

potrebbero al contrario essere utili per l'autorità fiscale, soprattutto in relazione agli elementi da lei già assunti e coperti dal segreto istruttorio. Ciononostante, tenuto conto della mole degli incarti, non è escluso che singoli documenti privi d'interesse per l'inchiesta possano essere stati versati agli atti.

TPF 2006 290

79. Auszug aus dem Entscheid der Strafkammer in Sachen Bundesanwaltschaft gegen A. und B. vom 15. September 2006 (SK.2006.2)

Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs; insbesondere auf Skipisten.

Art. 237 StGB

Schutzobjekt von Art. 237 StGB ist der öffentliche Verkehr im weitesten Sinne; erfasst ist auch der Verkehr auf in Skitourenkarten markierten offiziellen Routen (E. 2.1.1).

Das nicht abwendbare Queren einer Skitourenroute mit dem Flugzeug bei der Landung gilt als Tathandlung gemäss Art. 237 StGB, wenn sich während der Landung Skitouristen im unmittelbaren Laderaum aufhalten. Es kann keine kausalitätsunterbrechende Pflichtverletzung darin gesehen werden, dass die Skitourenfahrer auf einer anerkannten Skitourenroute eine vorgespurte Gletscherlandebahn kreuzen (E. 2.1.2).

Sorgfaltspflichten von Piloten eines Luftfahrzeugs. Verantwortlichkeit mehrerer Piloten an Bord eines Luftfahrzeugs. Fahrlässigkeit ist gegeben, wenn die Piloten Sorgfaltsregeln, welche das Luftfahrtrecht gebietet, verletzen und sie damit rechnen müssen, dass eine fehlende Kommunikation zwischen Flying Pilot und Kommandant zu einer Fehlentscheidung bei der Landung und damit einer Gefährdung Dritter führen kann (E. 2.1.3).

Entrave à la circulation publique par négligence; notamment sur des pistes de ski.

Art. 237 CP

Le bien protégé par l'art. 237 CP est la circulation publique au sens le plus large du terme; il comprend également la circulation sur les pistes officielles indiquées sur les cartes de randonnées à skis (consid. 2.1.1).

L'inévitable traversée d'une piste de randonnée à skis par un avion en phase d'atterrissage constitue une infraction au sens de l'art. 237 CP lorsque, pendant cette manœuvre, des skieurs se trouvent à proximité immédiate de l'aire d'atterrissage. On ne saurait voir de manquement susceptible de rompre le lien de causalité dans le fait que des randonneurs skiant sur une piste reconnue croisent une piste d'atterrissage pré-tracée sur un glacier (consid. 2.1.2).

Devoirs de prudence des pilotes d'un aéronef. Responsabilité de plusieurs pilotes à bord d'un aéronef. Il y a négligence lorsque les pilotes violent les règles de prudence commandées par le droit sur l'aviation et qu'ils doivent s'attendre à ce qu'un défaut de communication entre le Flying Pilot et le Commandant puisse conduire à une décision erronée lors de l'atterrissage et, partant, à une mise en danger de tiers. (consid. 2.1.3).

Perturbamento colposo della circolazione pubblica; in particolare su piste da sci.

Art. 237 CP

Il bene giuridico protetto dell'art. 237 CP è la circolazione pubblica nel senso più ampio; vi rientra anche la circolazione su percorsi ufficiali tracciati nelle cartine delle gite sciistiche (consid. 2.1.1).

L'attraversamento inevitabile di un percorso di una gita sciistica con l'aeroplano durante l'atterraggio è considerato atto punibile secondo l'art. 237 CP se durante l'atterraggio vi sono sciatori partecipanti alla gita nell'immediata area d'atterraggio. Non si può riconoscere un mancato adempimento dei propri doveri interruttivo della causalità nel fatto che gli sciatori partecipanti alla gita attraversano una pista d'atterraggio tracciata su un ghiacciaio mentre seguono il percorso di una gita sciistica riconosciuta (consid. 2.1.2).

Obblighi di diligenza dei piloti di un aeromobile. Responsabilità di più piloti a bordo di un aeromobile. La negligenza è data se i piloti violano regole di diligenza prescritte dal diritto sulla navigazione aerea e se devono aspettarsi che una mancanza di comunicazione tra pilota e comandante possa condurre a una decisione sbagliata al momento dell'atterraggio e pertanto mettere in pericolo terze persone (consid. 2.1.3).

Zusammenfassung des Sachverhalts:

Am 12. April 2004 kam es beim Wildhorn zu einer Beinahekollision zwischen drei Skitourenfahrern und dem landenden, von den Piloten A. und B. gesteuerten Pilatus Porter HB-. Vor der Landung führten die Piloten eine Rekognoszierungsvolte durch, in deren Rahmen sie drei auf der Aufstiegs spur zum Wildhorn befindliche Skitourenfahrer feststellten. Die Landung

wurde dennoch beschlossen, in der Meinung, diese könne gefahrlos durchgeführt werden. Dabei kam es mit den Skitourenfahrern zu einer Beinahekollision, wobei sich zwei von ihnen aus Angst, vom Flugzeug getroffen zu werden, in den Schnee warfen. Der Vorfall wurde von zwei Augenzeugen beobachtet, welche sich zum fraglichen Zeitpunkt auf dem Gipfel des Wildhorns befanden. Einer von ihnen meldete die Geschehnisse gleichentags per E-Mail an das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Die Strafkammer verurteilte A. und B. wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs.

Aus den Erwägungen:

2.1 Gemäss Art. 237 Ziff. 2 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 fahrlässig Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt.

2.1.1 Schutzobjekt (BGE 101 IV 173, 175) von Art. 237 StGB ist der öffentliche Verkehr im weitesten Sinne, egal, wo er sich abspielt: Die Aufzählung der Verkehrsmedien der Strasse, der Luft und des Wassers hat nur Beispielcharakter. „Öffentlich“ ist der Verkehr dann, wenn die Fläche, auf der er sich abspielt, oder der Raum, in dem er stattfindet, einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht (BGE 105 IV 41 E. 2 S. 43 ff.). Der Begriff des Verkehrs ist nicht auf den Gebrauch von Fahrzeugen zur Beförderung von Menschen und Sachen beschränkt, sondern umfasst unter anderem auch das Skifahren. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind Skipisten öffentliche Verkehrsflächen, jedenfalls mindestens dort, wo diese markiert sind (BGE 125 IV 9). Zwar wird die Gefahr einer uferlosen Ausdehnung des Begriffs „öffentlicher Verkehr“ als Folge dieser Rechtsprechung in der Lehre kritisiert (TRECHSEL, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkomentar, 2. Aufl., Zürich 1997, Art. 237 StGB N. 5 und 8 m.w.H.). Im vorliegenden Fall liegt aber „öffentlicher Verkehr“ im Sinne von Art. 237 StGB vor und dies ist auch nicht bestritten: Die drei betroffenen Skitourenfahrer befanden sich nämlich auf der Aufstiegsroute von der Geltenhütte zum Wildhorn, welche in den entsprechenden Skitourenkarten (Wildstrubel 263 S und Montana 273 S) als offizielle Route gekennzeichnet ist und über den „Glacier des Audannes“ sowie den sich ebendort befindlichen Gebirgslandeplatz „Wildhorn“ führt. Zu beachten ist, dass Gebirgslande-

deplätze im Generellen und auch derjenige auf dem Wildhorn im Speziellen im Gelände nicht als solche markiert und örtlich eher grossflächig angelegt sind.

2.1.2 Die Tathandlung besteht im Hindern, Stören oder Gefährden des öffentlichen Verkehrs, wobei der Gefährdungserfolg Leib und Leben von Menschen in konkreter Weise treffen muss, d.h. es muss eine nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit für den Erfolgseintritt bestanden haben. Art. 237 StGB ist auch dann anwendbar, wenn der Eintritt des Erfolges nur durch Zufall oder das Verhalten eines Beteiligten verhütet worden ist (BGE 85 IV 136 E. 1 S. 137 f.). Die objektive Zurechnung des Gefährdungserfolgs geschieht nach dem Massstab der adäquaten Kausalität, d.h. das angeklagte Verhalten muss geeignet gewesen sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten, als Mitursachen hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten der Angeschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 121 IV 10 E. 3 S. 14; 122 IV 17 E. 2c S. 22 ff.).

a) Die eigentliche Tathandlung wird von den Angeklagten nicht bestritten. Diese wählten an jenem 12. April 2004 für die Landung auf dem Gebirgslandeplatz Wildhorn mit dem Pilatus Porter HB- gemäss eigenen Aussagen eine vorbestehende Landespur. Diese war von einem anderen Flugzeug gelegt worden, welches zuvor (zwei Mal) dort gelandet und gleich wieder weggeflogen war. Diese Landespur kreuzte die Skitourenroute Geltenhütte – Wildhorn. Nach dem Aufsetzen auf dem Schnee lenkten die Angeklagten das Flugzeug vorerst in der bestehenden Landespur quer auf die Skitourenroute zu. Auf Letzterer befanden sich im Landebereich drei Skitourenfahrer, was den – gemäss eigener Aussage überraschten – Angeklagten A. dazu bewog, das Flugzeug umgehend nach rechts wegzulenken. Damit konnte er erreichen, dass das Flugzeug einige Meter rechts von der vorbestehenden eine neue Landespur setzte, die Aufstiegsspur der Skitouristen aber gleichwohl kreuzte. Die Tathandlung bestand im nicht abwendbaren Queren der Skitourenroute mit dem Flugzeug bei der Landung, während sich Skitouris-

ten im unmittelbaren Laderaum, d.h. beim Kreuzen unter der linken Tragfläche, aufhielten.

b) Der Angeklagte A. gibt zu, dass es ohne sein unverzügliches Ausweichmanöver nach rechts „möglicherweise zum Zusammenstoss mit den Skitourenfahrern gekommen wäre“. Der Angeklagte B. hingegen bestreitet, die drei Skitourenfahrer bei der Landung einer konkreten Gefährdung für deren Leib und Leben ausgesetzt zu haben. Nach seinem Dafürhalten wäre es auch ohne das Ausweichmanöver nicht zum Zusammenstoss mit ihnen gekommen. Deren Reaktion, sich in den Schnee zu werfen, als das Flugzeug auf sie zugekommen sei, erachtet er als „völlig überflüssig“, weil diese „vom Flügel nicht getroffen worden wären“, seien sie doch „ausserhalb der Reichweite des Flügels“ gewesen und wären „auch dann nicht getroffen worden, wenn sie unter dem Flügel gewesen wären“. Diese Sicht der Dinge stimmt nicht nur, wie gesagt, mit derjenigen des Angeklagten A. nicht überein, sondern wird überdies von den Aussagen der betroffenen Skitourenfahrer wie auch von denjenigen der Augenzeugen widerlegt: Danach sei das Flugzeug direkt auf die Skitourenfahrer zugeglitten. Zwei der drei Skitourenfahrer hätten in der Folge nach hinten rutschen und sich zu Boden werfen müssen, um nicht von der Tragfläche oder vom Propeller des Flugzeugs getroffen zu werden. Die Tragfläche sei in nur geringem Abstand über die Skitouristen hinweg geglitten. Einer der Augenzeugen, D., sagte zudem aus, er habe befürchtet, die Skitourenfahrer seien verletzt worden.

Angesichts der Widerspruchslosigkeit und lückenlosen inhaltlichen Übereinstimmung dieser Aussagen trotz der zeitlichen Distanz zwischen den einzelnen Einvernahmen erachtet das Gericht diese als glaubwürdig und sieht in der einzigen gegenteiligen Schilderung des Angeklagten B. keine überzeugende Grundlage, um am Wahrheitsgehalt Ersterer zu zweifeln. Das Gericht erachtet daher den Sachverhalt, wie gemäss den zitierten Aussagen der Zeugen resp. des Angeklagten A. geschildert, als erwiesen.

c) Von diesem Sachverhalt ausgehend hatte das durchgeführte Landemanöver nicht nur eine Erhöhung der dem Verkehr und speziell dem „Skitourenverkehr“ immanenten Gefahr zur Folge. Indem das schwer lenkbare und plötzlich auftauchende Flugzeug mit der Tragfläche in geringem Abstand über zwei Skitouristen hinweg fuhr, entstand die nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit einer Verletzung oder gar Tötung der Skitouristen durch Kollision oder vor allem durch schreckbedingt gefahrvolles Verhalten auf den Skiern (Sturz, Knochenbruch). Die Gletscherlandung ist nicht bereits

mit dem Aufsetzen am Boden beendet, sondern erst mit dem Ausgleiten in einem Bogen, welcher nötig ist, um das Flugzeug wieder in Startposition zu bringen. Sie war also im Zeitpunkt der konkreten Gefährdung noch im Gang. Das Landemanöver war demzufolge adäquat kausal zum Gefährdungserfolg. In Anbetracht dieser Ausgangslage kann offen bleiben, ob mit dem Landemanöver auch andere (weitere) Verkehrsteilnehmer konkret gefährdet wurden, wie dies angeklagt ist.

Demgegenüber kann keine kausalitätsunterbrechende Pflichtverletzung der Skitourenfahrer darin gesehen werden, dass diese auf einer anerkannten Skitourenroute eine vorgespurte Gletscherlandebahn kreuzten. Dies stellt kein derart aussergewöhnliches, abwegiges und unvorhersehbares Verhalten dar, welches alle anderen Gefährdungsursachen, namentlich ein plötzlich auftauchendes, in der Landung befindliches, schwer lenkbares Flugzeug, völlig in den Hintergrund treten lässt (BGE 122 IV 17 E. 2c S. 22 ff.). Zu bedenken ist, dass der Skitourist beim Aufstieg gar keine andere sinnvolle Wahl hat, als vorwärts zu gehen. Stillstand bis zu einer nicht konkret anzunehmenden, aber auch nicht auszuschliessenden Gletscherlandung eines nahen Flugzeugs ist unzumutbar und unrealistisch. Vorbehalten blieben besondere Sicherheitsmassnahmen, wenn der Skitourist rechtzeitig feststellt, dass ein Pilot sich nicht richtig verhält und ihn gefährden wird (Vertrauensgrundsatz analog Art. 26 Abs. 2 SVG), was vorliegend aufgrund der Ort- und Zeitverhältnisse gar nicht möglich war: Das Flugzeug war bei der Landung vom Standort der Skitourenfahrer aus nicht sichtbar, da es hinter einer Kuppe aufsetzte, und es blieben diesen vom Moment des Auftauchens des Flugzeugs in ihrem Sichtfeld bis zum Kollisionszeitpunkt aufgrund der geringen Distanz zum Flugzeug von ca. 100 Metern, gemessen an dessen Geschwindigkeit von ca. 25 km/h, nur wenige Sekunden (ca. 14), wovon einige vergingen, bis sie erkannt hatten, in welche Richtung das Flugzeug genau manövrierte. Die den Skitouristen sodann zur Verfügung stehenden Handlungsalternativen waren beschränkt: Entweder stehen bleiben oder weiter gehen. Die von den zwei unmittelbar von der Gefahr Betroffenen gewählte Alternative, nämlich das Niederwerfen, war gegenüber dem Weiterlaufen die sicherere. Im Übrigen würde auch das behauptete Fehlverhalten der Skitouristen, sich nicht genügend über das Vorhandensein des Gletscherflugplatzes informiert zu haben und innerhalb der ihnen zur Verfügung stehenden Reaktionszeit nicht von der Spur abgewichen zu sein, die Kausalität des Landemanövers zur gesetzten Gefahr nicht unterbrechen (BGE 100 IV 279 E. 3 S. 283 f.). Schliesslich können die Angeklagten auch aus der behaupteten Möglichkeit, rechtzeitig anhalten oder das Flugzeug aus dem

Gefahrenbereich weglenken zu können, nichts zu ihren Gunsten ableiten, da dies in concreto nicht bzw. nicht in genügendem Mass geschehen, die konkrete Gefährdung aber tatsächlich eingetreten ist.

2.1.3 Fahrlässig begeht der Täter ein Verbrechen oder Vergehen, wenn die Tat darauf zurückzuführen ist, dass er die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 1 StGB). Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritt (Art. 18 Abs. 3 Satz 2 StGB). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Das schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 121 IV 10 E. 3 S. 14 m.w.H.).

a) Das Luftfahrtrecht sieht verschiedene Sorgfaltspflichten vor. Art. 3 Abs. 2 der Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (SR 748.225.1) bestimmt, dass bei mehreren sich an Bord befindlichen Luftfahrzeugführern der Halter des Flugzeugs verpflichtet ist, vor dem Abflug ein Besatzungsmitglied als Kommandanten und ein anderes als dessen Stellvertreter zu bezeichnen. Kommandant ist der während der Flugzeit verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeuges, ob er die Steuer führt oder nicht (Art. 1 und Art. 5 der Verordnung vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge [VVR; SR 748.121.11]). Wurde kein Kommandant bezeichnet, so stehen die Rechte und Pflichten des Kommandanten gemäss Art. 3 Abs. 3 der erstgenannten Verordnung dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung an Bord zu. Aus diesen Vorschriften ergibt sich die Verpflichtung, vor dem Abflug die Verantwortlichkeiten an Bord zu klären. Gemäss Art. 4 der erstgenannten Verordnung ist der Kommandant unter anderem dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Besatzung für den Flug den bestehenden Vorschriften entspricht. Art. 7 dieser Verordnung überbindet ihm zudem die Verantwortung für die Führung des Luftfahrzeuges nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters (vgl. auch Art. 5 VVR). Art. 3 Abs. 4 derselben sieht sodann vor, dass derjenige, der

die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord ausübt, die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant hat. Hinsichtlich der Landung enthalten die genannte Verordnung ebenso wie das Luftfahrthandbuch (AIP) und das VFR Manual (VFR Luftfahrthandbuch der Skyguide) keine Vorschriften. Somit definiert sich die Sorgfaltspflicht bei der Landung nach Art. 6 VVR, welche die allgemeine Verkehrsregel für die Luftfahrt aufstellt, wonach Luftfahrzeuge nicht in unvorsichtiger oder nachlässiger Weise geführt werden dürfen, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährden könnte. Danach muss sich der Pilot im Speziellen versichern, dass der Landungsraum frei ist und dass das Landemanöver keine Person, die sich in der für die Landung vorgesehenen Zone aufhalten kann, gefährdet. Dies gilt insbesondere auch gegenüber Skitouristen. Ist vor der Landung etwas unklar, werden eine oder mehrere Platzrunden angefügt (OSWALD, Gesetzgebung über die Luftfahrt, 11. Aufl., Opfikon 1995, S. 56).

Die Sorgfaltspflicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, die allgemein auf Art. 18 Abs. 3 StGB beruht, ergibt sich aber auch aus Art. 237 StGB selbst, will doch dieser die körperliche Unversehrtheit der Menschen (nicht nur der Verkehrsteilnehmer) im öffentlichen Verkehr schützen (TRECHSEL, a.a.O., Art. 237 N. 11). Die Sorgfaltspflicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ist schliesslich auch die notwendige Folge der Ausübung einer gefährlichen Tätigkeit (sog. allgemeiner Gefahrensatz). Dabei gilt, dass derjenige, welcher ein Verkehrsmittel mit, im Vergleich zu den anderen beteiligten Verkehrsmitteln, weit höherer immanenter Gefährlichkeit benützt, dem anderen gegenüber zu erhöhter Sorgfalt verpflichtet ist.

b) Vorliegend fungierten beide Angeklagten als Luftfahrzeugführer (beide mit entsprechender Lizenz für Gebirgslandungen mit dem fraglichen Flugzeug) an Bord des mit zwei Steuerknüppeln ausgestatteten Flugzeugs, jedoch war keiner von ihnen der Flugzeughalter. Halterin des Pilatus Porter HB- ist die E. AG in Z. Folglich hätte vor dem Abflug ein Kommandant bezeichnet werden müssen, ansonsten die Pflichten des Kommandanten dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung zukamen (Art. 3 Abs. 3 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges). Dabei spielt aufgrund des erwähnten Gesetzestexts für die Kommandogewalt die Flugbefähigung keine Rolle, sondern lediglich die Zugehörigkeit zur Besatzung. Im konkreten Fall konnten also unbesehen der individuellen Berechtigung für Gebirgslandungen mit Passagieren (Art. 64 des Reglements des UVEK vom 25. März 1975 über die Ausweise für Flugpersonal [RFP; SR 748.222.1]), welche bei B. fehlte, beide Ange-

klagen grundsätzlich Kommandogewalt innehaben. Der ranghöchste (wenn auch nicht älteste) Pilot war aber eindeutig A., wobei hier die fachliche Hierarchie aufgrund der grösseren Flugerfahrung als massgeblich erachtet wird. Somit war A. Flugkommandant. Dies war stillschweigend anerkannt.

Der Kommandant ist unter anderem dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Besatzung für den Flug den bestehenden Vorschriften entspricht. Die Gesetzgebung überbindet ihm die Verantwortung für die Führung des Luftfahrzeugs nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Lufthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters (Art. 4 und 7 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges). Nach Art. 3 Abs. 4 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges hat die Person, welche die *tatsächliche Befehlsgewalt* an Bord ausübt (also z.B. der tatsächlich Pilotierende, der sog. „flying pilot“), die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant. Schon aus dem Wortlaut der Bestimmung ergibt sich, dass der die faktische Befehlsgewalt Ausübende, der nicht Kommandant ist, auch Pflichten hat und Verantwortung trägt, damit aber den Kommandanten von seinen Pflichten und Verantwortlichkeiten im Einzelfall nicht entlastet. Vielmehr führt sein Handeln zu einer kollektiven Pflicht und Verantwortlichkeit beider (so auch der Experte). Das heisst nicht, dass jeder der beiden in einer konkreten Situation zu gleichem Handeln oder Unterlassen verpflichtet wäre, sondern dass jeder für pflichtgemässe Abläufe im Rahmen seiner faktischen Möglichkeiten zu sorgen hat und dafür Mitverantwortung trägt. Das wiederum ist nur dann möglich, wenn jeder weiss, wofür der andere sich als zuständig erachtet, d.h. wenn die beiden miteinander kommunizieren. Diese Auslegung wird durch den Umstand bekräftigt, dass es nicht angehen kann, dass der Kommandant aufgrund spontaner faktischer Übernahme der Befehlsgewalt durch eine andere Person von seinen Pflichten und Verantwortungen entbunden wird. Ebensovienig, wie es sein kann, dass der flying pilot von seinen Vorsichtspflichten entbunden wäre, nur weil sich ein erfahrenerer Pilot bei der Besatzung befindet.

c) Hinsichtlich der angeklagten, konkreten Sorgfaltspflichtenverletzung seitens der beiden Angeklagten ergibt sich daher Folgendes:

Indem A. als Kommandant bei der Flugvorbereitung die Rollen für die Tätigkeiten an Bord bei Anflug sowie vor und während der Landung nicht klar zugeteilt hat, hat er zwar keine Sorgfaltspflicht verletzt, denn das Ge-

setz selber gibt für diesen Fall die Hierarchie vor. Was ihm das Gesetz aber nicht vorgibt, ist die aus seinem Unterlassen entstehende Pflicht, in der Folge, d.h. während des Flugs und bei der Landung seine eigenen Wahrnehmungen, Schlüsse, Absichten und Tätigkeiten mit jenen des flying pilot zu koordinieren, also mit jenem zu kommunizieren und damit seine Kommandantenpflicht auszuüben. Das tut er z.B. jeweils durch mündliche Anweisungen („höher“, „tiefer“) oder durch faktisches Eingreifen mittels Steuerknüppel. Ebenso hätte er seine Wahrnehmungen in Flugverhalten umsetzen müssen, als er Skitouristen sichtete. Er hätte sicherstellen müssen, dass der flying pilot dasselbe wahrnahm wie er. Die Tatsache, dass die Wahrnehmung der Skitourenfahrer durch die beiden Piloten in Bezug auf Standort, Bewegung bzw. Stillstand so unterschiedlich war, belegt, dass er dies nicht getan hat. Die Folge war, dass jeder der beiden Piloten in Bezug auf die Präsenz von Skitouristen im beabsichtigten Landebereich von einer vom anderen völlig abweichenden Beurteilungsbasis ausging. Objektiv falsch war aber offensichtlich die Wahrnehmung des einen wie des anderen. Eine klare Kommunikation hätte mit Sicherheit eine zusätzliche Rekognoszierung zur Folge gehabt. Stattdessen befürwortete A. eine Landung in der vorbestehenden Spur ohne weitere Rekognoszierung.

B. hatte bei der Flugvorbereitung als Nicht-Kommandant und flying pilot seine Pflichten insofern vernachlässigt, als er zu einem Passagierflug mit beabsichtigter Gletscherlandung startete, zu welcher Letzterer er formell nicht befugt war und für deren sichere Durchführung und Beendigung er keine vorgängige Absprache mit dem einzig landeberechtigten A. getroffen hatte. Dies hatte insoweit Einfluss auf das Verhalten von A., als Letzterer ihm faktische Kommandogewalt überliess, wo er dies nicht hätte tun dürfen, nämlich für die Landung (inklusive Rekognoszierung): Beim Aufsetzen des Flugzeugs am Boden pilotierte B. Es darf zugunsten von A. davon ausgegangen werden, dass er bei einer eigenen Landung, für die er sich nicht auf die Sinneswahrnehmungen und Handlungen von B. zusätzlich zu seinen eigenen verlassen hätte, eine örtlich oder zeitlich andere Landung durchgeführt hätte. Wenn nicht, wäre er nämlich den Skitouristen noch näher gekommen oder er hätte sie sogar touchiert, was es doch letztlich B.s Feststellung und Zurufen, welches A. zum Ausweichen nach rechts veranlasst hat. B. hatte als tatsächlich Pilotierender die faktische Befehlsgewalt an Bord, solange A. diese nicht aufgrund seiner Kommandantenfunktion für sich beanspruchte. Auch er hat durch eine ungenügende Rekognoszierung die sichere Landung nicht gewährleistet. Wenn er schon rekognoszierte, obwohl er nicht zum Landen befugt war, ist seine Rekognoszierung ungenügend,

wenn er nicht einen objektiv richtigen Befund, nämlich dass während des Landens Skitouristen die Landebahn kreuzen könnten, an A. weitergemeldet hat. Seine Einschätzung vom Standort der Skitouristen anlässlich der Rekognoszierung war so fern der Realität, dass er bei genügendem Hinschauen etwas anderes festgestellt hätte. Nach einem so unrichtigen Befund durfte er das Flugzeug nicht am Boden aufsetzen.

Auch die Durchführung zusätzlicher Rekognoszierungsflüge hätte in concreto der Einhaltung der Sorgfaltspflicht nicht a priori entsprochen. Ihr wäre nur dann Genüge getan gewesen, wenn die verantwortlichen Piloten auf den Rekognoszierungsflügen mit genügender Sicherheit festgestellt hätten, dass die Landepiste im Zeitpunkt der Landung frei sein wird (siehe auch Aussage A.). Das war offensichtlich nicht der Fall, wie der eingetretene Erfolg zeigte. Schliesslich ergibt sich aus dem allgemeinen Gefahrensatz, dass die Pflicht zu erhöhter Sorgfalt unzweifelhaft bei den Verantwortlichen des Flugzeugs lag, auch wenn eine generelle Sorgfaltspflicht der Skitouristen nicht zu verneinen ist. Wären die Skitourenfahrer nach dem Überflug stillgestanden und wäre das Flugzeug in der Luft geblieben, wäre zwar die Gefahr nicht eingetreten. Da aber in jenem Zeitpunkt beide Seiten nicht wissen konnten, wie sich die andere verhalten würde, hätte die stärkere, also die „Flugzeugseite“ jedes anzunehmende Verhalten der Skitouristen, also auch eine Fortsetzung ihres Aufstiegs, ihrem eigenen Verhalten zugrunde legen müssen.

Die Kenntnis der Sorgfaltspflichten kann in Anbetracht der strengen Zulassungsregeln zum Pilotenbrevet sowie aufgrund der Flugerfahrung bei beiden Angeklagten als gegeben vorausgesetzt werden.

d) Nach allgemeiner Lebenserfahrung und ihrer spezifischen Erfahrung als Piloten mussten die beiden Angeklagten damit rechnen, dass eine fehlende Kommunikation zwischen flying pilot und Kommandant zu einer Fehleinschätzung bzw. Fehlentscheidung bei der Landung führen könnte, mit dadurch bedingter Gefährdung Dritter.

Die Landung hätte so vorbereitet und durchgeführt werden können, dass keine Gefahr für die Skifahrer entstanden wäre. Die beiden Angeklagten hätten im Zweifelsfall in der Luft warten können und müssen, bis ihnen klar gewesen wäre, dass sich die Skitourenfahrer nicht mehr im Landaum befanden oder sich nicht mehr in gefahrenträchtiger Weise auf diesen zu bewegten. Sie konnten unter den gegebenen Umständen nicht zum Vorne-

herein davon ausgehen, dass sie allenfalls vor den beim Aufsetzen für sie aufgrund des toten Winkels nicht sichtbaren Skitourenfahrern würden anhalten oder in angemessener Distanz zu ihnen würden landen können.

Schliesslich ist auch der Risikozusammenhang zu bejahen. Die Gefährdung von Leib und Leben der Skitourenfahrer ist gerade die Auswirkung der unsorgfältig durchgeführten Landung und ist vom Schutzzweck von Art. 237 StGB, welcher gerade die Gefährdung des Leibes und des Lebens von Menschen im öffentlichen Verkehr verhindern will (TRECHSEL, a.a.O., Art. 237 StGB N. 11), eindeutig umfasst. Die Gefährdung der Skitourenfahrer wäre bei pflichtgemässer Rekognoszierung, welche so viele Volten erfordert hätte, bis die Position sowie Bewegungsrichtung der Skitouristen günstig sowie der Landebereich tatsächlich frei und sich die Piloten über ihre Beobachtungen einig gewesen wären, und daran anschliessender Landung nicht eingetreten.

TPF 2006 301

80. Estratto della Sentenza della Corte dei reclami penali nella causa A. contro Ministero pubblico della Confederazione del 18 settembre 2006 (BB.2006.49)

Competenza ratione materiae.

Art. 28 cpv. 1 lett. g LTPF, art. 18, 279 cpv. 2 PP

L'art. 18 PP presuppone che almeno un'infrazione contestata all'accusato (e non ad altri) fondi la competenza federale. Il trasferimento del foro rimane l'eccezione e non deve essere effettuato se non in presenza di motivi importanti. Se i rimanenti reati contestati all'accusato sono di competenza cantonale e non sembrano ormai più avere alcun nesso evidente con il filone principale dell'inchiesta condotta dal Ministero pubblico della Confederazione, avviene un trasferimento della procedura alle autorità cantonali, a meno che tale trasferimento comporti inconvenienti importanti sia dal profilo della durata dell'inchiesta sia da quello del carico di lavoro.