

# «Go-ahead» – wenn Richter Flugsicherung machen

**Die Flugverkehrsleiter sind verunsichert. Die momentan überdurchschnittliche Häufung von gerichtlichen Vorladungen und Prozessen gegen diese Berufsgruppe stellt die vorbildliche Sicherheitskultur der europäischen Aviatik vor grosse Herausforderungen. Die Staatsanwälte und Gerichte erfüllen pflichtbewusst ihre gesetzliche Aufgabe und erschweren dabei unbewusst, dass wir zukünftig weiterhin uneingeschränkt aus Fehlern lernen können.**

*Text: Mario Winiger, Flugverkehrsleiter Skyguide*

Der Flughafen Zürich operiert an der Kapazitätsgrenze und ist komplex. Daher ist er besonders darauf angewiesen, dass die Akteure der Luftfahrt sicherheitsrelevante Verfahren und Systeme weiterentwickeln können, um den globalen Forderungen nach Mobilität und Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen zu können. Sämtliche betroffenen Berufsgruppen müssen nun gemeinsam Strategien entwickeln, wie sie in Zukunft das Verständnis der Judikative, die Auslegung internationaler Normen, aber auch das Handeln der Fachexperten koordiniert zugunsten eines sicheren und effizienten Flugbetriebs unter einen Hut bringen können. Es muss die Frage gestellt werden, ob das Strafgesetzbuch die richtige Antwort auf unbeabsichtigte Arbeitsfehler ist und wie zukünftig strafrechtlich mit Fehleinschätzungen umgegangen wird, bei denen niemand zu Schaden gekommen ist.

## **Zwei Kulturen, die sich nicht verstehen**

Ein paar Dutzend Flugverkehrsleiter sitzen konsterniert im grossen Gerichtssaal am Obergericht in Zürich. Sie schauen sich gegenseitig fragend an, nachdem der Richter freundlich und mit ruhiger Stimme das Urteil verlesen hat. Das Gericht ist der Auffassung, dass einer von ihnen wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs zu verurteilen ist, obwohl kein Schaden entstand. Die nachfolgenden Begründungen zum Urteil beinhalten juristische Fachausdrücke und Sprachwendungen, mit denen die anwesenden Arbeitskollegen sich noch nie wirklich eingehend befasst haben. Wohlgefühlt hat sich in diesem Umfeld keiner der anwesenden Experten der Aviatik. Manche haben sich wohl gefragt, wie ein Richter über unseren Beruf urteilen kann, ohne jemals im Kontrollturm einen Augenschein genommen zu haben. Aus operationeller Sicht eines Flugverkehrsleiters, der tagtäglich in einem komplexen Umfeld sein Bestes gibt, sind die rechtlichen Würdigungen darum nicht vollumfänglich verständlich und nachvollziehbar. Das Urteil wird vom betroffenen Mitarbeiter vermutlich an die nächsthöhere Instanz weitergezogen – weitere Monate der Ungewissheit werden vergehen in der Hoffnung, ein für die Schweizer Luftfahrt und ihre Sicherheitskultur dienliches Urteil zu erwirken. Eines war an diesem schönen Winternachmittag offensichtlich: In dem lichtdurchfluteten und modernen Gerichtssaal treffen auf den ersten Blick zwei komplett unterschiedliche Kulturen aufeinander, von denen wir glauben, dass die eine die andere nicht so schnell verstehen wird. Das Hochrisikosystem «Luftfahrt» ist zur Vermeidung von Unfällen auf die zuverlässige Arbeit von zahlreichen Spezialisten angewiesen. Dieses Urteil gegen einen die-

ser Spezialisten wird die Flugsicherheit nicht verbessern. Die allgemeine Verunsicherung ist gross, und gerade darum ist es nun wichtig, dass wir zuerst die vollumfängliche Urteilsbegründung durch juristisch gewandte Personen auswerten lassen. Erst dann können wir allfällige Verfahrensänderungen zusammen mit unseren Partnern koordiniert andenken. Lotsen sind ausgebildet, Probleme sofort und unter Zeitdruck zu lösen – das Problem allfälliger Anklagen wird sich wohl so schnell und einfach nicht lösen lassen. In der diesbezüglich geschützten Welt der Aviatik ging man bis anhin davon aus, dass, wer unbeabsichtigte Fehler, die im Rahmen der Pflichterfüllung entstanden, meldet, bei Vorfällen ohne Schadenseintritt nicht juristisch belangt werden kann. Die Realität ist eine andere, und es stellt sich die Frage, wie die Akteure der Luftfahrt nun dieser neuen Herausforderung begegnen, ohne dass unsere bewährte Sicherheitskultur darunter leidet.

## **Die Schweiz geht andere Wege**

Die Reaktion auf das Urteil des Züricher Obergerichts liess nicht lange auf sich warten. Verunsicherte oder gar schockierte Flugverkehrsleiter meldeten sich «not fit to work», und die Industrie erlebte weltweite Unterstützung in Form von Pressemitteilungen von Verbänden und internationalen Institutionen. Der Tenor war klar: In keinem anderen europäischen Land sind bisher Fluglotsen für sogenannte Beinahe-Kollisionen verurteilt worden. Dient doch unter anderem die EU-Regulierung 691/2010 dazu, aus Fehlern zu lernen und die sensible Sicherheitskette im Luftverkehr zu verbessern, indem



**Mario Winiger** ist Flugverkehrsleiter im Tower Zürich und wird zukünftig Gaby Plüss in der Rubrik «Go-ahead» unterstützen. Als ehemaliger Verbandspräsident und langjähriges Aerocontrol-Vorstandsmitglied kennt er die gemeinsamen Herausforderungen bestens. Momentan arbeitet er neben seiner Tätigkeit als Fluglotse noch im Teilzeitpensum bei der Unternehmenskommunikation von Skyguide. Er ist davon überzeugt, dass viele der komplexen Themen nur zusammen mit unseren Partnern gelöst werden können. In seiner Freizeit ist er Kommandant einer freiwilligen Feuerwehr und begeisterter Hochsee-Kapitän auf Segelschiffen.

Fehler nicht nur umfassend gemeldet, sondern auch analysiert und aufgearbeitet werden. Von einer strafrechtlichen Verfolgung solle zugunsten dieser Aufarbeitung abgesehen werden, solange nicht grob fahrlässig gehandelt wurde oder es zu Personen- oder Sachschäden kam. Die Schweiz übernimmt viele EU-Gesetze, aber diese Regelung scheint nicht mit der geltenden Gesetzeslage kompatibel. Auch hat die Schweiz als nahezu einziges Land den Anhang 13 zur «Convention on Civil Aviation» der ICAO nicht vollumfänglich übernommen. In diesem Artikel hält die ICAO fest, wie Untersuchungen zu Fällen, welche die Flugsicherheit betreffen, durchzuführen sind. Das Ziel einer solchen



*Kunst am Bau im prunkvollen Gerichtssaal am Obergericht in Zürich.*

Untersuchung ist es alleine, den Grund für einen Unfall herauszufinden und daraus geeignete Vorschläge zu entwickeln, damit Ähnliches in Zukunft nicht mehr geschehen kann. Beteiligte können somit im Grundsatz ohne Angst davor, sich selbst zu belasten, Aussagen zum Hergang der Geschehnisse machen. Nur so kann sichergestellt werden, dass möglichst viele Details in die komplexen Untersuchungen miteinfließen und die entsprechenden Lehren gezogen werden. Wenn aber alle Beteiligten jedes ihrer Worte auf die Waage legen und sich darüber Gedanken machen müssen, ob sie sich eventuell selber schaden, ist der Zweck einer gewinnbringenden Untersuchung gefährdet. Diese Gefahr wird im Annex 13 explizit erwähnt, und die ICAO schreibt darum unter anderem vor, dass die Aussagen der Beteiligten ausschliesslich zum Zweck der Aufklärung eines Unfalls verwendet werden sollen. Auf diesen internationalen Normen basiert der immense Fortschritt, der seit einem halben Jahrhundert die zivile Fliegerei zu einem der sichersten Transportmittel überhaupt gemacht hat. Viele Industrien und Berufsgruppen beneiden uns um diese Kultur, und genau hier könnte ein Lösungsansatz liegen.

### **Kooperation statt Konfrontation**

Aufgrund dieses Urteils werden in Zukunft wohl selbst kleinere Zwischenfälle, die - von der Öffentlichkeit und den Gerichten unbemerkt - immer wieder stattfinden, nicht mehr gemeldet, da die Meldenden jederzeit mit einer Strafverfolgung rechnen müssen. Die Sicherheit in der Luftfahrt lebt jedoch von einer «Share the experience»-Kultur, bei der Fehler gemeldet werden, damit Kollegen und Kolleginnen innerhalb der Organisation von bereits gemachten Fehlern lernen können. Diese Kultur gilt es nun zu festigen, denn es ist in unserer Sicherheitskultur tief verankert, dass wir eine stetige Verbesserung vorantreiben, um die Sicherheit verbessern zu können. Staatsanwälte und Richter zu kritisieren und in Selbstmitleid zu verfallen ist sicher die falsche Strategie. Die Sicherheit im täglichen Flugbetrieb

hängt von zahlreichen Spezialistinnen und Spezialisten ab und darf nicht als selbstverständlich angeschaut werden. Nur wenn die in sicherheitsrelevanten Bereichen arbeitenden Mitarbeiter gut ausgebildet werden und die Rahmenbedingungen stimmen, kann der Flugbetrieb sicher und effizient abgewickelt werden. Umso mehr sollten wir das Verständnis für unsere tägliche Arbeit fördern, ohne aber zu versuchen, die Judikative zu beeinflussen. Der eingeschlagene Weg, den Staatsanwälten unsere Kultur und unser Arbeitsumfeld näherzubringen, ist sicher weiterhin eine gute Strategie. Diese beinhaltet aber auch, dass wir lernen, wie die Schweizer Justiz funktioniert und was ihre Rahmenbedingungen sind. Staatsanwaltschaft und Richter legen das geltende Gesetz aus. Sie zu kritisieren und unter Druck zu setzen wäre fehl am Platz. Wenn wir aber verlässliche Sicherheit haben möchten, müssen wir uns an den vielen positiven Beispielen orientieren und sicherstellen, dass die Vorgaben der ICAO auch endlich hierzulande umgesetzt werden. Hier ist die Politik gefordert. Skyguide beschäftigt etwa 500 Flugverkehrsleiter in der Schweiz, aber diese 500 Spezialisten sind eine zu kleine Gruppe für eine erfolgreiche Interessenvertretung bei den gesetzgebenden Behörden. Piloten und Flugverkehrsleiter können heute glücklicherweise von einem hohen Ansehen in der breiten Öffentlichkeit profitieren. Es ist daher wichtig, dass wir gemeinsam sämtliche Akteure in sicherheitsrelevanten Arbeitsbereichen an einen Tisch bringen und versuchen, eine breite Lobbying-Organisation aufzubauen. Wir kennen alle die Risiken in der Aviatik sehr genau, aber wir sind mit der vorherrschenden Problematik nicht alleine. Polizisten werden verurteilt, weil sie bei einer Verfolgungsjagd zu schnell fahren. Ärzte werden verurteilt, weil sie versuchen, Leben zu retten, und auch Lokomotivführer sind von unbeabsichtigten Fehlern während der Ausübung ihrer Pflichten nicht gefeit. Skyguide ist bereit, hier eine führende Rolle zu übernehmen, und wir würden uns freuen, auf eine möglichst breite Unterstützung zählen zu dürfen. ●