

BStGer SK.2007.21 vom 16. Mai 2008

Bundesstrafgericht, 2008-05-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger_SK.2007.21

FR: TPF SK.2007.21 du 16 mai 2008

IT: TPF SK.2007.21 del 16 maggio 2008

Regeste

fahrlässige Tötung; fahrlässige schwere Körperverletzung

Erwägungen

E. 1

Moritz SUTER, erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Bernhard Gehrig,

E. 1.1

Gemäss Art. 336 Abs. 3 StGB i.V.m. Art. 98 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0) unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen der Bundesgerichtsbarkeit. Gemäss Bericht des BFU ist ein Fehlverhalten der Cockpitcrew Ursache des Absturzes. Die beiden Piloten wurden jedoch beim Absturz getötet. Da die Bundesanwaltschaft das Verfahren in Anerkennung der Bundesgerichtsbarkeit an sich zog, die Bezirksanwaltschaft Bülach am 7. April 2003 eine Abtretungsverfügung erliess (cl. 1 pag. 2.1) und das Verfahren seither beim Bund geführt wurde, ist Bundesgerichtsbarkeit gegeben. Ein Ermessensmissbrauch liegt nicht vor (BGE 132 IV 89 E. 2).

E. 1.2.1

Die Verteidiger beantragten in ihren Beweiseingaben vor der Hauptverhandlung, es seien jene Einvernahmen des Vorverfahrens zu wiederholen, die ohne Beachtung der Parteirechte der Angeklagten durchgeführt worden seien, falls sie zu deren Nachteil gewürdigt werden würden (cl. 76 pag. 76.521.4 f., 76.522.6, 76.523.8, 76.524.3 f., 76.525.8 f., 76.526.4). Der Kammerpräsident lehnte diese Anträge mit Verfügung vom 6. Februar 2008 ab (cl. 76 pag. 76.430.1 f.). Ferner beantragten die Verteidiger die Anhörung diverser Personen als Zeugen. Diese Anträge wurden teilweise gutgeheissen (cl. 76 pag. 76.430.1) oder die genannten Personen wurden mit einer späteren Verfügung von Amtes wegen als Zeugen zur Hauptverhandlung vorgeladen (cl. 76 pag. 76.430.7). Bezüglich der nicht vorgeladenen Personen wiederholten die Verteidiger ihre Anträge anlässlich der Hauptverhandlung. Sie erklärten sich jedoch einverstanden damit, dass darüber erst im Urteil entschieden wird (cl. 76 pag. 76.910.14). Da auf die von den Verteidigern angesprochenen Einvernahmen nicht zum Nachteil der Angeklagten abzustellen sein wird (siehe E. 5.2 – 5.8), besteht kein Anspruch der Angeklagten auf Konfrontation mit diesen Zeugen, weshalb die Anträge abgelehnt werden konnten.

E. 1.2.2

Während des Plädoyers stellte Rechtsanwalt Heeb den Beweisantrag, AA. sei als Zeuge zu befragen. Als Begründung gab er an, dass jener dem Angeklagten B. am Tage des Plädoyers eine Nachricht habe zukommen lassen mit dem Inhalt, dass er vom Direktor des BFU

entlassen worden sei, weil er für die Verteidigung ein Schriftstück verfasst habe. Ebenso beantragt Rechtsanwalt Heeb,

- 9 - dass die mit den Plädoyernotizen abgegebenen Beilagen 1 und 3 – 7 zu den Akten zu erkennen seien. Die Bundesanwaltschaft stellte sich gegen eine Wiederaufnahme des Beweisverfahrens, ansonsten sie ebenfalls weitere Beweisanträge zu stellen gedenke. Zum Zeitpunkt der Plädoyers ist das Beweisverfahren geschlossen (Art. 167 BStP) und die Parteien können grundsätzlich keine Beweisanträge mehr stellen (Art. 157 Abs. 2 BStP). Auf das Begehren von Rechtsanwalt Heeb ist daher nicht einzutreten. Von Amtes wegen kann das Gericht jedoch bis zum Schluss der Parteiverhandlungen neue Beweismassnahmen anordnen (Art. 157 Abs. 3 BStP). Eine Einvernahme von AA. ist nicht notwendig, um die angeklagte Sachlage zu stützen oder zu entkräften, weshalb das Beweisverfahren nicht noch einmal zu eröffnen ist. Was die erwähnten Beilagen betrifft, so sind sie lediglich als Bestandteil des Plädoyers zur Kenntnis zu nehmen.

E. 1.2.3

Anlässlich der Hauptverhandlung erfolgte seitens der Verteidigung der Rückzug des Antrages auf Zeugeneinvernahme von P. und Q. (cl. 76 pag. 76.910.12). Die Bundesanwaltschaft hatte gegen den Rückzug nichts einzuwenden. Anträge sind in der Regel abänderbar und widerrufbar (HAUSER/SCHWERI/HARTMANN, Schweizerisches Strafprozessrecht, Basel 2005, 6. Aufl., § 43 N. 3). Die Einvernahme der beiden Genannten wurde als nicht mehr notwendig erachtet, weshalb darauf verzichtet werden konnte und dem Rückzugsantrag stattgegeben wurde.

E. 1.3

Mit Eingabe vom 2. Mai 2005 (cl. 76 pag. 76.610.1 f.) kündigte Rechtsanwalt Ralf Dupré, Bezug nehmend auf ein Schreiben der Bundesanwaltschaft vom 7. April 2008, namens von E., F., G. und H. die Geltendmachung von allfälligen Entschädigungs- oder Genugtuungsforderungen an. Die vier aufgeführten Personen sind Hinterbliebene der vier Familienmitglieder, die beim Absturz ums Leben gekommen sind. In darauf folgender Eingabe vom 3. Mai 2008 bezifferte der Vertreter der Zivilparteien die aufgrund von Art. 12 Abs. 2 OHG geltend gemachten Genugtuungsansprüche (cl. 76 pag. 76.610.7 ff.). Die Parteien erhielten anlässlich der Hauptverhandlung Gelegenheit, Stellung dazu zu nehmen, ob die betreffenden Personen als Privatkläger zuzulassen seien. Die Bundesanwaltschaft befürwortete eine Zulassung als Privatkläger. Rechtsanwalt Gehrig dagegen äusserte sich im Namen aller Verteidiger dahingehend, dass sämtliche Geschädigte für ihre Ansprüche befriedigt worden seien und dass sie eine Saldoerklärung unterzeichnet hätten. Den vier genannten Personen fehle es daher an der notwendigen Legitimation. Gemäss Art. 210 BStP können im Bundesstrafverfahren privatrechtliche Ansprüche aus strafbaren Handlungen geltend gemacht werden. Sie werden von den eidgenössischen Strafgerichten beurteilt, sofern nicht der Täter freigesprochen

- 10 - oder das Verfahren eingestellt wird (Abs. 1). Die von Rechtsanwalt Gehrig eingereichte Vereinbarung zwischen der Crossair und den genannten Personen (cl. 76 pag. 76.910.181 ff.) stellt entgegen der Ansicht der Verteidigung keine Saldoerklärung dar. So steht in Buchstabe g der Vorbemerkungen, dass diese Vereinbarung abgeschlossen wurde, um die entstandenen Nachteile der Angehörigen für die Zeit zu mildern ist, bis eine endgültige Schadensregelung nach dem anwendbaren Recht gefunden ist. In Ziffer 4 ist weiter vermerkt, dass die Ansprüche der Angehörigen gegen die Crossair und deren

Organe und Hilfspersonen gewahrt bleiben. Es wurde somit nicht auf die Geltendmachung weiterer Ansprüche verzichtet, weshalb E., F., G. und H. als Privatkläger zu diesem Verfahren zuzulassen sind.

E. 1.4

Gemäss Art. 126 Abs. 1 BStP bezeichnet die Anklageschrift unter anderem das strafbare Verhalten, dessen der Angeklagte beschuldigt wird, nach seinen tatsächlichen und gesetzlichen Merkmalen (Ziff. 2). Das Gericht hat nur die Tat zu beurteilen, auf die sich die Anklage bezieht (Art. 169 Abs. 1 BStP). Die Anklageschrift hat eine doppelte Bedeutung. Sie dient einerseits der Bestimmung des Prozessgegenstandes (Umgrenzungsfunktion), vermittelt andererseits dem Angeklagten die für die Durchführung des Verfahrens und die Verteidigung notwendigen Informationen (Informationsfunktion) und fixiert somit das Verfahrens- und Urteilsthema (HAUSER/SCHWERI/HARTMANN, a.a.O., § 50 N. 6 und 8). Das bedeutet gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung, dass die Anklage, um dem Anklageprinzip gerecht zu werden, die dem Angeklagten zur Last gelegten Delikte in ihrem Sachverhalt so präzise zu umschreiben hat, dass die Vorwürfe genügend konkretisiert sind (BGE 126 I 19 E. 2a, 120 IV 348 E. 2b). In der Anklageschrift vom 23. Oktober 2007 wirft die Bundesanwaltschaft den Angeklagten unter anderem fahrlässige schwere Körperverletzung vor („anwendbare Gesetzesbestimmung Art. 125 Abs. 2 StGB“). Aus der Anklageschrift geht jedoch nicht hervor, wer Opfer dieser Straftat geworden ist und was für Verletzungen vorliegen. Der Tatvorwurf der fahrlässigen schweren Körperverletzung wird in keiner Weise konkretisiert. Damit wurde keine genügende Anklage erhoben. Die Bundesanwaltschaft hat sie trotz Einladung des Kammerpräsidenten (cl. 76 pag. 76.110.3) auch nicht ergänzt, was zu einem Freispruch der Angeklagten hinsichtlich dieses Vorwurfs zu führen hat.

E. 1.5

Gemäss Art. 24 f. des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0) ist das BFU für die Abklärung von Flugunfällen zuständig, nicht jedoch für deren rechtliche Würdigung. Die Ausführungen im Untersuchungsbericht des BFU gelten daher als fachmännische Äusserungen, nicht aber als gerichtliche Expertise im Sinne von Art. 91 ff. BStP, an welche das Gericht grundsätzlich gebunden ist; denn das BFU respektive die einzelnen Mitarbeiter

- 11 - sind nicht nach diesen Bestimmungen richterlich eingesetzt und in die Pflicht genommen worden. Nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung kann das Gericht jedoch den Untersuchungsbericht berücksichtigen. Es hat dabei zu beachten, dass das BFU aufgrund seines technischen Sachverständnisses in der Lage ist, die massgeblichen Unfallursachen zu ermitteln, und dass es berechtigt ist, förmliche Zeugeneinvernahmen durchzuführen (Art. 26b Abs. 2 LFG, Art. 15 Abs. 1 VFU [Verordnung vom 23. November 1994 über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen, SR 748.126.3]), die unter der Strafandrohung von Art. 307 StGB vorgenommen werden (Art. 82 BStP i.V.m. Art. 26b Abs. 3 LFG). 2. Unfallhergang Das BFU stellte in seinem Untersuchungsbericht (cl. 7 pag. 10.145) fest, dass das Pilotenteam I./J. – der erste als Kommandant und verantwortlicher Pilot (flying pilot), der zweite als Copilot – mit dem AVRO RJ 85/100 den Flughafen Zürich-Kloten aus östlicher Richtung ansteuerte, um auf der Piste 10/28 zu landen. Dies sollte unter Anwendung des vorgeschriebenen Standard-Richtfunkfeuerkontakt-Anflugverfahrens (standard VOR/DME approach 28) geschehen. Aus der

Auswertung des Flugdatenschreibers (Digital Flight Data Recorder, DFDR) und des Cockpitgesprächrekorders (Cockpit Voice Recorder, CVR) re-konstruierte das BFU die letzte Phase der Annäherung. Daraus ergab sich, dass das Flugzeug ab einer Distanz von 8 Meilen zum Funkfeuer – bis wohin eine minimale Flughöhe von 4000 Fuss (feet, ft) vorgeschrieben war – in einen Sinkflug überging, der allerdings steiler ausgeführt wurde, als es der geraden Linie zum Pistenbeginn (Gleitwinkel von 3,7°) entsprach. In diesem Verlauf unterschritt das Flugzeug in einer Entfernung von gut 3,5 Meilen zum Pistenanfang die für diesen Anflug definierte minimale Anflughöhe (Minimum Descent Altitude, MDA) von 2390 Fuss unzulässigerweise, waren doch wegen der eingeschränkten Sicht durch tiefliegende Wolken weder die Piste noch ihre Befeuerung sichtbar. Der Sinkflug wurde auch fortgesetzt, als rund 3 ¼ Meilen vor Pistenbeginn das Bodennäherungswarnsystem (Ground Proximity Warning System, GPWS) die Warnung einer Bodenannäherung auf 500 Fuss ausgab. Auch in diesem Moment bestand kein visueller Kontakt zur Pistenbefeuerung, sondern nur zeitweilig zur Umgebung des Flugzeuges. 10 Sekunden später stellte Kommandant I. die Frage nach einem Durchstart (Go Around) und weitere 2 Sekunden später ordnete er diesen an. Im gleichen Moment wurden der Autopilot ausgeschaltet und die Triebwerke beschleunigt. Das Flugzeug kollidierte jedoch eine Sekunde später mit einer Baumkrone und stürzte darauf in einen Wald ab. Es schlug nach kurzer Strecke im Hang auf den Boden auf, nachdem schon Feuer ausgebrochen war.

- 12 - 3. Thematik des Anklagesachverhalts

E. 2

André DOSÉ, erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Lorenz Erni,

E. 3

A., erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Peter Bettoni,

E. 3.1

Gegenstand der Anklage sind verschiedene mittelbare Unfallursachen, die einerseits Folge einer unternehmerischen Unsorgfalt oder einer Unsorgfalt bezüglich des Kommandanten I. gewesen sein sollen. Unternehmerische Unsorgfalt soll vorgelegen haben in einer Behinderung des Rapportwesens hinsichtlich von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen, in einer Unterdotierung der internen Sicherheitsfachstelle, in einer aggressiven Expansionspolitik, in der unterlassenen Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen des BFU nach dem Absturz eines Flugzeugs der Crossair vom 10. Januar 2000 in Nassenwil und in der Förderung waghalsigen Fliegens durch Verletzung vorgeschriebener Flugverfahren. Die Unsorgfalt bezüglich des Kommandanten I. soll in der unzureichenden Überprüfung desselben respektive im Umstand, dass I. trotz allgemeiner Nichteignung im Pilotenkorps der Crossair belassen wurde, in dessen Umschulung auf das Flugzeugmuster der Unglücksmaschine respektive in dessen Einsatz in dieser Flotte und konkret auf dem Flug CRX 3597 bestanden haben.

E. 3.2

Die Angeklagten besetzten im Unternehmen Crossair Führungspositionen (siehe E. 5.1.3), weshalb ihnen die angeblichen Mängel im Unternehmen, die zum Absturz geführt haben sollen, zuzurechnen seien. 4. Anwendbares Recht

E. 4

B., erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Herbert Heeb,

E. 4.1

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 ist als das zum Zeitpunkt der Tat geltende (sog. *lex mitior*). Massgebend hierbei ist die konkrete Betrachtungsweise, es kommt also darauf an, nach welcher Bestimmung der Täter für die zu beurteilende Tat besser wegkommt (BGE 134 IV 82 E. 6.2.1, 126 IV 5 E. 2c). Welche Sanktion milder ist, ergibt sich aus der mit ihr verbundenen Einschränkung in den persönlichen Freiheiten (RIKLIN, Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches: Fragen des Übergangsrechts, AJP 2006, S. 1471 ff., S. 1473). Hinsichtlich der Sanktion der fahrlässigen Tötung (Art. 117 StGB) änderte die Obergrenze des Freiheitsentzuges durch das neue Recht nicht. Hingegen ist im Gegensatz zur altrechtlichen Busse von maximal Fr. 40'000.– (Art. 117 i.V.m. Art. 48 Ziff. 1 aStGB) neu die Ausfällung einer Geldstrafe bis zu nominal Fr. 1'080'000.– (Art. 117 i.V.m. Art. 34 StGB) möglich. Nebst der Sanktionsart ist jedoch auch die Vollzugsform zu bewerten: Nach neuem Recht ist der bedingte Vollzug einer Freiheitsstrafe von einer Dauer bis zu - 13 - zwei Jahren möglich (Art. 42 StGB), im Gegensatz zu den 18 Monaten nach altem Recht. Darüber hinaus ermöglicht es den teilbedingten Vollzug von Freiheitsstrafen bis zu drei Jahren (Art. 43 Abs. 1 StGB). Unter Beachtung, dass eine bedingte Strafe gegenüber einer gleichartigen unbedingten Strafe immer die mildere Sanktion ist (BGE 134 IV 82 E. 7.2.4) und dass eine Geldstrafe generell als milder gilt als eine Freiheitsstrafe, erweist sich in concreto das neue Recht als das mildere und ist demnach anzuwenden.

E. 4.2

Besondere Bedeutung verdient bezüglich anwendbaren Rechts die Problematik der Verjährung. Auch diesbezüglich gilt die *lex mitior* (Art. 389 StGB). Bis Ende September 2002 (Revision des Verjährungsrechts) betrug die Verjährungsfrist für Delikte, die mit Gefängnis bis zu drei Jahren bedroht waren, fünf Jahre; die Verjährungsfrist wurde durch jede Verfolgungshandlung unterbrochen, die Gesamtdauer blieb auf siebeneinhalb Jahre begrenzt (Art. 70 al. 4, Art. 72 Ziff. 2 StGB in der Fassung vor Oktober 2002). Nach neuem Recht beträgt die Dauer für diese Delikte absolut sieben Jahre (Art. 97 Abs. 1 lit. c StGB). Den Beginn der Verjährungsfrist legen altes und neues Recht übereinstimmend auf den Zeitpunkt der Ausführung der strafbaren Tätigkeit fest (Art. 71 al. 2 StGB in der Fassung vor Oktober 2002, Art. 98 lit. a StGB). Beim Fahrlässigkeitsdelikt ist dies der Zeitpunkt der pflichtwidrigen aktiven Handlung, im Falle einer unechten Unterlassung der Zeitpunkt, als der Täter hätte handeln sollen. Dauert diese Handlungspflicht an, so beginnt die Verjährung erst an deren Ende zu laufen (BGE 122 IV 61 E. 2a/aa), was spätestens mit Erfolgseintritt der Fall ist. Die Bundesanwaltschaft eröffnete das Ermittlungsverfahren am 2. Februar 2004 (cl. 1 pag. 1.1). Bei Anwendung des alten Verjährungsrechts waren damals alle aktiven Handlungen, die vor dem 3. Februar 1999 verübt worden waren, respektive alle Unterlassungen, deren Handlungspflicht bis zu diesem Datum dauerte, relativ verjährt. Von der absoluten Verjährung sind alle Handlungen und Unterlassungen betroffen, welche im Zeitpunkt des Urteils siebeneinhalb Jahre zurück liegen, also diejenigen vor dem 16. November 2000. Demgegenüber ist das neue Recht günstiger, wenn der

Zeitpunkt der aktiven Handlung vor dem 16. Mai 2001 liegt respektive eine Handlungspflicht vorher endete. Im Lichte dessen erweist sich das neue Recht als milder, wenn das strafbare Verhalten zwischen diesen Stichtagen liegt, während sonst beide Rechte zu gleichem Ergebnis führen. Somit ist das neue Verjährungsrecht anzuwenden.

- 14 - 5. Fahrlässige Tötung

E. 5

C., erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Christoph Hohler,

E. 5.1

Grundlagen der Strafbarkeit Wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft (Art. 117 StGB). Eine Straftat begeht fahrlässig, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach dem Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 StGB). Ein Verbrechen oder Vergehen kann auch durch pflichtwidriges Untätigbleiben begangen werden. Pflichtwidrig untätig bleibt, wer die Gefährdung oder Verletzung eines strafrechtlich geschützten Rechtsgutes nicht verhindert, obwohl er aufgrund seiner Rechtsstellung dazu verpflichtet ist, namentlich auf Grund des Gesetzes, eines Vertrages, einer freiwillig eingegangenen Fahrgemeinschaft oder der Schaffung einer Gefahr. Wer pflichtwidrig untätig bleibt, ist gestützt auf den entsprechenden Tatbestand nur dann strafbar, wenn ihm nach den Umständen der Tat derselbe Vorwurf gemacht werden kann, wie wenn er die Tat durch ein aktives Tun begangen hätte (Art. 11 Abs. 1 – 3 StGB).

E. 5.1.1

Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung setzt voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise, 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 überschritten hat. Erkennbar beziehungsweise voraussehbar ist die Gefahr des Erfolgseintritts für den Täter, wenn sein Verhalten geeignet ist, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Dabei müssen die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Hierbei gilt somit der Massstab der Adäquanz (BGE 130 IV 7 E. 3.2, 126 IV 13 E. 7a/bb; STRATENWERTH, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I, 3. Aufl., Bern 2005, § 16 N. 16). Besteht das Verhalten des Täters in einem Unterlassen, so stellt sich die Frage nach einem hypothetischen Kausalzusammenhang, also ob die ausgebliebene Sorgfalt nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung den Eintritt des Erfolges verhindert hätte (BGE 117 IV 130 E. 2a). Damit der Eintritt des Erfolges auf das pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückzuführen ist, genügt seine blosser Voraussehbarkeit nicht. Vielmehr stellt sich die weitere Frage, ob der Erfolg auch vermeidbar war. Hierzu wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben

- 15 - wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt es, wenn das Verhalten des Täters mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache der Erfolges bildete (BGE 130 IV 7 E. 3.2 m.w.H.). 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 127 IV 62 E. 2d).

E. 5.1.2

In concreto kommen im Bereich der Zivilluftfahrt vier Arten von Sorgfaltspflichten für das angeklagte Delikt in Frage: Staatliche Normen des Luftrechts, internationale Normen mit innerstaatlicher Verbindlichkeit, betriebsinterne Regeln und der allgemeine Gefahrensatz:

a) Bis Mitte 1998 waren neben dem Luftfahrtgesetz und der zugehörigen Verordnung (Verordnung über die Luftfahrt vom 14. November 1973, LFV, SR 748.01) zwei Verordnungen für den gewerblichen Betrieb von Luftfahrtunternehmen zentral: Die Verordnung vom 23. November 1973 über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (VBR I, SR 748.127.1) und das Reglement vom 25. März 1975 über die Ausweise für Flugpersonal (RFP, SR 748.222.1). Die VBR I enthält Vorschriften namentlich über die Organisation der Flugunternehmen, über den Flugbetrieb, über die Flugzeuge, ihre Ausrüstung und ihren Unterhalt sowie die Besatzung, eingeschlossen ihre Ausbildung. Sie wurde im Jahre 2007 bezüglich der Arbeitszeitorganisation (Kapitel 4.7) und des Flugzeugunterhalts (Kapitel 8) geändert, blieb aber ansonsten seit 1992 praktisch unverändert. Das RFP enthielt zunächst die für die Erteilung unter anderem der Berufspilotenbrevets nötigen Voraussetzungen, darunter die Prüfungen, die Zulassung als Linienpilot für die einzelnen Flugzeugmuster und anderes mehr. Die Flugverfahren selbst regelt das RFP – auch in der heute gültigen Fassung – nicht (Ziff. 4.2 und 11.1), sondern verweist auf das vom Luftfahrtunternehmen zu verfassende und vom Bundesamt zu genehmigende Flugbetriebshandbuch (Flight Operation Manual, FOM). Diese Rechtslage wurde durch internationale Normen teilweise, und für den Betrieb von Linienluftfahrtunternehmen entscheidend, abgelöst, welche die Joint Aviation Authorities (JAA) – ein Zusammenschluss europäischer Luftfahrtbehörden – erlassen hatte und die von den nationalen Instanzen ins Landesrecht zu überführen waren. Im sachlichen Zusammenhang sind die JAR-OPS 1 (Joint Aviation Requirements Commercial Air Transportation Part 1) als Kompendium für den gewerblichen Betrieb mit Flächenflugzeugen und die JAR-FCL 1 (Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing Part 1) für die Lizenzierung der Piloten von Flächenflugzeugen mass-

- 16 - geblich. Die Umsetzung in Schweizer Recht erfolgte durch zwei Verordnungen: Soweit es den Betrieb betrifft, durch diejenige über den Betrieb von Flugzeugen im gewerbsmässigen Lufttransport vom 8. September 1997 (VJAR-OPS 1, SR 748.127.8), welche am 1. November 1997 in Kraft trat, und hinsichtlich der Zulassung zum Pilotenberuf durch diejenige über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern vom 14. April 1999 (VJAR-FCL, SR 748.222.2), welche am 1. Mai 1999 in Kraft trat. b) Für den Betrieb schreibt Art. 2 VJAR-OPS 1 die Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt vor, welches dem Inhaber die Rechte und Pflichten gemäss JAR-OPS Part 1 (JAR-OPS 1) auferlegt (Art. 3 VJAR-OPS

1). In entsprechender Weise erklärt Art. 5 Abs. 1 VJAR-FCL die Rechte und Pflichten der JAR-FCL-Reglemente als verbindlich für die Betriebs- und Einzelpersonen, denen die Ausbildung zur Piloten- und anderen Lizenzen anvertraut wird. Wie im erstgenannten Erlass vorgesehen, erhielt die Crossair am 9. Juli 1998 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt das Betreiberzeugnis (cl. 6 pag. 7.29) und im Anschluss daran am 29. Juli 1998 eine modifizierte Betriebsbewilligung, das heisst die Schulungsbewilligung im Sinne von Art. 33 LFG und die Betriebsbewilligung für Nichtlinienverkehr im Sinne von Art. 115 aLFV (cl. 6 pag. 7.26–28). Die Betriebsbewilligung legte fest, dass die Bedingungen des Betreiberzeugnisses einzuhalten seien. Dieses wiederum kann nur erteilt werden, wenn das Luftfahrtunternehmen ein Betriebshandbuch aufgestellt und dieses unter anderem die Namen des Betriebsleiters sowie der Leiter von vier Fachbereichen der Behörde mitgeteilt hat (JAR-OPS 1.185 Abs. a Ziff. 4 – 6). Der Inhalt des Betriebshandbuches wird durch JAR-OPS 1.1045 Abs. a und Anhang (Appendix) 1 zu dieser Nummer festgelegt. Fachbereichsleiter (postholders) müssen für den Flugbetrieb (flight operations), für die Wartung (maintenance system), die Schulung der Besatzungen (crew training) und den Bodenbetrieb (ground operations) bestimmt sein (JAR-OPS 1.175 Absatz i); ihre Aufgaben müssen im Betriebshandbuch beschrieben sein (Anhang 2 zu JAR-OPS 1.175 Abs. b Ziff. 1). Es ergibt sich aus diesen Bestimmungen, dass nicht mit Inkrafttreten der VJAR-OPS 1, sondern mit der Erneuerung der Bewilligung des BAZL am 29. Juli 1998 der Inhalt des Betriebshandbuches hoheitliche Geltung für das Unternehmen hatte. Das gilt auch in zeitlicher Hinsicht. Die JAR-OPS 1 formulieren direkte Handlungsanweisungen an die im Luftfahrtunternehmen Tätigen – insbesondere im Abschnitt (Subpart) N über die Arbeit der Cockpitbesatzung. Rechtlich sind sie aber nur als Voraussetzungen zur Betriebsbewilligung, nicht als strafrechtlich relevante Sorgfaltspflichten einzustufen – vorbehaltlich als Quellen von ausserstrafrechtlichen Normen hinsichtlich des „Neminem-laedere“- Grundsatzes (E. 5.1.2.d).

- 17 - c) Die Crossair hat im Juli 1998 ein Betriebshandbuch, das Operations Manual Teil A (OM-A), erlassen (cl. 74) und in der Folge mehrmals geändert, letztmals vor dem Absturz bei Bassersdorf am 1. November 2001 (cl. 6.1 Faszikel 6). Die Modifikationen betrafen nicht nur die vorgeschriebenen Abläufe, sondern auch die Änderungen der Leitungsverantwortungen. Diesbezüglich war das Unternehmen in doppelter Weise strukturiert: Einmal unternehmerisch-hierarchisch mit dem President & CEO an der Spitze (Ziff. 1.1), und zweitens nach JAR-OPS 1.175 Abs. h und i mit einem Betriebsleiter und vier Fachbereichsleitern, nämlich für den Flugbetrieb, die Wartung, die Schulung der Besatzungen und für den Bodenbetrieb (Ziff. 1.2). Die Verantwortungsinhalte wurden in der JAR-OPS-1-Struktur, soweit hier wesentlich, nur insoweit geändert, als der Fachbereichsleiter für den Flugbetrieb sich für die Tagesgeschäfte durch den Flight Operations Duty Officer vertreten lassen konnte (OM-A Ziff. 1.3.2). In der unternehmerischen Hierarchie ergab sich eine Änderung für die Flottenchefs: Sie hatten die Schulung für die Piloten respektive Flugbesatzungen ursprünglich auf die „FOCA [i.e. BAZL]-Schulungsbewilligung“ (OM 1998), nachher auf Teil D des Operations Manual auszurichten (Ziff. 1.3.6.5). d) Aus dem allgemeinen Gefahrensatz ist jedermann, der eine Gefahr schafft, verpflichtet, alles Zumutbare vorzukehren, damit es zu keiner Verletzung fremder Rechtsgüter kommt (BGE 127 IV 62 E. 2e; JENNY, Basler Kommentar, Strafrecht 1, 2. Aufl., Basel 2007, N. 88 zu Art. 12; SEELMANN, Strafrecht Allgemeiner Teil, 3. Aufl., Basel 2007, S. 161). In diesem Zusammenhang hat die höchstgerichtliche Rechtsprechung die Voraussetzungen der privatrechtlichen Haftung des Geschäftsherrn

(Art. 55 OR) auf dessen strafrechtliche Verantwortung erweitert. Dementsprechend muss der im Unternehmen Verantwortliche für eine zweck- mässige Arbeitsorganisation und Kontrolle sorgen, um die dem Betrieb imma- nenten Gefahren einzudämmen (BGE 121 IV 10 E. 3a). Diese Verantwortung trifft diejenige Person, welche das Unternehmen leitet. Das gilt zunächst für den rechtlich zur Geschäftsführung Berufenen. Handlungspflichtig ist aber auch der- jenige, welcher ohne eine solche formale Stellung faktisch das Unternehmen lei- tet (SCHMID, Einige Aspekte der strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Gesell- schaftsorganen, ZStrR 105/1988, S. 156 ff., 174 f.). Dies bedeutet nicht, dass einzig diese Person Sorgfalt für eine gefahrenfreie Abwicklung des Betriebes zu tragen hat. Sie darf und muss Personen bestimmen, welche die Belange der Si- cherheit betreuen, und ihnen die entsprechenden Kompetenzen erteilen und für die notwendigen Informationen sorgen (BGE 125 IV 9 E. 2a; DONATSCH/TAG, Strafrecht I, Verbrechenlehre, 8. Aufl., Zürich 2006, § 35 S. 369 f.). Die Sorg- faltspflicht beschränkt sich in diesem Fall auf die Geschäftsherrenverantwortung hinsichtlich des Sicherheitsbeauftragten; er wird damit von der Verantwortung für die „in vorderster Linie im Einsatz Stehenden“ (BGE 126 IV 13 E. 7b/aa) entlas- tet. Infolgedessen ergeben sich in Betrieben von einer gewissen Grösse abge- - 18 - stufte und sachspezifische Sorgfaltspflichten. Beispielsweise hat das Bundesge- richt in einem grossen Unternehmen Sorgfaltspflichten beim Verwaltungsrat, beim operativen Leiter und beim Chef des Rechtsdienstes erblickt (BGE 122 IV 103, 128 E. VI.2c; dazu WIPRÄCHTIGER, Strafbarkeit des Unternehmers, Die Ent- wicklung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur strafrechtlichen Ge- schäftsherrenhaftung, AJP 2002, S. 754 ff., 759). Was den Gegenstand dieser Sorgfalt angeht, so ist die allgemeine Organisation von der konkreten Gefahren- prävention zu unterscheiden. Es ist im Betrieb also ein eigentliches Sicherheits- dispositiv zu schaffen (BGE 125 IV 9 E. 2a) und es sind bei Kenntnis einer spezi- fischen Gefahrensituation konkrete Aktionen vorzunehmen – Abklärungen und Gegenmassnahmen (BGE 122 IV 103, 127 E. VI.2a/cc).

E. 5.1.3

In personeller Hinsicht sind für die Sorgfaltspflicht die zwei genannten Strukturen der Crossair massgeblich: Die unternehmerische und diejenige nach JAR- OPS 1. In der ersteren waren gemäss Handelsregistereintrag seit März 1995 Moritz Su- ter Vizepräsident sowie Delegierter des Verwaltungsrates, André Dosé Vizedi- rektor, B. und A. Prokuristen. Am 20. September 2000 wurden André Dosé zum stellvertretenden Direktor und A. zum Vizedirektor befördert. Ein grösserer Wechsel trat am 9. April 2001 ein: Moritz Suter wurde Verwaltungsratspräsident und löste damit SS. ab, André Dosé wurde Direktor und A. wurde stellvertreten- der Direktor. Am 20. Juli 2001 wurde B. Vizedirektor. Diese Positionen blieben bis zum Unglückstag unverändert. Das OM-A stellte die exekutive Hierarchie, das heisst diejenige unterhalb des Verwaltungsrates, am 1. Juli 1998 wie folgt dar (Operations Manual, July 01, 1998, cl. 74): Moritz Suter war President & CEO, das heisst Leiter der Geschäftsführung. Suter unterstellt war unter anderen TT. als Executive Vice-President Technical & Operations, das heisst als Ge- schäftsführungsmitglied und Verantwortlicher für Technik und Betrieb (Ziff. 1.1.1), ihm war unter anderen André Dosé als Vice-President Flight Opera- tions unterstellt, das heisst als Geschäftsführungsmitglied und Leiter des Flugbe- triebes (Ziff. 1.1.2). Dosé unterstellt war A. als Head of Fleet and Cockpit Per- sonnel, das heisst Leiter der Flotten und des Pilotenkorps, ihm wiederum waren vier Fleet Chiefs, also Flottenchefs unterstellt, darunter B. für die AVRO RJ 85/100-Flotte, und vier Base-Managers, das heisst Stützpunktleiter (Ziff. 1.1.3). Die

gesellschaftsrechtlichen Änderungen vom April 2001 spiegeln sich im OM- A mit Wirksamkeit ab 1. Juli 2001 (cl. 6.1 Rubrik 6) wie folgt wieder: André Dosé ersetzte Moritz Suter als President & CEO; die bisher (nach Handelsregisterein- trag bis 27. Juni 2001) von TT. innegehabte Position entfiel. A. übernahm von André Dosé die Leitung des Flugbetriebes und B. von diesem die Leitung der Flotten und Piloten. D. folgte B. als Flottenchef AVRO RJ 85/100 nach. Aller- dings ist nicht klar, ob diese und andere Zuständigkeiten erst mit der Publikation

- 19 - im OM-A oder schon früher wirksam wurden. So führte D. aus, er sei auf den 1. Mai 2001 Chef der Jumbolino-Flotte geworden (cl. 16 pag. 13.5.4 Z. 28). Die- sen Posten übernahm er von B., der angibt, anfangs 2001 A. als Leiter der Flot- ten und des Pilotenkorps nachgefolgt zu sein (cl. 16 pag. 13.6.4 Z. 18 f.). André Dosé schliesslich erklärte, er habe den Posten als CEO im Januar 2001 von Mo- ritz Suter übernommen (cl. 16 pag. 13.2.4 Z. 20, 13.2.7 Z. 2), nachdem er zuvor Leiter des Flugbetriebes war, welche Funktion A. übernahm. Auch Moritz Suter gab zu Protokoll, dass André Dosé im Januar 2001 CEO der Crossair geworden sei (cl. 16 pag. 13.7.4 Z. 14 ff.). Dies bestätigte er anlässlich der Befragung an der Hauptverhandlung (cl. 76 pag. 76.910.37 Z. 31 ff.). Diese personellen Wech- sel bestanden in einem Aufstieg einiger der Angeklagten und konnten daher kaum in einem Zeitraum von mehreren Monaten stattgefunden haben, wie es die Betroffenen darstellen. Allerdings ergibt sich aus den Aussagen, dass im Mai 2001 diese Umstrukturierung mit dem Wechsel verschiedener Funktionen abge- schlossen sein musste, wofür auch die Anmeldung entsprechender Handelsre- gistereinträge am 9. April 2001 spricht. In der Struktur nach JAR-OPS 1 waren am 1. Juli 1998 TT. Accountable Mana- ger, André Dosé Postholder Flight Operations (Leiter des Fachbereichs Flugbe- trieb) und A. Postholder Training Organisation (Leiter des Fachbereichs Schu- lung der Besatzungen) (Ziff. 1.2). Gleichzeitig mit dem grösseren Wechsel auf Unternehmensebene wurden im OM-A mit Wirkung ab 1. Juli 2001 André Dosé als Accountable Manager Operations, A. als Postholder Fight Operations und B. als Postholder Training ausgewiesen. Es ist davon auszugehen, dass diese neu- en Zuständigkeiten ebenfalls im Mai 2001 verwirklicht waren, da keine neuen Strukturen geschaffen wurden, sondern die in der Unternehmung bisher verant- wortlichen Personen in die neuen Positionen nachrückten.

E. 5.1.4

In zeitlicher Hinsicht sind, wie schon ausgeführt, nur Handlungen zu prüfen, die nach dem 16. Mai 2001 begangen wurden, oder Unterlassungen, die auf einer Handlungspflicht beruhten, welche nach diesem Zeitpunkt entstand oder darüber hinaus andauerte (siehe E. 4.2).

E. 5.2

Zum Vorwurf der Unsorgfalt bezüglich des Rapportwesens

E. 5.2.1

Die Bundesanwaltschaft klagt mehrere Angeklagte der Unsorgfalt bezüglich des Rapportwesens an: Dem Angeklagten Suter wird vorgeworfen, er habe die Wir- kung des etablierten Rapportsystems teilweise blockiert, indem er eine Firmen- politik geschaffen habe, die von einer Angstkultur geprägt worden sei, und auf den Hinweis eines Besatzungsmitgliedes hinsichtlich einer Verletzung von Si- cherheitsvorschriften durch einen Piloten hin nicht tätig geworden sei (Anklage- schrift Ziff. 3.2 al. 1 und 7). Dem Angeklagten Dosé wird vorgeworfen, diese

- 20 - Angstkultur unterstützt zu haben, obschon er eine regelkonforme Sicherheitskultur hätte einbringen und umsetzen lassen können (Anklageschrift Ziff. 3.3 al. 1). Dem Angeklagten A. wird vorgeworfen, er habe kein funktionierendes Reporting-System implementiert und durchgesetzt (Anklageschrift Ziff. 3.4 al. 4), und dem Angeklagten B., er habe es unterlassen, zum Funktionieren eines Reportingsystems, welches das Ahnden von Regelverstößen ermöglicht hätte, beizutragen (Anklageschrift Ziff. 3.5 al. 7).

E. 5.2.2

JAR-OPS 1.035 Abs. a verpflichtet die Flugunternehmung, ein Qualitätssystem einzurichten und einen Leiter zu ernennen, der die Einhaltung und Eignung der Verfahren, die für eine sichere Betriebspraxis und lufttüchtige Flugzeuge notwendig sind, überwacht. Dazu gehört ein Rückmeldesystem an den Betriebsleiter (Accountable Manager), um die Durchführung notwendiger Korrekturmaßnahmen zu gewährleisten. In der heutigen Fassung ist nach JAR-OPS 1.037 Abs. a ein Programm zur Unfallverhütung und Flugsicherheit festzulegen; dazu gehört ein Verfahren zur Meldung besonderer Ereignisse, damit einschlägige Unfall- und Störungsberichte gesammelt und ausgewertet werden können (Ziff. 2), und zwar mit der Möglichkeit anonymer Berichte, sowie die Auswertung und Bekanntmachung der Informationen über Störungen und Unfälle (Ziff. 3). In der massgeblichen Fassung von Juni 2000 lautete diese Norm wesentlich knapper, insbesondere ist noch keine Rede von der Ermöglichung anonymer Unfallmeldungen. Erst seit der durch die Nachträge vom 1. Dezember 2001 und 1. September 2004 entstandenen Fassung – und somit nach dem Absturz bei Bassersdorf – ist die Unternehmung verpflichtet, eine besondere Stelle einzurichten und anonyme Berichte zu ermöglichen. JAR-OPS 1.420 in der heute geltenden Version schreibt die Meldung besonderer Ereignisse vor. Diese Regel ist sehr detailliert abgefasst und verpflichtet unter anderem zur Meldung von Störungen im Flugverkehr durch Nichteinhaltung der Verfahren seitens der Besatzung (Abs. d Ziff. 1/ii); meldepflichtig ist der Kommandant. Ob die subsidiäre Meldepflicht durch andere Besatzungsmitglieder in einer vom Luftfahrtunternehmen zu bestimmenden Reihenfolge, welche für die Meldung von Unfällen („accidents“) und schweren Störungen („serious incidents“ = Umstände, die zu einem Beinaheunfall führen, Abs. a Ziff. 2) vorgeschrieben ist (Abs. c Ziff. 1), auch für die besonderen Berichte („specific reports“), zu denen Abs. d zählt, ist unklar. In der damals relevanten Fassung lautete JAR-OPS 1.420 beschränkter, sah aber auch schon damals vor, dass jeder Vorfall, der die Flugsicherheit gefährdete oder hätte gefährden können, vom Luftfahrtunternehmen oder vom Kapitän an die Luftfahrtbehörde, sprich BAZL, zu melden ist (Abs. a). Das OM-A sieht in der unternehmerischen Struktur einen Manager für Qualitätskontrolle (Manager Quality Control) vor (Ziff. 1.3.6.1) und verweist für dessen Aufgabe auf Kapitel 3. Dort wird als Ziel der Qualitätssysteme definiert, einen si-

- 21 - cheren Betrieb in Übereinstimmung mit der VJAR-OPS 1, dem OM-A und anderen Normen zu ermöglichen (Ziff. 3.1.2). Ferner wird ein Manager für die Flugsicherheit (Manager Flight Safety & Security) eingesetzt, der die Betriebs- und Flugsicherheit fördert und überwacht, und zwar als Repräsentant des für den Flugbetrieb verantwortlichen Vizepräsidenten, dem er regelmässig zu rapportieren hat (Ziff. 1.3.6.2). Über das Meldewesen selbst finden sich Regelungen in Kapitel 11 des OM-A, und zwar betreffend den Umgang mit Unfällen („accidents“) und übrigen Zwischenfällen („incidents“). Die Unfälle werden näher definiert als Ereignisse, wodurch eine Person tödlich oder erheblich verletzt wird, das Flugzeug beschädigt, strukturell untauglich, vermisst oder völlig

unzugänglich wird (Ziff. 11.4.1). Für kleinere Unfälle und Zwischenfälle wird eine Meldung an die Einsatzleitstelle (ELS) vorgeschrieben (Ziff. 11.4.3), wenn näher definierter Schaden für eine Person oder das Flugzeug eintritt, wenn während dessen Einsatz bestimmte Störungen eintreten, wenn andere Güter der Crossair oder Dritter beschädigt werden oder wenn (so lit. e) die Sicherheit von Flugzeug, Passagieren oder Besatzung gefährdet wird durch Defekte von System oder Ausrüstung, durch Beinahe-Kollisionen, durch Zwischenfälle bezüglich der Flugdienstleitung, durch abnormale Vereisungen oder Turbulenzen oder durch erfolgreich bekämpfte Flugzeugbrände. An anderer Stelle wird das Erstellen von eigentlichen Rapporten vorgeschrieben und werden die dafür verlangten speziellen Formulare vorgesehen, nämlich für Rapporte über Flugverkehrszwischenfälle, Flugsicherheits- und Ereignisrapporte, Vogelschlagrapporte und dergleichen (Ziff. 2.2.4). Es handelt sich jedoch um äussere Zwischenfälle, die fehlerhafte Operationen des Kommandanten des Flugzeuges nicht einschliessen. Das Rapportieren obliegt dem Kommandanten (Ziff. 2.2.3). Daraus ergibt sich, dass das OM-A nur Defizite am Flugmaterial und am Flugbetrieb als solchem, ferner erhebliche Ablaufstörungen meldepflichtig erklärte, namentlich aber nicht operative Fehler des fliegenden Personals. Die Regeln des OM-A entsprachen insofern den Vorgaben der JAR-OPS 1, als ein Verantwortlicher für Sicherheitsbelange eingesetzt wurde und diesem die Pflicht zur Berichterstattung an den Verantwortlichen für den Flugbetrieb zukam. Im Juni 2001 wurde dann ein vertrauliches Reportsystem eingerichtet, das die Anonymität der Rapportierenden ermöglichte (Aussage FF., Flight Safety Officer der Crossair zur fraglichen Zeit cl. 76 pag. 76.910.76 Z. 34 ff., cl. 13 pag. 12.22.17 zu Frage 2) und für alle Betriebsangehörige für Vorfälle („incidents“) und andere sicherheitsrelevante Ereignisse zur Verfügung gestellt wurde. Es wurde Sanktionslosigkeit zugesichert, ausgenommen bei Straftaten oder bewusster Verletzung der Vorschriften (cl. 13 pag. 12.22.17 zu Frage 2 und cl. 33). Gemäss FF. war wichtig, dass der Unternehmung alles gemeldet wurde, was die Flugsicherheit betraf (cl. 76 pag. 76.910.77 Z. 6 ff.). Dies bestätigt auch MM., Chef der Abteilung Flight Operations Support: Dabei sei nicht von Belang gewe-

- 22 - sen, ob die Meldung vom Copiloten oder Kommandanten käme (cl. 76 pag. 76.910.110 Z. 9 ff.). Normalerweise habe der Kapitän rapportiert, da er der Kommandant sei; aber bei einem in den Augen des Copiloten vorschriftswidrigen Verhalten des Kapitäns sei der Copilot zu einer Meldung verpflichtet gewesen (cl. 76 pag. 76.910.110 Z. 19 ff.). Der Angeklagte D. gab zu Protokoll, dass alles, was flugsicherheitsrelevant sei, habe gemeldet werden müssen. Er sagte aus, dass eine Meldung zwingend vom Kapitän zu erstatten gewesen sei. Auf Nachfrage meinte er jedoch, dass dies einerseits an den Copiloten habe delegiert werden können oder dass eine Meldung vom Copiloten habe gemacht werden können, wenn die Piloten nicht einer Meinung gewesen seien (cl. 76 pag. 76.910.45 Z. 13 ff.). Dies bestätigte der Angeklagte B. Man habe zudem die Piloten im Einführungskurs darüber instruiert, dass sie nicht nur eine Meldemöglichkeit hätten, sondern auch eine Meldepflicht (cl. 76 pag. 76.910.45 Z. 27 ff.). Durch die Einführung des vertraulichen Meldesystems (Confidential Reporting Program) sei es den Crewmitgliedern ermöglicht worden, die Rapporte so abzugeben, dass erst der Flugsicherheitsoffizier den Inhalt und Namen zusammenführte (cl. 76 pag. 76.910.76 Z. 34 ff.), so hätten eventuelle Hemmungen, die bei einer Meldung via Flottenchef bestanden, ausgeschaltet werden können.

E. 5.2.3

Zum Rapportwesen und dessen Funktion beziehungsweise Handhabung wurden im Verfahren zahlreiche Zeugen befragt, darunter vor allem Crossairpiloten, aber auch Personen von ausserhalb der Crossair. Allgemein über das Rapportwesen sagte AAA., ein ehemaliger Pilot der Swissair, aus, dass ein wesentliches Merkmal der Crossair-Kultur gewesen sei, dass die Piloten Angst gehabt hätten, Vorfälle zu melden. Der Grund dieser Angst habe darin gelegen, dass wenn ein Pilot nicht zu Gunsten der Crossair Regeln verletzt habe, er unverzüglich beim Vorgesetzten habe vorstellig werden müssen (cl. 9 pag. 12.1.7 Z. 13 f., 19 ff.). Seine Informationen hatte AAA. nur aus zweiter Hand; er war nie für die Crossair tätig. NN., langjähriger Swissairpilot und danach Inspektor beim BAZL, gab zu Protokoll, dass das BAZL jeden Monat viele Rapporte erhalten habe. Seines Erachtens habe Dosé jeweils rasch interveniert und eine Abklärung verlangt, wenn etwas vorgefallen sei. Vom Hörensagen wisse er, dass immer wieder erzählt worden sei, die Leute hätten Angst, etwas zu rapportieren. Er habe nie gehört, dass jemandem gekündigt worden sei, weil er etwas gemeldet habe (cl. 11 pag. 12.15.15 Z. 10 ff., Z. 16 ff.). Anlässlich der Hauptverhandlung präzisierte er, dass die Erzählungen darüber, dass die Leute Angst vor dem Rapportieren hätten, „Stammtischgespräche“, das heisst Gespräche im Operationscenter, gewesen seien. Direkt von einem Crossairpiloten habe er dies nicht gehört (cl. 76 pag. 76.910.90 Z. 41 f.). DD., Generaldirektor der European Regions Airline Association, sagte aus, dass die Crossair eine der ersten Fluggesellschaften gewesen sei, die ein Rapportwesen eingeführt habe, das auf einer No-Penalty-Culture (Möglichkeit zur Berichterstattung von Fehlern ohne dafür bestraft zu werden)

- 23 - basiert habe, und er betonte, dass der Sicherheitsstandard der Crossair im Allgemeinen und auch das Rapportwesen betreffend führend gewesen sei (cl. 15 pag. 12.51.4 Z. 89 ff., 12.51.4 und 5). Weiter äusserten sich zahlreiche Piloten sowie Flight Attendants der Crossair in ihren Befragungen als Zeugen zu ihren praktischen Erfahrungen hinsichtlich des Rapportwesens: BBB., Pilot bei der Crossair von 1988 bis 1992, zuerst als Copilot dann auch als Kapitän, schilderte in seiner Einvernahme einen Vorfall, bei dem er dem fliegenden Kapitän das Ruder entreissen musste, weil dieser so katastrophal geflogen sei. Dies habe er dann dem Sektorchefpiloten gemeldet, einen Rapport habe er jedoch nicht schreiben wollen, weil er kurz davor gestanden sei, zum Kapitän befördert zu werden (cl. 9 pag. 12.4.8 Z. 11 ff.). Weiter sagte er aus, dass B. mehrmals an Pilotenmeetings gesagt habe, wenn ein Copilot und ein Kapitän zu ihm kämen, werde er immer dem Kapitän glauben. Es sei so praktisch nicht möglich gewesen, sich ohne Konsequenzen über einen Kapitän zu beschweren (cl. 9 pag. 12.4.8 Z. 18 ff.). Bei der Crossair habe keine Reportingkultur geherrscht. Es sei ihnen als Copiloten offen kommuniziert worden, dass sie sich nicht beschweren sollen (Z. 23 ff.). PP., Crossair-Copilot von 1997 bis 1999, sagte aus, dass es offiziell eine Meldepflicht für Vorfälle, welche die Sicherheit tangierten, gab. Die Copiloten hätten aber keine Meldungen gemacht, weil sie Angst vor Entlassungen gehabt hätten. Es habe keine neutrale Stelle gegeben, wo sie die Fehler hätten melden können. Offiziell sei nicht bekannt gegeben worden, an wen sich ein Copilot hätte wenden sollen. Die Meldung über Incidents sei Sache der Kapitäne gewesen. Wenn diese keine Meldung hätten machen wollen, so sei nichts geschehen (cl. 10 pag. 12.8.9 Z. 18 ff.). Anlässlich der Hauptverhandlung sagte er dann aus, dass er grossen Respekt gehabt habe, etwas zu melden (cl. 76 pag. 76.910.117 Z. 10), er habe aber keine Nachteile erfahren nach von ihm erstatteten Meldungen (cl. 76 pag. 76.910.118 Z. 11). GG., von 1996 bis 1998 Copilot bei der Crossair, sagte in der Einvernahme beim BFU aus, dass er sich nie getraut habe, einen Rapport zu schreiben. Er habe den Eindruck gehabt, dass dies für ihn

Konsequenzen haben könnte, sprich einen Stellenverlust. Seines Wissens habe es damals kein eigentliches Reporting System gegeben. Hierarchisch wäre der Chefpilot zuständig gewesen, doch der sei eher auf Firmenseite gestanden (cl. 13 pag. 12.22.239 zu Zusatzfrage 18). Vor dem Untersuchungsrichter wiederholte er, dass er nie rapportiert habe aus Angst, die Stelle zu verlieren. Er könne jedoch nicht behaupten, dass er vor Suter Angst gehabt habe (cl. 14 pag. 12.31.6 Z. 43 ff.). Anlässlich der Hauptverhandlung bestätigte er das Gesagte (cl. 76 pag. 76.910.84 Z. 13). CCC., von 1987 bis 1996 bei der Crossair, zuerst als Copilot, vier Jahre nach dem Einstieg auch als Kapitän, schilderte in der Einvernahme einen Vorfall, bei dem er eine Beschwerde gegen einen Kapitän hatte und sich deshalb an B. wandte. Dieser habe ihm zur Antwort gegeben, dass er nicht an der Autorität der Kapitäne kratzen solle, sonst habe dies für ihn Konsequenzen. Er sei dann auch tatsächlich in seinem Upgrading zurückge-

- 24 - setzt worden (cl. 14 pag. 12.30.5 Z. 14 ff.). DDD., Flight Attendant bei der Crossair von 1998 bis 2000, schilderte in ihrer Einvernahme einen Vorfall mit einem osteuropäischen Kommandanten, welcher diverse vorgeschriebene Verfahren nicht eingehalten habe. Da sie deshalb die Flugsicherheit als nicht mehr gewährleistet betrachtet habe, habe sie sich geweigert, weiter mit diesem Piloten zu fliegen (cl. 10 pag. 12.9.4 ff.). Da sie nach dem Debriefing, bei dem auch C. und B. anwesend gewesen seien, den Eindruck gehabt habe, dass die Crossairleitung nicht wisse, was in der Praxis geschehe, habe sie um einen Termin mit Suter gebeten, welchen sie dann auch erhalten habe. Sie habe ihm vom Debriefing erzählt. Danach habe sie nie wieder etwas von ihm gehört, sondern habe im Anschluss an die nach dem Vorfall zuerst erfolgten Krankschreibungen die Kündigung erhalten (cl. 10 pag. 12.9.7 Z. 13 ff.). Gemäss Aussage des Angeklagten Dosé an der Hauptverhandlung konnten alle Piloten Rapporte erstellen, jeder Kapitän und jeder Copilot hätte dies selbst entscheiden können (cl. 76 pag. 76.910.44 Z. 4 f.). B. ergänzte, dass die neubeginnenden Piloten über das Reporting System informiert worden seien und dass der Copilot auch entgegen dem Kapitän habe melden können (cl. 76 pag. 76.910.45 Z. 27 ff.). Weiter gab er zu Protokoll, dass Personen, die einen Rapport gemacht hätten, nie deswegen benachteiligt worden seien (cl. 76 pag. 76.910.46 Z. 19 f.). Dies wurde von A. bestätigt (cl. 76 pag. 76.910.46 Z. 14 f., 22). Auf den Vorwurf, dass B. ohnehin nur den Kapitänen glaube, erklärte dieser, dass er in allen Pilotenkursen immer gesagt habe, dass wenn ein Copilot zu ihm komme und ohne weitere Fakten behaupte, dass ein Kapitän einen Fehler gemacht habe, er nichts gegen den Kapitän unternehmen könne, wenn dieser die Vorkommnisse abstreite (cl. 76 pag. 76.910.46 Z. 25 ff.). Der Angeklagte Suter sagte aus, dass er ausser zwei Piloten, die sich mit einer Sammlung von schweren falschen Anschuldigungen an das BAZL gewandt hätten, nie jemandem gekündigt habe oder angedroht habe zu kündigen (cl. 76 pag. 76.910.48 Z. 14 ff.). Zum Vorwurf, er habe das Rapportieren der Copiloten verhindert, betonte er, dass das Rapportwesen ohne sein Zutun aufgebaut worden sei und dass er sich da nicht eingemischt habe. Er habe jedoch gewusst, dass das System funktioniere und Dosé, A. und B. dafür gelobt worden seien (cl. 76 pag. 76.910.50 Z. 27 ff., Z. 31 ff.). Den Aussagen lässt sich entnehmen, dass einige Copiloten offensichtlich Hemmungen hatten, Vorfälle zu melden, sei es aus Angst vor Entlassungen oder einer Erschwerung des beruflichen Fortkommens, also einer zeitlich verzögerten Beförderung zum Kapitän. Unklar ist, ob diese Befürchtungen zu Recht bestanden. Es liegen keine Beweise vor, dass Piloten wegen Meldungen über Vorfälle gekündigt worden ist. Die einzige im Raum stehende Kündigung ist jene der Flight Attendant DDD., wobei diesbezüglich keine Beweise für einen direkten Zusammenhang zwischen ihrem

Rapportieren des Vorfalles hinsichtlich des aus-

- 25 - ländischen Piloten und der Entlassung vorliegen. Im Weiteren stammen die kritischen Aussagen allesamt von Piloten, die die Crossair noch vor dem Jahr 2001 verliessen, also vor der hier zu beurteilenden Zeitspanne, die meisten davon auch noch vor 1998 als die JAR eingeführt worden sind.

E. 5.2.4

Der Angeklagte Suter war in jener Zeit, aus welcher die Aussagen stammen, CEO der Crossair, deren Vizepräsident und Delegierter des Verwaltungsrats. In der 1998 eingeführten JAR-Hierarchie bekleidete er keine der darin vorgeschriebenen Positionen. Er war jedoch in seiner Funktion als Unternehmensleiter nach dem allgemeinen Gefahrensatz verpflichtet, die voraussehbaren Gefahren für die Tötung, welche sich aus dem Flugbetrieb ergeben könnten, zu verhindern. Es traf ihn die aus der Geschäftsherrenqualität entstehende wesentliche Pflicht, die Untergebenen sorgfältig zu instruieren. Es traf ihn weiter die Pflicht, für eine angemessene Organisation innerhalb des Unternehmens zu sorgen und somit auch für ein intaktes Reportsystem. In der in casu ausschlaggebenden Zeitspanne ab Mai 2001 war er nicht mehr Unternehmensleiter, sondern Verwaltungsratspräsident. Diese den Unternehmensleiter treffende Pflicht gilt auch für einen Verwaltungsratspräsidenten. Aus der Zeit ab Mai 2001 bis zum Absturz sind jedoch keine Aussagen oder Vorkommnisse aktenkundig, die auf Sanktionen oder Drohungen gegenüber rapportierenden Piloten oder generell ein nicht funktionierendes Reportsystem schliessen lassen. Auch der Vorfall mit der Zeugin DDD. war vor der ausschlaggebenden Zeit. Diesbezüglich ist zudem nicht belegt, dass Suter auf ihren Hinweis hinsichtlich des fehlbaren Piloten nicht reagiert hat. Die Akten geben keinen Aufschluss darüber, was mit dem betroffenen Piloten geschehen ist. Die Tatsache jedoch, dass die Flight Attendant das Gespräch mit Suter suchte, zeigt, dass sie keine Angst vor dem Rapportieren hatte. Der gegenüber Suter geltend gemachte Vorwurf der Blockierung des Rapportwesens durch Schaffung einer Angstkultur und des sonstigen Nicht-Tätigwerdens trifft somit nicht zu.

E. 5.2.5

Da das Vorhandensein einer eigentlichen Angstkultur – geschaffen vom Angeklagten Suter – in der fraglichen Zeit nicht nachgewiesen ist (siehe E. 5.2.4) und aus der Anklage wiederum keine konkreten Handlungen hervorgehen, durch welche der Angeklagte Dosé in der massgeblichen Zeit nach Mai 2001 die Bereitschaft der Flugbesatzungen, Sicherheitsmängel zu melden, geschmälert oder sogar verhindert haben soll, insbesondere durch die Androhung oder Verhängung von Nachteilen, kann ihm ein Mittragen dieser angeblichen Angstkultur nicht vorgeworfen werden. Der Vorwurf gegenüber Dosé geht jedoch darüber hinaus, nämlich dass er keine regelkonforme Sicherheitskultur veranlasst oder umgesetzt haben soll. Dosé war zu der massgeblichen Zeit CEO der Crossair und gemäss JAR-OPS-1-Organigramm Accountable Manager und somit Gesamtverantwortlicher. Seine Handlungspflicht und auch die Garantstellung er-

- 26 - geben sich somit aus seiner Stellung als Unternehmensleiter. Die Crossair war JAR-OPS 1-konform organisiert. Mit den Sicherheitsfragen waren der Leiter des Flugbetriebes (i.c. A.) allgemein und der ihm unterstellte Flugsicherheitsverantwortliche (i.c. MM.) im Speziellen betraut. Dabei war Letzterer für die Erhebung der Fakten und Beantragung der sich daraus ergebenden notwendigen Massnahmen zuständig. Im

Frühsommer 2001 wurde zusätzlich zum schon länger bestehenden Rapportwesen ein anonymes Reportsystem eingeführt. Hierbei wurde jedoch daran festgehalten, dass grundsätzlich der Kapitän die Meldungen macht (Aussage Thurnherr cl. 76 pag. 76.910.110 Z. 19). Unumgänglich wäre gewesen, alle Meldungen beim Sicherheitsbeauftragten zu kanalisieren, erstens weil ihm die Analyse und Orientierung der für die Abhilfe Zuständigen – hier der Flottenchefs – oblag und zweitens weil es de facto unmöglich ist, über Kommandantenfehler gleichzeitig konkret, aber doch anonym, zu rapportieren. Das Reportwesen war zwar vorschriftsmässig organisiert, aufgrund des allgemeinen Gefahrensatzes wäre Dosé jedoch verpflichtet gewesen, dieses Rapportwesen zweckmässiger zu organisieren in dem Sinne, dass schriftlich festgehalten worden wäre, dass eine Meldepflicht über jeden Regelverstoss, welcher eine konkret-erhebliche Gefahr für die Sicherheit des Fluges verursacht, bestanden hätte und als Adressaten eines solchen Reports nicht nur der Flottenchef vorgesehen gewesen wäre, bei welchem eine teaminterne Hemmung überwunden werden musste. Es bleibt somit die Frage der Relevanz: Eine Fahrlässigkeitsverantwortung ist nur zu bejahen, wenn eine anonyme Berichtsmöglichkeit nur für Copiloten mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit den Verantwortlichen der Crossair und in casu dem Angeklagten Dosé Informationen über Flugfehler oder fliegerische Schwächen des Kapitäns I. zur Kenntnis gebracht hätten, die dazu geführt hätten, dass I. nicht mehr als Kapitän eingesetzt worden wäre, so dass der fliegerische Fehler und somit der Absturz nicht passiert wären. Nun ist jedoch schon nicht erwiesen, dass I. in der massgeblichen Zeit ein Ungenügen, das zu einem Report geführt hätte, gezeigt hat. Somit wäre es auch bei einem noch besser strukturierten Reportwesen zu keiner Meldung gekommen. Die Relevanz kann daher nicht bejaht werden, weshalb keine Unsorgfalt bezüglich der Schaffung einer regelkonformen Sicherheitskultur gegeben ist.

E. 5.2.6

Der Angeklagte A. hatte in der massgeblichen Zeit als Verantwortlicher für den Flugbetrieb dessen Sicherheit zu garantieren (OM-A Ziff. 1.3.2) und war somit verantwortlich für ein funktionierendes Reportwesen. Für ihn gilt deshalb das selbe wie für Dosé.

E. 5.2.7

Der Angeklagte B. war während der ausschlaggebenden Zeitspanne nach der JAR-Organisation zuständig für Planung und Leitung der Einschulung und Wiederholungstrainings unter anderem für das Flugpersonal (OM-A Ziff. 1.3.4). Als Chef Flotten und Cockpitpersonal war er Leiter der Flottenchefs und des Piloten-

- 27 - korps und damit verantwortlich für Einstellung, Qualifikation, Beförderung und Disziplinarsachen (OM-A Ziff. 1.3.6.3). In diesen Funktionen war er für die Einrichtung und Gestaltung des Reportwesens nicht zuständig. Dass er bei Reporten von Copiloten, welche dem vom Kapitän Vorgebrachten widersprachen, dem Letzteren glaubte, sofern keine weiteren Beweise vorlagen, kann nicht als Einschüchterung verstanden werden oder als mangelnde Unterstützung der Copiloten, sondern entspricht einem korrekten Vorgehen, da ohne Belege nicht einfach gegen jemanden Massnahmen ergriffen werden können. Der Vorwurf, B. habe nicht zum Funktionieren des Reportwesens beigetragen, ist deshalb unzutreffend.

E. 5.3

Zum Vorwurf der Unterdotierung der Flugsicherheitsabteilung

E. 5.3.1

Die Anklage wirft dem Angeklagten Suter vor, er habe gewusst, dass die Flugsicherheitsstelle unterdotiert sei und er habe somit toleriert, dass die fliegerische Sicherheit im Unternehmen nicht angemessen habe überprüft werden können (Anklageschrift Ziff. 3.2 al. 6). Dem Angeklagten Dosé wirft sie vor, dass er ebenfalls um die Unterdotierung der Flugsicherheitsstelle gewusst habe und es unterlassen habe, die in seinem Verantwortungsbereich liegende Stelle personell aufzustocken (Anklageschrift Ziff. 3.3 al. 3 und 4).

E. 5.3.2

Die Anklage äussert sich nicht darüber, welche personelle Ausstattung notwendig gewesen wäre. Es gibt keine Bestimmungen darüber, in welchem Umfange die nach JAR-OPS vorgesehene Flugsicherheitsstelle besetzt sein muss. Der flight safety officer und somit Leiter dieser Stelle, FF., gab in der Hauptverhandlung zu Protokoll, dass er gemäss Vertrag zu 50% für die Flugsicherheitsstelle angestellt war und sein Assistent zu 30%. Tatsächlich habe er mit einem zeitlichen Aufwand von 80–90% und sein Assistent mit 50–60% für die Flugsicherheitsstelle gearbeitet (cl. 76 pag. 76.910.75 Z. 21 f.). Die Anzahl der für die „Safety“ zur Verfügung stehenden Werkzeuge sei ausreichend gewesen (cl. 76 pag. 76.910.78 Z. 3 ff.). Andreas Thurnherr, der Leiter Unterstützung Flugbetriebe (Flight Operation Support), dem die Flugsicherheitsstelle unterstellt war, gab zu Protokoll, dass die Stelle der Flugsicherheit im Jahre 2001 seiner Ansicht nach ausreichend besetzt gewesen sei (cl. 76 pag. 76.910.112 Z. 18). In der Anklageschrift wird verwiesen auf ein Schreiben von QQ., Fluginspektor beim BAZL, welches im Rahmen seiner Einvernahme in der Voruntersuchung zu den Akten genommen wurde (cl. 9 pag. 12.3.18 f.). Dabei handelt es sich um ein BAZL-internes Schreiben, in dem es um die Sicherheitsempfehlungen des BFU aus dem vertraulichen Zwischenbericht nach dem Absturz in Nassenwil geht und um eine Art Bestandesaufnahme im BAZL selbst, jedoch nicht um die Unterdotierung der Flugsicherheitsstelle der Crossair. Gemäss Vertraulichem Bericht der

- 28 - Fachgruppe des BFU Human and Organisational Factors (HOFAC) über den Unfall war „die Flugsicherheitsabteilung der Crossair für ein Unternehmen mit über 80 Flugzeugen bescheiden ausgerüstet“ (cl. 7 pag. 10.146 Seite 86).

E. 5.3.3

Der Angeklagte Suter war zur fraglichen Zeit Verwaltungsratspräsident. Seine Verantwortung war im angesprochenen Bereich globaler Natur, das heisst, sie beschränkte sich darauf, zu wissen, dass es die vorgeschriebene Abteilung für die Flugsicherheit gab. Hinsichtlich deren konkreter Ausgestaltung traf ihn keine Überprüfungspflicht. Der Vorwurf, er habe die nicht angemessene Überprüfung der Sicherheit im Unternehmen toleriert, ist unbegründet.

E. 5.3.4

Der Angeklagte Dosé war in der strafrechtlich massgebenden Periode der verantwortliche Unternehmensleiter und musste somit sicherstellen, dass der Betrieb nach den JAR-OPS Vorschriften und deren Anwendung im OM-A korrekt abgewickelt wurde (Ziff. 1.3.1). Wie zuvor erwähnt, war die Struktur der Organisation korrekt. Deren Dotation war dem Flugunternehmen überlassen. Die zuständigen Personen erachteten sie als genügend. Es ist nicht bekannt, dass in der fraglichen Zeit nach dem 16. Mai 2001 Rapporte nicht bearbeitet werden konnten, da seitens des Flugsicherheitsverantwortlichen zu wenig Ressourcen

vorhanden gewesen wären. Die im BFU-Bericht zitierte „bescheidene Ausrüstung“ überschreitet daher die Schwelle der Unsorgfalt noch nicht. Eine höhere personelle Dotierung der Stelle hätte nicht erwiesenermassen zu einer Verhinderung des Absturzes geführt.

E. 5.4

Zum Vorwurf der Unsorgfalt in der Entwicklung der Unternehmung

E. 5.4.1

Die Anklage wirft dem Angeklagten Suter vor, er habe unter Inkaufnahme der Gefährdung der Flugsicherheit eine aggressive Expansionspolitik gefordert und zugelassen. Hierbei habe er zum Beispiel den Einsatz von wartungsfälligen Flugzeugen oder von Personal über die Arbeitszeitbeschränkung hinaus („over-duty“) zugelassen oder die für die Flugsicherheit vorgesehenen Sicherheitschecks zu Ausbildungszwecken missbraucht (Anklageschrift Ziff. 3.2 al. 2).

E. 5.4.2

Die Anklage stützt sich auf Unterlagen, die der Zeuge AAA., ein ehemaliger Pilot der Swissair, der Bundesanwaltschaft nach Eröffnung des Ermittlungsverfahrens zusandte (cl. 1 pag. 4.19 ff.). Die Unterlagen seien von Angestellten der Crossair verfasst worden und seien geheim in ihren Kreisen zirkuliert. K., ehemaliger Direktor des BAZL, sagte aus, dass die Crossair in der zweiten Hälfte der 90er Jahre sehr schnell und stark gewachsen sei (cl. 76 pag. 76.910.166 Z. 38 f.). Der Angeklagte Suter bezeichnete das Wachstum der Crossair als stetig, gesund und bestens verkraftbar. Nur einmal, als der Flugbetrieb der Balair übernommen

- 29 - worden sei, sei das Wachstum sehr stark gewesen. Die Organisation sei mitgewachsen und die organisatorischen Änderungen seien stets durch das BAZL genehmigt worden (cl. 76 pag. 76.910.41 f. Z. 41 ff.). Die Frage der Sicherheit sei für ihn als langjähriger Pilot oberstes Gebot gewesen (cl. 76 pag. 76.910.42 Z. 28 ff.). Die der Anklage zugrunde liegenden Unterlagen wurden von EEE., der Pilot bei der Crossair war, zusammengetragen. Zu den darin enthaltenen Vorwürfen sagte Suter, dass diese Behauptungen für ihn schockierend gewesen seien und er sie unmittelbar nachdem er vom BAZL damit konfrontiert worden sei, habe abklären lassen. Dies sei im Jahre 1991 gewesen. Es habe sich herausgestellt, dass die meisten Vorwürfe nicht zutreffend gewesen seien (cl. 76 pag. 76.910.47 f. Z. 36 ff.). Die Vorwürfe stammen somit aus einer Zeit, die vor der hier zu beurteilenden liegt. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass sie nicht zutrafen, konsolidiert oder nicht sicherheitsrelevant waren, ansonsten hätte das BAZL Massnahmen ergreifen müssen, da es über die Vorwürfe Bescheid wusste. Der Anklagevorwurf der Unsorgfalt in der Entwicklung der Unternehmung trifft daher nicht zu.

E. 5.5

Zum Vorwurf des Nichtbefolgens der Sicherheitsempfehlungen des BFU nach dem Unfall Nassenwil

E. 5.5.1

Dem Angeklagten Suter wird vorgeworfen, dass er trotz klarer Hinweise aus der Untersuchung nach dem Absturz eines Flugzeuges der Crossair am 10. Januar 2000 bei Nassenwil keine geeigneten Massnahmen getroffen habe, welche einer Korrektur bekannter

Mängel in Sicherheitsaspekten der Flugoperationen sowie der Personalselektion gedient hätten. Dadurch habe er verhindert, dass die fliegerischen Unzulänglichkeiten des Kapitäns I. hätten erkannt und korrigiert werden können (Anklageschrift Ziff. 3.2 al. 8). Dem Angeklagten Dosé wirft die Anklage vor, dass er es unterlassen habe, die ihm nach dem Absturz bei Nassenwil bekannten Mängel zu beheben, die Sicherheitsempfehlungen sowie Korrekturmassnahmen umzusetzen oder umsetzen zu lassen und geeignete Sicherheitsstrukturen einzuführen, die einen gleichen oder ähnlichen Unfall ausgeschlossen hätten (Anklageschrift Ziff. 3.3 al. 2). Dem Angeklagten A. wird vorgeworfen, dass er den Absturz in Nassenwil in verantwortlicher Position innerhalb der Crossair miterlebt und sämtliche Betriebsschwächen gekannt habe, es aber unterlassen habe, einheitliche Sicherheitsstandards zu schaffen und durchzusetzen (Anklageschrift Ziff. 3.4 al. 3).

E. 5.5.2

Nur bezüglich des Angeklagten Suter bezieht sich die Anklage bei ihrem Vorwurf ausdrücklich auf die Safety-Recommendations des BFU vom 25. April 2000. Diese befinden sich nicht in den von der Bundesanwaltschaft eingereichten Ver-

- 30 - fahrensakten. Sie wurden erst auf Nachfrage hin dem Bundesstrafgericht zugesandt (cl. 76 pag. 76.510.6). Sie sind Teil eines vertraulichen Zwischenberichts über den Unfall des Crossair-Flugzeuges vom 10. Januar 2000 bei Nassenwil. Der Bericht stammt vom Chef des BFU, FFF., und ist ausschliesslich an das BAZL gerichtet (Seite 2 des Berichtes). Die Safety-Recommendations bilden den Anhang zum Bericht und sind in Englisch abgefasst, weil sie „auch im Ausland verstanden werden müssen und sich vorwiegend an Fachleute richten“ (Seite 10). Das Anliegen derselben scheint gewesen zu sein, die Flugunternehmen zu Sofortmassnahmen zu bewegen, die sich bereits nach vorläufigen Erkenntnissen über die Absturzursachen aufdrängten, ohne den Abschluss der Untersuchung abzuwarten. Die Empfehlungen beziehen sich auf vier Gesichtspunkte: Die Navigation mit dem Flight Management System (FMS), dessen Programmierung, den Gebrauch des Autopiloten sowie die Koordination zwischen der Flugverkehrsleitung (Air Traffic Control, ATC) und den Flugoperationen. Die ersten beiden Gesichtspunkte lauten spezifisch auf das Flugmuster der abgestürzten Maschine, einer Saab 340B, die beiden anderen enthalten vor allem Anregungen für die Startphase, so den Gebrauch des Autopiloten für Abflüge bei Instrumentenbedingungen (Instrument Meteorological Conditions, IMC) verbindlich vorzuschreiben und das Regelwerk (PAN-OPS) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation anzupassen. Die Empfehlungen betreffen also andere Flugoperationen, als sie dem Absturz bei Bassersdorf vorangingen, und ein anderes Flugmuster. Weiter stützt sich die Bundesanwaltschaft auf ein vom Zeugen QQ. verfasstes Schreiben zuhanden des damaligen BAZL-Direktors K. (cl. 9 pag. 12.3.18 f.). QQ. arbeitete als Pilot für die Swissair und ab dem 1. Mai 2000 als Fluginspektor beim BAZL. Dort war er für die Überprüfung der Flugoperationen Zürich mit Schwergewicht Crossair zuständig. In jener Zeit war er hauptsächlich damit beschäftigt, die JAR einzuführen und Richtlinien für die Aufsicht über die Crossair aufzustellen. Aussagekräftiger als das Schreiben sind die Aussagen von QQ., die er anlässlich seiner Einvernahme vor der Bundesanwaltschaft machte (cl. 9 pag. 12.3.4 ff.): Drei Wochen nach seiner Arbeitsaufnahme beim BAZL sei er von Direktor K. über NN. beauftragt worden, zu den damals schon bekannten Problemen der Crossair Stellung zu nehmen, dies in Bezug auf den Absturz bei Nassenwil (cl. 9 pag. 12.3.6 Z. 10 ff.). Daraufhin habe er einen Kurzkommentar zum vertraulichen Zwischenbericht des BFU

bezüglich des Absturzes bei Nassenwil verfasst (cl. 9 pag. 12.3.12 – 15). Darin führt QQ. aus, dass der Zwischenbericht auf beträchtliche Mängel im Cockpitmanagement hindeute, nämlich auf die Arbeitsverteilung – namentlich die Überwachung des verantwortlichen Piloten (Pilot Flying, PF) durch den anderen Piloten (Pilot Non Flying, PNF) –, den Umgang mit einer Fehlfunktion des Bordcomputers (Flight Management System) und einen Mangel an Training, abnormale oder Notsituationen zu bewältigen. Er emp-

- 31 - fiehlt als Sofortmassnahmen genaue Abklärungen der Anerkennung ausländischer Pilotenlizenzen und des Schulungs- respektive Nachschulungsaufwandes, den Crossair bei Equipmentunterschieden betrieben hat, sowie Abklärungen, inwieweit die Ausbildungsproblematik in der Rekrutierungsphase angegangen wurde, sowie eine Anweisung an die Crossair, umgehend ihre Verfahren bezüglich Handhabung des Bordcomputers zu überarbeiten und durch das BAZL genehmigen zu lassen. Kurzfristig empfiehlt er, eine Überprüfung der Ausbildungsproblematik für das Cockpitmanagement, der Standards für die Fähigkeitsprüfungen (skilltests) und der Englischkenntnisse der Piloten. Mittelfristig schlägt er eine Überprüfung der Rekrutierungspraxis für Piloten vor, welche von aussen direkt in das Unternehmen eintreten (Direct Entry Pilots), die Aufnahme von systematischen JAR-OPS-1-konformen Inspektions- und Aufsichtstätigkeiten sowie die „Ermunterung“ der Unternehmensleitung, ein anonymes oder streng vertrauliches Rapportwesens für die Piloten einzuführen, falls dies nicht schon vorhanden sei. Gestützt auf diesen Kurzkomentar verfassten NN., der Vorgesetzte von QQ., und dieser selbst am 31. Mai 2000 ein an K. gerichtetes Vorgehenskonzept (cl. 9 pag. 12.2.16 f.). Darin regten sie verschiedene Abklärungen über Rekrutierung, Selektion und Ausbildung an, sowie Hilfestellung und Beratung bei allenfalls zutage tretenden Schwachstellen und schliesslich die sofortige Überarbeitung des Flugverfahrens beim Flugzeugtyp Saab 340B. Es zeigt sich, dass hauptsächlich von Massnahmen, welche die Aufsichtsbehörde wahrzunehmen hat, gesprochen wird und nicht von solchen, welche die Flugunternehmen, im Speziellen die Crossair, umzusetzen haben. Inhaltlich geht es um spezifische Gründe für den Absturz bei Nassenwil, die mit den Ursachen des Absturzes bei Bassersdorf nichts zu tun haben. Eine Gemeinsamkeit ist einzig in der Schwäche der Copiloten zu sehen, die auf die Flugmanöver der Kommandanten zu wenig eigenständig reagierten.

E. 5.5.3

Dem Schlussbericht des BFU ist zu entnehmen, dass die Crossair am 25. Februar 2002 angab, verschiedene Massnahmen aufgrund der in diesem Bericht erwähnten Sicherheitsempfehlungen getroffen zu haben (cl. 8 pag. 10.147 Seite 121). Die Crossair wurde demnach vor Fertigstellung des Schlussberichtes über die darin vorgeschlagenen Sicherheitsempfehlungen informiert. Auch der Zeuge QQ. sagte anlässlich der Hauptverhandlung aus, dass nach dem Absturz Nassenwil und vor dem Absturz bei Bassersdorf Weisungen des BAZL an die Crossair gingen (cl. 76 pag. 76.910.174 Z. 5 f.). Auf entsprechende Frage bestätigte er, dass das BAZL der Crossair jedoch keine Weisungen erteilt hatte, die den Absturz bei Bassersdorf verhindert hätten (cl. 76 pag. 76.910.174 Z. 18 f.). Der Angeklagte Dosé sagte aus, dass sie nach dem Unfall in Nassenwil in ständigem Kontakt mit dem BFU gewesen seien und schon vor der Publikation des Berichtes Massnahmen getroffen hätten (cl. 76 pag. 910.56 Z. 24 ff.). Ob er

- 32 - Kenntnis von dem vertraulichen Zwischenbericht des BAZL mit den Safety Recommendations vom 25. April 2000 hatte, konnte der Angeklagte nicht beantworten (cl.

76 pag. 76.910.56). Auch der Zeuge K., als ehemaliger Direktor des BAZL, konnte keine Auskunft darüber geben, wann dieser Zwischenbericht der Crossair zur Verfügung gestellt worden ist (cl. 76 pag. 910.168 Z. 34 f.).

E. 5.5.4

Wie erwähnt, stützt sich die Anklage namentlich nur hinsichtlich des Angeklagten Suter explizit auf die sogenannten Safety Recommendations. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dies auch bezüglich der Angeklagten Dosé und A. gilt, ansonsten der Vorwurf keine Grundlage hätte. Es bleibt jedoch unklar, ob die Angeklagten vor dem Absturz bei Bassersdorf Kenntnis von diesen Empfehlungen erhielten. Dagegen spricht, dass der Bericht als vertraulich bezeichnet wurde und ausdrücklich nur zuhanden des BAZL erstellt worden ist. Im weiteren beziehen sich die Empfehlungen sowohl dieses Berichtes, wie auch des Schlussberichtes auf Sachlagen, die beim Absturz bei Bassersdorf keine Rolle spielten. Es ist also nicht erwiesen, dass die Verantwortlichen der Crossair vor dem Absturz bei Bassersdorf Kenntnis der Safety Recommendations hatten. Zudem beziehen sich diese Empfehlungen nicht auf die Unfallursachen in Bassersdorf. Deshalb ist der Vorwurf des Nichtbefolgens dieser Sicherheitsempfehlungen des BFU nicht zutreffend.

E. 5.6

Zum Vorwurf der Unsorgfalt bezüglich Vorschriftentreue der Piloten

E. 5.6.1

Dem Angeklagten Suter wird vorgeworfen, er habe von seinen Piloten „wirtschaftliches Fliegen“ verlangt und zwar unter bewusstem Abweichen von vorgeschriebenen Verfahren, was er gelobt und mit ausserordentlichen Beförderungen honoriert habe (Anklageschrift Ziff. 3.2 al. 3). Weiter habe er den neu einsteigenden Piloten erklärt, dass ein guter Crossairpilot problemlos unter die Mindestanflughöhe (MDA) sinken könne und dies auch tue, um trotz widriger Sicht landen zu können. Zudem müsse ein Crossairkapitän drei Qualitäten haben, nämlich „lügen, behaupten und abstreiten zu können“ (Anklageschrift Ziff. 3.2 al. 4). Dem Angeklagten Dosé wirft die Anklage vor, als Leiter des Flugbetriebes bis zum 22. Januar 2001 (postholder Flight Operations) die Möglichkeit und die Kompetenz inne gehabt zu haben, alles zur Sicherheit im Flugbetrieb „Mögliche und Notwendige“ vorzukehren, trotzdem habe er nichts unternommen, sondern die Regelverstösse weiterhin gefördert und toleriert (Anklageschrift Ziff. 3.3 al. 3 2. Teil). Dem Angeklagten A. wird vorgeworfen, er habe es versäumt, für alle Piloten geltende Sicherheitsstandards zu schaffen und durchzusetzen (Anklageschrift Ziff. 3.4 al. 3) und in seiner Position als Leiter des Flugbetriebes ab 22. Januar 2001 einen sicheren Flugbetrieb zu garantieren (Anklageschrift

- 33 - Ziff. 3.4 al. 1); ferner habe er die „Kultur des bewussten Abweichens von vorgeschriebenen Verfahren toleriert“ (Anklageschrift Ziff. 3.4 al. 4).

E. 5.6.2

Unter dem Vorwurf „bewusstes Abweichen von vorgeschriebenen Verfahren“ ist das von der Bundesanwaltschaft thematisierte Anflugverfahren auf den Flughafen Lugano zu überprüfen, das heisst, es ist abzuklären, ob beim Anflug auf den Flughafen Lugano jeweils ein Absinken unter die Mindestanflughöhe praktiziert worden ist. Falls dem so wäre, müsste für eine Bejahung der Unsorgfalt nachgewiesen sein, dass eine solche Verfahrensverletzung routinemässig erfolgt wäre und sich so in das generelle

Anflugverhalten eines Piloten, hier im Speziellen von I., geschlichen hätte, so dass beim Unglücksflug im Landeanflug die Min- desthöhe aus Gewohnheit und einem Automatismus heraus unterschritten wor- den wäre, was tatsächlich zum Touchieren der Bäume und schlussendlich zum Absturz bei Bassersdorf geführt hat.

E. 5.6.2.1

JAR-OPS 1.430 schreibt dem Luftfahrtunternehmer vor, für jeden anzufliegenden Flugplatz Mindestbedingungen für die Benutzung zu definieren, welche die im Anhang definierten Werte nicht unterschreiten dürfen. Im Anhang wird in Abs. b Ziff. 2 eine minimale Sinkflughöhe (Minimum Descent Height, MDH; gemessen über einer Bezugshöhe, hier der Pistenschwelle) vorgeschrieben, die nicht ge- ringer sein darf als die Hindernisfreihöhe/Hindernisfreigrenze (Obstacle Clearan- ce Altitude, OCA / Obstacle Clearance Limit, OCL) für die betreffende Flugzeug- kategorie oder als das System-Minimum (für VOR/DME-Anflüge 250 feet, ge- messen ab Pistenschwelle, Anhang zu JAR-OPS 1.430 Abs. b Ziff. 1 table 3). In Ziff. 3 desselben Anhangs wird dem Piloten verboten, den Anflug unterhalb der minimalen Sinkflughöhe fortzusetzen, wenn nicht mindestens eines der ab- schliessend genannten Sichtmerkmale deutlich sicht- und erkennbar ist. Die Sichtmerkmale sind Elemente der Piste, ihrer Befeuerung oder der optischen Gleitweganzeige. Das OM-A beschrieb in seiner ursprünglichen Fassung das Verfahren der Landung und der Nachlandephase nur rudimentär, nämlich in den Ziff. 8.9.5.1 – 8.9.5.8. In der ab 1. Januar 2001 gültigen und somit ausschlagge- benden Fassung hingegen finden sich eingehende Regelungen für die konventi- onelle Annäherung und für die Landung, nämlich in den Ziff. 8.4.7.4.15 – 8.4.7.4.16, den Ziff. 8.4.7.4.18 – 8.4.7.4.19.4 und den Ziff. 8.4.7.5 – 8.4.7.5.3. So ist, wenn die Regeln eine horizontale Annäherung auf der MDA zulassen, der Landeabschluss nach Sicht gestattet, wenn Annäherung und Landung sicher durchgeführt werden können; sonst muss der Pilot das Verfahren für die ver- passte Annäherung einleiten, womit es zu einem Durchstart kommt. Dieser wird ausdrücklich verlangt, wenn das System eine Grundannäherungswarnung (Ap- proach Warning) angibt. Für die letzte Annäherungsphase nach Sicht wird ver- langt, dass entlang des normalen Gleitpfades von 2,5° – 3° geflogen wird, wenn es die Bodenfreiheit erlaubt. Ausdrücklich vermieden werden muss, rasch zum

- 34 - oder unter den normalen Gleitpfad abzusinken, um bessere Sicht auf den Boden oder die Annäherungslichter zu bekommen (OM-A Ziff. 8.4.7.5.2.4). Dem Gleit- pfad soll nach Ziff. 8.4.7.5.2.6 so nahe als möglich gefolgt werden bis zu der im Teil C des OM definierten Höhe. Nach Ziff. 8.4.7.4.18.3 darf unter diese minimale Sinkflughöhe gesunken werden, wenn der Kommandant das Verfolgen der Mit- tellinie und die Flugzeughöhe verifizieren kann („if the commander can verify proper centerline tracking and aircraft altitude“). Nach JAR-OPS 1.975 muss der Luftfahrtunternehmer sicherstellen, dass der Pi- lot ausreichende Kenntnis über den anzufliegenden Flugplatz hat. Diese Berech- tigung ist zwölf Monate gültig und wird durch das praktische Anfliegen dieses Flugplatzes erneuert. I. besass eine Berechtigung für den Flughafen Lugano (cl. 63 pag. H-1-63). Auf den „Jeppesen“-Anflugkarten für Lugano (cl. 76 pag. 76.441.58 ff., insbes. 76.441.59) ist für den Anflug aus Süden auf den Flughafen Lugano keine absolu- te minimale Sinkflughöhe verzeichnet – im Gegensatz zur Karte für den Anflug in Zürich auf Piste 28 (Anhang 8 zum Unfallbericht des BFU, cl. 7 pag. 145) – son- dern eine Referenz: „Refer to Minimums“. Im Anflugprofil sind absolute Mindest- höhen bei der Annäherung für verschiedene Distanzen ab dem Funkdrehfeuer, nämlich 8, 5.7, 4.5 und 3 nautische Meilen, vorgeschrieben. Ferner

ist ein Sink- flugleitwinkel von 19° angegeben. Schliesslich ist für die Distanz von 1.5 nautischen Meilen ein nach oben gerichteter Pfeil angegeben, der wohl den letztmöglichen Durchstart anzeigt. Im weiteren gibt es einen Warnvermerk: „Use PAPI on final approach only. Do not undershoot PAPI glide path due to trees below approach path.“ [Sinngemäss übersetzt: Gebrauche die Präzisionsgleitwinkelbeleuchtung nur im letzten Anflugstadium. Unterschreite den präzisen Anflugweg nicht, wegen der Bäume unterhalb des Anflugwegs.] Das Anflugprozedere wird wie folgt umschrieben: “IGS procedure may be flown as ILS procedure. Published altitude at D4.5 & D3.0 ILU are strictly to be observed. After MAP proceed to runway maintaining visual ground contact. At MAP runway is still 1.5 NM (or according to DA(H)) ahead and may not yet be in sight. LOC track is aligned with runway axis 01. Follow the PAPI for final descent segment (4.17°).” [Sinngemäss übersetzt: Das instrumentengeführte Landeverfahren kann auch als Instrumentenlandesystem- Verfahren geflogen werden. Die angegebenen Höhen bei D4.5 und D3.0 ILU müssen strikte eingehalten werden. Nach dem „Punkt des verfehlten Anflugs“ fliege weiter zur Landebahn und behalte dabei Sichtkontakt zum Boden. Beim „Punkt des verfehlten Anflugs“ ist die Landebahn immer noch 1.5 nautische Meilen oder entsprechend der Entscheidungshöhe entfernt und ist möglicherweise noch nicht in Sicht. Die Spur des Landekurs senders ist ausgerichtet mit der Landebahnachse 01. Folge der Präzisionsgleitwinkelbeleuchtung für den letzten Abschnitt des Sinkflug (4,17°)].

- 35 - Im Pilotenhandbuch für das Flugzeugmuster AVRO RJ 85/100, Ausgabe vom 22. April 1997 (cl. 76 pag. 76.910.196) wurde als Anflug auf die Piste 01 in Lugano unter anderem empfohlen, einen „autocoupled approach“ bis auf eine Höhe von 300 Fuss über Grund zu fliegen. Bis zu dieser Höhe könne auch der Autopilot eingeschalten bleiben.

E. 5.6.2.2

Der Sachverständige Bruno Macina gab zu Protokoll, dass der nach Instrumenten anfliegende Pilot bis zum festgelegten Minimum fliegen darf. Wenn er danach Pistenteile sehe, so könne er weiter sinken, ansonsten müsse er durchstarten (cl. 76 pag. 76.910.64 Z. 21 ff.). Der Zeuge QQ., seinerzeitiger Inspektor beim BAZL, sagte dagegen aus, dass es dem offiziellen Anflugverfahren im Lugano entsprach, dass bei genügender Sicht auf den Boden unter die MDA gesunken werden konnte (cl. 76 pag. 76.910.90 Z. 10 ff.).

E. 5.6.2.3

Ob die vorgeschriebenen Flugverfahren von den Crossairpiloten eingehalten worden sind, wird in den Aussagen der im Vorverfahren und auch anlässlich der Hauptverhandlung als Zeugen einvernommenen Piloten unterschiedlich dargestellt: BBB. sagte aus, dass die Zeit als Copilot schwierig gewesen sei, da, obschon klare Verfahrensabläufe (flight procedures) bestanden hätten, jeder Kapitän seine eigenen gehabt habe. Eine der schlimmsten Abweichungen von den Abläufen sei das Unterschreiten der Minimums gewesen und dies sei Standard gewesen, besonders in Lugano (cl. 9 pag. 12.4.5 Z. 25 ff.). Auch GGG., Crossair-Copilot von 1992 bis 1995, sagte aus, dass ein entscheidendes Problem bei der Crossair der Umgang mit der Mindesthöhe gewesen sei. Bei der Crossair habe bei den Piloten der alten Garde eine stille Praxis geherrscht, dass man mit Bodensichtkontakt weiter bis auf circa 300 Fuss Radiohöhenmeter abgesunken sei. Dies habe er selbst einmal bei einem Luganoanflug erlebt; das Minimum sei unterschritten worden, obschon sie nichts von der Piste gesehen hätten. Diese Praxis sei dann gemäss dem „Vorbild Lugano“ auch bei allen anderen Anflügen mit hohem Minimum angewendet

worden, was dann offenbar in Bassersdorf zum Verhängnis geworden sei (cl. 9 pag. 12.2.8 Z. 4 ff.). Diese Aussagen werden von HHH., Crossair-Copilot von 1996 bis 1997, für den Anflug in Lugano bestätigt. Wie andere Zeugen fügte er an, dass bei diesen Sinkflügen unter das Minimum das Bodennäherungswarnsystem absichtlich ausgeschaltet worden sei, so dass keine Warnungen erfolgt seien (cl. 14 pag. 12.27.6 Z. 56 ff.). RR., Crossair-Copilotin von 1995 bis 1998, schilderte in ihrer Einvernahme beim BFU einen Lugano-Anflug mit Kapitän I. im Dezember 1995, der insbesondere bezüglich Sinkrate und -geschwindigkeit wesentlich von den vorgeschriebenen Abläufen abwich (cl. 13 pag. 12.22.97 zu Frage 8). Weiter führte sie aus, dass sie in Lu- gano x-mal Anflüge erlebt habe, bei denen ohne Sichtkontakt zur Piste unter die Mindesthöhe geflogen worden sei. In Lugano sei das gewissermassen normal gewesen (cl. 13 pag. 12.22.102 zu Frage 4). Anlässlich der Einvernahme an der

- 36 - Hauptverhandlung bestätigte sie ihre früheren Aussagen. Die Sinkrate sei viel zu hoch gewesen und dann sei I. einfach unter das vorgeschriebene Minimum ge- sunken (cl. 76 pag. 76.910.143 Z. 21 ff.). Dieser Anflug sei ausserhalb dessen gewesen, was die schriftlichen Unterlagen erlaubt hätten (cl. 76 pag. 76.910.144 Z. 1 f.). Sie habe dann mit anderen Copiloten und Kapitänen über diesen Anflug gesprochen. Jene hätten auch gesagt, dass dieses Anflugverfahren nicht korrekt sei, aber so gemacht werde, das sei eine Usanz (cl. 76 pag. 76.910.144 Z. 19 ff.). CCC. sagte bezüglich dem Lugano-Anflugprozedere aus, dass es ein offizielles vom BAZL definiertes Minimum gegeben habe und daneben ein inoffi- zielles, welches bei Bodensicht ein Weiterabsinken auf 300 Fuss vorsah. Dies sei eine Grauzone gewesen, vor allem die in Lugano stationierten Piloten hätten dieses Verfahren angewendet – auch er – sowohl als Copilot wie auch als Kapi- tän. Die Piloten hätten nie genau gewusst, was nun akzeptiert und legal sei, und sie seien davon ausgegangen, dass das BAZL über dieses Vorgehen Bescheid gewusst habe (cl. 14 pag. 12.30.7 Z. 103 ff.). III., ab 1981 Crossairpilot, ein Jahr als Copilot, danach als Kapitän, und zwischendurch auch BAZL-Experte, sagte aus, dass er keine Kenntnisse darüber habe, ob die Minima in Lugano unter- schritten worden seien, und dass es damals legal gewesen sei, mit Bodenkon- takt weiterzufliegen (cl. 14 pag. 12.28.6 Z. 63 f. und 76 f.). BB., ab 1979 bei der Crossair, sagte zum Lugano-Anflug aus, dass die Regeln auf jeden Fall immer eingehalten worden seien. Der Anflug auf Lugano sei früher rein auf Sicht gewe- sen. Dann, circa 1981/1982, sei das Instrumentenlandesystem (Instrument Lan- ding System, ILS) eingeführt worden, welches dann in ein Instrument Guidance System (IGS) abgeändert worden sei. Seines Erachtens sei der Anflug nach heutigem (Stand 2006) System gefährlicher als früher (cl. 14 pag. 12.29.6 Z. 69 ff.). Bei schlechtem Wetter sei ein so genannter Monitoranflug durchgeführt wor- den, bei dem der Kapitän aus dem Fenster geschaut habe und der Copilot auf die Instrumente. Habe der Kapitän ground contact gehabt, so habe er unter dem Minimum weiterfliegen dürfen. Die Piste habe er nicht sehen müssen (cl. 14 pag. 12.29.17 Z. 40 ff.). AA., Flottenchef Jumbolino von 1990 bis 1998, sagte aus, dass sie sich genau an die damals gültigen Vorschriften gehalten hätten. Ein den gültigen Vorschriften entsprechendes Verfahren sei das Absinken bis auf die Mindesthöhe beim non precision approach und das horizontale Weiterfliegen auf der Mindesthöhe bis zum Durchstartpunkt gewesen. Voraussetzung hierfür sei Bodensicht gewesen (cl. 14 pag. 12.25.8 Z. 135 ff.). JJJ., ab 1989 Crossairpi- lot, seit 1991 Kapitän, sagte aus, dass die Verfahren für den Lugano-Anflug klar waren und dass ihm eine bewusste Verletzung dieser Verfahren nicht bekannt sei (cl. 15 pag. 12.44.7 Z. 84 ff.).

E. 5.6.2.4

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass für den Anflug auf den Flughafen Lugano bei Erreichen der Mindestflughöhe das weitere Absinken unter diese Höhe offenbar zulässig war, auch wenn keine Sicht auf die Pistenbefeue-

- 37 - rung, sondern nur Sicht auf den Boden bestanden hat. Zumindest ist die Unge-
setzlichkeit dieses Absinkens nicht erwiesen. Ein solches wurde tatsächlich auch praktiziert,
wie es den zahlreichen Aussagen zu entnehmen ist. Es fällt jedoch auf, dass vor allem
Copiloten, die anfangs der 90er Jahre bei der Crossair ange- stellt waren, ein unerlaubtes
Absinken geltend machten, währenddem langjährige Kapitäne sich auf den Standpunkt
stellten, dass keine Verfahrensvorschriften ver- letzt worden seien, und damit offensichtlich
von einem erlaubten Weiterabsinken ausgingen. Es liegen keine Rapporte darüber vor, ob
und unter welchen Sichtbe- dingungen unter die Mindestanflughöhe gesunken worden ist,
da es die meisten Copiloten – aus welchen Gründen auch immer – unterlassen haben, die
von ih- nen in den Einvernahmen geschilderten Vorfälle zu rapportieren. Nachgewiesen ist,
dass der Anflug auf den Flughafen Lugano ein spezieller war und deswegen auch einer
speziellen Ausbildung bedurfte, bestehend aus einem theoretischen Teil, einem
Simulatortraining und einer Linieneinführung (cl. 76 pag. 76.910.55 Z. 2 ff.), welche jedoch
nur die Kapitäne aufweisen mussten. Darin könnte ein Grund liegen für die Diskrepanz
zwischen den Aussagen der Kapitäne und jenen der Copiloten, da die Copiloten, welche die
spezielle Ausbildung nicht hatten, das Anflugprozedere, das sich von demjenigen anderer
Flughäfen unterschied, für sich als unüblich oder nicht verfahrenskonform einstufen. Das
BFU nennt in seinem Bericht als einen der Gründe für den Entscheid des Kapitäns I., mit
der Unglücksmaschine weiter abzusinken, dass er es gewohnt gewesen sei, nachweisbar
aufgrund seiner Anflüge in Lugano, unter die Mindest- höhe abzusinken, auch wenn nur
Sichtkontakt zum Boden und nicht zur Piste bestand (cl. 7 pag. 10.145 Seite 112). Diese
nicht weiter belegte Aussage ist nun aber gerade unter Berücksichtigung dessen, dass
Lugano als Spezialfall galt, nicht zu stützen, denn die besondere Ausbildung dafür legt
nahe, dass dieses Verfahren eben nicht auf Anflüge auf andere Flughäfen übertragen
werden konn- te und auch nicht aus Gewohnheit übertragen wurde, weil man sich als Pilot
des Spezialfalles bewusst war. Da dieses Verfahren in Lugano nicht vorschriftswidrig war,
bestünde – selbst wenn die Mutmassung des BFU zutreffen würde – kein
Kausalzusammenhang zwischen den vom Angeklagten Suter angeblich geförder- ten
Verfahrensverletzungen und der Verfahrensverletzung beim Anflug auf den Flughafen
Zürich-Kloten und somit dem Absturz der Unglücksmaschine. Ein aktives Verhalten von
Suter im Sinne des Verpflichtens seiner Piloten zu vorschriftswidrigem Verhalten ist daher
nicht erwiesen.

E. 5.6.3

Ein weiterer Vorwurf besteht darin, dass der Angeklagte Suter neu einsteigenden Piloten
erzählt haben soll, dass ein Crossairpilot problemlos unter die Mindestan- flughöhe sinken
könne und dies auch tue. Dieser Vorwurf stützt sich auf die Aus- sagen von KK., der 1996
nach Absolvierung der Schweizerischen Luftverkehrs-

- 38 - schule als Copilot bei der Crossair eingestiegen ist. In seiner Einvernahme schil- derte
er, wie Suter bei einem gemeinsamen Essen mit den bei der Crossair neu einsteigenden
Copiloten erzählte, was für einen Anflug er von einem Crossairpi- loten erwarte, nämlich
dass er nach Erreichen des vorgeschriebenen Minimums weiter absinke (cl. 9 pag. 12.5.5.
Z. 11). KK. bestätigt seine Aussage anlässlich der Hauptverhandlung (cl. 76 pag.

76.910.121 Z. 20 ff.). Die Aussage von Suter sei ernst zu nehmen gewesen, so wie er sie formuliert habe, und die Anflüge seien ja dann auch so praktiziert worden, insbesondere in Lugano (cl. 76 pag. 76.910.121 Z. 30 und 39 ff.). Der am Essen ebenfalls anwesende GG. bes- tätigt die Erzählung von Suter, sagt aber, dass er dies als einen Witz aufgefasst habe (cl. 14 pag. 12.31.5 Z. 29 ff., cl. 76 pag. 76.910.83 Z. 35). KKK., ein weite- rer anwesender Copilot gab zu Protokoll, dass Suter gesagt habe, die MDA sei eine Auslegungssache und die Mitteilung des erreichten Minimums durch den dafür zuständigen nicht fliegenden Piloten könne hinausgezögert werden („Miiii- niiimuuuum“), so dass der fliegende Pilot schon längst darunter sei, wenn die Mitteilung ausgesprochen sei (cl. 14 pag. 12.33.5 Z. 26 ff.). Er habe dies nicht als voll ernst gemeinte Anleitung aufgenommen, aber er sei sich sicher, dass Suter sicher nichts dagegen gehabt hätte, wenn er dies einmal so gemacht hätte (cl. 14 pag. 12.33.6 Z. 45 ff.). Der Angeklagte Suter führt aus, dass er bei diesem Essen von seinen früheren Erlebnissen bei der Swissair erzählt habe und auch Witze gemacht habe. Die Äusserungen von KK. seien ein Hinweis dafür, dass dieser ihn falsch verstanden habe (cl. 76 pag. 76.910.53 Z. 14 ff., 22 f., 24 f.). Der weitere Vorwurf, wonach Suter gesagt haben soll, dass ein Crossairkapitän drei Qualitäten haben müsse, nämlich lügen, behaupten und abstreiten zu kön- nen, stützt sich auf eine Aussage von BBB. (cl. 9 pag. 12.4.9 Z. 29 ff.). Suter selbst sagt zu diesem Kapitänessen, dass da jeweils ein wenig Fliegerlatein er- zählt werde und er diverse Geschichten, die er vor allem aus der Militärfliegerei gehört habe, zur Belustigung erzählt habe. Dies habe aber überhaupt nichts mit der Crossairkultur zu tun (cl. 76 pag. 76.910.53 Z. 31 ff.). Die Aussagen von Suter gegenüber den angehenden Copiloten können dahin- gehend gewürdigt werden, dass er ein Absinken unter die Mindestanflughöhe zumindest als tolerierbar taxierte. Durch seine Äusserungen, hat er eine pflicht- widrige Gefahr für die Flugsicherheit geschaffen. Fraglich ist allerdings, ob gera- de diese Äusserungen dem Kapitän I. zur Kenntnis kamen, richteten sie sich doch an Copiloten im Jahre 1996, während I. zu diesem Zeitpunkt schon seit 15 Jahren Kapitän war. Im weiteren ist die in den Aussagen von Suter liegende Un- sorgfalt verjährt. Die vorgeworfene Aussage am Kapitänessen ist nicht näher belegt und würde ebenfalls aus der der Verjährung unterliegenden Zeit stam- men.

- 39 -

E. 5.6.4

Der Angeklagte Dosé war, wie in der Anklageschrift vermerkt, bis im Januar 2001 Leiter des Flugbetriebes. Die erwähnte Gesamtverantwortung hatte er also nur in der von der Verjährung betroffenen Zeitspanne inne. Es ist daher aus- schliesslich zu prüfen, ob er ab 16. Mai 2001 in seiner damaligen Funktion als CEO und Accountable Manager konkret Regelverstösse gefördert oder toleriert hat. Für ein solches aktives Handeln während dieser Zeit liegen keine Belege vor. Die pflichtwidrige Unsorgfalt kann daher nur in einem Unterlassen, nämlich darin dass Dosé nichts unternommen habe, um alles zur Sicherheit im Flugver- kehr Mögliche und Notwendige vorzukehren, liegen. Die Garantenstellung und die Sorgfaltspflicht ergeben sich wiederum aus seiner Position als Unterneh- mensleiter, in welcher er verantwortlich dafür war, dass die Vorschriften der JAR- OPS 1 befolgt wurden (OM-A Ziff. 1.3.1), also auch diejenigen, welche für die Landephase galten. Eine Pflichtverletzung setzt voraus, dass die Piloten die Flugregeln beim Landeanflug missachteten und dass dieser Umstand Dosé be- kannt war. Diesbezüglich von Relevanz ist wiederum das Anflugverfahren auf Lugano. Die von vielen Piloten geschilderte Unterschreitung der Mindestanflug- höhe war bei Bodensichtkontakt, wie oben erläutert,

nicht erwiesenermassen ir- regulär. Es liegen keine Hinweise vor, dass Dosé von anderen tatsächlichen Ver- letzungen der Verfahrensvorschriften gewusst hat. Im Gegenteil: Er sagte aus, dass während seiner Zeit als Flugbetriebsleiter, in einem konkreten Fall ein Copi- lot zu ihm gekommen sei und ihm mitgeteilt habe, ein Kommandant habe sich in Lugano beim Anflug nicht an das definierte Verfahren gehalten. Dies sei dann untersucht worden und habe zu entsprechenden Massnahmen geführt (cl. 16 pag. 13.2.29 f. Z. 216 ff.). Die Aussage von Dosé ist glaubhaft, da die Piloten, auch wenn ihnen ein Verfahrensablauf als nicht vorschriftskonform erschienen ist, keine Rapporte verfasst haben (siehe E. 5.2.3) und somit Dosé keine Kennt- nis darüber erhalten konnte. Es ist davon auszugehen, dass wenn er dies als Flugbetriebsleiter so gehandhabt hat, auch später als Unternehmensleiter so vorgegangen wäre. Dosé kann also nicht vorgeworfen werden, er habe nicht alles unternommen, um die Sicherheit des Flugbetriebes zu garantieren.

E. 5.6.5

Dem Angeklagten A. kann eine aktive Unsorgfalt ebenso wenig wie dem Ange- klagten Dosé nachgewiesen werden. Hinsichtlich der Unterlassungsverantwor- tung ist wesentlich – im Unterschied zu Dosé –, dass er in der massgeblichen Zeitspanne Leiter des Flugbetriebes war. Zu seiner Pflicht gehörte es, für die Be- folgung der Normen von JAR-OPS 1 zu sorgen und einen sicheren Betrieb zu garantieren (OM-A Ziff. 1.3.2). Auch hier gilt, dass einerseits das praktizierte An- flugverfahren in Lugano nicht erwiesenermassen vorschriftswidrig war und ande- rerseits keine Belege vorliegen, dass er von Verfahrensverletzungen seitens der Piloten wusste. Er selbst ging davon aus, dass diese die geltenden Vorschriften

- 40 - eindeutig einhielten (cl. 76 pag. 76.910.51 Z. 17). Aus den selben Gründen wie bei Dosé (siehe E. 5.6.4) ist diese Aussage als glaubhaft zu werten. A. kann daher nicht vorgeworfen werden, keinen sicheren Flugbetrieb garantiert zu haben.

E. 5.7

Zum Vorwurf der Unsorgfalt bezüglich des Einsatzes von I. als Pilot

E. 5.7.1

Allgemeine Einsatzfähigkeit

E. 5.7.1.1

Den Angeklagten Suter, Dosé, A., B. und C. wird vorgeworfen, I. trotz diverser Vorkommnisse, die seine fliegerischen Mängeln gezeigt hätten, im Pilotenkorps der Crossair belassen zu haben. Konkret wird der Vorwurf vor allem mit den ab- gebrochenen Umschulungen auf die MD-80 begründet (Anklageschrift Ziff. 3.2 al. 8, 3.3 al. 5, 3.4 al. 6, 3.5 al. 5 und 3.6 al. 1).

E. 5.7.1.2

Die fliegerische Laufbahn von Kapitän I. wird im Untersuchungsbericht des BFU ausführlich dargestellt (cl. 7 pag. 10.145 Seite 20 – 27) und durch die übrigen Akten in weiteren Einzelheiten beleuchtet. I. erwarb 1966, das heisst im Alter von 22 Jahren, die Lizenz als Berufspilot. Die Zusatzausbildung für Instrumentenflug erhielt er drei Jahre später, allerdings erst nach mehrmaligen Anläufen bei theoretischen und praktischen Prüfungen. Dabei und auch in den Nachprüfungen erreichte er nur durchschnittliche („average“) Bewertungen. Nach Tätigkeit in verschiedenen Flugunternehmen und als Flug-

lehrer war er von 1979 bis 1982 Crossairpilot in fester Anstellung. Er war unter anderem Kommandant, Fluglehrer und Experte für die damals von der Crossair hauptsächlich verwendeten Maschinen und stellvertretender Chefpilot. In den folgenden neun Jahren arbeitete er in Freelance-Stellung für die Crossair. Seine Tätigkeit für die Crossair wurde Mitte 1991 ein Teil- und ab anfangs 1994 ein Vollzeitengagement. Seit 1981 war er zusätzlich als Fluglehrer bei einer privaten Flugschule tätig. I. war seit 1987 auf dem Flugzeugmuster Saab 340 berechtigt und eingesetzt. 1993/94 stand eine Umschulung auf das Muster AVRO RJ 85/100 in Frage, der die für den Flugbetrieb Verantwortlichen kritisch gegenüber standen, die zwar vom Angeklagten Suter und TT. befürwortet, von Letzterem aber schliesslich wegen einiger „Vorfälle“ abgesagt wurde (cl. 6 pag. 9.38 f.). Im Jahr 1995 wurde I. für eine Umschulung auf das Muster MD-80 bestimmt. Der anfangs 1996 begonnene Kurs wurde vom Trainer LLL. unterbrochen, weil I. grosse Mühe beim Simulatortraining hatte (cl. 6 pag. 9.49 f.). Da sich die Schwierigkeiten auch in zwei

- 41 - zusätzlichen Simulatorlektionen durch den Cheffluglehrer II. nicht beheben liessen, dieser aber die Weiterführung der Umschulung unter spezieller Betreuung empfahl (cl. 6 pag. 9.61 f.), verfügte der Angeklagte Dosé den Abbruch des laufenden Kurses und die Verschiebung der Umschulung auf einen späteren Zeitpunkt (cl. 6 pag. 9.60). Mitte 1996 begann I. einen neuen Umschulungskurs, in welchem er nach den Berichten der Trainer JJ. und MMM. erhebliche Probleme mit dem digitalen Flugführungssystem (Digital Flight Guidance System, DFGS) bekundete, die man mit Wiederholung einzelner Lektionen zu beheben versuchte (cl. 6 pag. 9.69 – 71, 77). Mitte August 1996 bestand I. den type rating check (Check, der beim Bestehen den Anspruch auf die Lizenzierung für das betreffende Flugmuster durch das BAZL auslöst) nicht, weshalb II. dem Flottenchef NNN. den Abbruch der Umschulung empfahl (cl. 6 pag. 9.77 f.). Die Umschulung wurde abgebrochen und I. wurde ab September 1996 wieder als Kapitän auf der Saab 340 eingesetzt. Weil dieser Flugzeugtyp bald ausgemustert werden würde, I. aber bis zum 65. Altersjahr fliegen wollte, bewarb er sich Mitte 2000 erneut für eine Umschulung auf die MD-80 (cl. 6 pag. 9.79). Dem gab der Angeklagte A. einstweilen nicht statt, stellte I. aber fürs kommende Jahr eine Neuausrichtung – neben der MD-80 wurde auch der Jumbolino (AVRO RJ 85/100) erwähnt – in Aussicht (cl. 63 H-01-009). In der Folge wurde er für die Umschulung auf den AVRO RJ 85/100 bestimmt, die er am 20. März 2001 begann (cl. 6 pag. 8.7) und die am 4. Juni 2001 mit dem proficiency check (Befähigungsüberprüfung) sowie am 22. Juni 2001 mit dem line check (Prüfung, welche auf einem regulären Linienflug stattfindet) abgeschlossen wurde. Am 24. Oktober 2001 bestand I. eine Halbjahresüberprüfung (semi annual recurrent check), die man als proficiency check wertete. Während dieser Ausbildung führte er 14 Nichtpräzisionsanflüge als verantwortlicher Pilot durch, darunter je einen wie den beim Unfallflug durchgeführten im Simulator und in der Maschine. Während der Tätigkeit von I. bei der Crossair kam es zu einigen besonderen Ereignissen: Im Februar 1990 wollte er einen Copiloten an Bord eines Flugzeuges vom Typ Saab 340 bezüglich des Fahrwerks instruieren. Er betätigte den down-lock/release-button und liess durch den anderen Piloten den Fahrwerkhebel betätigen in der Meinung, der Einzug des Fahrwerks sei bei einer stehenden Maschine technisch ausgeschlossen. Darin irrte er, und die Hydraulik fuhr das Fahrwerk ein, das Flugzeug sackte auf den Boden und erlitt einen Totalschaden (cl. 6 pag. 9.15 ff.). 1991 musste er einen route check wiederholen, der zuvor wegen grober Fehler abgebrochen worden war (cl. 6 pag. 9.27), und im gleichen Jahr wurde er der Funktion eines Trainingskapitäns wegen ungenügender Leistungen enthoben (cl. 63 pag. H-01-030). Im Dezember 1995 flog er den von seiner damaligen Copilotin RR.

geschilderten, infolge der zu hohen Sinkgeschwindigkeit regelwidrigen, Anflug nach Lugano. 1999 verwechselte I. auf einem Privatflug mit einer von der Crossair gecharterten Saab 340 unter Sichtflugbedingungen den

- 42 - Flugplatz von Aosta mit dem Zielflugplatz von Sion und steuerte ihn – in der Meinung, es sei der Flugplatz von Sion – an, obwohl mit dessen Leitstelle kein Funkkontakt hergestellt werden konnte. Im letzten Augenblick stellten Passagiere fest, dass man sich italienischem Boden näherte, worauf I. durchstartete und nach Sion flog.

E. 5.7.1.3

Diese in der Anklageschrift direkt oder indirekt genannten Zwischenfälle sowie das Scheitern der Umschulung auf das Flugzeugmuster MD-80 sind allesamt vor dem Jahre 2001 eingetreten. Ein strafrechtlicher Vorwurf lässt sich infolge der Verjährung somit nicht mit Massnahmen begründen, die allenfalls in der Zeit der beiden Umschulungskurse auf die MD-80 hätten getroffen werden müssen.

E. 5.7.2

Umschulung auf den AVRO RJ 85/100

E. 5.7.2.1

Dem Angeklagten Dosé wird vorgeworfen, er habe trotz Kenntnis der fliegerischen Mängel von I. dessen Befähigung vor der Umschulung auf den Flugzeugtyp AVRO RJ 85/100 nicht näher abklären lassen (Anklageschrift Ziff. 3.3 al. 5). Dem Angeklagten A. wird als Leiter der Flotten und des Pilotenkorps sowie Trainingsverantwortlichem zur Last gelegt, hinsichtlich dieser Umschulung an der Auswahl von I. beteiligt gewesen zu sein, nicht für seine „notwendigen Nachschulungen“ gesorgt beziehungsweise bei festgestellter Nichteignung ihn nicht vom Flugdienst ferngehalten zu haben, wiederum trotz seiner Kenntnisse der fliegerischen Mängel von I. (Anklageschrift Ziff. 3.4 al. 6). Dem Angeklagten B. wird als Leiter der Flotte und des Pilotenkorps sowie Trainingsverantwortlichen vorgeworfen, trotz Kenntnissen der ungenügenden fliegerischen Qualifikation die Umschulung von I. auf den AVRO RJ-85/100 nicht verhindert oder nicht zumindest eine individuelle Ausbildung sichergestellt zu haben (Anklageschrift Ziff. 3.5 al. 2 und 5). Dem Angeklagten C. wird als Cheffluglehrer AVRO RJ 85/100 vorgehalten, er habe trotz bekannter Pilotenmängel keine individuell-spezifischen Tests veranlasst und gleichwohl am 25. Juni 2001 der Linieneinführung zugestimmt und den Piloten am 9. Juli 2001 zum Linienflug freigegeben sowie beim Check vom 6. November 2001 Training und Beurteilung bloss standardmässig statt individuell durchführen lassen (Anklageschrift Ziff. 3.6 al. 1, 2 und 5). Dem Angeklagten D. wird als früherem Trainingskapitän und neuem Chef der AVRO-RJ-85/100-Flotte vorgeworfen, I. trotz seiner erkennbaren Nichteignung überhaupt beurteilt zu haben, am 27. Juni 2001 dessen Linieneinführung zugestimmt und ihn am 10. Juli 2001 für den Linienflug freigegeben zu haben (Anklageschrift Ziff. 3.7 al. 1 – 3).

E. 5.7.2.2

Über den Entscheid, Kapitän I. auf den Flugzeugtyp AVRO RJ 85/100 umzuschulen, respektive über den Zeitpunkt der Entscheidfällung, finden sich verschiedene Aussagen. Der Angeklagte A., der sich nicht zu erinnern vermag, et-

- 43 - was mit der Selektion von I. für die AVRO-Umschulung zu tun gehabt zu haben, meint, dass der Entscheid im Januar/Februar 2002 (recte 2001) gefällt worden sein dürfte.

In der Regel geschehe dies etwa zwei Monate vor Schulungsbeginn (cl. 16 pag. 13.3.8 Z. 9 f., 20 ff.). In der zwei Jahre später stattfindenden Einvernahme sagte er dann, dass der Entscheid Ende 2000, anfangs 2001 gefällt worden sei (cl. 16 pag. 13.3.19 Z. 211). An der Hauptverhandlung meinte er dann wiederum, dass der Entscheid im Februar 2001 gefällt worden sei und nicht noch im Jahre 2000 (cl. 76 pag. 76.910.57 Z. 20 f. und 24 f.). Aber er sei bei diesem Entscheid nicht zugegen gewesen (cl. 76 pag. 76.910.58 Z. 9 f.). Nur wenn sich die Flottenchefs nicht einig geworden wären, wäre es an ihm gewesen, eine Entscheidung zu treffen (cl. 76 pag. 76.910.58 Z. 37 f.). B. sagte in der Voruntersuchung aus, dass der Entscheid spätestens im Februar 2001 gefällt worden ist. Er sei an diesem Prozess entweder als Chefpilot der AVRO-Flotte oder als Leiter OC (Flotten und Cockpitpersonal) beteiligt gewesen. Theoretisch sei er damals schon Leiter OC gewesen (cl. 16 pag. 13.6.5 Z. 35 ff.). Dies bestätigte er anlässlich der Hauptverhandlung vorerst (cl. 76 pag. 76.910.55 Z. 17 f.), wurde dann aber unsicher und meinte, dass der Entscheid auch im Jahr 2000 gefällt worden sein könnte und verwies auf die von Rechtsanwalt Bettoni zu den Akten gegebenen Protokolle (cl. 76 pag. 76.910.58 Z. 4 ff. und 12 ff.). Aus diesen Protokollen geht hervor, dass die Umschulung an vier so genannten Resource Planning Meetings thematisiert wurde; das erste Mal am 22. November 2000, als der Entscheid, I. für den Kurs „ITR 03/2001“ einzuteilen, noch offen blieb. Als dafür zuständige Personen wurden B., damals Chef der AVRO-RJ-85/100-Flotte, und MM., damals Chef der Saab 340-Flotte, mit Termin per 6. Dezember 2000 festgehalten (cl. 76 pag. 76.523.44). In der Sitzung am 6. Dezember 2000 wurde dann hinsichtlich der Einteilung von I. der Vermerk aufgenommen „confirmed and agreed with CCP“, das heisst also, dass dessen Einteilung bestätigt wurde und im Einverständnis mit der Pilotengewerkschaft erfolgte (cl. 76 pag. 76.523.48). Den Protokollen vom 22. Dezember 2000 und 10. Januar 2001 sind in Bezug auf I. nur Wiederholungen, daneben auch weitere Namen für den Umschulungskurs zu entnehmen (cl. 76 pag. 76.523.57/61). An den ersten beiden Sitzungen war A. entschuldigt; Dosé erhielt jeweils eine Kopie der Protokolle. Es spielt vorliegend keine Rolle mehr, wann genau dieser Umschulungsentscheid gefällt worden ist und wer im Endeffekt für die Entscheidung zuständig war, da der Entscheid – unter Berücksichtigung dessen, dass die Umschulung schon im März 2001 begonnen hatte – spätestens im Februar 2001 getroffen worden sein musste und somit in der von der Verjährung betroffenen Zeit liegt.

- 44 -

E. 5.7.3

Durchführung der Umschulung

E. 5.7.3.1

Der Umschulungskurs von I. auf den AVRO RJ 85/100 begann am 20. März 2001 mit einer Grundausbildung bei dem Schulungsunternehmen Crosscat (cl. 6 pag. 8.7) und wurde am 22. April 2001 bei der Crossair fortgesetzt, nämlich mit der Ausbildung im Cockpitmodell, im Simulator und im Flugzeug selbst (cl. 64 H-01-159). Sie endete am 5. Juni 2001 (cl. 64 H-01-159 page 7). Ab 11. Juni 2001 wurden beaufsichtigte Flüge im neuen Flugzeugmuster durchgeführt (cl. 64 H-01-160). Diese wurden am 20./21. Juni 2001 abgeschlossen mit der Bewertung des Instructors, dass I. für den route check bereit sei (cl. 64 H-01-160 PPR Sheet page 15 Rückseite: „ready for route check“). Während des Kurses, am 28. Mai/4. Juni 2001, erfolgte durch HH. ein skill check, den I. bestand und dessen Ergebnis vom Cheffluglehrer C. visiert worden ist (cl. 64 H-01-064 Blatt 2). Am 22. Juni 2001 absolvierte I. beim

Experten JJJ. den route check erfolgreich, auch dieser wurde durch C. zur Kenntnis genommen (cl. 64 H-01-063). Der Ex- parte drückte sich in seiner verbalen Beurteilung so aus: „Good route check, transition to RJ Jumbolino successfully completed!“ (cl. 64 H-01-063 Rückseite). Die Ausbildung wurde in zwei Ausbildungsheften (Syllabi) dokumentiert. Das erste visitierte C. als Cheffluglehrer am 25. und D. als AVRO RJ 85/100-Flottenchef am 27. Juni 2001 (cl. 64 H-01-159 page 6), das zweite am 9. und 10. Juli 2001 (cl. 64 H-01-160 page 6). Am 24. Oktober 2001 schliesslich fand die halbjährliche Überprüfung in Form eines proficiency checks statt, den OOO. abnahm und mit durchwegs guten Teilleistungen qualifizierte (cl. 64 H-01-062).

E. 5.7.3.2

Massgeblich für alle Ausbildungen, Prüfungen, Anträge für Lizenzerteilung und anderes sind ab 1. Juli 1999 die Normen der JAR-FCL 1 (JAR-FCL 1.005 Abs. a Ziff. 1). Was die Ausbildung zu einer Musterberechtigung angeht, so schreiben JAR-FCL 1.261 Abs. a und b einen theoretischen Teil von mindestens sieben Stunden für den Verkehr mit mehrmotorigen Maschinen vor, sowie eine Flug- ausbildung für Maschinen mit zwei Piloten, welche auf die praktische Prüfung für die Musterberechtigung zugeschnitten ist. Als Inhalt der praktischen Prüfung definiert JAR-FCL 1.262 Abs. b den Nachweis für das sichere Führen von Flugzeugen des betreffenden Musters gemäss Anhängen 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240. Im Anhang 1 finden sich die allgemeinen Bestimmungen zur praktischen Prüfung. Wesentlich ist die Regel von Ziff. 1, wonach die Ausbildung nach einem Lehrplan zu erfolgen hat, der von der zuständigen Behörde festgelegt wird. Für die dabei zu absolvierenden einzelnen Übungen verweist Ziff. 2 auf die Anhänge 2 und 3. Was den Ablauf der Prüfung betrifft, so müssen alle Teilprüfungen bestanden werden. Wenn ein Kriterium einer Teilprüfung nicht bestanden wird, so gilt die ganze Teilprüfung als nicht bestanden. Die ganze Prüfung ist zu wiederholen, wenn mehr als eine Teilprüfung nicht bestanden ist. Bei Nichtbestehen nur einer Teilprüfung ist diese zu wiederholen. Bei Nichtbestehen irgendeiner Teilprüfung

- 45 - der Wiederholungsprüfung ist die gesamte Prüfung zu wiederholen (Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 Ziff. 3). Nach Ermessen des Prüfers kann jede Übung oder jedes Verfahren einer Prüfung einmal wiederholt werden. Der Prüfer kann die gesamte Prüfung abbrechen, wenn die Fähigkeiten eines Kandidaten erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss (Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 Ziff. 7). Anhang 2 umschreibt detailliert die einzelnen Übungen und die Übungswerkzeuge (Trainingsgerät, Simulator, Flugzeug), die dabei zu benutzen sind. Die JAR-OPS 1 enthalten ebenfalls eine Norm bezüglich der Umschulung, auf welche sich der Sachverständige Bruno Macina in seinem Gutachten stützt (cl. 8 pag. 10.218): In Ziff. 1.945 Abs. a wird für den Wechsel auf ein anderes Flugzeugmuster dem Luftfahrtunternehmen vorgeschrieben, dass ein entsprechender Lehrgang abgeschlossen sein muss, bevor der Pilot zum unbeaufsichtigten Linieneinsatz kommt. Für die Umschulung selbst verlangt Ziff. 3 einen Lehrplan, der in das Betriebshandbuch einzufügen ist und den behördlichen Vorgaben zu genügen hat. Ziff. 4 schreibt vor, dass der Trainingsumfang, den der Umschulungskurs erfordert, in Berücksichtigung des früheren Trainings des Piloten bestimmt wird, wie er in den Trainingsunterlagen aufgezeichnet ist. Aus diesen Normen ergibt sich Folgendes: (1) Für den Einsatz auf einem bestimmten Flugzeugtyp ist eine typenspezifische Zulassung nötig, die nur nach entsprechender Ausbildung und Prüfung erlangt werden kann; die Zulassung erteilt das BAZL (Art. 4 VJAR-FCL). (2) Zwischen den beiden übernationalen Nor-

menkomplexen besteht ein Zusammenhang insofern, als sie sich auf die Schulung für ein bestimmtes Flugzeugmuster beziehen. Hingegen richten sich JAR-OPS 1.945 an das Flugunternehmen und JAR-FCL an die Ausbildungsbetriebe (Art. 5 Abs. 1 VJAR-FCL). Ein gewisser Widerspruch besteht darin, dass sich die erste Norm nicht damit begnügt, das Lizenzerfordernis festzuschreiben, sondern sich auch mit dem Ausbildungsinhalt befasst, was der Sache nach Gegenstand der JAR-FCL darstellt, aber im Anhang 1 zu JAR-OPS 1.945, der die durch das Flugunternehmen durchgeführte Umschulung betrifft, näher spezifiziert wird. Allerdings besagt JAR-OPS 1.945 Abs. a Ziff. 1, dass der Umschulungslehrgang sich nach den Vorschriften über die Erteilung von Pilotenlizenzen zu richten habe. Auch im Gutachten von Professor Stephan Hobe wird die Konkurrenz der beiden Normen nicht schlüssig beantwortet. Dem Gutachter ist zu folgen, wenn er die JAR-OPS 1 auf den Flug- und die JAR-FCL 1 auf den Schulbetrieb fokussiert (cl. 76 pag. 76.450.8 ff., insbes. pag. 76.450.47 Antwort auf Frage 3). Die Regelung in JAR-OPS 1.945 Abs. a Ziff. 1 und das neuere Datum spricht für den Vorrang der JAR-FCL. (3) Die Ausbildung ist nach JAR-FCL standardisiert und der Lehrplan muss vom BAZL genehmigt werden. Es besteht kein Raum für individuelle Lehrpläne. In diesem Sinne lauten auch die Angaben des Sachverständigen Bruno Macina, der zu Protokoll gab, dass das Schulungsprogramm nicht auf I. hätte angepasst werden müssen (cl. 76 pag. 76.910.67/68 Z. 42/Z. 1 f.).

- 46 - Der sachverständige Zeuge, R., sagte ebenfalls aus, dass nicht für jeden einzelnen Piloten ein Syllabus angefertigt werden könne und deshalb der Syllabus alles abdecke (cl. 76 pag. 76.910.69 Z. 34 f.). Gemäss Gutachten von Professor Stephan Hobe ist auf die individuellen Fähigkeiten eines Anwärters nur Rücksicht zu nehmen, so wie sie sich im Lehrgang selbst zeigen (cl. 76 pag. 76.40. 26). Die weiteren Feststellungen, dass der Betreiber verpflichtet sei, „negative Vorerfahrungen und Mängel in eine spätere Umschulung gemäss JAR-OPS 1.945 Abs. 4 einfliessen zu lassen“ und „je gravierender der Mangel, desto intensiver muss die spätere Schulung sein“ (cl. 76 pag. 76.456.43) sind weder aus dem Normtext noch in den Zwischenergebnissen des Gutachters überzeugend begründet. (4) Alle Lernschritte müssen abgeprüft werden; eine Wiederholung von Prüfungen, respektive einzelner Elemente derselben, ist möglich.

E. 5.7.3.3

Den Angeklagten kann folglich nicht vorgeworfen werden, sie hätten für I. ein individuelles Kursprogramm anordnen müssen. Ein solches kann auch nicht mit früheren Leistungen des Piloten begründet werden: Am Anfang des von der Verjährung nicht ausgeschlossenen Zeitraums befand sich I. nicht im ordentlichen Einsatz, sondern in einer durch Normen festgelegten Ausbildung. In dieser wurde er unter anderem gerade bezüglich der beim späteren Absturz relevanten Manöver unterrichtet, wie nach dem digitalen Flugführungssystem zu fliegen (gemäss Aussagen mehrerer Zeugen [z.B. II. cl. 11 pag. 12.13.6 Z. 14 ff., LLL. cl. 12 pag. 12.20.4 Z. 9 ff. und 12.20.9 f.] seine eigentliche Schwäche), in der korrekten Annäherung auf die minimale Sinkflughöhe und in den Verfahren bei misslungenem Anflug (Lektionen 3 – 6, 8 auf dem Cockpitmodell, mit unterschiedlicher Gewichtung alle Simulatorlektionen [besonders Lektion 5, ausgenommen anscheinend Lektion 8] cl. 64 H-01-159). Für die beaufsichtigten Flüge enthalten die Ausbildungsunterlagen verständlicherweise keine vorgeschriebenen Flugsituationen. Unter diesen Umständen bestand objektiv keine Veranlassung, von vornherein ein zusätzliches, über den Lehrplan hinaus gehendes Training anzuordnen. Hinsichtlich der

Checks, die am Ende der Umschulung auf den AVRO RJ 85/100 erfolgten, ist zu beurteilen, ob das bisherige fliegerische Verhalten von I. Anlass gegeben hat, besondere Prüfungsmodalitäten anzuordnen. Von den besonderen Ereignissen in seiner Fliegerkarriere lässt sich eigentlich nur eines in einen Prüfungsflug integrieren und dies wäre der Landeanflug nach Lugano. Indessen hat die damalige Copilotin den Vorfall nicht gemeldet, so dass er offiziell nicht bekannt war. Die weiteren Vorfälle liegen ausserhalb des ordentlichen Betriebes, in welchem weder Fahrwerkoperationen an der stehenden Maschine ausgeführt, noch die Flugplätze in Aosta und Sion angefliegen werden. Hinsichtlich der Umschulung auf das Flugzeugmuster MD-80, verfasste der Cheffluglehrer der MD-80, II., nach dem von I. in der zweiten Umschulung nicht bestandenen Checkflug

- 47 - einen Bericht zuhanden von NNN., dem Flottenchef der MD-80-Flotte. Der Angeklagte B. erhielt eine Kopie dieses Berichtes. Darin erwähnte II. fliegerische Mängel in den Bereichen der manuellen Steuerung, im Bereich des optimalen Einsatzes des Flugführungssystems sowie Mängel in der Klarheit der Crewführung und der Koordination der Aufgaben zwischen dem Kommandanten und dem Copiloten. Dadurch sei I. einer Stresssituation ausgesetzt, welche seinen Überblick über das Geschehen, die Fähigkeit zu Analysen sowie einer zeitgerechten Entscheidungsfindung stark einschränke (cl. 6 pag. 9.77). Bei den aufgeführten Mängeln handelt es sich nicht um spezielle Flugmanöver, sondern Anforderungen an einen Kommandanten respektive verantwortlichen Piloten, welche der Sache nach bei jedem Flug erforderlich sind. Unter diesen Gesichtspunkten bedurfte es keiner besonderen Anweisungen an die Adresse der Examinatoren. Da diese Fehlfunktionen, wie sie II. feststellte, vor allem in Stresssituationen auftauchen, werden sie sich nicht in jedem Prüfungsflug ergeben, sondern lassen sich nur im Simulatorprogramm erzeugen. Ausserordentliche Situationen sind denn auch im Lehrplan für die Umschulung auf den AVRO RJ 85/100 (cl. 64 H-1-159) mehrfach vorhanden (Lektion 3: Triebwerkausfall, Störungen in der Treibstoffzufuhr Lektion 4: Instrumentenausfall; Lektion 6: Feuer, Ausfall von Hydraulik, Druckabfall, Landung mit Rauch im Cockpit; Lektion 7: Störungen in der Elektrik; Lektion 8: Instrumentenstörung). Die Bemerkungen der Fluglehrer in der Ausbildungsunterlage deuten jedoch auf keine Fehlleistungen von I., die unter dem für die Trainingsphase zu Erwartenden liegen würden, hin.

E. 5.7.3.4

PPP., ein für die Umschulung von I. zuständiger Fluglehrer, sagte aus, dass dieser das DFGS korrekt gehandhabt und dass er die vorgegebenen Standards erfüllt habe (cl. 15 pag. 12.46.8 Z. 89 f., Z. 95 ff.). LL., der Instruktor auf der Linien-einführung von I., gab zu Protokoll, dass I. seine Sache gut gemacht habe (cl. 15 pag. 12.48.8 Z. 30 f.). Er habe das Flugmanagementsystem programmiert und benutzt. Er habe das Flugzeug richtig und angenehm geführt, die Sicherheitsvorschriften und die Verfahrensvorschriften der Crossair richtig angewendet und es habe keine Probleme gegeben (cl. 15 pag. 12.48.9 f. Z. 43 ff., Z. 64). HH., der als von der Crossair abgeordneter Experte des BAZL I. die Schlussprüfung im Simulator abgenommen hat, beurteilte ihn ebenfalls als gut und gab zu Protokoll, dass dessen Leistungen die JAR-Normen erfüllt hätten (cl. 15 pag. 12.49.5 Z. 19 ff., 23 f.). Bei einem solchen Test seien vom Bundesamt einige Manöver vorgeschrieben. Hätte es dabei Schwierigkeiten gegeben, hätte er dies vermerkt, was nicht der Fall sei (cl. 15 pag. 12.49.6 Z. 38 ff.). Da er keinen Vermerk angebracht habe, seien die Systeme des Flight Directors (FD) und des DFGS während 90% des Fluges verwendet worden und es

habe hinsichtlich deren Handhabung durch I. keine Probleme gegeben (cl. 15 pag. 12.49.7 Z. 92 ff.). JJJ., der I. den Line Check, also die Abschlussprüfung der Umschulung, abgenommen hat, sagte aus, dass es bei diesem Check ausschliesslich Instrumentenlandeanflüge gege-

- 48 - ben habe. Es sei nach DFGS geflogen worden, und wenn jemand die Automatik nicht beherrsche, so könne er dieses Flugzeug nicht fliegen (cl. 15 pag. 12.44.6 f. Z. 59 f., 67 ff.).

E. 5.7.3.5

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in den Ausbildungsunterlagen keine nicht behobenen Fehler notiert sind und den Zeugenaussagen zu entnehmen ist, dass I. fähig war, den AVRO RJ 85/100 korrekt zu fliegen. Die Ausbildung lag in den Händen verschiedener Instrukto- ren. Die einzelnen Abschnitte wurden jeweils mit einem Test abgeschlossen, welche I. bestand und für die er positive Wertungen erhielt (besonders Abschlusstest: bereits guter Gebrauch des Flugführungssystems [H-1-160 page 15/Rückseite]). Auch den halbjährlichen Wiederholungstest am 24. Oktober 2001 – nur einen Monat vor dem Absturz – bestand I. mit guten Qualifikationen. Die Eignung, ein Flugzeug vom Typ AVRO RJ 85/100 zu fliegen, war damit gegeben. Der Sachverständige Bruno Macina moniert zwar in seinem Gutachten, dass bei der Ausgestaltung der Umschulung die JAR-OPS Vorschrift 1.945 nicht eingehalten worden sei (cl. 8 pag. 10.218 Mitte). Dies ist jedoch nicht von Bedeutung, da für die Umschulung – wie erläutert – nicht allein die JAR-OPS 1, sondern in erster Linie die JAR-FCL massgebend sind. So gab er denn auch vor dem Untersuchungsrichter zu Protokoll, dass die Umschulung von I. auf den AVRO nicht zu beanstanden sei (cl. 15 pag. 12.60.6 Z. 45 f.) und attestiert ebenfalls einen korrekten Abschluss der Umschulung, der zur Lizenz berechtigte (cl. 8 pag. 10.218 unten). Den Angeklagten kann somit keine Unsorgfalt bezüglich des Einsatzes von I. auf dem Flugzeug AVRO RJ 85/100 vorgeworfen werden. I. hat die Umschulung mit allen Tests bestanden und so die vom BAZL für die Lizenzerteilung geforderten Kriterien erfüllt. Er war befähigt, auf diesem Flugzeugtyp zu fliegen. Die Schwächen, die I. Jahre zuvor bei der Umschulung auf die MD-80 zeigte oder bei den anderen beiden geschilderten Vorfällen, sind nicht mehr relevant. Demnach trifft die Angeklagten keine Unsorgfalt bezüglich des Einsatzes des Kapitäns I. als Pilot.

E. 5.8

Zum Vorwurf des Nichtüberprüfens des Nichteinhaltens der Dienst- und Ruhezeiten

E. 5.8.1

Dem Angeklagten D. wird vorgeworfen, er habe die im Zusammenhang mit der nebenberuflichen Erwerbstätigkeit von I. als Fluglehrer für eine private Flugschule erfolgte Verletzung der Dienst- und Ruhezeiten durch mangelnde Kontrolle nicht erkannt und somit den Einsatz des übermüdeten Piloten am Unfalltag nicht verhindert (Anklageschrift Ziff. 3.7 al. 5).

- 49 -

E. 5.8.2

I. hatte an zwei Tagen vor dem Unfall die erlaubten maximalen Einsatzzeiten deutlich überschritten und die vorgeschriebene Ruhezeit in der Nacht vor dem Unfall leicht unterschritten. Zum Unfallzeitpunkt stand er infolge seiner nebenberuflichen Tätigkeit schon mehr als 13 ½ Stunden im Einsatz. Die Dienstzeit in der Crossair selbst hatte I. nicht

überschritten. Der Untersuchungsbericht des BFU stellt fest, dass eine derartige Ermüdung die Konzentrations- und Entscheidungs- fähigkeit sowie die Fähigkeit zur Analyse komplexer Vorgänge beeinträchtigt. Zudem nehme die Fehlerhäufigkeit zu, was beim Unfallflug sichtbar geworden sei in der zu hohen Geschwindigkeit beim Anflug auf die zuerst vorgesehene Piste 14, in der Beschreibung einer Linkskurve (left turn) obschon die Annäherung auf die Anfluggrundlinie der Piste 28 über eine Rechtskurve führt, in der Abweichung vom Sollgleitweg und in der unterbliebenen Verringerung der Sinkgeschwindigkeit bei abnehmender Horizontalgeschwindigkeit. Daraus sei zu schliessen, dass die Ermüdung die Kriterien für eine Beeinträchtigung der Flug- tauglichkeit erfüllt habe (cl. 7 pag. 10. 145 S. 112 f.).

E. 5.8.3

Ziff. 4.7.1.3 VBR 1 (Fassung vom 23. November 1973; AS 1973 1919) bestimmt, dass für die Einhaltung der Besatzungszeiten sowohl der Flugbetriebsunternehmer als auch das betreffende Besatzungsmitglied verantwortlich sind. Ein Besatzungsmitglied hat einen weiteren Einsatz abzulehnen, wenn es sich durch Müdigkeit in seiner Leistungsfähigkeit derart beeinträchtigt fühlt, dass die Flugsicherheit nicht mehr gewährleistet ist (Ziff. 4.7.2.1 VBR 1). MM. sagte aus, dass die Verantwortung für die Einhaltung der Ruhebeziehungsweise Dienstzeiten zweigeteilt sei. Einerseits sei die Unternehmung zuständig, andererseits der Pilot selbst (cl. 76 pag. 76.910.112 Z. 5 ff.). EE., seit Dezember 2004 Leiter der Abteilung Sicherheit und Flugbetrieb im BAZL, gab an der Hauptverhandlung zu Protokoll, dass für die Einhaltung der Ruhezeit oder bestimmter Aktivitäten, die in der Ruhezeit zu unterlassen seien, der Pilot selbst verantwortlich sei. Es sei eine Mischung der Verantwortung zwischen Unternehmen und Individuum. Das Unternehmen sei aber grundsätzlich nicht verpflichtet, zu kontrollieren, ob der Pilot die Vorschriften einhalte (cl. 76 pag. 76.910.106 Z. 29 ff.). Erfolge der Flugdienst nebst dem Hauptunternehmen in einem anderen Unternehmen, so müsse dies erfasst werden, nicht aber private Schulungsflüge (Z. 37 ff.).

E. 5.8.4

Die vorgenannte Ziffer der VBR 1 ist für die Planung der Einsätze im Flugbetriebsunternehmen ausgestaltet, nicht jedoch für die Kontrolle der Dienst- und Ruhezeiten. Diesbezüglich verlässt das Gesetz sich vollumfänglich auf das einzelne Besatzungsmitglied. Gesetzlich ist somit keine Kontrolle der Dienst- und Ruhezeiten vorgesehen und auch das BAZL hat keine diesbezüglich lautenden Weisungen erlassen. Eine darüber hinausgehende Sorgfaltspflicht kann dem Angeklagten D. nicht angelastet werden. Selbst wenn ihm eine solche angelastet werden könnte, so wäre eine Überschreitung der Flugzeit noch nicht zwingend

- 50 - eine Ursache zur Übermüdung, sondern nur ein mögliches Indiz. Der Sachverständige Bruno Macina und der sachverständige Zeuge R. sagen übereinstimmend aus, dass der Transkription der Aufnahmen des Voice Recorders nicht entnommen werden könne, dass bei I. eine Übermüdung vorgelegen habe (cl. 76 pag. 76.910.68 Z. 40 ff.). Und falls doch eine Übermüdung vorgelegen hätte, so ist deren Kausalität zum Fehlverhalten, welches zum Absturz geführt hat, nicht erwiesen.

E. 5.9

Die sechs Angeklagten haben gemäss den vorstehenden Erwägungen keine für den Absturz des Flugzeuges mit der Flugnummer CRX 3597 und der damit einhergehenden Tötung

von 24 Menschen kausale Sorgfaltspflichtverletzung be- gangen, weshalb sie vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung freizusprechen sind. 6. Fahrlässige schwere Körperverletzung Wie eingangs erläutert (siehe E. 1.6), sind alle Angeklagten vom Vorwurf der fahrlässigen schweren Körperverletzung freizusprechen. In materieller Hinsicht hätte ein diesbezüglicher Freispruch jedoch auch aus den selben Gründen erfol- gen müssen, wie beim Vorwurf der fahrlässigen Tötung. 7. Zivilforderung Gemäss Art. 210 Abs. 1 BStP können privatrechtliche Ansprüche aus strafbaren Handlungen im Bundesstrafverfahren geltend gemacht werden. Sie werden von den eidgenössischen Strafgerichten beurteilt, sofern nicht der Täter freigespro- chen oder das Verfahren eingestellt wird. Alle Angeklagten wurden vorliegend freigesprochen, weshalb auf die Zivilan- sprüche der Privatkläger nicht einzutreten ist. 8. Kosten Die Kosten des Strafverfahrens einschliesslich derjenigen des Ermittlungsverfah- rens, der Voruntersuchung sowie der Anklageerhebung und -vertretung werden grundsätzlich dem Verurteilten auferlegt (Art. 172 BStP). Der freigesprochene Angeklagte kann zu den Kosten verurteilt werden, die er durch sein Ausbleiben bei einer Verhandlung verschuldet hat, oder wenn er die Einleitung der Untersu- chung durch schuldhaftes Benehmen verursacht oder das Verfahren durch tröle- risches Verhalten wesentlich erschwert hat (Art. 173 Abs. 1 und 2 BStP).

- 51 - Vorliegend sind alle Angeklagten freizusprechen und es liegt kein Anwendungs- fall von Art. 173 BStP vor, weshalb die Kosten der Eidgenossenschaft aufzuerle- gen sind. 9. Entschädigung 9.1 Nach Art. 176 BStP hat im Falle der Freisprechung das Gericht über die Ent- schädigung an den freigesprochenen Angeklagten gemäss den Grundsätzen des Art. 122 Abs. 1 BStP zu entscheiden. Dieser sieht vor, dass dem Beschuldigten, gegen den die Untersuchung eingestellt wird, auf Begehren eine Entschädigung für die Untersuchungshaft und für andere Nachteile, die er erlitten hat, auszurich- ten ist. Die Entschädigung kann verweigert werden, wenn der Beschuldigte die Untersuchungshandlungen durch ein verwerfliches oder leichtfertiges Benehmen verschuldet oder erschwert hat. 9.2 Die Angeklagten beantragen alle eine angemessene Entschädigung für den erlit- tenen Verfahrensaufwand, insbesondere für die Verteidigungskosten (siehe dazu Anträge der Verteidigung: Für Suter cl. 76 pag. 76.910.207; für Dosé cl. 76 pag. 76.910.451; für A. cl. 76 pag. 76.910.499; für B. cl. 76 pag. 76.910.573; für C. cl. 76 pag. 76.910.302; für D. cl. 76 pag. 76.910.455). Auf eine Bezifferung des eigenen erlittenen Aufwandes haben die Angeklagten verzichtet. Es besteht keine Veranlassung, die Entschädigung zu verweigern. 9.2.1 Rechtsanwalt Gehrig macht einen Zeitaufwand exklusive die Hauptverhandlung von 417¼ Stunden geltend (cl. 76 pag. 76.721.1). Der geltend gemachte Zeit- aufwand erscheint angemessen. Hinzu kommen 75 Stunden für die Hauptver- handlung. In Anwendung des Art. 3 des Reglements über die Entschädigungen in Verfahren vor dem Bundesstrafgericht (SR 173.711.31) ist der Aufwand mit Fr. 250.– pro Stunde zu entschädigen. Für die Auslagen ist eine Pauschale von Fr. 4'000.– auszurichten. Dies ergibt einen Betrag von gerundet Fr. 136'500.– (inkl. MWSt). Der Aufwand, der dem Angeklagten im Zusammenhang mit dem Strafverfahren (Reisen, Mahlzeiten, Übernachtungen) angefallen ist, ist mit zu- sätzlich Fr. 2'500.– zu entschädigen. Dem freigesprochenen Angeklagten Suter ist somit eine Entschädigung von insgesamt Fr. 139'000.– zulasten der Eidge- nossenschaft auszurichten. 9.2.2 Rechtsanwalt Erni macht einen Zeitaufwand exklusive Hauptverhandlung von 500,1 Stunden geltend (cl. 76 pag. 76.722.1). Der geltend gemachte Zeitaufwand erscheint angemessen. Hinzu kommen 75 Stunden für die Hauptverhandlung. In Anwendung des Art. 3 des vorerwähnten Entschädigungsreglements ist der Auf- wand mit Fr. 250.– pro Stunde zu entschädigen. Für die Auslagen ist eine Pau-

- 52 - schale von Fr. 4'000.– auszurichten. Dies ergibt einen Betrag von gerundet Fr. 159'000.– (inkl. MWSt). Der Aufwand, der dem Angeklagten im Zusammenhang mit dem Strafverfahren (Reisen, Mahlzeiten, Übernachtungen) angefallen ist, ist mit zusätzlich Fr. 2'500.– zu entschädigen. Dem freigesprochenen Angeklagten Dosé ist somit eine Entschädigung von insgesamt Fr. 161'500.– zulasten der Eidgenossenschaft auszurichten.

9.2.3 Rechtsanwalt Bettoni macht einen Zeitaufwand exklusive die Hauptverhandlung von 460 Stunden geltend (cl. 76 pag. 76.723.1). Der geltend gemachte Zeitaufwand erscheint angemessen. Hinzu kommen 75 Stunden für die Hauptverhandlung. In Anwendung von Art. 3 des Entschädigungsreglements ist der Aufwand mit Fr. 250.– pro Stunde zu entschädigen. Für die Auslagen ist eine Pauschale von Fr. 4'000.– auszurichten. Dies ergibt einen Betrag von gerundet Fr. 148'500.– (inkl. MWSt). Der Aufwand, der dem Angeklagten im Zusammenhang mit dem Strafverfahren (Reisen, Mahlzeiten, Übernachtungen) angefallen ist, ist mit zusätzlich Fr. 2'500.– zu entschädigen. Dem freigesprochenen Angeklagten A. ist somit eine Entschädigung von insgesamt Fr. 151'000.– zulasten der Eidgenossenschaft auszurichten.

9.2.4 Rechtsanwalt Heeb macht einen Zeitaufwand exklusive die Hauptverhandlung von 465.55 Stunden geltend (cl. 76 pag. 76.724.1). Der geltend gemachte Zeitaufwand erscheint angemessen. Hinzu kommen 75 Stunden für die Hauptverhandlung. In Anwendung von Art. 3 des Entschädigungsreglements ist der Aufwand mit Fr. 250.– pro Stunde zu entschädigen. Für die Auslagen ist eine Pauschale von Fr. 4'000.– auszurichten. Dies ergibt einen Betrag von gerundet Fr. 149'500.– (inkl. MWSt). Der Aufwand, der dem Angeklagten im Zusammenhang mit dem Strafverfahren (Reisen, Mahlzeiten, Übernachtungen) angefallen ist, ist mit zusätzlich Fr. 2'500.– zu entschädigen. Dem freigesprochenen Angeklagten B. ist somit eine Entschädigung von insgesamt Fr. 152'000.– zulasten der Eidgenossenschaft auszurichten.

9.2.5 Rechtsanwalt Hohler macht einen Zeitaufwand exklusive die Hauptverhandlung von 407,3 Stunden geltend (cl. 76 pag. 76.725.1). Der geltend gemachte Zeitaufwand erscheint angemessen. Hinzu kommen 75 Stunden für die Hauptverhandlung. In Anwendung von Art. 3 des Entschädigungsreglements ist der Aufwand mit Fr. 250.– pro Stunde zu entschädigen. Für die Auslagen ist eine Pauschale von Fr. 4'000.– auszurichten. Dies ergibt einen Betrag von gerundet Fr. 134'000.– (inkl. MWSt). Der Aufwand, der dem Angeklagten im Zusammenhang mit dem Strafverfahren (Reisen, Mahlzeiten, Übernachtungen) angefallen ist, ist mit zusätzlich Fr. 2'500.– zu entschädigen. Dem freigesprochenen Angeklagten C. ist somit eine Entschädigung von insgesamt Fr. 136'500.– zulasten der Eidgenossenschaft auszurichten.

- 53 - 9.2.6 Rechtsanwalt Imkamp macht einen Zeitaufwand exklusive die Hauptverhandlung von 312 Stunden geltend (cl. 76 pag. 76.726.1). Der geltend gemachte Zeitaufwand erscheint angemessen. Hinzu kommen 75 Stunden für die Hauptverhandlung. In Anwendung von Art. 3 des Entschädigungsreglements ist der Aufwand mit Fr. 250.– pro Stunde zu entschädigen. Für die Auslagen ist eine Pauschale von Fr. 4'000.– auszurichten. Dies ergibt einen Betrag von gerundet Fr. 108'500.– (inkl. MWSt). Der Aufwand, der dem Angeklagten im Zusammenhang mit dem Strafverfahren (Reisen, Mahlzeiten, Übernachtungen) angefallen ist, ist mit zusätzlich Fr. 2'500.– zu entschädigen. Dem freigesprochenen Angeklagten D. ist somit eine Entschädigung von insgesamt Fr. 111'000.– zulasten der Eidgenossenschaft auszurichten.

- 54 - Die Strafkammer erkennt: I.

E. 6

D. sei der mehrfachen fahrlässigen Tötung und der mehrfachen fahrlässigen schweren Körperverletzung schuldig zu sprechen und zu einer Freiheitsstrafe von 12 Monaten zu verurteilen. Die Strafe sei ihm bedingt zu erlassen unter Gewährung einer Probezeit von 2 Jahren (Art. 42 Abs. 1, Art. 44 Abs. 1, Art. 47, Art. 49 Abs. 1, Art. 117 und Art. 125 Abs. 2 StGB). Es seien ihm 5% der aufgelaufenen Kosten gemäss beiliegender Kostenliste aufzuerlegen. Anträge der Verteidigung von Moritz Suter: 1. Moritz Suter sei freizusprechen. 2. Die Kosten des gerichtspolizeilichen Ermittlungsverfahrens, der Voruntersuchung und des gerichtlichen Verfahrens seien auf die Bundeskasse zu nehmen. 3. Auf die Forderung der Geschädigten sei nicht einzutreten, eventuell sei sie abzuweisen. 4. Moritz Suter sei für seinen Verfahrensaufwand angemessen zu entschädigen. Anträge der Verteidigung von André Dosé: 1. Herr Dosé sei freizusprechen. 2. Sämtliche Verfahrenskosten seien auf die Staatskasse zu nehmen. 3. Auf die Zivilforderung sei nicht einzutreten, eventualiter sei sie abzuweisen. 4. Herr Dosé sei für seine persönlichen Umtriebe, insbesondere für die Verteidigungskosten, angemessen zu entschädigen. Anträge der Verteidigung von A.: 1. Herr A. sei von Schuld und Strafe freizusprechen. 2. Auf die Zivilansprüche von E., F., H. und G. sei nicht einzutreten, eventualiter seien die Ansprüche abzuweisen.

- 5 - 3. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens seien auf die Staatskasse zu nehmen und es sei Herrn A. eine angemessene Prozessentschädigung auszurichten. Anträge der Verteidigung von B.: 1. Der Angeklagte B. sei freizusprechen. 2. Auf die adhäsionsweise geltend gemachten Zivilansprüche sei nicht einzutreten, eventualiter seien sie abzuweisen. 3. Die Verfahrenskosten seien auf die Bundeskasse zu nehmen. 4. Der Angeklagte B. sei für seinen Aufwand im Strafverfahren, das heisst insbesondere für die Kosten seiner Verteidigung angemessen zu entschädigen. Anträge der Verteidigung von C.: 1. C. sei freizusprechen. 2. Auf die geltend gemachten Zivilansprüche sei nicht einzutreten, im Falle eines Eintretens seien diese abzuweisen. 3. Die Kosten des gerichtspolizeilichen Ermittlungsverfahrens, der Voruntersuchung und des gerichtlichen Verfahrens seien auf die Bundeskasse zu nehmen. 4. C. sei eine angemessene Entschädigung zulasten der Bundesanwaltschaft zuzusprechen. Anträge der Verteidigung von D.: 1. D. sei freizusprechen. 2. Die Kosten des Ermittlungsverfahrens, der Voruntersuchung sowie des gerichtlichen Verfahrens seien auf die Bundeskasse zu nehmen. 3. Auf die geltend gemachten Zivilansprüche sei nicht einzutreten, eventualiter seien sie abzuweisen. 4. Es sei D. eine angemessene Entschädigung zulasten der Bundesanwaltschaft zuzusprechen.

- 6 - Prozessgeschichte: A. Am Abend des 24. November 2001 stürzte ein von Berlin herkommendes Flugzeug der Fluggesellschaft Crossair mit der Flugnummer CRX 3597, das sich im Landeanflug auf die Piste 28 des Flughafens Zürich-Kloten befand, ab. Das Flugzeug des Typs AVRO RJ 85/100, auch Jumbolino genannt, touchierte die Baumwipfel auf einem Hügel bei Bassersdorf und schlug daraufhin auf den Boden auf. Der Absturz hatte den Tod von 24 Menschen zur Folge. Neun Personen überlebten, teils schwer verletzt. Unter den Verstorbenen sind auch die beiden Piloten, Kommandant I. und Copilot J. Das Büro für Flugunfalluntersuchung (BFU) nahm die gesetzlich vorgeschriebene Unfalluntersuchung vor. Laut dessen Bericht ist die Hauptursache des Absturzes das Unterschreiten der für den Anflug nach VOR/DME standard approach vorgesehenen Mindesthöhe, ohne dass die Piloten über Sichtkontakt zur Anflugbefeuerung oder Piste verfügten. Als weitere Faktoren, die zum Unfall beigetragen haben, stellte das BFU unter anderem fest, dass die Verantwortlichen des Flugbetriebsunternehmens über lange Zeit die

fliegerische Leistung des Kommandanten nicht zutreffend bewertet und, wo Schwächen erkennbar waren, keine zweckmässigen Massnahmen ergriffen hätten. Ein weiterer Faktor sei eine Beeinträchtigung des Konzentrations- und Entscheidungsvermögens des Kommandanten durch Übermüdung gewesen. B. Aufgrund der Ausführungen im Bericht des BFU eröffnete die Bundesanwaltschaft am 2. Februar 2004 ein gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt wegen fahrlässiger (schwerer) Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 und 2 StGB und fahrlässiger Tötung im Sinne von Art. 117 StGB. Das Verfahren wurde am 12. März 2004 beziehungsweise am 25. Mai 2004 ausgedehnt auf den früheren Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), K., sowie auf damalige Kaderleute der Crossair, nämlich André Dosé, A. und C. beziehungsweise Moritz Suter, B. und D. C. Auf Antrag der Bundesanwaltschaft vom 14. Januar 2005 eröffnete der Eidgenössische Untersuchungsrichter am 28. Februar 2005 eine Voruntersuchung gegen K., Moritz Suter, André Dosé, A., B., C. und D. wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger (schwerer) Körperverletzung. D. Mit Schlussbericht vom 22. Februar 2007 beantragte der Eidgenössische Untersuchungsrichter die Einstellung des Verfahrens gegen K. Hingegen beantragte er die Anklageerhebung wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger schwerer Körperverletzung gegen Moritz Suter, André Dosé, A., B., C. und D.

- 7 - E. Die Bundesanwaltschaft erhob mit Anklageschrift vom 23. Oktober 2007 beim Bundesstrafgericht Anklage gegen Moritz Suter, André Dosé, A., B., C. und D. wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger schwerer Körperverletzung. F. Die von den Verteidigern in ihren Eingaben vom 10. und 11. Januar 2008 sowie

E. 10

März 2008 gestellten Beweisanträge wurden insofern gutgeheissen, als L., M., N., O., P. und Q. als Zeugen für die Hauptverhandlung vorgeladen wurden. Ebenso wurden die Protokolle der Resource und Crew Planning Meetings zu den Akten genommen sowie sämtliche Protokolle und Statistiken des Flugsicherheitsausschusses der SAirGroup und die in diesem Gremium gemachten Präsentationen der Crossair der Jahre 1998 bis 2001 sowie die Vereinbarungen zwischen Crossair und Crosscat betreffend das Trainingswesen nebst Job Description der Verantwortlichen FTO der Crosscat bei den betreffenden Stellen ediert und zu den Akten erkannt. G. Weiter wurden die gutachterliche Stellungnahme von R. zum im Vorverfahren erstellten Gutachten von Bruno Macina (eingereicht von Rechtsanwalt Erni), das Gutachten von Prof. Dr. T. (eingereicht von Rechtsanwalt Bettoni) sowie die von AA. verfasste Beurteilung der Bewertung von BB. durch Bruno Macina (eingereicht von Rechtsanwalt Heeb) zu den Akten erkannt. Im übrigen wurden die Beweisanträge der Verteidiger abgelehnt. H. Von Amtes wegen wurden zusätzlich ein Gutachten bei Prof. Dr. Stephan Hobe und weitere Unterlagen zur Ergänzung der Verfahrensakten eingeholt. Zudem wurden DD., K., EE., FF., GG., HH., BB., II., JJ., KK., LL., MM., NN., OO., PP., QQ. und RR. als Zeugen für die Hauptverhandlung vorgeladen sowie Bruno Macina als Sachverständiger und R. als sachverständiger Zeuge aufgeboten. I. Die Hinterbliebenen einer beim Absturz ums Leben gekommenen Familie, E., F., G. und H., erhoben Ansprüche auf Entschädigung oder Genugtuung. J. Die Hauptverhandlung fand vom 5. bis 9. Mai sowie am 13. und 14. Mai 2008 im Saal des Consiglio Comunale der Stadt Bellinzona statt und wurde mit der Urteilsöffnung vom 16. Mai 2008 in der Aula penale am Sitz des Gerichts abgeschlossen.

- 8 - Die Strafkammer erwägt: 1. Prozessuales

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.