

Bundesstrafgericht
Tribunal pénal fédéral
Tribunale penale federale
Tribunal penal federal



Geschäftsnummer: SK.2021.11

Urteil vom 12. Oktober 2021

Strafkammer

Besetzung

Bundesstrafrichter Martin Stupf, Einzelrichter
Gerichtsschreiber Tornike Keshelava

Parteien

BUNDESANWALTSCHAFT, vertreten durch
a.i. Staatsanwältin des Bundes Nathalie Guth

gegen

A., erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Mario
Bortoluzzi

Gegenstand

Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

Anträge der Bundesanwaltschaft:

1. A. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Satz 1 StGB) schuldig zu sprechen.
2. A. sei mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 150.–, ausmachend Fr. 3'000.–, zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe sei aufzuschieben unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren.
3. A. sei zudem mit einer Busse von Fr. 600.– zu bestrafen, bei schuldhaftem Nichtbezahlen ersatzweise mit einer Freiheitsstrafe von 4 Tagen.
4. Die Verfahrenskosten der Strafuntersuchung zzgl. die vom Gericht festzulegenden Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens seien A. aufzuerlegen.
5. Es sei der Kanton Graubünden als Vollzugskanton zuständig zu bestimmen.

Anträge der Verteidigung:

1. Es sei der Beschuldigte von Schuld und Strafe freizusprechen.
2. Es seien die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens auf die Staatskasse zu nehmen.
3. Es sei der Beschuldigte für die Kosten seiner erbetenen Verteidigung zu entschädigen.

Prozessgeschichte:

- A.** Am 19. August 2018 kam es um 11.41 Uhr auf dem Flugplatz Samedan zu einer mutmasslichen Luftfahrzeug-Annäherung (Airprox) zwischen dem einmotorigen, sechssitzigen Turbinenhelikopter Airbus Helicopters AS 350 B3 (eingetragen als X.1; betrieben durch B. AG) und dem einmotorigen, zweisitzigen Kolbenmotorflugzeug Tecnam P2002-JF (eingetragen als Y.2; betrieben von der Fluggruppe U., Biel/Bienne).
- B.** Der Vorfall wurde durch die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (nachfolgend SUST) untersucht. Der entsprechende summarische Bericht wurde am 19. Dezember 2019 erstattet (nachfolgend: SUST-Bericht).
- C.** Am 18. Mai 2020 eröffnete die Bundesanwaltschaft eine Strafuntersuchung gegen Unbekannt wegen Verdachts der Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB). Am 22. Juli 2020 dehnte sie das Verfahren auf A., den Piloten der X.1, aus.
- D.** Mit Strafbefehl vom 5. Februar 2021 verurteilte die Bundesanwaltschaft den Beschuldigten wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Satz 1 StGB) zu einer bedingten Geldstrafe von 20 Tagessätzen à Fr. 150.– (unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren) und zu einer Verbindungsbusse von Fr. 600.–. Am 19. Februar 2021 erhob der Beschuldigte fristgerecht Einsprache gegen den Strafbefehl.
- E.** Die Bundesanwaltschaft hielt am Strafbefehl fest (Art. 355 Abs. 3 lit. a StPO) und überwies diesen am 19. März 2021 dem hiesigen Gericht als Anklageschrift zwecks Durchführung eines ordentlichen Verfahrens (Art. 356 Abs. 1 StPO). Gleichzeitig gab sie bekannt, auf eine Teilnahme an der Hauptverhandlung zu verzichten.
- F.** Im Rahmen der Prozessvorbereitung holte das Gericht von Amtes wegen einen ergänzenden Bericht der SUST vom 8. Juni 2021 zu ihrem summarischen Bericht und zu den Berechnungen des Beschuldigten bezüglich des Vorfalls. Weiter ernannte das Gericht Dr. C., Fürstentum Liechtenstein, zur sachverständigen Person und beauftragte ihn mit der Erstellung eines Gutachtens zum verfahrensgegenständlichen Vorfall. Das Gutachten wurde am 22. Juli 2021 erstattet. Im Übrigen zog das Gericht zur Person des Beschuldigten einen aktuellen Straf- und Betreibungsregisterauszug sowie Steuerunterlagen bei. Zudem wurde das vom Beschuldigten auf Einladung des Gerichts ausgefüllte Formular zu seinen persönlichen und finanziellen Verhältnissen zu den Akten erkannt.

- G.** Am 20. September 2021 fand die Hauptverhandlung in Anwesenheit der Bundesanwaltschaft, des Beschuldigten und seines Verteidigers am Sitz des Bundesstrafgerichts statt. Die Bundesanwaltschaft war vorgängig vom Gericht gestützt auf Art. 337 Abs. 4 StPO zur persönlichen Vertretung der Anklage aufgefordert worden.
- H.** Das Urteil (Dispositiv) wurde am 12. Oktober 2021 mit Zustimmung der Parteien schriftlich eröffnet.
- I.** Am 18. Oktober 2021 meldete die Bundesanwaltschaft Berufung gegen das Urteil an (Art. 399 Abs. 1 StPO).

Der Einzelrichter erwägt:

1. Prozessuales

1.1 Zuständigkeit

Gemäss Art. 98 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen – unter Vorbehalt des hier nicht anwendbaren Absatzes 2 dieser Bestimmung – der Bundesgerichtsbarkeit. Die zur Beurteilung stehende Tat soll an Bord eines Helikopters begangen worden sein, welcher im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen ist und gemäss Art. 55 LFG als Luftfahrzeug gilt. Die Bundesgerichtsbarkeit ist damit gegeben.

Die Kompetenz des Einzelrichters der Strafkammer des Bundesstrafgerichts ergibt sich aus Art. 19 Abs. 2 lit. b StPO i.V.m. Art. 36 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Organisation der Strafbehörden des Bundes vom 19. März 2010 (StBOG; SR 173.71).

1.2 Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache

Hinsichtlich der Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache, die das Gericht vorfrageweise zu prüfen hat (Art. 356 Abs. 2 StPO), stellen sich keine besonderen Fragen.

2. Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

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 Art. 237 StGB bezweckt, das Leben und die körperliche Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, zu schützen. Der Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs ist erfüllt, wenn drei konstitutive Elemente vereinigt sind: eine durch den Täter begangene Fahrlässigkeit, die konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität einer am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Person und ein natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang zwischen der Fahrlässigkeit und der Gefährdung (BGE 134 IV 255 E. 4.1; Urteile des Bundesgerichts 6B_1341/2018 vom 16. April 2019 E. 2.1; 6B_1132/2017 vom 3. Oktober 2018 E. 1.3).

2.1.2 Das strafbare Verhalten besteht darin, den öffentlichen Verkehr zu hindern, zu stören oder in Gefahr zu bringen. Davon erfasst ist somit jede menschliche Handlung, die das Leben oder die körperliche Integrität der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen gefährdet, so dass das strafbare Verhalten durch seine Wirkungen, nicht durch eine charakteristische Verhaltensart bestimmt wird. Gemäss der Rechtsprechung genügt es, dass die Handlung das Leben oder die körperliche Integrität einer einzelnen Person in Gefahr gebracht hat; es ist nicht nötig, dass die Gefährdung einen kollektiven Charakter hat. Die Gefährdung muss hingegen hinreichend konkret, das heisst naheliegend und ernsthaft, sein. Ob eine konkrete Gefahr im Rechtssinne vorgelegen hat, ist anhand einer Würdigung des Sachverhalts zu entscheiden. Sie ist gegeben, wenn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsguts besteht. Massgebend für die konkrete Gefahr ist nicht, was alles hätte geschehen können, sondern einzig, was sich tatsächlich ereignet hat. Es kommt aber nicht darauf an, dass sich die Gefahr verwirklicht. Der Tatbestand ist auch dann erfüllt, wenn der Eintritt des schädigenden Erfolges durch Zufall oder das Verhalten der Beteiligten verhindert worden ist; es genügt die blosser Gefährdung (BGE 135 IV 37 E. 2.4.2; 134 IV 255 E. 4.1; Urteile des Bundesgerichts 6B_332/2019 vom 29. Oktober 2019 E. 2.1.2; 6B_1220/2018 vom 27. Juni 2019 E. 2.2).

2.1.3 Fahrlässig handelt, wer die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. 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 StGB). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Fehlen solche, kann auf analoge Regeln privater oder halbprivater Vereinigungen abgestellt werden, sofern diese allgemein anerkannt sind. Das schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 143 IV 138 E. 2.1; 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.3; je m.w.H.).

2.1.4 Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs setzt voraus, dass die Sorgfaltswidrigkeit des Täters ursächlich – im Sinne eines natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhangs – für die Gefährdung war. Ein Verhalten ist im natürlichen Sinne kausal, wenn es nicht weggedacht werden kann, ohne dass auch der eingetretene Erfolg entfielen; dieses Verhalten braucht nicht alleinige oder unmittelbare Ursache des Erfolgs zu sein (BGE 125 IV 195 E. 2b). Der Kausalzusammenhang ist adäquat, wenn das Verhalten des Täters nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens geeignet war, einen Erfolg wie den in casu eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie eine Naturgewalt, das Mitverschulden des Opfers bzw. eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, 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 des Beschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 131 IV 145 E. 5.1-5.2; 127 IV 62 E. 2d; 126 IV 13 E. 7a/bb).

2.2 Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, am 19. August 2018 als verantwortlicher Pilot des Helikopters X.1 auf dem Flugplatz Samedan die Piste nach dem Start vom Standplatz der B. AG im rechten Winkel auf der standardmässigen Abflugroute («Sierra» via FATO [*Final Approach and Take-off Area*]) im rechten Winkel gekreuzt zu haben, wobei er keinen Sichtkontakt zum Flugzeug Y.2 gehabt habe. Aufgrund entsprechender Verkehrshinweise des *Flight Information Service Officer* (FISO) habe er gewusst, dass sich dieses Flugzeug in der Startphase ab Piste 21 befunden habe. Der zwecks Flugplatzeinweisung in der Y.2 auf dem rechten Sitz mitfliegende Fluglehrer habe das Steuer übernommen, als er realisiert habe, dass der Helikopter X.1 auf die Piste zuflog und diese wider Erwarten vor der Y.2 kreuzen werde. Um dem Helikopter auszuweichen, sei der Fluglehrer an Bord der Y.2 eine Linkskurve geflogen. Dadurch, dass der Beschuldigte aufgrund seiner Erwartungshaltung beim Überqueren der Piste nur nach rechts Ausschau gehalten und die Piste überquert habe, ohne zuvor

Sichtkontakt zum anderen Verkehr hergestellt zu haben, sei er der startenden Y.2 derart nahegekommen, dass die Gefahr eines Zusammenstosses bestanden habe. Durch diese Pflichtwidrigkeit habe er sowohl die drei Passagiere an Bord der X.1 als auch die beiden Insassen der Y.2 konkret gefährdet.

2.3 Dem summarischen Bericht der SUST vom 19. Dezember 2019 (BA pag. 11.1.2 ff.) ist zum Vorfall Folgendes zu entnehmen:

2.3.1 Am 19. August 2018, kurz vor Mittag, machten sich der Fluglehrer und der Pilot der Y.2 bereit für den Rückflug vom Flugplatz Samedan nach Biel-Kappelen. Die Besatzung der Y.2 befand sich auf einem Einweisungsflug für den Flugplatz Samedan. Um 11:39:21 Uhr, meldete der Pilot, der auf dem linken Sitz sass, auf der Frequenz des Flugplatzinformationsdienstes (*Aerodrome Flight Information Service* - AFIS), dass sie sich beim Rollhaltepunkt (*holding point*) der Piste 21 befänden und bereit für den Start seien. Der diensthabende Mitarbeiter des AFIS, der *Flight Information Service Officer* (FISO), teilte daraufhin den aktuellen Wind mit und ergänzte, dass die Besatzung auf der Piste 21 nach eigenem Ermessen starten könne («[...] *runway 21 take off your discretion.*»). Der Pilot bestätigte dies und rollte auf die Piste 21. Um 11:39:38 Uhr meldete sich der (beschuldigte) Pilot der X.1 erstmals auf der Frequenz des AFIS und teilte mit, dass er sich am Boden bei der Basis der B. AG befände und bereit für den Abflug in Richtung Meldepunkt «Sierra» sei, wobei er die Piste via die Markierung für An- und Abflüge von Helikoptern (FATO) kreuzen wolle. Es handelte sich bei diesem Flug um einen kommerziellen Rundflug mit drei Passagieren. Der FISO antwortete umgehend, dass auf der Piste 21 ein einmotoriges Flugzeug in die Startposition rollen würde und die X.1 nach eigenem Ermessen über die Flugroute FATO und «Sierra» starten könne («[...] *traffic a single engine lining up runway 21 for departure, [...], take off your discretion FATO Sierra.*»). Der (beschuldigte) Pilot von X.1 bestätigte dies und gab an, nach dem Verkehr Ausschau zu halten. Ein paar Sekunden später, um 11:40:09 Uhr, meldete sich der FISO erneut bei der X.1 mit dem Vorschlag, den Abflug über die Pistenschwelle 03 auszuführen: «[...] *suggest to proceed via threshold 03.*» Wie der FISO später angab, habe er aufgrund einer aufgetretenen Verzögerung während des Rollens der Y.2 auf die Piste 21 den Eindruck erhalten, dass die X.1 besser via die Pistenschwelle 03 abfliege als via den FATO. Die X.1 befand sich gemäss Angabe des (beschuldigten) Piloten zu diesem Zeitpunkt im Schwebeflug über dem Landeplatz der B. AG, der westlich der Flughafengebäude liegt und von dem aus die Piste nicht einsehbar ist. Der (beschuldigte) Pilot der X.1 bestätigte den Empfang dieses Funkspruches, drehte den Helikopter um die Hochachse in die gewünschte Abflugrichtung und leitete den Abflug in Richtung Pistenschwelle 03 ein. Um 11:40:38 Uhr funkte der FISO an die X.1, dass ein Abflug via FATO jetzt besser sei, da sich das Flugzeug bereits

in der Hälfte der Piste befinde («[...] jetzt isch z'spot, better via FATO, the aircraft is mid runway.»). Der FISO erklärte dazu, habe er diese Meldung abgesetzt, da er wahrgenommen habe, dass die Y.2 bereits am Starten gewesen und die X.1 für ihn unerwartet und ungewohnt immer noch am Boden gestanden sei. Er sei davon ausgegangen, dass der (beschuldigte) Pilot der X.1 die Y.2 sehen und hinter ihr kreuzen würde. Der Pilot der X.1 (Beschuldigter) antwortete umgehend, dass er via FATO fliegen werde. Er änderte in der Folge seine Abflugrichtung um 180°, flog zunächst parallel zur Piste und anschliessend in einer Rechtskurve in Richtung FATO. Wie er (Beschuldigter) später angab, habe er sich dabei auf seine rechte Seite konzentriert, da er das Flugzeug auf dieser Seite erwartet habe. Anschliessend kreuzte die X.1 die Piste im Bereich des FATO, ohne dass der (beschuldigte) Pilot die Y.2, die sich noch links von ihm befand, je wahrgenommen hatte. Der Fluglehrer an Bord der Y.2 gab an, er habe während des Startlaufs auf der Piste 21 die X.1 ab deren Start ständig in Sicht gehabt. Er sei davon ausgegangen, dass der Helikopterpilot ihr Flugzeug ebenfalls sehen, parallel zur Piste weiterfliegen und erst hinter ihnen kreuzen würde. Er sei daher sehr überrascht gewesen, als die X.1 noch vor ihnen eindrehte und unmittelbar vor der Y.2 die Piste kreuzte. Der Fluglehrer übernahm sofort die Steuerführung, die bis dahin der Pilot hatte, und leitete in einer Höhe von etwa 250 ft über der Piste eine Kurve nach links ein, um der X.1 auszuweichen. Der Pilot von Y.2 gab an, aufgrund seiner Sitzposition auf dem linken Sitz zunächst keinen Sichtkontakt zur X.1 gehabt zu haben. Erst als die X.1 in einer geschätzten Distanz von rund 150 m vor ihnen gekreuzt sei, habe er den Helikopter gesehen. Der Fluglehrer flog in der Folge einen leicht steigenden Vollkreis nach links und meldete dies umgehend am Funk mit der Bemerkung, dass ihnen der Helikopter sehr nahegekommen sei. Anschliessend setzte die Y.2 ihren Abflug wie geplant fort (BA pag. 11.1.3 f.).

- 2.3.2** Im SUST-Bericht wird festgehalten, dass der geringste Abstand zwischen den beiden Luftfahrzeugen unter 100 m betragen habe. Die SUST ordnete den Vorfall in die Airprox-Kategorie A gemäss der Klassifizierungsskala der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ein (BA pag. 11.1.2).
- 2.3.3** Beide Luftfahrzeuge waren mit Kollisionswarngeräten der Flarm-Technologie ausgestattet (Y.2: PowerFlarm; X.1: Floice). Ob diese Geräte im vorliegenden Fall Warnungen generiert hatten, konnte nicht mehr eruiert werden (BA pag. 11.1.2 f., 8).
- 2.3.4** Am Tag des Vorfalls war das Wetter sonnig, trocken und windschwach. Es herrschten sehr gute Sichtverhältnisse (BA pag. 11.1.8).

- 2.3.5** Der Flugplatz Samedan verfügt über eine Hartbelagpiste von 1800 x 40 m mit Pistenrichtung 03/21. Die Markierung auf der Piste für An- und Abflüge von Helikoptern (FATO) befindet sich querab der offiziellen Helikopterstandplätze. Zwischen dem FATO und diesen Standplätzen soll gemäss einschlägiger Vorgabe ein *air taxi* angewendet werden. Im Gegensatz zum *hover taxi*, das ein langsames Schweben in geringer Höhe über Boden bezeichnet, kann ein *air taxi* einer durchaus rascheren Vorwärtsbewegung bis zu 100 ft über Grund entsprechen.

Die auf dem Flugplatz ansässigen Helikopterbetriebe haben mehrheitlich eigene Landeplätze mit zugehörigen Hangars. Die Basis der B. AG befindet sich, wie auch die Basis der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega), auf der Rückseite des FISO-Gebäudes, das sich am südwestlichen Rand des Vorfelds befindet. Von diesen Landeplätzen aus ist der grösste Teil der Piste, insbesondere der gesamte Bereich rund um den Pistenanfang 21, nicht einsehbar. Der FISO kann diese Landeplätze nicht sehen; der entsprechende Bereich wird von einer Kamera aufgezeichnet und dem FISO auf einem Bildschirm dargestellt. Diese Landeplätze sind im Gegensatz zu den offiziellen Helikopterstandplätzen nicht publiziert, ebenso wenig die An- und Abflugrouten zu diesen Plätzen. Die An- und Abflüge zu bzw. von diesen Landeplätzen werden generell ebenfalls mittels *air taxi* via FATO geflogen, teilweise kommen aber auch mehr oder weniger direkte Routen zu bzw. von den Meldepunkten «Sierra», «Whiskey» und «Hotel November» zur Anwendung.

Der Flugplatz Samedan liegt in einer sogenannten Fluginformationszone (*Flight Information Zone - FIZ*). Innerhalb der FIZ wird während den Betriebszeiten des Flugplatzes durch den FISO ein Flugplatzinformationsdienst (AFIS) geleistet. Es handelt sich dabei um einen rein informativen Dienst zur Gewährleistung eines sicheren und effizienten Flugbetriebs. Der FISO darf keine Freigaben (*clearance*) erteilen, mit Ausnahme der Bewegungen am Boden vor dem Start bzw. nach der Landung. Das Konzept sieht unter anderem vor, dass vom FISO zur Vermeidung von Kollisionen jeglichem Verkehr innerhalb seines Zuständigkeitsbereiches Verkehrshinweise (*traffic information*) erteilt werden. Die Sicherstellung eines genügenden Abstandes zwischen den Luftfahrzeugen ist jedoch Aufgabe der Piloten (BA pag. 11.1.7 f.).

- 2.3.6** Gemäss SUST-Bericht sei der Vorfall darauf zurückzuführen, dass der (beschuldigte) Helikopterpilot der X.1 unmittelbar vor dem startenden Flugzeug Y.2 die Pistenachse kreuzte, ohne dessen Position vorher visuell überprüft zu haben. Folgende Tatsachen hätten den Zwischenfall begünstigt: Sowohl der FISO wie auch die Besatzung an Bord des Flugzeuges Y.2 seien davon ausgegangen, dass der Pilot des Helikopters (Beschuldigter) das Flugzeug sehen und hinter

diesem kreuzen würde, ohne diese Annahmen durch den Helikopterpiloten bestätigt zu haben. Der FISO habe mehrmals über Funk bezüglich der Abflugroute des Helikopters interveniert, was auf Seiten des Helikopterpiloten zu einer gewissen Verwirrung und zu einem unvollständigen Bild der Verkehrssituation geführt haben könnte. Und schliesslich habe systemisch zum Zwischenfall beigetragen, dass die Landeplätze der ortsansässigen Helikopterbetriebe sowie die speziellen An- und Abflugrouten zu diesen Landeplätzen aufgrund der Lage derselben hinter dem FISO-Gebäude und den dadurch gegebenen eingeschränkten Sichtverhältnissen in sich Risiken geborgen hätten und zudem weder im Luftfahrthandbuch noch im Flugplatzbriefing publiziert worden wären (BA pag. 11.1.9).

- 2.4** Der im SUST-Bericht dargestellte äussere Sachverhalt, der dem Strafbefehl zugrunde liegt, wird sowohl vom Beschuldigten als auch dem Flugpiloten (D.) und dem Fluglehrer (E.) an Bord der Y.2 bestätigt (BA pag. 13.1.8; TPF pag. 2.731.4; BA pag. 12.1.8; 12.2.7).
- 2.5** Der Beschuldigte weist den Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs von sich. Er bestreitet insbesondere, dass in casu eine konkrete Gefahr einer Kollision der Luftfahrzeuge aufgrund seines Verhaltens bestanden habe. Anlässlich der Einvernahme bei der Bundesanwaltschaft vom 27. Januar 2021 reichte der Beschuldigte seine eigene Berechnung bezüglich des mutmasslichen Airprox zu den Akten ein (BA pag. 13.1.19). Der Beschuldigte nahm dabei Bezug auf die im SUST-Bericht wiedergegebenen Aussagen des Piloten der Y.2, wonach dieser den Helikopter erst gesehen habe, als letzterer in einer geschätzten Distanz von rund 150 vor dem Flugzeug gekreuzt sei (BA pag. 11.1.4). Der Beschuldigte führte aus, er habe dazu Berechnungen mit Geschwindigkeiten, die der Helikopter kurz vor dem Überkreuzen der Piste und das Flugzeug gehabt hätten, angestellt. Es sei davon auszugehen, dass das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 resp. 60 Knoten und der Helikopter mit ca. 60 Knoten unterwegs gewesen seien. Vom Punkt am Pistenrand, zu dem er angekommen sei, hätte er ca. 1 Sekunde gebraucht, um die Piste zu überqueren. Das zu diesem Zeitpunkt 150 m entfernte Flugzeug hätte bis zum Punkt FATO 5 Sekunden gebraucht. Wenn das Flugzeug den Steigflug ohne Ausweichmanöver fortgesetzt hätte, wäre der Helikopter schon lange weg gewesen, als das Flugzeug den Punkt FATO erreicht hätte. Es hätte rein rechnerisch zu keiner Kollision kommen können. Zudem sei auch die vertikale Lage zu berücksichtigen; schätzungsweise sei der Helikopter höher als das Flugzeug gewesen (BA pag. 13.1.12 f.). In der Hauptverhandlung hielt der Beschuldigte an dieser Darstellung fest (TPF pag. 2.731.3; vgl. auch das Plädoyer der Verteidigung [TPF pag. 2.721.26 ff.]).

2.6

2.6.1 Mit Schreiben vom 11. Mai und 2. Juni 2021 ersuchte das Gericht die SUST, Stellung zu den Berechnungen des Beschuldigten zu nehmen. Zudem fragte das Gericht bei der SUST nach, worauf sich die im SUST-Bericht enthaltene Angabe, wonach der geringste Abstand zwischen den beiden Luftfahrzeugen «unter 100 m» betragen habe, stützt (TPF pag. 2.262.1.1 f./6 f.).

2.6.2 Aus der Stellungnahme der SUST vom 8. Juni 2021 geht hervor, dass die im SUST-Bericht dargelegten Distanzangaben gestützt auf die Daten aus einem an Bord der Y.2 mitgeführten Tablet-Computer mit Positionsangaben und die Beschreibungen der Besatzungen ermittelt worden seien. Radardaten und Aufzeichnungen von Flugdaten der X.1 lägen nicht vor. Aus diesen Gründen sei eine genaue Bestimmung des Mindestabstandes zwischen den beiden Luftfahrzeugen nicht möglich gewesen. Der Zweck einer Sicherheitsuntersuchung sei rein präventiv. Schuld und Haftung seien explizit nicht Gegenstand der Untersuchung (Art. 24 Abs. 2 LFG). Für den präventiven Zweck der Untersuchung seien die genauen absoluten Werte der Abstände meist, so auch im vorliegenden Fall, nicht relevant. Eine Beurteilung der vom Beschuldigten angestellten Berechnungen und der diesen zugrunde gelegten Zahlen/Werten/Parameter würde über die Abklärungen der Sicherheitsuntersuchung hinausgehen und käme der Tätigkeit eines Sachverständigen gleich. Aus diesen Gründen könne sich die SUST dazu nicht äussern.

Bezüglich des im SUST-Bericht angegebenen Distanzwerts von «unter 100 m» führt die SUST in der Stellungnahme aus, die Berechnung des geringsten Abstandes der beiden Luftfahrzeuge sei gestützt auf die vorliegenden Daten konkret wie folgt vorgenommen worden: Die X.1 habe die Piste über die FATO gekreuzt und dies habe zum Ausweichmanöver der Y.2 geführt. Die Distanz zwischen dem Beginn der Linkskurve (Ausweichmanöver) der Y.2 und der FATO betrage rund 83 m. Es handle sich dabei jedoch um eine Schätzung (TPF pag. 2.262.1.9 f.).

2.7 Dem vom Gericht eingeholten Gutachten von Dr. C. vom 22. Juli 2021 (TPF pag. 2.261.1.12 ff.) ist im Wesentlichen Folgendes zu entnehmen:

2.7.1 Hinsichtlich der Problematik des geringsten Abstands zwischen den beiden Luftfahrzeugen hält der Gutachter fest, dass aus den vorhandenen Dokumenten nicht ersichtlich sei, zu welchem Zeitpunkt das Kleinflugzeug die Linkskurve in Bezug zur momentanen Flugposition des Helikopters eingeleitet habe. Für die Beurteilung der Situation wäre wichtig, zumindest annähernd zu wissen, wo sich der Helikopter zum Zeitpunkt der Einleitung der Linkskurve befunden habe (TPF pag. 2.261.1.25).

2.7.2 Bezüglich der Berechnungen des Beschuldigten führt der Gutachter aus, die vom Beschuldigten angegebenen Werte (Fluggeschwindigkeiten, Steigrate) könnten im Wesentlichen – mit nicht ins Gewicht fallenden Korrekturen – als richtig angenommen werden. Der angegebene horizontale Abstand von ca. 150 m zwischen den beiden Luftfahrzeugen im Zeitpunkt der Einleitung der Linkskurve durch die Y.2 könne demgegenüber ohne weitere Informationen weder bestätigt noch in Abrede gestellt werden. Der jeweilige Zeitpunkt, wann sich welches Luftfahrzeug wo befunden habe, sei gänzlich unbekannt. Es könnten lediglich folgende Angaben gemacht werden: Der horizontale Abstand des Kleinflugzeugs zur FATO ab Eindreuen in die Linkskurve habe zwischen 120 m und 130 m betragen (Anmerkung: Im ergänzenden Bericht der SUST wird die betreffende Distanz hingegen mit rund 83 m geschätzt [E. 2.6.2]). Unbekannt bleibe, wo in diesem Zeitraum der Hubschrauber geflogen sei. Der Abstand gemäss den beiden eingezeichneten Flugbahnen der X.1 und Y.2 im SUST-Bericht betrage ca. 65 m. Dieser Wert sei aber für eine Würdigung ungeeignet, da dieser Wert keinen zeitlichen Bezug zwischen den beiden Luftfahrzeugen habe. Es bedeute dezidiert nicht, dass die beiden Luftfahrzeuge diesen Abstand je gehabt hätten. Der vertikale Abstand habe unter Annahme, dass die Y.2 ab Eindreuen in die Linkskurve nicht mehr gestiegen sei, zwischen 25 m und 30 m, rechnerisch 28,1 m betragen (TPF pag. 2.261.1.28).

2.7.3 Zu der vom Gericht gestellten Frage, wie das Risiko einer Flugzeugkollision zu beurteilen sei, wenn der Pilot der Y.2 kein Ausweichmanöver durchgeführt hätte, führt der Gutachter Folgendes aus: Um diese Frage kompetent zu beantworten, wäre die Kenntnis der Lage des Helikopters zum Zeitpunkt des Eindreuens des Kleinflugzeugs in die Linkskurve von grosser Bedeutung. Es könne daher nur mit Szenarien gearbeitet werden. Anschliessend werden im Gutachten vier mögliche Szenarien thematisiert.

Szenario 1: Der Helikopter sei vom Kleinflugzeug aus gesehen rechts, ungefähr in 1 (+/-) Uhr Position, als dieses in die Linkskurve eindreue. Der Co-Pilot (Fluglehrer) der Y.2 erkenne, dass der Helikopter die Startbahn kreuzen werde, und leite eine Linkskurve mit einem Kurvenradius von 360 m ein. Die Wahrscheinlichkeit einer Kollision bleibe gegeben, sei aber die einzige sinnvolle Reaktion, um eine Kollision zu vermeiden. Die wahrscheinliche Annäherung zwischen dem Helikopter und dem Kleinflugzeug wäre in diesem Fall noch näher gewesen. Ein Ausweichen nach rechts wäre deutlich gefährlicher gewesen, weil einerseits auch eine mögliche Reaktion des Helikopterpiloten und andererseits die Wirkung der *wake turbulences* (Luftwirbel hinter einem fliegenden Luftfahrzeug) zu berücksichtigen gewesen wären.

Szenario 2: Der Helikopter sei vom Kleinflugzeug aus gesehen über FATO, also direkt vor diesem, als dieser in die Linkskurve eindrehe. In diesem Fall wäre die Linkskurve bedingt eine richtige Entscheidung gewesen, zumal die Geschwindigkeit des Kleinflugzeugs höher gewesen sei als jene des Helikopters. Dies kurzfristig abzuschätzen, sei kaum möglich. Eine Rechtskurve wäre in diesem Fall möglicherweise sinnvoller gewesen. Allerdings wäre dann die Gefahr bestanden, dass das Kleinflugzeug durch die Luftwirbel im Flug stark beeinträchtigt worden wäre. Die Linkskurve sei dann berechtigt, wenn der Pilot des Kleinflugzeugs erkenne, dass das Kleinflugzeug deutlich vor der Flugbahn des Helikopters, also links davon in Flugrichtung seine Flugbahn erreichen würde. Andernfalls wäre eine deutlich erhöhte Gefahr von *wake turbulences* gegeben.

Szenario 3: Der Helikopter habe bereits die Startbahn überquert und sei bereits links vom Kleinflugzeug. In diesem Fall gelte sinngemäss das Szenario 2 in abgeschwächter Form.

Szenario 4: Das Kleinflugzeug setze den Flug ohne Ausweichmanöver fort. In diesem Fall hätte der Helikopter ca. 4 Sekunden oder ca. 130 m davon die Startbahn gekreuzt. Der Einfluss der *wake turbulences* wäre sehr gross gewesen. Für den Pilot-in-Command zu diesem Zeitpunkt sei jedoch nicht absehbar gewesen, ob der Helikopter noch eine Reaktion «in letzter Sekunde» machen oder den Flug absehbar fortsetzen würde. Hätte beispielsweise der Helikopterpilot in irgendeiner Art und Weise gezögert, wäre eine Kollision sehr wahrscheinlich gewesen. Der Pilot-in-Command der Y.2 habe in dieser Situation nur Bruchteile einer Sekunde Zeit und müsse intuitiv reagieren (TPF pag. 2.261.1.29 f.).

2.8

2.8.1 Zusammenfassend lassen sowohl die SUST wie auch der Gutachter offen, wie nahe sich die Y.2 und die X.1 anlässlich des Vorfalls konkret gekommen sind. Bei der Feststellung im (ersten) SUST-Bericht, wonach der geringste Abstand «unter 100 m» betragen haben soll, handelt es sich lediglich um eine Schätzung, die von der SUST u.a. gestützt auf die rein visuellen Schätzungen der Flugbesatzung der Y.2 vorgenommen wurde (TPF pag. 2.262.1.10). Ein rechtsgenügender Nachweis ist damit nicht erbracht. Wie im Gutachten festgehalten (TPF pag. 2.261.1.29), lässt sich das Risiko einer Kollision mangels objektiver Daten zum Mindestabstand zwischen den beiden Luftfahrzeugen nicht abschliessend beurteilen.

2.8.2 Die Bundesanwaltschaft argumentierte im Plädoyer, dass das Gutachten bei allen vier thematisierten Szenarien von einer Gefährdung der Beteiligten ausgehe.

Dies stütze die Annahme der Anklage, dass in casu tatsächlich eine konkrete Gefahr für Leib und Leben bestanden habe (TPF pag. 2.271.7).

2.8.2.1 Dazu ist Folgendes festzuhalten: Dem Gutachten ist nicht zu entnehmen, dass ein konkretes Kollisionsrisiko bei jeder infrage kommenden Konstellation gegeben wäre. Zum Teil werden Risiken im Zusammenhang mit möglichen Nachlaufturbulenzen thematisiert. In der Anklageschrift wird dem Beschuldigten indes vorgeworfen, er habe das Leben der beteiligten Personen konkret gefährdet, indem er die Gefahr eines Zusammenstosses der beiden Luftfahrzeuge herbeigeführt habe. Eine konkrete Gefährdung von Leib und Leben aufgrund allfälliger Nachlaufturbulenzen wird in der Anklageschrift nicht thematisiert und kann folglich dem Beschuldigten aufgrund des Anklageprinzips nicht vorgeworfen werden (Art. 9 Abs. 1, Art. 350 Abs. 1 StPO).

2.8.2.2 Im Übrigen wäre eine konkrete Gefahr im Zusammenhang mit Nachlaufturbulenzen auch beweismässig nicht erstellt. Die diesbezüglichen Ausführungen im Gutachten sind zum Teil nicht schlüssig. So wird bezüglich des Szenarios 4 (Kleinflugzeug setzt den Flug ohne Ausweichmanöver fort) ausgeführt, der Einfluss der vom Helikopter verursachten *wake turbulences* wäre sehr gross gewesen, und diesbezüglich auf die Antwort auf eine Ergänzungsfrage der Bundesanwaltschaft verwiesen. Die betreffende Ergänzungsfrage thematisiert die Problematik der Nachlaufturbulenzen im Fall, wenn die Y.2 kein Ausweichmanöver vollzogen hätte und es nicht zu einer Kollision gekommen wäre. Der Gutachter führt dazu aus, der Höhenunterschied (zwischen der Y.2 und X.1) habe ca. 28 m (zwischen 25 m und 30 m) betragen und sei demnach noch im Einflussbereich der Luftwirbel. Zugutehalten könne man den Zeitunterschied von ca. 4 Sekunden, in dem sich die erzeugten Luftwirbel beruhigen könnten. Letztlich könne diese Frage nur durch einen praktischen Versuch geklärt werden. Ein Einfluss sei sicherlich gegeben; in welchem Ausmass dann die Folgen wären, müsse getestet werden (TPF pag. 2.261.1.30). Diese Ausführungen lassen nicht auf eine naheliegende Gefährdung aufgrund von Nachlaufturbulenzen schliessen.

2.9 Nach dem Dargelegten fehlt in casu der Nachweis einer konkreten Gefährdung für Leib und Leben von Menschen. Infolgedessen ist der Beschuldigte vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs freizusprechen.

2.10 Im Sinne eines *obiter dictum* ist im Übrigen Folgendes anzumerken:

Die (in der anklagerelevanten Zeit aktuellen) Helikopterverfahren für die am Flugplatz Samedan ansässigen Betriebe wurden im SUST-Bericht als systemischer Risikofaktor identifiziert. Die Landeplätze hinter dem FISO-Gebäude würden

keine freie Sicht auf die Piste erlauben und aufgrund ihrer Lage zu relativ dynamischen An- und Abflügen via FATO erlauben. Die SUST stufte diese Aspekte im vorliegenden Fall als *zumindest beitragend* ein. Zusätzlich wurde der Vorfall durch weitere im SUST-Bericht thematisierte Faktoren begünstigt: Der FISO und die Besatzung an Bord des Flugzeugs gingen davon aus, dass der Pilot des Helikopters das Flugzeug sehen und hinter diesem kreuzen würde, ohne diese Annahmen durch den Helikopterpiloten bestätigt zu haben; der FISO intervenierte innerhalb knapp einer Minute mehrmals über Funk bezüglich der Abflugroute des Helikopters, was zu einer gewissen Verwirrung des Helikopterpiloten geführt haben könnte (BA pag. 11.1.9). Angesichts dieser Befunde hätte sich bei der Prüfung der Kausalität die Frage gestellt, ob die erwähnten Faktoren in ihrer Gesamtheit nicht derart schwer wiegen, dass sie das allfällige sorgfaltspflichtwidrige Verhalten des Beschuldigten (Überqueren der Piste ohne nach links zu schauen) in den Hintergrund treten lassen. Auf diese Frage musste indes nicht mehr eingegangen werden, nachdem bereits eine konkrete Gefährdung verneint wurde.

3. Kosten- und Entschädigungsfolgen

3.1 Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind die Verfahrenskosten auf die Staatskasse zu nehmen (Art. 426 Abs. 1 StPO *e contrario*).

3.2

3.2.1 Gemäss Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO hat die beschuldigte Person bei vollständigem oder teilweise Freispruch oder bei Einstellung des Verfahrens u.a. Anspruch darauf, für ihre Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte entschädigt zu werden.

Die Entschädigung richtet sich nach dem Reglement des Bundesstrafgerichts über die Kosten, Gebühren und Entschädigungen in Bundesstrafverfahren vom 31. August 2010 (BStKR; SR 173.713.162). Auf die Berechnung der Entschädigung der Wahlverteidigung sind die Bestimmungen über die Entschädigung der amtlichen Verteidigung anwendbar (Art. 10 BStKR). Gemäss Art. 11 Abs. 1 BStKR umfasst die Entschädigung das Honorar und die notwendigen Auslagen, namentlich für Reise, Verpflegung und Unterkunft sowie Porti und Telefonspesen. Das Honorar wird nach dem notwendigen und ausgewiesenen Zeitaufwand des Anwalts für die Verteidigung bemessen, wobei der Stundenansatz mindestens 200 und höchstens 300 Franken beträgt (Art. 12 Abs. 1 BStKR). Bei Fällen im ordentlichen Schwierigkeitsbereich beträgt der Stundenansatz gemäss ständiger Praxis der Strafkammer Fr. 230.– für Arbeitszeit und Fr. 200.– für Reisezeit. Die Auslagen werden im reglementarischen Rahmen aufgrund der tatsächlichen

Kosten vergütet, wobei ausnahmsweise anstelle der tatsächlichen Kosten ein Pauschalbetrag vergütet werden kann (Art. 13 Abs. 4 BStKR). Gemäss Art. 14 BStKR kommt die Mehrwertsteuer zum Honorar und den Auslagen hinzu.

- 3.2.2** Der Beschuldigte beantragte anlässlich der Hauptverhandlung eine Entschädigung für die entstandenen Verteidigungskosten. Weitere Entschädigungsansprüche wurden nicht geltend gemacht (TPF pag 2.721.1).

Der Verteidiger des Beschuldigten, Rechtsanwalt Mario Bortoluzzi, weist in seiner Honorarnote einen Arbeitsaufwand von 36.70 Stunden (ohne Hauptverhandlung) zu einem Stundenansatz von Fr. 230.–, 8 Stunden Reisezeit zu einem Stundenansatz von Fr. 200.– und Spesen von Fr. 200.90 aus (TPF pag. 2.721.35 ff.). Die Kostennote gibt keinen Anlass zur Beanstandung. Zum Honorar dazuzurechnen ist der Aufwand für die Teilnahme an der Hauptverhandlung im Umfang von 3 Stunden à Fr. 230.–. Unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer ist die Entschädigung des Beschuldigten aufgerundet auf Fr. 11'775.– festzulegen.

Der Einzelrichter erkennt:

1. A. wird freigesprochen.
2. Die Kosten des Verfahrens trägt die Eidgenossenschaft.
3. A. wird durch die Eidgenossenschaft mit Fr. 11'775.– entschädigt.

Dieses Urteilsdispositiv wird den Parteien schriftlich eröffnet.

Im Namen der Strafkammer
des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Der Gerichtsschreiber

Zustellung der vollständigen schriftlichen Ausfertigung an:

- Bundesanwaltschaft
- Rechtsanwalt Mario Bortoluzzi (Verteidiger von A.)

Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an:

- Bundesanwaltschaft als Vollzugsbehörde (vollständig)

Rechtsmittelbelehrung

Berufung an die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts

Gegen Urteile der Strafkammer des Bundesstrafgerichts, die das Verfahren ganz oder teilweise abschliessen, kann **innert 10 Tagen** seit Eröffnung des Urteils bei der Strafkammer des Bundesstrafgerichts mündlich oder schriftlich Berufung angemeldet werden (Art. 399 Abs. 1 i.V.m. Art. 398 Abs. 1 StPO; Art. 38a StBOG).

Mit der Berufung kann das Urteil in allen Punkten umfassend angefochten werden. Mit der Berufung können gerügt werden: Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhaltes sowie Unangemessenheit (Art. 398 Abs. 2 und 3 StPO).

Die Berufung erhebende Partei hat **innert 20 Tagen** nach Zustellung des begründeten Urteils der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts eine schriftliche Berufungserklärung einzureichen. Sie hat darin anzugeben, ob sie das Urteil vollumfänglich oder nur in Teilen anfechtet, welche Abänderungen des erstinstanzlichen Urteils sie verlangt und welche Beweisanträge sie stellt. Werden nur Teile des Urteils angefochten, ist verbindlich anzugeben, auf welche sich die Berufung beschränkt (Art. 399 Abs. 3 und 4 StPO).

Versand: 17. Dezember 2021