

Gericht: Berufungskammer des Bundesstrafgerichts

Datum: 29. September 2021

Geschäfts-Nr.: CA.2020.8

Urteil der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts vom 29. September 2021 in der Geschäfts-Nr. CA.2020.8

Kurzzusammenfassung: Die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts bestätigt das vorinstanzliche Urteil teilweise. Das unvorhergesehene Abbremsen beim Start hat den natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhang nicht unterbrochen. Jedoch ist der Beschuldigte auch der fahrlässigen Gefährdung durch die Luftfahrt schuldig zu sprechen, da hochwertige Güter gefährdet wurden.

Zusammenfassung/Urteil: Am Freitag, 15.01.2010, konnte die HB-GPL während eines Startmanövers nicht abheben. Trotz einer Notbremsung kollidierte das Flugzeug heftig mit dem Beton- und Metallsockel des Instrumentenlandesystems und kam dort zum Stillstand. Alle vier Insassen wurden verletzt und das Flugzeug wurde weitgehend zerstört. Das Bundesgericht kam in seinem Urteil 6B_1132/2017 vom 03. Oktober 2017 zum Schluss, dass es Sache des Bundesstrafgerichts sei zu prüfen, ob der Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Beschuldigte die Startkonfiguration «flaps approach» gewählt hätte. Aus diesem Grund wies das Bundesgericht die Sache zur Neuurteilung ans Bundesstrafgericht zurück. Mit Urteil SK.2018.55 vom 08. April 2020 sprach das Strafgericht den Beschuldigten der fahrlässigen schweren Körperverletzung und der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs schuldig. Dem Vorwurf der fahrlässigen Gefährdung durch die Luftfahrt wurde er hingegen freigesprochen. Daraufhin reichte der Beschuldigte beim Berufungsgericht eine Berufungserklärung ein.

Der Beschuldigte behauptet, vorliegend keine Sorgfaltspflicht verletzt zu haben. Das Gericht gibt jedoch der Vorinstanz Recht, dass nach der Lektüre des Flughandbuchs für den Beschuldigten hätte ersichtlich sein müssen, dass die Konfiguration „flaps approach“ die sicherste gewesen wäre. Indem er jedoch die Konfiguration „flaps up“ wählte, die den Umständen nicht angemessen gewesen sei, habe er seine Sorgfaltspflicht verletzt. Aufgrund seiner Kenntnisse und Fähigkeiten wäre für ihn die richtige Klappenwahl möglich gewesen, weshalb er seine Sorgfaltspflicht schuldhaft verletzte. Auch in Bezug auf die Kausalität kommt die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts zum Schluss, dass der natürliche Kausalzusammenhang zwischen der Wahl der Klappenkonfiguration beim Start und dem Unfall gegeben sei, da die unfreiwillige Bremsung bei der Konfiguration „flaps approach“ keinen entscheidenden Einfluss auf die Beschleunigung gehabt hätte und das Flugzeug hätte abheben können. Von einer Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs sei ebenfalls nicht auszugehen, da das unfreiwillige Bremsen keineswegs aussergewöhnlich sei und ein Start mit einer Flaps-Approach-Konfiguration möglich gewesen wäre.

Während die Vorinstanz den Beschuldigten von der fahrlässigen Gefährdung durch die Luftfahrt freigesprochen hat, kommt die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts zum Schluss, dass durchaus hochwertige Güter in Gefahr gebracht worden seien. Grundsätzlich komme Art. 90 LFG nur subsidiär zur fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs zur Anwendung. Eine Idealkonkurrenz sei jedoch denkbar, wenn die Gefährdung nicht nur Leib und Leben, sondern auch hochwertige Güter betraf. Aus diesen Gründen wird der Beschuldigte der fahrlässigen Körperverletzung, der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs und der fahrlässigen Gefährdung durch die Luftfahrt schuldig gesprochen. Das Urteil wurde weitergezogen und ist nicht rechtskräftig.