

3. Auszug aus dem Urteil der Strafkammer in Sachen Bundesanwaltschaft gegen A. vom 30. Mai 2018 (SK.2018.1)

Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

Art. 237 StGB

Konkrete Gefahr für Leib und Leben bejaht bei einer Luftfahrzeug-Annäherung («Airprox») (E. 2.7–2.8).

Entrave à la circulation publique par négligence

Art. 237 CP

Mise en danger concrète de la vie et de l'intégrité corporelle admise dans un cas de proximité d'aéronefs («Airprox») (consid. 2.7–2.8).

Perturbamento della circolazione pubblica per negligenza

Art. 237 CP

Messa in pericolo concreta della vita e dell'integrità fisica confermata per prossimità di aeromobili («Airprox») (consid. 2.7–2.8).

Zusammenfassung des Sachverhalts:

Am 12. April 2013 gegen 16:11 UTC (Coordinated Universal Time) kam es im schweizerischen Luftraum zu einer Luftfahrzeug-Annäherung (Airprox) zwischen den Verkehrsflugzeugen Airbus A319 von Air Portugal mit der Flugnummer TAP 706 und der Boeing B737-800 von Ryanair mit der Flugnummer RYR 3595. A. war an diesem Tag als Fluglotse für die Skyguide AG zuständig für den Sektor, in dem sich die TAP 706, die RYR 3595 und die RYR 6DW, ein weiteres Passagierflugzeug von Ryanair, befanden. Um 16:10:43 UTC ersuchte die Besatzung der RYR 3595 wegen erwarteter Turbulenzen A. via Funk, auf das Flight Level (FL) 380 steigen zu dürfen, ohne dabei ihr Funkrufzeichen zu nennen. A. verifizierte nicht, wer die Anfrage gestellt hatte, und erteilte mit dem Funkspruch «Six Delta Whiskey roger, climb three eight zero» der RYR 6DW die Freigabe, auf das FL 380 zu steigen. Die Besatzung der RYR 6DW reagierte nicht auf diese Freigabe. Hingegen antwortete die Besatzung der RYR 3595 um 16:10:51 UTC mit «Flight level three eight zero, Ryanair three five niner five, thank

you». A. reagierte weder auf dieses Feedback, noch fragte er bei der Besatzung der RYR 6DW nach, ob diese seine Anweisung, auf FL 380 zu steigen, verstanden hatte. Kurz nachdem die RYR 3595 zum Steigflug auf FL 380 angesetzt hatte, löste das bodenseitige Konfliktwarnsystem um 16:11:37 UTC einen Alarm über einen sich anbahnenden Konflikt zwischen der TAP 706 und der RYR 3595 aus. Die Besatzungen der beiden Flugzeuge leisteten dem Ausweichbefehl unverzüglich Folge. Der geringste Abstand zwischen der TAP 706 und der RYR 3595 betrug horizontal 0.8 nautische Meilen (NM; 1.5 km) und vertikal 650 Fuss (ft; 198 m). Der vorgeschriebene Mindestabstand betrug horizontal 5 NM (9.26 km) und vertikal 1000 ft (304.8 m).

Die Bundesanwaltschaft sprach A. mit Strafbefehl vom 12. Dezember 2017 wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB schuldig. Auf Einsprache von A. bestätigte der Einzelrichter den Schuldspruch gegen A.

Urteil des Bundesgerichts 6B_1220/2018 vom 27. Juni 2019: Die Beschwerde von A. wurde abgewiesen.

Aus den Erwägungen:

2.1 Nach Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Abs. 1 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt.

2.1.1 Der Tatbestand von Art. 237 StGB schützt das Leben und die körperliche Unversehrtheit der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen (BGE 106 IV 370 E. 2a; 100 IV 54 E. 5 S. 55). Öffentlich ist der Verkehr, wenn er an einem jedermann bzw. einem unbestimmten Personenkreis zugänglichen Ort stattfindet, welcher nicht nur dem privaten Gebrauch dient (BGE 134 IV 255 E. 4.1, m.w.H.). Tatbestandsmässig ist jedes Verhalten, welches eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/CONINX, in: Trechsel/Pieth [Hrsg.], Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N. 10; FIOŁKA, Basler Kommentar, 3. Aufl. 2013, Art. 237 StGB N. 18).

Der Erfolg besteht in der konkreten Gefährdung von Leib und Leben mindestens eines Menschen. Konkrete Gefährdung bedeutet eine nahe und ernsthafte Wahrscheinlichkeit, dass es zur Tötung oder Verletzung von Personen kommt. Das Bundesgericht verlangt indes kein Höchstmass an

Gefährdung, also das Ausbleiben des Erfolgs wegen eines «ausserordentlichen Glücksfalls», sondern lässt es genügen, dass das durch die Störung entstandene Risiko gemeistert werden konnte «und hinterher nicht eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit der Katastrophe festgestellt werden kann» (BGE 106 IV 121 E. 3c; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003 E. 2.2). Ob eine konkrete Gefährdung zu bejahen ist, beurteilt sich nicht allein nach dem, was schliesslich eingetreten ist, sondern es kommt darauf an, ob das fragliche Vorkommnis nach dem normalen Gang der Dinge die Verletzung eines Menschen ernstlich wahrscheinlich gemacht hat. Art. 237 StGB ist deshalb auch anwendbar, wenn der Eintritt eines schädigenden Erfolgs durch Zufall oder das Verhalten der Beteiligten verhütet wird (BGE 134 IV 255 E. 4.1; Urteile des Bundesgerichts 6B_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.2.1; 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003 E. 2.2).

2.7

2.7.1 Wie dargelegt, näherte sich die RYR 3595 im Zuge des Steigflugs um 16:11:49 UTC der TAP 706 bis auf 0.8 NM horizontal resp. 650 ft vertikal; die einzuhaltende Mindeststaffelung betrug dabei 5 NM horizontal oder 1000 ft vertikal. Angesichts der massiven Unterschreitung des Sicherheitsabstands bestand eine konkrete Gefahr der Flugzeugkollision. Der Umstand, dass dieses Risiko dank technischen Warnsystemen gemeistert werden konnte, spricht entgegen der Auffassung des Beschuldigten und der Verteidigung nicht gegen diese Qualifizierung. Es ist gerade der Zweck dieser Mechanismen, vor Gefahren zu warnen. Insbesondere die Auslösung des jeweiligen Ausweichbefehls in den Verkehrswarn- und Kollisionssystemen der beiden Flugzeuge indiziert, dass eine nahe Gefahr einer Kollision bestand.

Ein zusätzlicher Gesichtspunkt, der für das Vorliegen einer konkreten Gefahr einer Kollision spricht, ergibt sich aus der Verordnung Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (Abl. Nr. L 295 vom 12.11.2010, S. 35; nachfolgend: EU-Verordnung). Diese Verordnung stellt aufgrund des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) ein unmittelbar anwendbares Recht in der Schweiz dar. Art. 2 Ziff. 16 der EU-Verordnung definiert «schwere Störung» (des Luftverkehrs) als eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verbunden ist und die im Fall eines

bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben [...], eintritt. Als Beispiel für eine schwere Störung ist im Anhang der Verordnung u.a. ein Fastzusammenstoss aufgeführt, bei dem ein Ausweichmanöver erforderlich war oder eine gefährliche Situation eingetreten ist oder ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre. Im vorliegenden Fall mussten die beiden betroffenen Flugbesatzungen auf Anweisung des Flugverkehrsleiters und entsprechende Befehle der bordseitigen Warnsysteme ein Ausweichmanöver durchführen. Der Vorfall erfüllt somit die Voraussetzungen einer schweren Störung im Sinne der EU-Verordnung.

2.8 Zusammenfassend hat der Beschuldigte als verantwortlicher Flugverkehrsleiter durch sein sorgfaltswidriges Verhalten das Risiko einer Flugzeugkollision und damit eine konkrete Gefahr für Leib und Leben der Passagiere und Besatzungen der betreffenden Luftfahrzeuge verursacht. [...]

TPF 2019 11

4. Extrait du jugement de la Cour des affaires pénales dans la cause Ministère public de la Confédération et les parties plaignantes et le tiers saisi contre A. et consorts du 14 juin 2018 et modifications du 22 février 2019 (SK.2016.30)

Exploitabilité des preuves

Art. 140, 141 al. 1 CPP

Les procès-verbaux des auditions effectuées à l'étranger par voie d'entraide ne sont pas exploitables, car il existe en l'espèce des indices concrets selon lesquels des méthodes d'administration des preuves interdites ont été utilisées (consid. 1.3.4.2).

Beweisverwertbarkeit

Art. 140, 141 Abs. 1 StPO

Verwertbarkeit der Protokolle von im Ausland rechtshilfeweise durchgeführten Einvernahmen verneint, da *in casu* konkrete Hinweise auf verbotene Beweiserhebungsmethoden bestanden (E. 1.3.4.2).