eine in „undefinierbarem Zustand“ befindliche Maschine, in den sie die Angeklagten durch pflichtwidriges Führen brachten.

## **4.5**

**4.5.1** Der natürliche Kausalzusammenhang zwischen den Pflichtverletzungen beim Landeanflug und der konkreten Gefahr von Verletzungen für die Flugzeuginsassen steht ausser Zweifel, denn das Aufsetzen der Maschine in einer unkontrollierten Lage führte dazu, dass die Bremssysteme, um das Flugzeug auf Rollgeschwindigkeit zu verzögern, nicht richtig eingesetzt wurden.

**4.5.2** Eine Strafbarkeit aus Fahrlässigkeit liegt nur vor, wenn die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe für den Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar waren und der Täter eine Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz, wonach das Verhalten geeignet sein muss, um nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Vorhersehbarkeit der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie etwa das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten des Angeklagten – in den Hintergrund drängen (zum Ganzen: BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.3, jeweils mit Hinweisen).

Derartige Umstände sind nicht gegeben. Namentlich hat die technische Untersuchung bestätigt, dass die Flugsysteme, hier insbesondere die Schubumkehr und die Radbremsvorrichtungen, uneingeschränkt funktionstüchtig waren (zusammenfassend der ANSV-Bericht, cl. 2 pag. 10.0.175). Gemäss dem C. Airlines-Bericht lag die Rückenwindkomponente von 5–12 kts zwar noch innerhalb der Toleranz, hat die Flugsituation für die Besatzung jedoch unerwartet benachteiligt, weil sie von der Flugleitung anders informiert gewesen seien (cl. 2 pag. 7.0.6.20). Diese Feststellungen sind so zu verstehen, dass der Luftwiderstand, der die Maschine verzögerte, nachdem die Triebwerksleistung zurückgenommen worden waren, etwas geringer ausfiel, als dies bei der den Angeklagten kommunizierten Windstille der Fall gewesen wäre. Zudem ist die Fluggeschwindigkeit über Grund das Ergebnis einer Mehrzahl von Faktoren, die sich in einem gewissen Mass auch ändern können und daher von den Piloten mit einbezogen werden müssen. Sodann entspricht es dem Lauf der Dinge und den allgemeinen Erfahrungen des Lebens, dass ein Landeanflug ausserhalb der massgeblichen Flugvorschriften generell zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führt (Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010, E. 1.2.4). Die konkrete Gefährdung der Passagier war für die Angeklagten deshalb voraussehbar, waren sie sich doch bewusst, dass sie zu schnell flogen (cl. 3 pag. 13.1.7; pag. 13.2.18; cl. 10 pag. 10.910.16). Auch gehört es zum Grundwissen eines jeden Piloten, dass die Veränderung der Landeklappenstellung – wie vom Angeklagten B. vorgenommen – zu mehr Auftrieb führt, mit der Folge, dass das Hauptfahrwerk angehoben wird und später Bodenkontakt bekommt (cl. 10.910.17; ...25; ...29). Die Gefährdung ist damit adäquat kausal durch das pflichtwidrige Landemanöver bewirkt worden.

- 4.5.3** Die Gefährdung der Insassen war auch vermeidbar, denn sie wäre bei pflichtgemässen Verhalten nicht eingetreten. Die Angeklagten hätten den Landeanflug unter einer Höhe von 500 Fuss über Grund jederzeit abbrechen und durchstarten können und müssen; nach Aufsetzen war dies – so die Darlegung der Experten – keine echte Option mehr (cl. 10 pag. 10.910.26; ...28).
- 4.6** Demnach erfüllen beide Angeklagten den Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 1 al. 1 und Ziff. 2 StGB.

## **5. Sanktion**

### **5.1**

- 5.1.1** Art. 237 StGB hat im Rahmen der Revision des Allgemeinen Teils des Strafbuches lediglich sprachliche Änderungen erfahren, der Strafraum der Norm wurde weder für vorsätzliches noch für fahrlässiges Handeln verändert (E. 1.2.2). Da nach Art. 2 Abs. 1 StGB grundsätzlich das zum Tatzeitpunkt geltende Recht anzuwenden ist, muss der Richter die Sanktion zunächst nach altem Recht bestimmen und sie anschliessend mit einer dem neuen Recht entsprechenden Strafe vergleichen; fällt diese milder aus, so ist sie dem Urteil zugrunde zu legen (Art. 2 Abs. 2 StGB).

Nach früherem Recht war die Strafe für fahrlässiges Handeln gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB Gefängnis oder Busse. Die Gefängnisstrafe betrug mindestens drei Tage und längstens drei Jahre (Art. 36 aStGB), die Busse höchstens Fr. 40'000.– (Art. 48 Ziff. 1 aStGB). Da Gefängnisstrafe und Busse wahlweise angedroht werden, konnte statt auf Gefängnis auch auf Haft von einem Tag bis zu 3 Monaten erkannt werden (Art. 39 Ziff. 1 aStGB).

- 5.1.2** Gesetzliche Strafschärfungsgründe liegen nicht vor.

- 5.1.3** a) Der Richter kann die Strafe mildern, wenn seit der Tat verhältnismässig lange Zeit verstrichen ist und der Täter sich während dieser Zeit wohl verhalten hat (Art. 64 Abs. 8 aStGB). Verhältnismässig lange Zeit ist nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung auf jeden Fall dann verstrichen, wenn zwei Drittel der ordentlichen Verjährungsfrist erreicht sind (BGE 132 IV 1 E. 6.1.1; 126 IV 84, nicht publ. E. 3). Der Richter kann diese Zeitspanne unterschreiten, um Art und Schwere der Tat Rechnung zu tragen. Unter Wohlverhalten ist das Fehlen von strafbaren Handlungen zu verstehen (BGE 132 IV 1 E. 6.3; TRECHSEL, Schweizerisches Strafbuch, Kurzkommentar, 2. Aufl., Zürich 1997, Art. 64 StGB N. 25).

Für Störungen des öffentlichen Verkehrs im Sinne des Art. 237 aStGB beträgt die Verjährungsfrist sieben Jahre (Art. 70 Abs. 1 lit. c i. V. m. 71 lit. a aStGB), was 84 Monaten entspricht. Im Zeitpunkt der Urteilsverkündung waren seit Begehung der Tathandlung bereits 83 Monate und knapp zwei Wochen verstrichen, die  $\frac{2}{3}$ -Grenze von 56 Monaten demnach bei weitem überschritten. Damit ist die zeitliche Voraussetzung einer Strafmilderung zu bejahen.

Die Angeklagten A. und B. haben sich beide nach der Tat nichts zu Schulden kommen lassen, ihre Strafregistrauszüge weisen keine Einträge auf (Angeklagter A.: cl. 10 pag. 10.231.3; Angeklagter B.: cl. 10 pag. 10.232.3). Sie haben sich demnach wohl verhalten, so dass die Voraussetzungen der gesetzlichen Strafmilderung vorliegend erfüllt sind.

b) Findet der Richter, die Strafe sei zu mildern, so erkennt er statt auf Gefängnis auf Haft oder Busse (Art. 65 Abs. 5 aStGB). Im konkreten Fall ist die kritische Zeitspanne von 56 Monaten deutlich überschritten, weshalb vorliegend eine Freiheitsstrafe nicht mehr in Betracht kommt.

**5.2** Der Richter bemisst gemäss Art. 63 aStGB die Strafe nach dem Verschulden des Täters; er berücksichtigt die Beweggründe, das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Schuldigen. Nach der Praxis des Bundesgerichtes bezieht sich der Begriff des Verschuldens auf den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt der konkreten Straftat. Im Rahmen der so genannten "Tatkomponente" sind insbesondere folgende Faktoren zu beachten: das Ausmass des verschuldeten Erfolges, die Art und Weise der Herbeiführung des Erfolges, die Willensrichtung, mit welcher der Täter gehandelt hat, und seine Beweggründe. Die "Täterkomponente" umfasst das Vorleben, die persönlichen Verhältnisse sowie das Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren (BGE 129 IV 6 E. 6.1; WIPRÄCHTIGER, Basler Kommentar, 1. Aufl. [2003], Art. 63 N. 51, 72).

**5.2.1** a) Das Tatverschulden der Angeklagten ist nicht zu bagatellisieren, denn sie haben beim Landeanflug in eindeutiger Weise gegen wesentliche Vorschriften für das gewählte Landeverfahren verstossen und dadurch die Insassen der von ihnen geführten Maschine unnötigerweise gefährdet. Durch ihr Fehlverhalten und die Fortsetzung des Landeanflugs haben sie sich in eine Situation gebracht, auf die sie nicht vorbereitet waren und in der sie nicht angemessen reagiert haben. Es gab keine äusseren Umstände, die Landung auf solche Weise zu erzwingen. Ein Durchstart spätestens in Höhe von 500 Fuss hätte den Flug verlängert und eventuell die Koordination mit anderen Flugzeugen, welche Olbia anfliegen, erfordert. Solche operativen Nachteile haben gegenüber der Sicherheit für die Insassen keine Bedeutung.

Den Angeklagten A. trifft hierbei ein grösseres Verschulden als den Angeklagten B.. Zwar hatte dieser als fliegender Pilot die unmittelbare Gewalt über das Flugzeug und wurde mehrfach vom Angeklagten A. auf die erhöhte Geschwindigkeit und auf die zu grosse Höhe im Landeanflug hingewiesen, ohne darauf in irgendeiner Weise zu reagieren; auch wiesen automatische akustische Warnungen auf eine dauernde ungewöhnliche Fluglage hin. Der Angeklagte A. hatte jedoch als Kommandant die Befehlsgewalt über das Flugzeug und damit letzte Entscheidungskompetenz inne; damit einher ging eine gesteigerte Sorgfaltspflicht gegenüber den Passagieren und den übrigen Besatzungsmitgliedern. Gleichwohl liess er den Dingen ihren Lauf, obwohl der Copilot auf seine ausdrücklichen Warnungen nicht reagierte und offensichtlich mit der Situation überfordert war (siehe auch C. Airlines-Bericht, cl. 2 pag. 7.0.6.4; ...6; ANSV-Bericht, cl. 2 pag. 10.0.179). Dies lässt aber nicht die Möglichkeit und Pflicht des Angeklagten B. entfallen, eigenverantwortlich einen Durchstart einzuleiten, insbesondere da er die Maschine steuerte (OM-A 8.4, S. 28 f.; OM-A 1, S. 25; OM-A DEF, S. 8; OM-B S. 2-5-1-1).

Zu beider Gunsten ist zu berücksichtigen, dass sie hinsichtlich der Gefährdung von Leib und Leben der Insassen nicht vorsätzlich, sondern nur fahrlässig handelten. Geringfügig strafmindernd wirkt sich ebenfalls aus, dass die Tatfolgen vergleichsweise gering blieben: so ergab sich zwar eine konkrete Gefahr der Verletzung, aber nicht der Tötung von Insassen. Der Sachschaden blieb gering (ANSV-Bericht, cl. 2 pag. 10.0.162) und die C. Airlines hat im Strafverfahren keinerlei zivilrechtliche Ansprüche geltend gemacht. Insgesamt liegt ein mehr als leichtes Tatverschulden der Angeklagten vor.

b) Das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse der Angeklagten wirken sich weder positiv noch negativ auf die Strafzumessung aus. Strafmindernd ist zu berücksichtigen, dass der Vorfall die Angeklagten sehr beschäftigt hat und sie gezwungen waren, sich beruflich neu zu orientieren (cl. 3 pag. 13.2.9; cl. 4 pag. 22.21). Zudem brachte der Angeklagte A. während der Hauptverhandlung glaubhaft zum Ausdruck, dass er seit seiner Jugend von der Fliegerei angetan gewesen sei und es für ihn tragisch sei, dass diese Passion nun vor dem Richter ende (cl. 10 pag. 10.910.7). Die Täterkomponenten sind bei beiden Angeklagten insgesamt leicht strafmindernd zu berücksichtigen.

**5.2.2** Neben den genannten Faktoren hat das Gericht auch zu berücksichtigen, was in der Praxis an Strafen für vergleichbare Taten ausgesprochen wurde (vgl. statt vieler die Nachweise im Entscheid des Bundesstrafgerichts SK.2008.25 vom 8. Juni 2009, E. 5.1). So werden im Rahmen von Art. 237 StGB in aller Regel – trotz einer neuerdings in den unteren Instanzen eingetretenen Sensibilisierung im Umgang mit Taten nach Art. 237 und 238 StGB – relativ milde pekuniäre Sanktio-



nen oder Freiheitsstrafen deutlich unter sechs Monaten ausgesprochen, und zwar ohne Einfluss von Strafmilderungsgründen, wie sie hier gegeben sind (vgl. die Sachverhalte in BGE 134 IV 255; 126 IV 13 sowie in den Urteilen des Bundesgerichts 6P.40/2006 vom 30. August 2006, 6S.448/2005 vom 5. April 2006 und 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003).

**5.2.3** In Würdigung der genannten Strafzumessungsfaktoren kommt vorliegend eine Freiheitsstrafe nicht in Betracht, sondern eine Busse im mittleren Bereich, entsprechend eine Geldstrafe im unteren gesetzlichen Rahmen.

**5.3** Bei der Strafzumessung sind ebenfalls die Verfahrensdauer und deren Wirkung auf die Angeklagten zu berücksichtigen.

**5.3.1** a) Das in Art. 29 BV, Art. 6 Abs. 1 EMRK und Art. 14 Ziff. 3 lit. c UNO-Pakt II festgeschriebene Beschleunigungsgebot verpflichtet die Strafverfolgungsbehörden, ein Strafverfahren ab dem Zeitpunkt, in welchem der Angeschuldigte darüber in Kenntnis gesetzt wurde, mit der gebotenen Beförderung zu betreiben. Der Angeschuldigte soll nicht länger als notwendig den Belastungen des Strafverfahrens ausgesetzt sein (BGE 133 IV 158 E. 8; Urteil des Bundesgerichts 6B\_1076/2009 vom 22. März 2010, E. 2.2). Welche Verfahrensdauer angemessen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab, die in ihrer Gesamtheit zu würdigen sind. Dabei sind insbesondere die Komplexität des Falls, das Verhalten der beschuldigten Person, die Behandlung des Falls durch die Behörden und dessen Bedeutung für die beschuldigte Person zu berücksichtigen (BGE 130 IV 54 E. 3.3.3; Urteil des Bundesgerichts 6B\_39/2010 vom 10. Juni 2010, E. 1.4.2). Die amtliche Tätigkeit muss dabei sowohl in der Gesamtdauer des Verfahrens als auch in ihrer Intensität während der verschiedenen Phasen gewürdigt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Strafbehörden üblicherweise mit mehreren Fällen gleichzeitig befasst sind; Zeiten mit intensiver Tätigkeit der Behörden können andere Phasen kompensieren, in denen wegen der Geschäftslast keine Verfahrenshandlungen erfolgten. Solange keine „schockierend“ lange Aktivitätspausen bestehen, kommt es nur auf die Gesamtdauer des Verfahrens an. So kann eine Häufung einzelner Verfahrensabschnitte, deren jeweilige Dauer isoliert betrachtet noch angemessen ist, insgesamt als unangemessen erscheinen (Urteil des Bundesgerichts 6S.98/2003 vom 22. April 2004, E. 2.3 mit Hinweisen). Der EGMR ist inzwischen dazu übergegangen, die Dauer einzelner Verfahrensabschnitte nicht mehr im Detail zu untersuchen, sondern bei Fällen, die prima facie eine unangemessene Verfahrensdauer erkennen lassen, seine Entscheidung zur Frage der Verletzung von Art. 6 EMRK aufgrund einer pauschalen Bewertung des gesamten Verfahrens vorzunehmen (FROWEIN/PEUKERT, Europäische Menschenrechtskonvention, EMRK-Kommentar, 3. Aufl., Kehl am Rhein 2009, Art. 6 N. 250). Das Beschleunigungsgebot kann selbst dann verletzt sein, wenn die mit der Strafverfolgung

betrachten Amtsträger kein Vorwurf trifft, denn der Staat wird nicht entlastet durch unzureichende Kapazitäten der Strafverfolgungsbehörden (zum Ganzen BGE 130 IV 54 E. 3.3.1 und 3.3.3 mit Hinweisen).

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, a. a. O., 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 a. a. O.; 113 Ib 257 E. 5a, jeweils mit Hinweisen).

c) Verfahrensverzögerungen oder eine überlange Verfahrensdauer können nachträglich nicht geheilt werden und führen deshalb in der Regel zu einer Strafreaktion, gegebenenfalls zu einem Verzicht auf Bestrafung oder sogar zu einer Verfahrenseinstellung (BGE 133 IV 158 E. 8; 130 IV 54 E. 3.3.1). Bei der Frage nach den möglichen Folgen sind die Schwere der Straftat, die Betroffenheit des Täters sowie die Frage zu berücksichtigen, welche Strafe ohne die Verzögerung ausgesprochen werden müsste. Rechnung zu tragen ist den Interessen der Geschädigten und der Komplexität des Falls. Sodann ist in Betracht zu ziehen, ob und inwieweit der Täter die Verfahrensverzögerung verschuldet hat. Das Gericht ist verpflichtet, die Verletzung des Beschleunigungsgebotes ausdrücklich festzuhalten und gegebenenfalls darzulegen, inwiefern dieser Umstand berücksichtigt wurde (BGE 124 I 139 E. 2a; 117 IV 124 E. 4; Urteil des Bundesgerichts 6S.63/2007 vom 14. März 2007 E. 2.1). Je näher wegen Missachtung des Beschleunigungsgebotes der Eintritt der Verjährung liegt, um so eher ist es geboten, von Strafe abzusehen (Urteil des Bundesgerichts 6B\_440/2008 vom 11. November 2008, E. 6.4). Die Verletzung des prozessualen Beschleunigungsgebotes ist also bei der Strafzumessung wenigstens strafmildernd zu berücksichtigen; tritt sie neben den Milderungsgründen der langen Zeitdauer, so ist bei der Strafzumessung beiden Reduktionsgründen Rechnung zu tragen (Urteile des

Bundesgerichts 6S.98/2003 vom 22. April 2004, E. 2.3 und 6B\_14/2007 vom 17. April 2007, E. 6.8). Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Zeitablauf nach beiden Bestimmungen gleichsam additiv berücksichtigt wird.

**5.3.2** Die ANSV orientierte das BfU über den Flugzwischenfall noch am selben Tag. Die Bundesanwaltschaft erhielt eine Kopie dieser Notifikation am 12. März 2004 (cl. 2 pag. 4.0.1) und gab dem Verfahren gleich schon eine Verfahrensnummer (EA1/6/04/0662). Die formelle Eröffnung des Ermittlungsverfahren durch die Bundesanwaltschaft erfolgte erst per 2. Juli 2007, nachdem der Rapport der ANSV bei ihr am 15. Mai 2007 eingegangen war (cl. 1 pag. 1.0.1). Die ANSV führte ihre Untersuchung im Beisein eines Vertreters des BfU (cl. 2 pag. 10.0.149) und schloss sie an einem unbekannten Tag. Aus Datumsfragmenten ist zu schliessen, dass dies wohl im Jahre 2006 (cl. 2 pag. 10.0.141–142: Datum der Empfehlungen) geschah; eine Vorabversion ist wohl schon im Jahre 2005 angefertigt worden (cl. 2 pag. 10.0.23; ...83–84). Den formellen Verfahrenseinleitungen durch die Flugsicherheitsbehörden (ANSV und BfU) und die Bundesanwaltschaft kommt vorliegend nur untergeordnete Bedeutung zu, denn die Bundesanwaltschaft war schon mit der Sache befasst, als sie die Anzeige der ANSV erhielt und sogleich ein Ermittlungsverfahren registrierte. Die Angeklagten wussten, dass der Vorfall eine routinemässige Fluguntersuchung durch die ANSV und das BfU nach sich ziehen würde (Art. 23–26c LFG): So wurde der Angeklagte A. direkt nach dem Zwischenfall von den örtlichen Flughafenbehörden befragt und musste eine schriftliche Stellungnahme zu den Ereignissen abgeben (cl. 2 pag. 7.0.6.50 ff.). Die italienischen Behörden waren nach Einleitung der Fluguntersuchung verpflichtet, das BfU als nationale Flugsicherheitsbehörde des in der Schweiz zugelassenen Passagierflugzeugs über den Zwischenfall zu informieren (Ziff. 4.1 des Anhangs 13 zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt [amtlich nicht publiziert; siehe [http://www.icao.int/cgi/isbn\\_txt.pl?1170](http://www.icao.int/cgi/isbn_txt.pl?1170)]). Daneben waren sowohl die Angeklagten als Luftfahrzeugführer als auch die C. Airlines als Eigentümerin und Halterin des Flugzeugs verpflichtet, den Vorfall unverzüglich dem BfU zu melden (Art. 10 und 1 der Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen [SR 748.126.3] i. V. m. Art. 23 Abs. 1 LFG). Die C. Airlines hat denn auch eine interne Untersuchung geführt, sich dabei u. a. von beiden Piloten schriftlich rapportieren lassen und sie befragt; der C. Airlines-Bericht wurde am 25. Juli 2003 abgeschlossen (cl. 2 pag. 7.0.6.23). Die Angeklagten wussten, dass sie die Landung unter Missachtung von Flugvorschriften durchgeführt hatten, und mussten folglich damit rechnen, dass die administrative Flugunfalluntersuchung auch in ein strafrechtliches Verfahren gegen sie münden werde (Art. 90 Abs. 1 i. V. m. Art. 95 Abs. 2 LFG). Der Strafrichter hat daher zu prüfen, ob das Verfahren in seiner Gesamtheit, das heisst ab Kenntnis der Angeklagten von der Einleitung der Unfalluntersuchung als einem dem Strafverfahren administrativ vorgeschalteten Verfahren bis zur Verkündung des Urteils dem Beschleunigungsgebot genügt.

Für den konkreten Fall ist festzuhalten, dass das von den Angeklagten begangene Vergehen erst nach 6 Jahren und 9 Monaten, somit lediglich rund 3 Monate vor Eintritt der absoluten Verjährung, zur Anklage gebracht worden ist. Hinsichtlich der Flugunfalluntersuchung ist anzumerken, dass ein Vertreter des BfU an den italienischen Ermittlungen von Beginn an teilgenommen hat, so dass die schweizerischen Flugsicherheitsbehörden – und später auch die Strafverfolgungsbehörden – über den aktuellen Ermittlungsstand ständig informiert waren. Im Strafverfahren selbst wurden zwischen dem 2. Juli 2007 und der Anklageerhebung am 26. März 2010 die Angeklagten insgesamt dreimal befragt, Akten beim BfU beschlagnahmt, Editionen angeordnet und am 25. September 2009 ein Gutachten in Auftrag gegeben (cl. 4 pag. 22.0.8–11).

- 5.3.3** Die Gesamtverfahrensdauer ist völlig unangemessen im Hinblick auf die Komplexität des Falles ist. 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 (cl. 2 pag. 10.0.86), zumal der ANSV-Bericht wohl schon 2006 vorlag (cl. 4 pag. 22.0.8). 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 (cl. 2 pag. 7.0.3) anfordern können. Auf diese Weise hätten der sich dann über ein Jahr dauernde Rechtsstreit mit der C. Airlines über die Edition deren internen Untersuchungsberichtes (cl. 4 pag. 21.1.1–90) zwischenzeitlich abgeschlossen und die übrigen Editionen durchgeführt werden können (cl. 4 pag. 22.0.10). Das durch den Untersuchungsrichter veranlasste Gutachten erwies sich letztlich als unnütz (E. 1.3), hat aber nur wenige Monate Zeit in Anspruch genommen (cl. 2 pag. 10.1.1–136). 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 des C. Airlines ausgeschieden.

In der Gesamtwürdigung aller Faktoren erscheint eine blossе Strafмilderung 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.

- 5.4** Die Strafzumessung durch den Richter erfolgt auch nach neuem Recht anhand des Verschuldens des Täters (Art. 47 StGB); die vorstehend zu Art. 63 aStGB entwickelte Praxis kommt insoweit ebenfalls zur Anwendung (BGE 134 IV 17 E. 2.1). Die Anwendung des neuen Rechts führt demnach vorliegend zu keinem milderen Ergebnis, weshalb dem Urteil das zum Zeitpunkt der Tat geltende Recht zugrunde zu legen ist (Art. 2 Abs. 2 StGB).
- 5.5** Da von Bestrafung Umgang genommen wird, hat sich der Antrag von Fürsprecher Häberli, Art. 67aStGB (*recte* Art. 66<sup>bis</sup> aStGB) beziehungsweise Art. 54 StGB bei der Strafzumessung zu berücksichtigen, erledigt.

## **6. Kosten und Entschädigung**

- 6.1** Dem Verurteilten werden in der Regel die Kosten des Strafverfahrens einschliesslich derjenigen des Ermittlungsverfahrens, der Voruntersuchung sowie der Anklageerhebung und -vertretung auferlegt; das Gericht kann ihn aus besonderen Gründen ganz oder teilweise von der Kostentragung befreien (Art. 172 Abs. 1 BStP. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind besondere Gründe anzunehmen, wenn das Verhalten des Verurteilten für die Entstehung der Kosten nicht mehr als adäquat kausal erscheint oder wenn die Kostenaufgabe die Resozialisierung des Verurteilten ernstlich gefährden würde oder sie in Relation sowohl zur Schwere der Tat als auch zur Leistungsfähigkeit des Verurteilten übermässig wäre (vgl. zum Ganzen BGE 133 IV 187 E. 6.3; Entscheid des Bundesstrafgerichts SK.2009.23 vom 16. Dezember 2009, E. 11.1 mit Hinweisen).

Die Kosten des Strafverfahrens bestehen aus den Gebühren und Auslagen des Vorverfahrens und der Anklagevertretung (Art. 246 Abs. 1 BStP) sowie den Gerichtsgebühren und -auslagen. Der Umfang des vom Angeklagten zu leistenden Ersatzes für die der Bundesanwaltschaft, der Bundeskriminalpolizei und dem Untersuchungsrichteramt entstandenen Verfahrenskosten bestimmt sich nach Art. 4 und 5 der Verordnung vom 22. Oktober 2003 über die Kosten der Bundesstrafrechtspflege (SR 312.25 [nachstehend „Kostenverordnung“]). Bei der Kostenfestsetzung sind die Bedeutung des Falles, die betroffenen finanziellen Interessen so-

wie der Zeit- und Arbeitsaufwand zu berücksichtigen (Art. 3 Abs. 1 der Kostenverordnung). Die Gebühr für das gerichtliche Verfahren bemisst sich nach dem Reglement vom 11. Februar 2004 über die Gerichtsgebühren vor dem Bundesstrafgericht (SR 173.711.32 [nachstehend „Gebührenreglement“]).

## **6.2**

**6.2.1** Die Bundesanwaltschaft macht eine pauschale Gebühr für das gerichtspolizeiliche Ermittlungsverfahren von Fr. 10'000.– sowie eine Gebühr von Fr. 10'000.– für die Voruntersuchung geltend. Die Gebühren bewegen sich innerhalb des gesetzlichen Gebührenrahmens (Art. 4 lit. b, c der Kostenverordnung), erscheinen aber angesichts des getätigten Aufwandes übersetzt: So beschränkten sich die Ermittlungshandlungen der Bundesanwaltschaft auf die Beschlagnahme der beim BfU befindlichen Akten über den hier zu beurteilenden Flugzwischenfall (cl. 2 pag. 7.0.1–2), insgesamt drei Einvernahmen der Angeklagten (cl. 3 pag. 13.1.5 ff.; 13.2.8 ff.; ...14 ff.) sowie die Edition des C. Airlines-Berichts nebst dazugehöriger Unterlagen (cl. 2 pag. 7.0.3–4). Die im Rahmen der von der C. Airlines gegen die Editionsverfügung eingeleiteten Beschwerdeverfahren vor der I. Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts und vor dem Bundesgericht verursachten Tätigkeiten und Kosten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens; sie sind darüber hinaus von den Angeklagten nicht verursacht worden und demnach nicht zu berücksichtigen. Die Gebühr für das gerichtspolizeiliche Ermittlungsverfahren ist mit Fr. 5'000.– festzusetzen.

Die für die Voruntersuchung geltend gemachte Gebühr erscheint vorliegend ebenfalls unangemessen hoch, da sich die Voruntersuchung im Wesentlichen auf jeweils zwei Einvernahmen der Angeklagten und die Einholung eines Gutachtens beim Experten Schlag, welches letztlich zur Urteilsfindung nicht verwendet werden konnte, beschränkte. Der Schlussbericht war durch die Berichte der ANSV und der C. Airlines weitgehend vorgezeichnet. Die beantragte Gebührenhöhe entspricht auch nicht derjenigen, die für vergleichbare Verfahren verlangt und gewährt wurden (vgl. Entscheid des Bundesstrafgerichts SK.2008.25 vom 8. Juni 2009, E. 6.1.1). Konkret ist die Gebühr für die Voruntersuchung mit Fr. 3'000.– festzusetzen. Die von der Bundesanwaltschaft beantragte Pauschalentschädigung für Anklageschrift und Anklagevertretung (Art. 4 lit. d der Kostenverordnung) von Fr. 3'000.– ist nicht zu beanstanden.

Die Gebühr für das gerichtliche Verfahren ist gemäss Art. 245 Abs. 2 BStP i. V. m. Art. 2 Abs. 1 lit. a des Gebührenreglements mit Fr. 5'000.– festzusetzen. Das Gericht musste nach Eingang der Anklageschrift (cl. 10 pag. 10.100.1 ff.) innert 3 ½ Monaten aufwändige Abklärungen und Vorbereitung treffen (Aufgebot von zwei geeigneten Experten, wobei sich die Suche nach einem fliegerischen Experten mit Erfahrung auf dem konkreten Flugzeugtyp als schwierig und zeitraubend erwies,

Einholung eines technischen Gutachtens, Edition von Anflugkarten und Flughandbüchern).

- 6.2.2** Die Bundesanwaltschaft machte anlässlich der Hauptverhandlung keine Auslagen mehr geltend (cl. 10 pag. 10.910.11), da das Gutachten des Sachverständigen Schlag aus dem Recht gewiesen wurde und dessen Kosten den Angeklagten nicht auferlegt werden können.

Die Auslagen des Gerichts beschränken sich auf die Kosten und Spesen des Sachverständigen Eder für die Vorbereitung und Teilnahme an der Hauptverhandlung. Der Experte informierte das Gericht darüber, dass er sein Gutachten nicht während der Arbeitszeit erstellen könne (cl. 10 pag. 10.451.7). Seine Entschädigung wird demnach auf Grund der von ihm eingereichten Honorarnote (cl. 10 pag. 10.740.1) festgesetzt (Art. 10 Abs. 1 S. 3 des Reglements vom 26. September 2006 über die Entschädigung in Verfahren vor dem Bundesstrafgericht, SR 173.711.31), deren Höhe von Fr. 1'500.—. keinen Anlass zu Bemerkungen gibt. Die Sachverständigen Bieli und Nygren haben keine Kosten geltend gemacht.

Die Auslagen des Gerichts haben erst nach der Hauptverhandlung festgelegt werden können und wurden daher bei der Verkündung des Entscheids den Angeklagten nur dem Grundsatz nach auferlegt; Ziffer 3 des Dispositivs ist im Sinne der vorstehenden Ausführungen anzupassen.

- 6.2.3** Es sind vorliegend keine besonderen Gründe gegeben, die Angeklagten ganz oder teilweise von der Kostentragung zu befreien (Art. 172 Abs. 1 BStP). Keiner von ihnen hat ein Mehr an Verfahrenskosten verursacht, weshalb ihnen diese je zur Hälfte auferlegt werden. Jeder Angeklagte trägt seinen Anteil selbst.

### **6.3** Entschädigung

Nachdem die Angeklagten schuldig zu sprechen sind, ist ihnen keine Entschädigung auszurichten (Art. 176 BStP e contrario).

**Der Einzelrichter erkennt:**

1. Die Angeklagten A. und B. werden der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 und Ziff. 2 StGB schuldig erklärt.
2. Von einer Bestrafung wird Umgang genommen.
3. Die amtlichen Kosten von

|                     |                                                                                                               |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fr. 11'000.–        | Gebühren für gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren, Voruntersuchung sowie Anklageschrift und -vertretung |
| Fr. 5'000.–         | Gerichtsgebühr                                                                                                |
| <u>Fr. 1'500.–</u>  | Gerichtsauslagen für Sachverständigen                                                                         |
| <u>Fr. 17'500.–</u> | Total                                                                                                         |

bezahlen A. und B. je zur Hälfte.
4. Es werden keine Entschädigungen ausgerichtet.

Eine vollständige schriftliche Ausfertigung wird zugestellt an

- Bundesanwaltschaft
- Fürsprecher Peter Häberli
- Advokat Stefan Suter

Im Namen der Strafkammer  
des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Der Gerichtsschreiber

Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an:

- Bundesanwaltschaft



### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen verfahrensabschliessende Entscheide der Strafkammer des Bundesstrafgerichts kann beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, **innert 30 Tagen** nach der Zustellung der vollständigen Urteilsausfertigung Beschwerde eingelegt werden (Art. 78, Art. 80 Abs. 1, Art. 90 und Art. 100 Abs. 1 BGG).

Mit der Beschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht und Völkerrecht gerügt werden (Art. 95 BGG). Die Feststellung des Sachverhalts kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG).