

# Just Culture aus Sicht BAZL: AGENDA

- Wer bin ich
- Mehrwert von Just Culture
- Balance test
- Just Culture Eckpfeiler
- Praxiszahlen
- Was müsste ändern, damit die Situation besser wird
- Ausblick

## Zu meiner Person



### **Marc Keusch**

Linienpilot,  
lic. oec. publ. Uni Zürich  
Executive MBA Uni St. Gallen (HSG)

Seit 2017      BAZL, Leiter Safety & Risk Management  
2007 – 2017   Flughafen Zürich Safety Office  
2005 – 2006   BAZL, Abteilung Sicherheit Flugbetrieb  
1997 – 2004   Pilot (MD83, Fokker100, GLF-IV)

## 🇨🇭 Punkte vom bisherigen Programm

- ....

## Programm

Raumsponsor: Flughafen Zürich AG

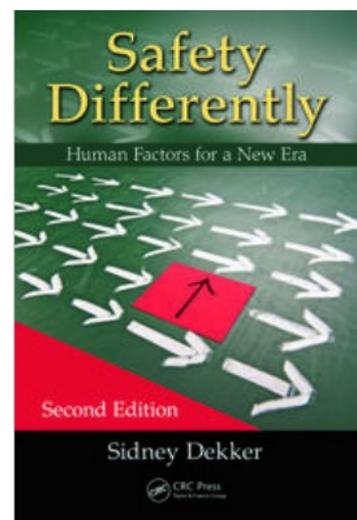
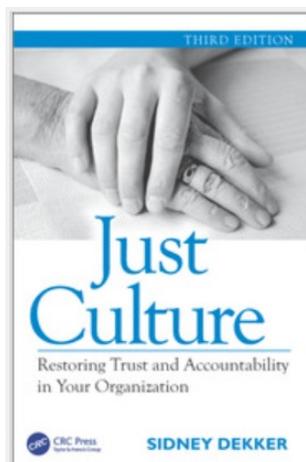
Zeit	Inhalt	Referent
08:30	Check-In / Begrüßungskaffee	
09:00	Tagungseröffnung	A. Wittmer
<b>Just Culture aus rechtlicher Sicht</b>		
09:10	Umsetzung der Just Culture in Europa	R. Widmer-Kaufmann
09:40	Just Culture und Strafuntersuchung - ein Widerspruch?	D. von Känel
10:10	Aktuelles zur Gesetzgebung in der Schweiz	M. Besson
10:30	* Kaffeepause *	Sponsor: Swiss Aerospace Cluster
11:00	Paneldiskussion mit den Referenten zu den Vormittagsthemen	Moderation: R. Müller
12:00	*** Stehlunch ***	
13:15	<b>Keynote:</b> Just Culture und Sicherheitsuntersuchung	D. Knecht
<b>Airport Management &amp; Just Culture in der Praxis</b>		
13:45	Just Culture am Regionalflughafen	C. Noto & J. Meier
14:15	Just Culture aus Sicht der Flugsicherung	R. Gurt

Marc Keusch – 11.11.2022

3

## 🇨🇭 Mehrwert von Just Culture

- Wir wissen, was eine gute Just Culture bewirken kann und haben es in der Aviatik auch bewiesen



- aber nicht alle in der Gesellschaft denken so...

Marc Keusch – 11.11.2022

4



# Just Culture als Bestandteil einer positiven Safety Kultur

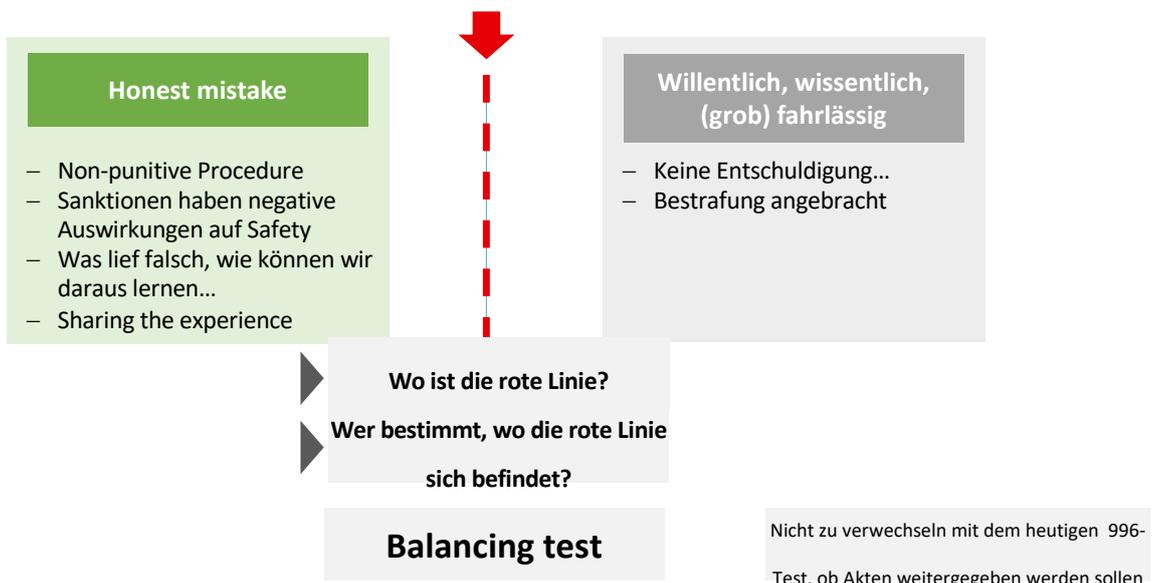


- Abhängigkeiten zwischen den Elementen
- Langsame und stetige Entwicklung
- Nachhaltige Entwicklung auf Safety
- **Persönliches Verhalten**

Eine gute Redlichkeitskultur führt zu einer Erhöhung der Sicherheit



# Just Culture Non-punitive vs. Enforcement





# Eckpfeiler zu Just Culture

7846

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt  
(Flugunfalluntersuchungen)

(Vom 15. Mai 1959)

- CH ICAO Annex 13 Difference
- Unterscheidung 376/2014-Fälle und 996-Fälle
- Strafgesetzbuch Art. 237 Tatbestand fahrlässige Störung öffentlicher Verkehr (konkrete Gefährdung, Leib und Leben), Bsp. Italien
- Unterscheidung abstrakte Gefährdung – konkrete Gefährdung
- Sichtweise Richter: Ansprechen eines Sicherheitssystems = Sorgfaltspflichtverletzung
- 2025: Transformation von kantonalen Staatsanwaltschaften zu Bundesanwaltschaft



## Zahlen aus der BAZL-Praxis

FFAC/HSG Studie:

Weniger als 10% von allen Fällen mit “bad outcome” werden strafrechtlich verfolgt (meist aufgrund von SUST-Berichten oder Polizeirapport)

- $\leq 0.5\%$  der Vorfalldmeldungen (10'500 Meldungen/Jahr) gelangen zu einem Administrativ- oder Administrativstrafverfahren
- $\leq 5\%$  der Fälle dieser Verfahren enden mit einer Busse (2021: 24)
- Vornehmlich GA-Piloten (Flugzeugmechaniker, Airport staff oder Fluglotsen wurde letztes Jahr im Zusammenhang mit 376/2014 niemand gebüsst)
- Nachschulungen dienen der Sicherheit und werden aus Sicht BAZL nicht als Strafe kategorisiert



## Was müsste sich ändern?

- Letzter Schritt aus den europäischen Vorgaben (insbesondere 376/2014) müsste *in unserem nationalen Gesetz* vollzogen werden, damit die Just Culture Prinzipien vollumfänglich gelebt werden. (Parlamentarische Initiative Rutz, Postulat 20.3463)



## Postulat 20.3463

«Der BR wird beauftragt zu prüfen, wie in der Aviatik, im Gesundheitswesen oder in anderen HRO-Bereichen das Prinzip der Redlichkeitskultur im Schweizer Recht als generelles Prinzip eingeführt werden kann».

- Rückblick: Entstehung des Postulats
- Arbeiten/Diskussionen in den letzten 2 Jahren
- Bericht ist noch für dieses Jahr vorgesehen
- Es wird keine «Generalklausel» im Strafgesetzbuch geben können (keine Abschwächung des Verfolgungszwangs möglich)





## Restart button

- Aufgrund dieser neuen Ausgangslage muss aus meiner Sicht ein Restart getätigt werden!
- Folgende Fragen sind zu erörtern:
  - Sollen nochmals politische Hebel in Gang gesetzt werden?
  - Soll der Grundsatz von 1959 im Sinne einer Effizienzsteigerung hinterfragt werden und die ICAO Annex 13 Abweichung bereinigt werden?
  - Holländisches Modell übernehmen?
  - Gibt es andere gesetzliche Gefässe?
  - «Entweder oder»-Strategie oder parallele Vorhaben (Bündelung der Kräfte)



## Meine Empfehlung



- Neupositionierung, Neuausrichtung
- Weiterhin Sensibilisierung fürs Thema Just Culture bei der Politik, in der Gesellschaft und bei den Strafrechtsbehörden (inkl. Unis)
- Holländisches Modell aufgrund von Verfolgungszwang nicht weiterverfolgen
- Dran bleiben, it's a long way (Holland: 10 Jahre) to go...



## Stossrichtung BAZL

- Verwirklichung Aviatik-Anliegen übers Luftfahrtgesetz
- Abschwächung Verfolgungszwang (Motion Caroni, Bestimmungen zum Verwaltungsstrafrecht)
- Reduktion Gefährdungstatbestände (Art. 237 soll nicht für Aviatik gelten, falls bestimmte Bedingungen erfüllt sind (Reporting ist erfolgt etc.))

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit – ich freue mich auf die anschliessende Panel-Diskussion