

Die Just Culture auf dem Prüfstand

Neues Gutachten Bessere rechtliche Verankerung ist notwendig

Wenige juristische Themen beschäftigen uns Piloten derzeit so stark wie die «Just Culture». Das Hin und Her zwischen erfreulichen Erfahrungsberichten und enttäuschenden Strafverfahren dauert nun schon seit einigen Jahren an. Nun ist ein Silberstreifen am Horizont zu sehen: Auch die Politik hat erkannt, dass die Just Culture für ihr Funktionieren einer besseren rechtlichen Verankerung bedarf. Das Bundesamt für Justiz gab daraufhin 2021 der Foundation for Aviation Competence FFAC den Auftrag für ein Gutachten, in dem die bestehende Rechtslage und die rechtlichen und praktischen Rechtsfragen dargestellt werden sollen. Das FFAC veröffentlichte unter Federführung von Prof. Dr. Roland Müller (und u. a. unter Mitwirkung des Verfassers dieses Beitrages) dieses Gutachten am 18. Januar 2022.

Schwierig zu verstehen

Für Piloten ist es in der Praxis leider schwierig, die Just Culture in all ihren rechtlichen Facetten zu verstehen – und umso schwieriger zu beurteilen, ob sie sich mit einer Meldung Nutzen oder gar selber Schaden zufügen. So verpflichtet die Verordnung (EU) 376/2014 Pilotinnen und Piloten dazu, Luftraumverletzungen zu melden, sichert ihnen im Gegenzug aber Straffreiheit zu. Diese kommt aber nur dann zum Tragen, wenn kein grobfahrlässiges Verhalten Ursache des Vorkommnisses war. Die dafür notwendige Abwägung wird von der Meldestelle selber bzw. von BAZL-Inspektoren ausserhalb der Meldestelle vorgenommen. Sie triagieren in «leicht fahrlässig» und «grob fahrlässig». Besteht die Vermutung der Grobfahrlässigkeit, wird ein Verfahren eröffnet, in dessen Folge durch Gewährung des rechtlichen Gehörs geprüft wird, ob sich der Vorwurf erhärtet.

Die Aufforderung für eine solche Stellungnahme kommt meist in einem unscheinbaren Kleid daher; zur Klärung des Sachverhaltes «bittet man höflich», eine schriftliche Stellungnahme über den Vorgang und über die Umstände zukommen zu lassen. Die darauffolgende Erklärung über die Rechte des Betroffenen wird dabei allzuoft gerne überlesen und man ist als Pilot verleitet – ganz im Sinne der Just Culture – offen und selbstkritisch die eigene Fehlleistung zu beleuchten. Genau dies aber kann sich unter Umständen als Fehler erweisen, denn die dabei erhobenen Aussagen dürfen bei der Beurteilung darüber, ob der Pilot sich grobfahrlässig verhalten hat, verwendet werden und bilden somit Grundlage für eine allfällige Bestrafung. Für den Laien bereits scheinbar irrelevante Sachverhaltselemente können den Ausschlag dazu geben, dass die Behörde zuungunsten eines Betroffenen entscheidet.

In der gewerbmässigen Luftfahrt ist dieses Problem etwas weniger akzentuiert als in der nichtgewerbmässigen GA. Da Berufspiloten über einen Filter verfügen, indem nämlich der Arbeitgeber primäres Meldeorgan ist und dieser dann bei Bedarf an die Behörden gelangt, fehlt in der General Aviation dieser Filter weitgehend. Dieser Umstand führt zu einer Rechtsunsicherheit, welche der Redlichkeitsphilosophie Schaden zufügt: GA-Piloten sind bei ihren Entscheiden, was sie wie melden, auf sich alleine gestellt und

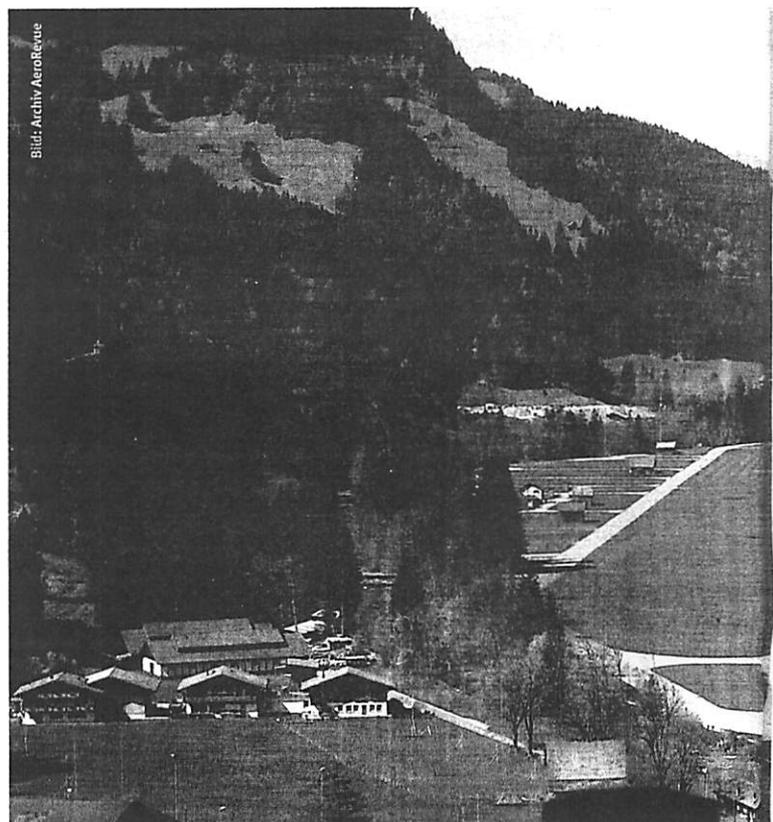
haben zwischen dem Safety-Gedanken und dem eigenen Schutz vor Strafe abzuwägen.

Gilt nicht bei Unfalluntersuchung

Der Pilot ist also gut beraten, zu prüfen, ob das Ereignis einerseits überhaupt der Meldepflicht unterliegt, andererseits wie er seinen Occurrence Report am besten verfasst, um sich nicht selber zu belasten. Solche Abwägungen im Nachgang an ein Vorkommnis treffen zu müssen, ist selbstredend nicht im Sinne der Just Culture. Insofern ist die heute herrschende Unsicherheit bei den Piloten der General Aviation durch korrigierende Massnahmen zu unterbinden. Der Gesetzgeber wird sich daher die Frage stellen müssen, ob er der Redlichkeitskultur durch gesetzliche Korrekturen zum Durchbruch verhelfen will, oder sie – bei fehlendem Vertrauen in ihr Funktionieren – als gescheitert abschreiben muss. Es sei an dieser Stelle auch nochmals in aller Deutlichkeit daran erinnert, dass das Prinzip der Just Culture bei einer Flugunfalluntersuchung gerade nicht zum Tragen kommt und die Erkenntnisse einer solchen Untersuchung in gerichtlichen Verfahren (fast) uneingeschränkt Verwendung finden dürfen. **Philip Bärtschi**

www.bj.admin.ch/bj/de/home/publiservice/publikationen/externe/2022-01-18.html

Philip Bärtschi ist Vizepräsident und Leiter Ressort Recht des Aero-Clubs der Schweiz. Er ist u.a. auch Vizepräsident des Fachbeirats des FFAC und hat an der Forschungsstudie zur Just Culture mitgewirkt.





La «Just Culture» sous la loupe

Nouvelle expertise Un meilleur ancrage juridique est nécessaire

Actuellement, le sujet juridique le plus préoccupant pour nous, les pilotes, c'est la «Just Culture». Le va-et-vient entre rapports d'expériences réjouissants et procédures pénales décevantes dure déjà depuis quelques années. Dorénavant, une lueur d'espoir se profile à l'horizon: le monde politique a lui aussi reconnu la nécessité d'une meilleure définition juridique de la «Just Culture» pour qu'elle fonctionne. En 2021, l'Office fédéral de la justice a confié à la Foundation for Aviation Competence FFAC un mandat d'expertise visant à représenter la situation juridique existante ainsi que les questions juridiques et pratiques. La FFAC a publié cette expertise le 18 janvier 2022, sous la direction du professeur Roland Müller (notamment avec la participation de l'auteur du présent article).

Difficile à comprendre

Dans la pratique, il est hélas difficile pour les pilotes de comprendre la «Just Culture» dans tous ses aspects juridiques – et donc d'autant plus difficile d'évaluer si une déclaration leur sera bénéfique ou néfaste. Ainsi, le règlement (UE) 376/2014 oblige les pilotes à signaler les violations de l'espace aérien, mais en contrepartie leur garantit l'impunité. Celle-ci ne s'applique toutefois que si l'incident n'est pas dû à une négligence grave. L'évaluation nécessaire est effectuée par l'organe de déclaration, respectivement par des inspecteurs de l'OFAC externes à celui-ci. Ils classent les événements entre «négligence légère» ou «négligence grave». S'il y a présomption de négligence grave, une procédure est ouverte, dans laquelle on examine, en accordant à la personne mise en cause le droit d'être entendue, si le reproche est confirmé.

La demande d'une telle prise de position se présente le plus souvent sous une forme anodine; pour clarifier les faits, on «demande poliment» d'envoyer une prise de position écrite sur les événements et les circonstances. L'explication annexée, sur les droits de la personne concernée, est trop souvent ignorée, et en tant que pilote, on est tenté – tout à fait dans l'esprit de la «Just Culture» – de faire preuve d'ouverture et d'autocritique sur sa propre erreur. Or, c'est précisément ce qui peut s'avérer être une erreur dans certaines circonstances, car les déclarations recueillies peuvent être utilisées pour déterminer si le pilote s'est rendu coupable d'une négligence grave et constituent la base d'une éventuelle sanction. Des éléments en apparence non pertinents pour le profane peuvent être décisifs pour que l'autorité prenne une décision en défaveur d'une personne concernée.

Dans l'aviation commerciale, ce problème est un peu moins aigu que dans l'aviation générale non commerciale. Les pilotes professionnels disposent d'un filtre, à savoir l'employeur, organe primaire pour les déclarations, qui si nécessaire, en réfère ensuite aux autorités. Ce filtre manque tout particulièrement dans l'aviation générale. Cette situation entraîne une insécurité juridique qui nuit à la philosophie d'honnêteté: les pilotes de l'AG sont livrés à eux-mêmes pour décider de ce qu'ils déclarent et de la manière dont ils le font. Ils doivent mettre en balance leur souci de sécurité et leur propre protection contre les sanctions.

Ne s'applique pas lors d'enquête sur les accidents

Le pilote est donc non seulement bien avisé de vérifier si l'événement est soumis à l'obligation de déclaration, mais aussi de déterminer comment rédiger au mieux son «occurrence report» pour ne pas s'auto-incriminer. Devoir faire de telles réflexions après un incident n'est bien entendu, pas dans l'esprit de la «Just Culture». Dans cette mesure, l'incertitude qui règne aujourd'hui parmi les pilotes de l'aviation générale doit être éliminée par des mesures correctives. Le législateur devra donc se demander, s'il veut aider la culture de l'honnêteté à s'imposer par des corrections juridiques ou, la considérer comme un échec, par manque de confiance dans son fonctionnement. Il convient aussi de rappeler, très clairement, que le principe de la «Just Culture» ne s'applique justement pas à une enquête sur un accident d'avion et que les conclusions d'une telle enquête peuvent être utilisées (presque) sans restriction dans le cadre de procédures judiciaires.

Philip Bärtschi

Philip Bärtschi est vice-président et responsable du département juridique de l'Aéro-Club de Suisse. Il est notamment vice-président du comité consultatif de la FFAC et expert participant aux travaux de recherche sur la «Just Culture».

