



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président

Zurück zum Start

Vielelleicht erinnern Sie sich noch: Im Juni 2019 hatte das Bundesgericht die Mitschuld eines Skyguide-Mitarbeiters bei einer Beinahe-kollision von zwei Verkehrsflugzeugen bestätigt. Der Flugverkehrsleiter hatte den Vorfall damals nach den Grundsätzen der Just Culture selbst gemeldet. Die Aufregung innerhalb der Community war gross. Wenn Personen damit rechnen müssen, für selber gemeldete Fehler strafrechtlich belangt zu werden, werden sie solche nicht mehr melden. Ich bin überzeugt, dass durch derartige Gerichtsentscheide die Sicherheit in der Luftfahrt nicht verbessert wird («Seitenblick» 7/8 2019).

Mit einer Motion wollte ich gezielt die gesetzlichen Grundlagen für die Aviatik korrigieren. Die kommerzielle Luftfahrt und Juristen rieten mir davon ab. Man favorisiert einen Weg direkt über die Kommission für Rechtsfragen. Ein entsprechender Antrag wurde durch die SVP formuliert. Dieser Antrag überstand den politischen Prozess jedoch nicht. Es war der Ständerat, der brüsk auf die Bremse trat. Man könnte das Luftfahrtgesetz nicht einfach anpassen. Mit einem Postulat verlangte er zuerst eine Überprüfung, wie die Aviatik, das Gesundheitswesen und andere hochsicherheitsrelevante Bereiche in das Prinzip der Redlichkeitkultur (sie meinten damit die Just Culture) im schweizerischen Recht als generelles Prinzip eingeführt werden kann.

Jovial übernahm das Bundesamt für Justiz (BJ) diese Aufgabe und kam bei der Prüfung der Rechtslage zu einem «erstaunlichen» Befund: Insbesondere in der Zivilluftfahrt bestehen bereits Bestimmungen, die die Idee der Fehlerkultur auf Gesetzesebene verankern. Für die Ausarbeitung eines umfassenden Berichtes beauftragte das BJ die in der Aviatik bekannte Foundation for Aviation Competence (FFAC). Welche Meilensteine und Tiefenschärfe das BJ definiert hat, weiss ich nicht. Im vergangen Dezember 2022, also gut zweieinhalb Jahre später, legt der Bundesrat einen gut strukturierten, 52-seitigen Bericht vor.

Doch was genau ist das Resultat? Ich zitiere aus dem Bericht: «Aufgrund der bereichsspezifischen Besonderheiten und der unterschiedlichen Regelwerke kann die Idee der Fehlerkultur nicht, wie es das Postulat verlangt, als allgemeines, bereichsübergreifendes Prinzip in das Rechtssystem eingeführt werden.» Klartext für mich als Laie: Der Gesetzgeber muss für jeden Bereich das Thema Fehlerkultur separat behandeln. Das ist ja nicht wirklich überraschend und führt zurück an den Start im Juni 2019. Die gesetzlichen Grundlagen für die Aviatik sind gezielt zu korrigieren. Doch wer wird nun nach dieser unnötigen Zeitschlaufe aktiv?

Retour à la case départ

Vous vous souvenez peut-être: En juin 2019, le Tribunal fédéral a confirmé la complicité d'un employé de Skyguide dans une quasi-collision de deux avions de ligne. Le contrôleur aérien avait, selon le principe de la «just culture», rapporté l'incident lui-même. L'agitation au sein de la communauté était grande. Si des personnes doivent s'attendre à être sanctionnées pénallement pour des erreurs qu'elles ont elles-mêmes signalées, elles ne les déclareront plus. Je suis convaincu que de telles décisions de justice n'améliorent pas la sécurité aérienne («Regard en coin» 7/8 2019).

Par une motion, je voulais corriger spécifiquement les bases juridiques pour l'aviation. L'aviation commerciale et les avocats m'en ont dissuadé. On préconisait la procédure directe, par la commission des affaires juridiques. L'UDC a formulé une demande dans ce sens. Cette requête n'a toutefois pas franchi le processus politique. Le Conseil aux Etats a brusquement freiné des quatre fers. On ne pouvait pas simplement modifier la loi sur l'aviation. Par un postulat, il demandait d'abord une étude sur la manière dont l'aéronautique, la santé et d'autres domaines de haute sécurité pourraient être intégrés, en tant que généralité, dans le principe de la culture positive de l'erreur (ils voulaient dire «just culture») dans le droit suisse.

Jovial, le Département fédéral de justice et police (DFJP) s'est prêté à l'exercice et, en examinant la situation juridique, est parvenu à une conclusion «étonnante»: Particulièrement dans l'aviation civile, il existe déjà des dispositions qui consacrent l'idée d'une culture de l'erreur au niveau législatif. Le DFJP a mandaté la «Foundation for Aviation Competence» (FFAC), bien connue dans le monde aéronautique, pour établir un rapport détaillé. Je ne connais pas les éléments clés et les bases du champ définis par le DFJP. En décembre 2022, soit deux ans et demi plus tard, le Conseil fédéral a présenté un rapport bien structuré de 52 pages.

Mais quel en est, exactement, le résultat? Je cite un extrait du rapport: «En raison des particularités sectorielles et de la diversité des règlements, l'idée d'une culture de l'erreur ne peut pas être introduite dans le système juridique en tant que principe général et trans-sectoriel, comme l'exige le postulat.» Pour moi, en tant que profane, il est clair que le législateur doit traiter la question de la culture de l'erreur séparément pour chaque secteur. Cela n'est pas vraiment surprenant et nous ramène à la case départ, en juin 2019. La base juridique de l'aviation doit être corrigée de manière ciblée. Mais qui va maintenant, intervenir après ce contretemps inutile?