

Lésions corporelles simples
par négligence, devoir de
diligence, faute dans
l'acceptation d'une tâche
acceptation du risque,
entrave à la circulation
publique

Art. 125 al. 1 et 237 CP

Lors d'un vol d'examen de parapente en tandem, dans la phase d'approche transversale en vue de l'atterrissage, A. a freiné fortement en tirant sur les deux drisses de frein, puis sur celle actionnant le frein gauche, et a provoqué le décrochage puis la chute du parapente. Le passager B. a subi des lésions. A. a été reconnu coupable de lésions corporelles simples par négligence. Il a cependant été acquitté du chef d'accusation d'entrave à la circulation publique. A. et le Ministère public de la Confédération recourent au TF.

Se référant au jugement cantonal, le TF rappelle que pour déterminer l'étendue de la **diligence à observer lors d'un vol plané en tandem**, il y a lieu de se référer tout d'abord aux dispositions légales relatives à l'aviation, en particulier à l'ordonnance du DETEC du 24 novembre 1994 sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS), à l'ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA), à l'ordonnance du 22 janvier 1960 sur les droits et obligations du commandant de bord d'un aéronef (OCdt), aux directives de la Fédération suisse de vol libre (FSVL) du 1er septembre 2015 concernant l'examen d'aptitude pour pilotes de biplace en parapente niveau 1, aux documents théoriques remis pour l'examen et aux connaissances et aptitudes personnelles du pilote. En outre, conformément à l'art. 5a OACP, les dispositions de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission européenne du 26 septembre 2012 (Standardised European Rules of the Air, SERA) sont applicables (c. 3.2).

Le TF rappelle ensuite qu'agit par négligence celui qui, par imprévoyance coupable, n'a pas réfléchi aux conséquences de son comportement ou n'en a pas tenu compte. L'imprévoyance est coupable lorsque l'auteur n'a pas pris les précautions auxquelles il était tenu en raison des circonstances et de sa situation personnelle (art. 12 al. 3 CP). Un comportement est considéré comme imprudent si, au moment de l'infraction, l'auteur aurait pu et dû reconnaître la mise en danger des intérêts juridiques de la victime sur la base des circonstances ainsi que de ses connaissances et compétences et s'il a en même temps dépassé les limites du risque autorisé. Lorsque des normes particulières de prévention des accidents et de sécurité imposent un certain comportement, la mesure de la diligence à observer se détermine en premier lieu d'après ces prescriptions. En l'absence de telles règles, le reproche de négligence peut se baser sur des règles de comportement généralement reconnues d'associations privées ou semi-privées ou sur des principes généraux de droit tels que le devoir de prudence face à une situation dangereuse. La prudence à laquelle un auteur est tenu est finalement déterminée par les circonstances concrètes et sa situation personnelle. **L'imprévoyance coupable peut également être fondée sur le fait pour le prévenu d'accepter d'accomplir une tâche qu'il n'est manifestement pas en mesure d'accomplir en raison de sa situation personnelle, notamment de sa formation (Übernahmeverschulden)**. Dans ce cas, la violation de la diligence ne réside pas dans le fait que le prévenu se comporte de manière imprudente et contraire à ses devoirs dans le cadre d'une activité, mais plutôt dans le fait qu'il exerce cette activité alors qu'il aurait pu se rendre compte qu'il n'était pas à la hauteur (c. 3.3).

En l'espèce, le recourant A. affirme qu'au moment de l'accident, il ne pouvait pas se rendre compte de sa vitesse trop basse en raison des circonstances, de ses connaissances et de ses capacités encore insuffisantes en tant que pilote biplace. Ce serait en effet lors de l'examen pratique qu'il serait possible de vérifier si le sentiment de vol, en particulier en lien avec la vitesse minimale, est suffisamment développé. Le TF relève que dans la mesure où le recourant fait valoir qu'il n'était pas (encore) en mesure d'évaluer la vitesse de vol adéquate en raison de son manque d'expérience, on peut, contrairement à son opinion, lui imputer une faute ou une négligence (*Übernahmeverschulden*). En effet, il n'est pas contesté que l'apprentissage du vol en zone de vitesse de sécurité et la problématique de la vitesse minimale de vol font l'objet d'une formation théorique et pratique dans le cadre de la formation de pilote solo et tandem. Selon les explications non contestées de l'expert, chaque candidat est conscient du fait qu'un examen sera interrompu

et considéré comme échoué au moindre signe de décrochage. Le vol d'examen est en outre le premier vol du candidat sous sa propre responsabilité, au cours duquel il n'existe en principe pas de liaison radio avec un instructeur de vol. Le candidat assume donc (pour la première fois) seul une grande partie de la responsabilité d'un passager, ce qui rend essentielle la garantie d'une expertise aéronautique suffisante. En outre, conformément au ch. 4.1.3. des directives FSVL, les candidats à l'examen confirment, par leur signature sur le procès-verbal d'examen remis avant celui-ci, qu'ils ont pris connaissance des directives FSVL et qu'ils s'estiment prêts à passer l'examen. Une inscription à l'examen ne doit donc avoir lieu que lorsqu'un candidat est convaincu d'avoir les capacités nécessaires pour passer l'examen – dont fait partie, selon les directives FSVL, l'atterrissage. Le vol d'examen ne semble en effet pas approprié pour « tester » le niveau de formation actuel du pilote. Le recourant ne peut donc pas, après avoir confirmé de manière expresse qu'il était prêt à passer l'examen, se disculper d'une erreur de vol telle que celle commise en l'espèce en faisant référence à son inexpérience ou à son sens du vol insuffisamment développé. **Avant de s'inscrire à l'examen, il aurait dû s'assurer qu'il disposait des compétences aéronautiques nécessaires pour passer l'examen en toute sécurité, et il doit se voir imputer son manque d'expérience de vol** (c. 3.4).

Le recourant A. soutient ensuite que le passager B. aurait délibérément consenti à une situation de risque accru. Le TF rappelle que pour délimiter les risques illicites des risques encore autorisés dans le sport, il faut se référer aux règles du jeu applicables à la compétition en question. Les différentes approches proposées dans la doctrine ont en commun le fait qu'en cas de réalisation du risque de base spécifique à la discipline sportive, il convient de renoncer à une sanction pénale. Toutefois, plus les règles servant à la protection physique des joueurs sont violées de manière flagrante, moins on peut parler de la réalisation d'un risque spécifique au jeu et plus la responsabilité pénale du joueur devient envisageable. S'agissant du parapente, il n'y a pas de « règles du jeu », mais les bases légales pertinentes rappelées ci-dessus s'appliquent. En particulier, le ch. 3101 SERA stipule qu'un aéronef ne doit pas être exploité d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers. Conformément à l'art. 6 al. 1 OCdt, le commandant est tenu de prendre, dans les limites des prescriptions légales, des instructions données par l'exploitant de l'aéronef et des règles reconnues de la navigation aérienne, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts des passagers, de l'équipage, des ayants droit à la cargaison et de l'exploitant de l'aéronef. Les points 4.1.1 à 4.1.5 des directives FSVL définissent les conditions objectives et subjectives à remplir avant de se présenter à l'examen pratique. En outre, le principe est qu'un expert peut interrompre un examen à tout moment si un candidat est manifestement insuffisamment préparé ou s'il met en danger sa sécurité ou celle de tiers (ch. 4.10 des directives FSVL). Ces normes et règles peuvent être prises en compte pour l'évaluation des risques typiques de la discipline sportive *in casu*. En omettant de respecter une vitesse minimale adéquate, le recourant a mis en danger la santé et la sécurité de son passager, en violation des prescriptions susmentionnées. **Il s'ensuit qu'une erreur d'appréciation de la vitesse n'est pas un simple écart mineur par rapport aux règles reconnues de l'art du vol. Il ne s'agit donc pas de la concrétisation d'un risque typique de la discipline dans le cadre de vols d'examen en parapente, sous la forme d'une légère infraction aux règles de l'art du vol, dont le passager B. aurait éventuellement dû se voir imputer la responsabilité** (c. 3.5).

Le TF examine ensuite la question de savoir si un vol en parapente en tandem peut être considéré comme une infraction au sens de l'art. 237 CP (entrave à la circulation publique). Après un rappel très détaillé de l'évolution de la jurisprudence et des avis de doctrine en la matière, **le TF revient sur sa jurisprudence actuelle et renoue avec sa jurisprudence initiale en retenant que la personne mise en danger ou lésée au sens de l'art. 237 CP doit représenter la collectivité et, dans ce but, l'identité de la victime concrètement mise en danger ou lésée ne doit dépendre que du hasard**. C'est cette atteinte supra-individuelle de la collectivité qui légitime la pénalisation supplémentaire d'un comportement qui met en danger ou porte atteinte aux intérêts juridiques individuels. En d'autres termes, la victime au sens de l'art. 237 CP ne peut être que l'utilisateur de la circulation publique qui est touché par hasard par la mise en danger de l'auteur et qui représente ainsi la collectivité par rapport à l'auteur. En l'occurrence, B. s'est délibérément rendu disponible en tant que passager, si bien qu'il ne peut pas être considéré comme une personne atteinte par hasard par le danger spécifique que représente la circulation publique. Par rapport au pilote du parapente, B. ne représente pas la « collectivité ». Une condamnation pour entrave à la circulation publique n'entre donc pas en ligne de compte (c. 5.2).

Auteure : Maryam Kohler, avocate à Lausanne

Beschwerden gegen das Urteil des Bundesstrafgerichts, Berufungskammer, vom 18. Januar 2021 (CA.2020.6).

Sachverhalt:

A.

Die Bundesanwaltschaft wirft A. vor, er habe am 25. August 2017 im Rahmen des Übergangs vom Quer- zum Landeanflug den Absturz eines Gleitschirms verursacht, bei dem sich B. als Passagier mehrere Verletzungen zugezogen habe. Letzterer sei darüber hinaus in einem Masse gefährdet worden, das die erlittenen Verletzungen überstiegen habe. Im Queranflug solle A. an beiden Bremsleinen ziehend bereits stark abgebremst und dann - indem er die linke Bremsleine noch stärker gezogen habe - die Linkskurve eingeleitet haben, um vom Quer- in den Landeanflug zu fliegen. Aufgrund einer zu geringen Geschwindigkeit sei es zu einem Strömungsabriss gekommen, was zum einseitigen Einklappen des Schirms und schliesslich zum Absturz geführt habe.

B.

Mit Urteil vom 18. Januar 2021 sprach die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts A. in Bestätigung des Urteils der Strafkammer des Bundesstrafgerichts vom 6. März 2020 der fahrlässigen einfachen Körperverletzung schuldig und verurteilte ihn zu einer bedingten Geldstrafe von 25 Tagesätzen zu Fr. 120.-- unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren. Während die Strafkammer des Bundesstrafgerichts aus Gründen der Konkurrenz von einem Schuldspruch wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs absah, sprach die Vorinstanz A. von diesem Vorwurf frei.

C.

C.a. A. gelangt gegen das vorinstanzliche Urteil mit Beschwerde in Strafsachen ans Bundesgericht. Er beantragt, dass das vorinstanzliche Urteil in den Dispositivziffern IV, V.1., V.3., V.4., V.5. sowie VI aufzuheben und er vom Vorwurf der fahrlässigen einfachen Körperverletzung freizusprechen sei. Eventualiter sie die Sache zur neuen Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

C.b. Die Bundesanwaltschaft führt Beschwerde in Strafsachen und beantragt, das vorinstanzliche Urteil sei aufzuheben und A. sei nebst der fahrlässigen Körperverletzung der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs schuldig zu sprechen. Eventualiter sei die Sache zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

C.c. Die Vorinstanz hält in der eingeholten Vernehmlassung im Wesentlichen an ihrer Argumentation fest (act. 12). A. beantragt in seiner Stellungnahme, die Beschwerde der Bundesanwaltschaft sei abzuweisen und der Freispruch vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs zu bestätigen. Ferner seien ihm für das bundesgerichtliche Verfahren keine Kosten aufzuerlegen und eine Parteientschädigung zuzusprechen (act. 13 S. 2).

Erwägungen:

1.

Das Bundesgericht vereinigt mehrere Verfahren, wenn sie in einem engen sachlichen Zusammenhang stehen, namentlich wenn sie sich gegen denselben Entscheid richten und die gleichen Parteien oder

ähnliche Rechtsfragen betreffen (vgl. Art. 71 BGG i.V.m. Art. 24 Abs. 2 lit. b BZP; BGE 133 IV 215 E. 1; 126 V 283 E. 1; 113 Ia 390 E. 1). Dies ist vorliegend der Fall. Beide Beschwerden richten sich gegen das Urteil der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts vom 18. Januar 2021, wobei beide Verfahren denselben Sachverhalt und dieselben Parteien betreffen. Es rechtfertigt sich daher, die beiden Verfahren zu vereinigen und die Beschwerden in einem einzigen Entscheid zu behandeln.

2.

2.1. A. (nachfolgend: der Beschwerdeführer) rügt, die Vorinstanz habe den Grundsatz "in dubio pro reo" verletzt, indem sie willkürlich Umstände, welche in casu den einseitigen Strömungsabriss möglicherweise verursacht hätten, nicht berücksichtigt habe, und damit von derjenigen Variante von zwei möglichen Sachverhalten ausgegangen sei, welche für den Beschwerdeführer ungünstiger sei.

2.2. Die Vorinstanz erachtet es als erstellt, dass es zum Strömungsabriss gekommen sei, weil der Beschwerdeführer bereits im Queranflug stark abgebremst und dann die linke Bremsleine noch stärker gezogen habe, um eine Linkskurve einzuleiten und vom Quer- in den Landeanflug zu fliegen (vorinstanzliches Urteil S. 10, 21).

Sie stützt ihre Auffassung unter anderem auf die Zeugenaussagen des anwesenden Prüfungsexperten, wonach der Beschwerdeführer beim Eindrehen in den Endanflug eine Bremse zu stark gezogen und so einen einseitigen Strömungsabriss verursacht habe. Der Beschwerdeführer habe dies sofort bemerkt und die Bremse auch wieder losgelassen. Die Vorinstanz wertet die Aussagen als konstant, klar und nachvollziehbar, wobei sie insbesondere darauf hinweist, dass seine Aufmerksamkeit und Beobachtungen aufgrund seiner Funktion als Prüfungsexperte naturgemäss auf das Flugverhalten des Beschwerdeführers fokussiert gewesen seien. Seine Aussagen seien zudem zurückhaltend. Insbesondere sei es ihm erkennbar ein Anliegen gewesen, den Flugfehler zu relativieren bzw. als bei Flugschülern häufig vorkommend zu bezeichnen und diesen auf prüfungsbedingte Stressfaktoren zurückzuführen (vorinstanzliches Urteil S. 16 f.).

Die Vorinstanz führt weiter aus, der Gutachter habe gestützt auf die Akten den Unfallhergang rekonstruiert. Als wahrscheinlichster Ablauf sei ihm erschienen, dass der Beschwerdeführer vor dem Queranflug eher etwas hoch geflogen sei und deshalb mittels beidseitigem Bremseinsatz seine Gleitleistung verringert habe, um ein Überfliegen des Landekreises zu verhindern. Im Queranflug habe der Beschwerdeführer eine unruhige Luft festgestellt, was dazu geführt habe, dass er den Schirm stabilisiert habe, indem er seine beiden Bremsen zusätzlich gezogen habe. Es könne aufgrund der angespannten Prüfungssituation und der vollen Konzentration auf den Landekreis vermutet werden, dass dem Beschwerdeführer nicht bewusst gewesen sei, zu langsam zu fliegen. Da der Beschwerdeführer die letzte Linkskurve wie üblich mit zusätzlichem Zug der linken Bremse eingeleitet habe, habe sich die linke Flügelseite so sehr verlangsamt, dass dort die Strömung abzureissen begonnen habe, was sich durch ein "Weichwerden" der Tragfläche, durch einen schwächer werdenden Bremsdruck und durch Abnahme der Windgeräusche angezeigt habe. Offensichtlich habe der Beschwerdeführer dies sofort wahrgenommen, habe er doch die Bremsen umgehend gelöst, sodass der Schirm durch Vorschiessen und Abtauchen wieder Fahrt aufgenommen habe. Leider habe die Höhe nicht ausgereicht, um dieses Abfangen ganz abzuschliessen, sodass er und sein Passagier (nachfolgend: der Beschwerdegegner 2) unsanft auf dem Boden aufgeschlagen seien. Die Vorinstanz erwägt, das Gutachten sei inhaltlich breit abgestützt und in seinen Erkenntnissen schlüssig und plausibel. Die gutachterlichen Folgerungen würden den vom Prüfungsexperten geschilderten Eindruck untermauern, wonach der Beschwerdeführer schon im Queranflug vor der verhängnisvollen zusätzlichen Bremsung langsam geflogen sei (vorinstanzliches Urteil S. 17). Der Beschwerdeführer bringe nichts vor, was in

dieser Hinsicht die Beobachtungen des Prüfungsexperten oder die diese bekräftigenden Feststellungen des Gutachters erschüttern könnte. Er bestreite nicht, dass er bereits im Queranflug angebremsst geflogen sei und stelle auch nicht in Abrede, die letzte Linkskurve mit zusätzlichem Zug auf der Bremse geflogen zu sein (vorinstanzliches Urteil S. 18).

Gemäss dem vorinstanzlichen Urteil könnten die Witterungsverhältnisse als Ursache des Strömungsabrisses zudem ausgeschlossen werden. Zunächst seien die Aussagen des Beschwerdeführers in diesem Zusammenhang inkonstant. Er habe diese Unfallursache erst im Laufe des Strafverfahrens, namentlich in der Einvernahme vom 24. August 2018, ins Spiel gebracht. In der ersten Befragung am Unfalltag (25. August 2017) habe er angegeben, dass er vermutlich beim Übergang vom Queranflug in den Landeanflug zu stark gebremst habe. In der Einvernahme vom 22. Dezember 2017 habe der Beschwerdeführer diese Angaben bestätigt, ohne Korrekturen anzubringen. Dabei sei nicht einzusehen, weshalb er gerade in der dem Unfallereignis zeitlich am nächsten liegenden Befragung unerwartete Luftbewegungen nicht hätte erwähnen sollen, wenn solche den Strömungsabriss bewirkt haben könnten. Dies gelte umso mehr, als gemäss dem vom Gutachter beigelegten Auszug aus einem Flughandbuch "massivste Turbulenzen" einen kurzzeitigen Strömungsabriss verursachen könnten, und die vom Beschwerdeführer angesprochenen Windböen wohl von einiger Heftigkeit gewesen sein müssten. Weiter würden die als glaubhaft gewürdigten Aussagen des Prüfungsexperten auf einen Flugfehler des Beschwerdeführers hinweisen. Der Prüfungsexperte habe im Rahmen einer Befragung angegeben, es sei davon auszugehen, dass es eher "ruhig" gewesen sei. Er habe zudem ausgeführt, gemäss seinem handschriftlichen Protokoll hätten zum Unfalltag "absolut perfekte" Bedingungen geherrscht (vorinstanzliches Urteil S. 19). Gutachterlicherseits könne eine meteorologische Ursache für den Strömungsabriss zwar nicht ausgeschlossen werden, allerdings sei diese Einschätzung im Zusammenhang mit der Frage, ob der Beschwerdeführer die bereits sehr tiefe Fluggeschwindigkeit erkannt habe oder hätte erkennen können, erfolgt. Die Vorinstanz führt weiter aus, der Gutachter habe auf die Frage nach Luftbewegungen, welche einen einseitigen Strömungsabriss verursachen könnten, ausgeführt, dass sich Luftbewegungen durch thermische Aufwinde oder zum Beispiel durch Häuser, Bäume oder Geländekanten abgelenkte Luft nicht direkt auf die Umströmungsgeschwindigkeit auswirkten, jedoch dazu führen könnten, dass sich die Position des Piloten zum Schirm verändere. Dies führe dazu, dass sich der Anstellwinkel der Tragfläche vergrössere, mithin die Nase der Tragfläche gehoben und etwas langsamer werde. Dies wiederum führe dazu, dass der Pilot nach vorne pendle und damit den Anstellwinkel erhöhe, was schlussendlich zu einer langsameren Strömungsgeschwindigkeit führe. Aus den weiteren Darlegungen des Gutachters ergebe sich, dass die angesprochenen Luftbewegungen an sich nur dann einen Strömungsabriss bewirken könnten, wenn darauf nicht adäquat reagiert werde. Gemäss Ansicht des Gutachters handle es sich dabei um einen nicht ungewöhnlichen Vorgang, dem der Pilot mit Freigeben der Bremse begegnen könne, damit der Schirm wieder Fahrt aufnehme. Von entscheidender Bedeutung sei sodann, dass der Gutachter die Möglichkeit von einen Strömungsabriss verursachenden oder begünstigenden Luftbewegungen ausdrücklich diskutiert und sich dennoch nicht zu einer anderen Einschätzung hinsichtlich der Absturzursache veranlasst gesehen habe.

Der Vorinstanz zufolge würden die vorhandenen Beweismittel in ihrer Gesamtheit keinen Raum für eine für den Beschwerdeführer günstige Deutung des Geschehens lassen. Die bei der gegebenen Beweislage lediglich theoretische Möglichkeit, dass die Windverhältnisse den Strömungsabriss verursacht hätten, müsse nicht als Entlastungsgrund unterstellt werden (vorinstanzliches Urteil S. 20 f.).

2.3. Die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz kann vor Bundesgericht nur gerügt werden, wenn sie willkürlich ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht, und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG;

vgl. auch Art. 105 Abs. 1 und 2 BGG; BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 88 E. 1.3.1; je mit Hinweisen). Willkür bei der Sachverhaltsfeststellung liegt nach ständiger Rechtsprechung vor, wenn die vorinstanzliche Beweiswürdigung schlechterdings unhaltbar ist, d.h. wenn die Behörde in ihrem Entscheid von Tatsachen ausgeht, die mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch stehen oder auf einem offenkundigen Fehler beruhen (BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 88 E. 1.3.1; je mit Hinweisen). Dass eine andere Lösung ebenfalls möglich erscheint, genügt nicht (BGE 146 IV 88 E. 1.3.1; 143 IV 241 E. 2.3.1; je mit Hinweisen). Die Willkürklage muss in der Beschwerde anhand des angefochtenen Entscheids explizit vorgebracht und substantiiert begründet werden (Art. 106 Abs. 2 BGG). Auf ungenügend begründete Rügen oder allgemeine appellatorische Kritik am angefochtenen Entscheid tritt das Bundesgericht nicht ein (BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 114 E. 2.1, 88 E. 1.3.1; je mit Hinweisen).

Dem Grundsatz "in dubio pro reo" kommt in seiner Funktion als Beweiswürdigungsregel im Verfahren vor Bundesgericht keine über das Willkürverbot von Art. 9 BV hinausgehende Bedeutung zu (BGE 146 IV 88 E. 1.3.1 mit Hinweisen).

2.4.

2.4.1. Der Beschwerdeführer macht zunächst geltend, der Unfall habe ihn dermassen aufgewühlt, dass er zeitweise keinen klaren Gedanken fassen könne. Dennoch ist es nicht zu beanstanden, wenn ihm die Vorinstanz in Bezug auf die Witterungsverhältnisse inkonstantes Aussageverhalten attestiert und nicht auf seine jüngsten Schilderungen zum Unfallhergang abstellt. Sie begründet dies nachvollziehbar damit, dass er weder in der ersten noch in der zweiten - immerhin vier Monate nach dem Unfall durchgeführten - Befragung einen Windstoss als Ursache des Strömungsabrisses erwähnt habe. Sie berücksichtigt zudem die vom Gutachter eingereichten Theorieunterlagen, wonach massivste Turbulenzen einen kurzfristigen Strömungsabriss bewirken könnten (vgl. kantonale Akten pag. 2.264.1.041; Theorieunterlagen "Flugpraxis" Ziff. 4.5.2) und erwägt, es wäre zu erwarten gewesen, der Beschwerdeführer hätte sich an solche Turbulenzen erinnert. Damit verfällt sie nicht in Willkür. Wenn der Beschwerdeführer geltend macht, ein solcher Windstoss könne auch genau zu dem Zeitpunkt erfolgt sein, als er in die letzte Kurve eingelenkt und daraufhin der Schirm abzureissen begonnen habe, wobei der Eintritt des Strömungsabrisses in einem solchen Moment die anderen Wahrnehmungen überlagert hätte, so ergeht er sich in blosser Spekulation. Es begründet keine Willkür, wenn der Verweis auf ein derartiges Szenario im Lichte der weiteren Beweismittel keine begründeten Zweifel der Vorinstanz am Geschehensablauf weckt.

2.4.2. Die Vorinstanz stützt ihre Einschätzung des Weiteren auf die Aussagen des Prüfungsexperten, gemäss welchem es "eher ruhig" gewesen sei und dessen Handprotokoll "perfekte Bedingungen" erwähne. Es ist nicht unhaltbar, wenn die Vorinstanz dies als (ein) Argument gegen das plötzliche Auftreten eines heftigen Luftstosses wertet. Unerheblich ist, dass der Prüfungsexperte am Boden gestanden sei und einen allfälligen Windstoss in 10 Metern Höhe nicht zwingend mitbekommen hätte. Dies ändert nichts an seiner Einschätzung in Bezug auf die grundsätzlich vorherrschenden Witterungsbedingungen.

2.4.3. Dass die Vorinstanz die gutachterliche Einschätzung, wonach eine kurze Rückenwindphase als mögliche Ursache für den Strömungsabriss nicht ausgeschlossen werden könne, ignoriere, trifft im Übrigen nicht zu. Sie erwägt jedoch nachvollziehbar, dass der Gutachter dennoch die zu tiefe Geschwindigkeit des Beschwerdeführers gepaart mit dessen Bremseninsatz als wahrscheinlichste Ursache für den Strömungsabriss bezeichne. Aus der gutachterlichen Schilderung eines anderen an gleicher Stelle erfolgten Unfalls, bei dem eine starke im Queranflug aufgetretene Windböe zu einem

plötzlichen Einklappen des Schirms und einem Absturz geführt habe, vermag der Beschwerdeführer zudem nichts in Bezug auf das konkrete Geschehen am hier interessierenden Unfalltag abzuleiten. Dies umso weniger, als gemäss Gutachten ein solch "heftiger Klapper aus dem Nichts" heraus sehr unwahrscheinlich sei (kantonale Akten pag. 2.264.1.048).

2.5. Die Vorinstanz verfällt somit nicht in Willkür, wenn sie angesichts der Gesamtheit der Beweismittel eine witterungsbedingte Ursache des Strömungsabrisses lediglich als theoretische Möglichkeit beurteilt und damit aller Wahrscheinlichkeit nach ausschliesst. Sie nimmt im Übrigen eine eingehende Würdigung der Beweismittel vor und begründet ausführlich, weshalb sie den angeklagten Sachverhalt als erstellt erachtet. Die Beschwerde erweist sich in dieser Hinsicht als unbegründet.

3.

3.1. Der Beschwerdeführer beanstandet die rechtliche Würdigung der Tat als fahrlässige Körperverletzung und macht geltend, es könne ihm keine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit angelastet werden.

3.2. Zur Bestimmung des Umfangs der bei einem Tandemgleitflug zu beachtenden Sorgfalt verweist die Vorinstanz vorab auf die gesetzlichen Bestimmungen über die Luftfahrt, insbesondere die Verordnung des UVEK vom 24. November 1994 über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK; SR 748.941), die Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) sowie die Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeugs (KdtV; SR 748.225.1), die Weisungen des Schweizerischen Hängegleiterverbands (SHV) vom 1. September 2015 über die Fähigkeitsprüfung für Gleitschirm-Piloten (Doppelsitzer Stufe 1; nachfolgend: Weisungen SHV), die für die Prüfung ausgehändigten Theorieunterlagen und die persönlichen Kenntnisse und Fähigkeiten des Piloten. Sie weist zudem darauf hin, dass gemäss Art. 5a VLK die Bestimmungen des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Europäischen Kommission vom 26. September 2012 (Standardised European Rules of the Air, SERA) anwendbar seien.

Die Vorinstanz erwägt, vom Beschwerdeführer hätte eine adäquate Einschätzung der Fluggeschwindigkeit erwartet werden können. Wie der beigezogene Gutachter festgehalten habe, sei das Erfliegen des sicheren Geschwindigkeitsbereichs und die Problematik der Minimalfluggeschwindigkeit in der Ausbildung sowohl zum Solopiloten als auch zum Tandempiloten Gegenstand theoretischer und praktischer Schulung. Der Beschwerdeführer habe im Verfahren vor Vorinstanz anerkannt, dass die Problematik eines Strömungsabrisses jedem Piloten eines Flächen-Fluggeräts bekannt und bewusst sei. Demnach habe der Beschwerdeführer auch gewusst, dass eine zu geringe Fluggeschwindigkeit die Gefahr eines Strömungsabrisses erhöhe. So habe der Beschwerdeführer angegeben, die Gefahr eines Strömungsabrisses bei der Landung sei einem Piloten bewusst und immer präsent. Von daher habe er sich beim fraglichen Gleitschirmflug nicht in einer aussergewöhnlichen Lage befunden, die ihn als Piloten von vornherein überbeansprucht habe. Dass der Beschwerdeführer mit seinen tatsächlichen Kenntnissen und Fähigkeiten in der konkreten Flugsituation womöglich überfordert gewesen sei, bedeute nicht, dass ihm keine Sorgfaltspflichtverletzung angelastet werden könne. Von einem zu einem Prüfungsflug antretenden Kandidaten müssten die minimalen Fähigkeiten zur Risikoeinschätzung und Risikobeherrschung verlangt werden. Es könne sich nicht auf einen mangelnden Ausbildungsstand oder Erfahrungshorizont berufen, wer sich auf eine Tätigkeit einlasse, die bekanntermassen besondere Kenntnisse und Fähigkeiten erfordere. Es wäre dem Beschwerdeführer unbenommen gewesen, seine pilotischen Fähigkeiten durch weitere Übungsflüge zu verifizieren und gegebenenfalls zu vertiefen. Der

Beschwerdeführer hätte sich in Beachtung der erforderlichen Sorgfalt über die geflogene Geschwindigkeit im Klaren sein und entsprechend auf ein Betätigen der Bremse verzichten müssen. Der Einwand des Beschwerdeführers, wonach er kein unerlaubtes Risiko geschaffen habe, erweist sich gemäss den Erwägungen der Vorinstanz als unbegründet. Die Schaffung eines "unerlaubten Risikos", welches das Handlungsunrecht fahrlässigen Verhaltens begründe, beurteile sich nach der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt und damit in erster Linie nach den je geltenden Sorgfaltsanforderungen. Dabei könne im Bereich der Gleitschirmfliegerei wiederum auf die gemäss dem Schweizerischen Hängegleiter-Verband anerkannten Verhaltensregeln abgestellt werden. Danach habe ein Gleitschirmpilot jederzeit darauf zu achten, die Mindestfluggeschwindigkeit nicht zu unterschreiten, um keinen Strömungsabriss zu provozieren. Es ergebe sich einerseits, dass der Fluggeschwindigkeit erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken sei. Andererseits sei offenkundig, dass mit der Unterschreitung der Mindestgeschwindigkeit eine zusätzliche Gefahr für die Flugsicherheit verbunden sei. Vor diesem und dem weiteren Hintergrund, dass die Verursachung eines Strömungsabrisse nach den Prüfungsrichtlinien des einschlägigen Sportverbandes mit dem Nichtbestehen der Prüfung sanktioniert werde, könne nicht in Frage gestellt werden, dass der Beschwerdeführer mit dem fehlbaren Flugmanöver ein letztlich "unerlaubtes" Risiko geschaffen habe. Das Flugverhalten des Beschwerdeführers sei von Gutachter und Prüfungsexperten übereinstimmend als "gefährlich" eingestuft worden. Dass dem nicht so sei, werde vom Beschwerdeführer nicht behauptet. Für die Verwirklichung der dem von ihm geschaffenen Risiko zurechenbaren Gefahren, habe der Beschwerdeführer einzustehen. Daran ändere nichts, dass der Gleitschirmsport von seiner Natur her stets gewisse Restrisiken berge und nie völlig gefahrenfrei ausgeübt werden könne (vorinstanzliches Urteil S. 22 ff.).

3.3. Nach Art. 125 Abs. 1 StGB ist strafbar, wer fahrlässig einen Menschen an Körper oder Gesundheit schädigt. Fahrlässig handelt, 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 den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 StGB).

Ein Verhalten ist sorgfaltswidrig, 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. Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 145 IV 154 E. 2.1; 143 IV 138 E. 2.1 mit Hinweis). Fehlen solche, kann sich der Vorwurf der Fahrlässigkeit auf allgemein anerkannte Verhaltensregeln privater oder halbprivater Vereinigungen (BGE 127 IV 62 E. 2d; Urteil 6B_ 727 /20 20 vom 28. Oktober 202 1 E. 2. 3.3; je mit Hinweis) oder auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie den allgemeinen Gefahrensatz stützen (BGE 145 IV 154 E. 2.1; 135 IV 56 E. 2.1 mit Hinweis en). Die Vorsicht, zu der ein Täter verpflichtet ist, wird letztlich durch die konkreten Umstände und seine persönlichen Verhältnisse bestimmt, weil naturgemäss nicht alle tatsächlichen Gegebenheiten in Vorschriften gefasst werden können (BGE 135 IV 56 E. 2.1 mit Hinweisen).

Grundvoraussetzung für die Fahrlässigkeitshaftung bildet die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz. Danach muss das Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen (BGE 142 IV 237 E. 1.5.2; 135 IV 56 E. 2.1 mit Hinweisen). Erforderlich ist zudem, dass der Eintritt des Erfolgs vermeidbar war. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und

geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolgs bildete (BGE 135 IV 56 E. 2.1 mit Hinweisen).

Die pflichtwidrige Unvorsichtigkeit kann auch in einem Übernahmeverschulden begründet sein (siehe BGE 135 IV 56 E. 4.3.2; 106 IV 312 E. 6c). Ein solches liegt vor, wenn der Beschuldigte eine Aufgabe übernommen hat, welcher er aufgrund seiner persönlichen Verhältnisse, etwa seiner Ausbildung, erkennbar nicht gewachsen ist. Die Sorgfaltswidrigkeit besteht in diesem Fall nicht darin, dass der Beschuldigte sich im Rahmen einer Tätigkeit pflichtwidrig unvorsichtig verhält. Sie liegt vielmehr schon darin, dass er die Tätigkeit überhaupt ausführt, obwohl er ihr, wie er hätte erkennen können, nicht gewachsen ist (Urteil 6B_217/2020 vom 31. August 2020 E. 4.2 mit Hinweisen).

3.4.

3.4.1. Der Beschwerdeführer bringt zusammengefasst vor, er habe zum Zeitpunkt des Unfalls aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und (noch mangelnden) Fähigkeiten als Biplancepilot seine zu tiefe Geschwindigkeit nicht erkennen können. Ein Flugschüler müsse erst ein Gefühl für die in der jeweiligen Flugphase optimale Geschwindigkeit und die Minimalgeschwindigkeit entwickeln, wobei die Erfahrungen als Solopilot nicht eins zu eins auf den Tandemflug übertragen werden könnten. An der praktischen Prüfung werde abgeklärt, ob dieses Fluggefühl, insbesondere auch das Gefühl für die Einhaltung der Minimalgeschwindigkeit genügend entwickelt sei.

3.4.2. Sofern der Beschwerdeführer geltend macht, er sei aufgrund mangelnder Erfahrung zu einer Beurteilung der angemessenen Fluggeschwindigkeit (noch) nicht in der Lage gewesen, kann ihm entgegen seiner Ansicht durchaus ein Übernahmeverschulden bzw. Übernahmefahrlässigkeit angelastet werden. Unbestritten ist vorab, dass das Erliegen des sicheren Geschwindigkeitsbereichs und die Problematik der Minimalfluggeschwindigkeit in der Ausbildung sowohl zum Solopiloten als auch zum Tandempiloten Gegenstand theoretischer und praktischer Schulung sind (vgl. kantonale Akten pag. 2.264.1.038 ff., Fragen 12b und 12c; pag. 2.264.1.041, Theorieunterlagen "Flugpraxis" Kapitel 4.5.2 sowie pag. 2.264.1.042, Fragensammlung Theorieprüfung Fragen 080 - 084). Dem Beschwerdeführer war die Gefahr von Strömungsabrissen in Bodennähe denn auch anerkanntermassen bekannt (vgl. Beschwerde S. 10). Gemäss den unbestrittenen gutachterlichen Ausführungen ist zudem jedem Prüfungskandidaten bewusst, dass eine Prüfung nur schon beim geringsten Anzeichen eines Strömungsabrisse abgebrochen und mit Nichtbestehen bewertet wird (kantonale Akten pag. 2.264.1.047, Zusatzfrage 5). Gemäss denselben Ausführungen handelt es sich beim Prüfungsflug des Weiteren um den ersten Flug in Eigenverantwortung, anlässlich dessen prinzipiell keine Funkverbindung zu einem Fluglehrer besteht (kantonale Akten pag. 2.264.1.044, Frage 17a). Der Prüfungsanwärter trägt somit (erstmalig) einen Grossteil der Verantwortung für einen Passagier alleine, womit sich die Sicherstellung ausreichender fliegerischer Expertise als essentiell erweist. Zudem bestätigen Prüfungskandidaten gemäss Ziff. 4.1.3. der Weisungen SHV mit ihrer Unterschrift auf dem vom Fluglehrer vor der Prüfung abgegebenen Prüfungsprotokoll, dass sie die Weisungen SHV zur Kenntnis genommen haben und sich als prüfungsreif erachten (vgl. auch kantonale Akten pag. 2.264.1.044, Frage 17a). Eine Anmeldung zur Prüfung soll demnach erst erfolgen, wenn ein Anwärter der Überzeugung ist, dass er die zur Absolvierung der Prüfung erforderlichen Fähigkeiten - wozu gemäss den Weisungen SHV auch die Landung zählt (vgl. kantonale Akten 2.264.1.029 f. Ziff. 4.8 c und d) - beherrscht. Dabei ist ohne Weiteres einsichtig, dass angesichts der potentiell weitreichenden Unfallfolgen bei einer Tandem-Gleitschirmprüfung nur wenig Raum für Flugfehler bestehen kann. Der Prüfungsflug erscheint mit anderen Worten ungeeignet, um - wie dies der Beschwerdeführer sinngemäss geltend zu machen scheint - den aktuellen Ausbildungsstand zu "testen". Die Vorbringen

des Beschwerdeführers, wonach man niemandem einen Vorwurf machen könne, der daran sei, die für eine Tätigkeit vorgeschriebene Ausbildung zu absolvieren und die nötige Erfahrung zu erwerben, überzeugen vor diesem Hintergrund nicht. Die Fähigkeit zur Einschätzung der Mindestfluggeschwindigkeit hätte beim Antritt zur Prüfung vielmehr vorliegen müssen. Dass vorgängige Erfahrungen als Solopilot offenbar nicht eins zu eins auf das Tandemfliegen übertragen werden können, spielt dafür keine Rolle und es ist im Übrigen nicht ersichtlich, dass von der Vorinstanz so argumentiert würde. Daraus, dass der selber als Solopilot brevetierte Passagier die zu geringe Fluggeschwindigkeit ebenfalls nicht erkannt haben soll, kann der Beschwerdeführer sodann nichts zu seinen Gunsten ableiten. Zum einen ist nicht erstellt, in welchem Umfang sich der Passagier überhaupt auf das Fluggeschehen konzentrierte, und zum anderen war nur der Beschwerdeführer Prüfungskandidat. Es wäre an ihm gewesen, genügende Kenntnisse sicherzustellen und diese im Zweifelsfall über die Absolvierung der vorgeschriebenen Anzahl Übungsflüge hinaus zu vertiefen. Dass Übungsflüge derweil unter der gleichen Prämisse wie der Prüfungsflug stattgefunden hätten, deckt sich nicht mit den Ausführungen des Gutachters, wonach bei Ersteren oft mit Funk gearbeitet werde (kantonale Akten pag. 2.264.1.044, Frage 17a). Die Frage kann indes offen bleiben. Der Beschwerdeführer vermag sich jedenfalls nach ausdrücklicher Zusicherung seiner Prüfungsreife nicht im Nachgang zu einem selbständig durchzuführenden Prüfungsflug mit einem Hinweis auf seine Unerfahrenheit bzw. sein ungenügend entwickeltes Fluggefühl von einem Flugfehler wie dem vorliegenden zu entlasten. Er hätte vor seiner Anmeldung zur Prüfung sicherstellen müssen, dass er über die zur sicheren Durchführung der Prüfung erforderlichen fliegerischen Fähigkeiten verfügt und muss sich seine mangelnde Flugerfahrung anrechnen lassen. Weshalb deswegen jeden Flugschüler ein Übernahmeverschulden treffen sollte, erhellt derweil nicht.

3.5.

3.5.1. Der Beschwerdeführer argumentiert, der Beschwerdegegner 2 habe bewusst in eine Situation mit einem erhöhten Risiko eingewilligt. Es sei offensichtlich, dass ein Prüfungskandidat über wenig Flugerfahrung verfüge und die Sicherheit mit der Erfahrung des Piloten steige. Der selber als Solopilot brevetierte Beschwerdegegner 2 habe genau gewusst, worauf er sich einlasse, und es sei ihm aus eigener Erfahrung bewusst gewesen, dass das Fliegen mit einem Anfänger mehr Risiken berge, als dasjenige mit einem routinierten Piloten.

3.5.2. Die Vorinstanz hat dieses Argument zwar verworfen, sich zur Begründung jedoch nicht eingehend geäußert. Sie führt lediglich aus, es sei nicht zu erkennen, inwiefern der Umstand, dass dem Passagier bewusst gewesen sei, dass er mit einem Flugschüler auf einem Prüfungsflug mitfliege und dieser wenig Erfahrung auf einem Tandemgerät habe, die Sache des Beschwerdeführers in einem günstigeren Licht erscheinen lasse. Es sei angesichts der schwerwiegenden Folgen des Unfalls für den Passagier nicht angebracht, daraus gewisse Abstriche bezüglich der Sorgfaltsanforderungen ableiten zu wollen (vorinstanzliches Urteil S. 23).

Damit greift die Vorinstanz zu kurz, spricht der Beschwerdeführer doch - implizit aber dennoch deutlich - eine allfällige Inkaufnahme des Risikos eines Gleitschirmunfalls durch den Beschwerdegegner 2 an und es stellt sich die Frage nach dem Vorliegen und der rechtlichen Relevanz eines solchen Einverständnisses.

3.5.3. Die Rechtsprechung unterscheidet in diesem Zusammenhang zwischen Mitwirkung an eigenverantwortlicher Selbstgefährdung und einverständlicher Fremdgefährdung (vgl. BGE 134 IV 193 E. 9.1; 134 IV 149 E. 4.4; 134 IV 26 E. 3.2.5; je mit Hinweisen). Die Unterscheidung richtet sich danach, ob der Rechtsgutträger das Tatgeschehen derart beherrscht, dass er darin jederzeit

und bis zuletzt steuernd einzugreifen vermag, oder aber das Gefährdungsgeschehen in den Händen des Dritten liegt. Die Selbstgefährdung ist stets straflos. Die Mitwirkung daran (d.h. die Mitwirkung an fremder Selbstgefährdung) ist es auch, solange der sich selbst Gefährdende das Risiko im selben Masse übersieht wie der Mitwirkende. Die Straflosigkeit der Mitwirkung an eigenverantwortlicher Selbstgefährdung ergibt sich aus der Straflosigkeit des Suizids und - vorbehaltlich Art. 115 StGB - der Teilnahme hierzu. Dahinter steht die normative Wertentscheidung, dass kein Grund besteht, die Handlungsfreiheit einzuschränken, solange niemand gegen seinen Willen gefährdet wird (BGE 134 IV 193 E. 9.1; 134 IV 149 E. 4.4; 131 IV 1 E. 3.2; je mit Hinweisen). Demgegenüber ist die einverständliche Fremdgefährdung grundsätzlich strafbar; doch kann unter gewissen Umständen Straflosigkeit in Betracht fallen, wobei die Voraussetzungen hierfür im Einzelnen umstritten sind (BGE 131 IV I E. 3.3 mit Hinweis).

Die Frage nach der Einwilligung in gefährdendes Verhalten Dritter stellt sich regelmässig im Rahmen sportlicher Aktivitäten. Allerdings bleibt die dogmatische Einordnung der einverständlichen Fremdgefährdung bis heute ungeklärt und es existieren in der Lehre eine Vielzahl von Ansätzen. Vertreten werden die rechtfertigende Einwilligung ins Verletzungsrisiko sowie Tatbestandseinschränkungen nach den Grundsätzen der Sozialadäquanz, des erlaubten Risikos oder des selbstverantworteten Handelns auf eigene Gefahr. Zurechnungseinschränkungen von Sportverletzungen werden auch unter dem Gesichtspunkt der objektiven Zurechnung diskutiert. Die verschiedenen Lösungsansätze lassen sich dabei aufgrund mitunter unscharfer Terminologie nicht immer klar voneinander abgrenzen und die Diskussion gestaltet sich bisweilen unübersichtlich (vgl. zum Ganzen: BGE 134 IV 26 E. 3.2.5 mit diversen Hinweisen auf die Literatur; Andreas Eicker, Einverständliche Fremdgefährdung und Einwilligung ins Risiko, recht 2009, S. 143 ff.; Laura Jetzer, Einverständliche Fremdgefährdung im Strafrecht, Luzerner Beiträge zur Rechtswissenschaft [LBR], Band Nr. 96, 2015, S. 99 ff., 109; siehe auch Christopher Geth, Strafrecht Allgemeiner Teil, 7. Aufl. 2021, S. 52, 178 ff.; Trechsel/Fateh-Moghadam, in: Trechsel/Pieth [Hrsg.], Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 4. Aufl. 2021, N. 43 zu Art. 12 StGB; Niggli/Maeder, in: Basler Kommentar Strafrecht, Bd. I, 4. Aufl. 2019, N. 127 ff. zu Art. 12).

Wie bereits im BGE 134 IV 26 erwogen, unterscheiden sich die verschiedenen Ansätze jedoch eher in der Begründung denn im Resultat. In jedem Fall ist für die Abgrenzung unerlaubter von noch tolerierten Risiken beim Sport auf die im jeweiligen Wettkampf anwendbaren Spielregeln zurückzugreifen. Gemeinsam ist den Lösungsvorschlägen, dass bei Realisierung des sportartspezifischen Grundrisikos von strafrechtlicher Ahndung abgesehen werden sollte. Je krasser indes Regeln verletzt werden, die dem körperlichen Schutz der Spieler dienen, desto weniger kann von der Verwirklichung eines spieltypischen Risikos gesprochen werden und desto eher rückt eine strafrechtliche Verantwortlichkeit des Spielers ins Blickfeld (vgl. zum Ganzen: BGE 134 IV 26 E. 2.3.5). Eine Schranke der Sicherungspflicht liegt demnach in der Eigenverantwortung des einzelnen Sportlers. Es ist zu berücksichtigen, dass in erster Linie dieser für die Folgen der Gefährdung seiner Gesundheit einzustehen hat. Denn es muss dem eigenverantwortlich Handelnden offenstehen, sich sportlich zu betätigen und dadurch kalkulierbare Risiken einzugehen. Die Anforderungen an die Gefahrenabwendung haben sich unter anderem danach auszurichten, dass sie nicht zum Ziel haben können, völlige Gefahrenfreiheit zu garantieren. Sie sollen vielmehr die Gefahren auf ein erträgliches Mass beschränken. Jede Sportart birgt in sich ein unterschiedlich hohes sportartspezifisches Grundrisiko (Urteile 6B_1411/2017 vom 23. Mai 2018 E. 2.1 sowie 6B_261/2018, 6B_283/2018 und 6B_284/2018 vom 28. Januar 2019 E. 5.1; je mit Hinweisen). Wird aber eine den Schutz der Spieler vor Verletzungen bezweckende Spielregel absichtlich oder in grober Weise missachtet, so darf keine stillschweigende Einwilligung in das der sportlichen Tätigkeit innewohnende Risiko einer Körperverletzung angenommen werden (vgl. BGE 145 IV 154 E. 2.3; 134 IV 26 E. 3.2.4; 121 IV 249 E. 3; 109 IV 102; je mit Hinweisen).

3.5.4. Der vorliegend zu beurteilende Gleitschirmunfall ist als einverständliche Fremdgefährdung zu werten. Die Tatherrschaft (der Entscheid über Flughöhe, -geschwindigkeit und -richtung) kam vollständig dem Beschwerdeführer zu, während sein Passagier - soweit ersichtlich - keine Möglichkeit hatte, über die bloss mündliche Kommunikation hinaus korrigierend in das Fluggeschehen einzugreifen. Zwar handelt es sich beim Gleitschirmfliegen nicht um eine Mannschaftssportart, wobei vorliegend auch kein Wettkampf durchgeführt wurde und der Prüfungsflug entsprechend keinem Wettkampfbereich bzw. keinen "Spielregeln" unterstand, dennoch galten für den Prüfungsflug die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen und insbesondere die Weisungen des Schweizerischen Hängegleiterverbands (vgl. supra E. 3.3). Diese dienen - ähnlich Spielregeln - unter anderem dem Zweck, die Sicherheit der Piloten und ihrer Passagiere soweit wie möglich zu garantieren und das Risiko von Unfällen zu minimieren. Entsprechend statuiert Ziff. 3101 SERA, dass Luftfahrzeuge nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden dürfen, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden. Gemäss Art. 6 Abs. 1 KdtV hat der Kommandant im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und der anerkannten Regeln der Luftfahrt alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Ladung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren. Die anerkannten Regeln der Luftfahrt werden für Gleitschirmprüfungsflüge in den Weisungen SHV konkretisiert (vgl. Ziff. 6.1 Weisungen SHV). Deren Ziff. 4.1.1 - 4.1.5 bezeichnen die vor Antritt zur praktischen Prüfung zu erfüllenden objektiven und subjektiven Voraussetzungen. Weiter gilt der Grundsatz, dass ein Sachverständiger eine Prüfung jederzeit abbrechen kann, wenn ein Kandidat offensichtlich ungenügend vorbereitet ist oder wenn er seine Sicherheit oder diejenige Dritter gefährdet (Ziff. 4.10 Weisung SHV). Dies ist gemäss gutachterlichen Ausführungen immer dann der Fall, wenn ein Kandidat nur schon geringste Anzeichen eines Strömungsabrisses provoziert (Gutachten S. 15 Zusatzfrage 5). Diese Normen und Regeln können für die Evaluation der sportarttypischen Risiken in casu beigezogen werden.

3.5.5. Dadurch dass es der Beschwerdeführer unterliess, auf eine adäquate Mindestgeschwindigkeit zu achten - wobei der zu langsame Queranflug zusammen mit anschliessender Betätigung der linken Bremse zu einem Strömungsabriss und letztlich zum Absturz des Gleitschirms führte -, gefährdete er die Gesundheit seines Passagiers in ganz erheblichem Masse. Schon darin liegt ein Verstoss gegen Ziff. 3101 SERA wie auch gegen Art. 6 Abs. 1 KdtV. Die mit dem Flugfehler einhergehende Gefährdung der Sicherheit der Beteiligten erweist sich dabei als so schwer, dass sich ein sofortiger Abbruch der Prüfung im Sinne von Ziff. 4.10 der Weisungen SHV gemäss gutachterlichen Ausführungen zwingend aufdrängt (kantonale Akten pag. 2.264.1.047, Zusatzfrage 5). Dies erscheint angesichts der potentiell fatalen Folgen eines Gleitschirmabsturzes auch durchaus sachgerecht. Daraus folgt, dass es sich bei einer Fehleinschätzung der Fluggeschwindigkeit nicht um eine bloss geringfügige Abweichung von den anerkannten Regeln der Flugkunst handelt. Vielmehr ist von einem groben Flugfehler auszugehen. Dies deckt sich im Übrigen auch mit der Einschätzung des Gutachters und des Prüfungsexperten, die das Flugverhalten des Beschwerdeführers unbestrittenermassen als "gefährlich" eingestuft haben (vorinstanzliches Urteil S. 24). Daran vermag auch nichts zu ändern, dass Strömungsabrisse im Rahmen von Prüfungsflügen "immer wieder" festgestellt würden (kantonale Akten pag. 2.264.1.047). Beim durch den Beschwerdeführer verursachten Gleitschirmabsturz handelt es sich somit nicht um die Konkretisierung eines im Rahmen von Gleitschirm-Prüfungsflügen sportarttypischen Risikos in Form eines leichten Verstosses gegen die Regeln der Flugkunst, das sich der Beschwerdegegner 2 womöglich hätte anrechnen lassen müssen. Es liegt kein Fall strafloser einverständlicher Fremdgefährdung vor. Dass damit die Anforderungen an die einzuhaltende Sorgfalt eine Ausübung des Gleitschirmsports nicht mehr erlauben würden, ist derweil nicht einsichtig. Die gutachterlichen Ausführungen, wonach es anlässlich von Prüfungen immer wieder vorkomme, dass Prüfungskandidaten in einen

Strömungsabriss gerieten, ändern schliesslich nichts daran, dass der Beschwerdeführer für die Verwirklichung des von ihm geschaffenen unerlaubten Risikos einzustehen hat.

3.6. Was der Beschwerdeführer gegen die vorinstanzlichen Erwägungen zur pflichtwidrigen Unvorsichtigkeit vorbringt, belegt keine Verletzung von Bundesrecht. Die übrigen Tatbestandsvoraussetzungen der fahrlässigen Körperverletzung (Voraussehbarkeit und Vermeidbarkeit) ficht er nicht an, weshalb darauf nicht einzugehen ist.

4.

Der Beschwerdeführer beantragt "entsprechend dem Ausgang des Verfahrens" die Zusprechung einer Parteientschädigung für das bundesgerichtliche und die kantonalen Verfahren. Angesichts seines Unterliegens fällt eine solche ausser Betracht.

5.

5.1. Die Bundesanwaltschaft (nachfolgend: die Beschwerdeführerin) wendet sich gegen den Freispruch von A. (nachfolgend: der Beschwerdegegner 1) vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs und kritisiert die rechtliche Würdigung der Vorinstanz. Gemäss konstanter Rechtsprechung und herrschender Lehre sei der Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB erfüllt, wenn kumulativ eine durch den Täter begangene Fahrlässigkeit, die konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität einer am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Person und ein natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang zwischen der Fahrlässigkeit und der Gefährdung gegeben seien. Gemäss der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichts genüge es dabei, dass die Handlung das Leben oder die körperliche Integrität einer einzelnen Person in Gefahr gebracht habe. Es sei nicht nötig, dass die Gefährdung einen kollektiven Charakter habe. Danach sei jede Gefährdung der Insassen eines - öffentlichen oder privaten - Verkehrsmittels, ganz gleich in welcher Beziehung sie zum Führer stünden, vom Tatbestand von Art. 237 StGB erfasst. Der Freispruch des Beschwerdegegners 1, den die Vorinstanz damit begründe, dass sich ihm sein Passagier zur Verfügung gestellt habe und demnach nicht als von den Gefahren des öffentlichen Verkehrs zufällig betroffene Person bezeichnet werden könne, verletze Bundesrecht.

5.2.

5.2.1. Gemäss Art. 237 StGB wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, wer vorsätzlich den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft, hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Bringt der Täter dadurch wissentlich Leib und Leben vieler Menschen in Gefahr, so kann auf Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren erkannt werden (Ziff. 1). Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Ziff. 2).

5.2.2. Die Vorinstanz führt zutreffend aus, dass sich Art. 237 StGB - mit vereinzelt Änderungen im Wortlaut und unter verschiedener Nummerierung - seit dem Inkrafttreten des Schweizerischen Strafgesetzbuches im Gesetz befindet. Er ist systematisch im neunten Titel des Zweiten Buches des Strafgesetzbuches unter der Marginalie "Verbrechen und Vergehen gegen den Öffentlichen Verkehr" eingeordnet. Öffentlich ist der Verkehr dann, wenn er sich an Orten abwickelt, die nicht bloss dem privaten Gebrauch dienen, sondern einem unbestimmten Benutzerkreis geöffnet sind. Die Verkehrsfläche muss nicht für den öffentlichen Verkehr geeignet sein, sie muss aber allgemein zugänglich sein und dem öffentlichen Verkehr dienen (vgl. statt Vieler: Fiolka, in: Niggli/Wiprächtiger

[Hrsg.], Basler Kommentar Strafrecht, 4. Aufl. 2019, N. 10 f. zu Art. 237). Gemäss den Berichterstattern der Mehrheit der zuständigen Kommissionen im Nationalrat und im Ständerat, sollte die Bestimmung "den nötigen Schutz gegen die mit der Störung des Verkehrs verbundenen Gefahr bringen" (Nationalrat, Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Frühjahr 1928 - Frühjahr 1930, S. 550; Ständerat, Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Frühjahr 1931 - Frühjahr 1932 S. 550). Zumindest nicht abwegig erscheint die vorinstanzliche Ansicht, dass der Verkehr als solcher ursprünglich vom Schutzgehalt der Norm zumindest insoweit mitumfasst war, als es den von Eingriffen in einen Verkehrsbetrieb drohenden Gefahren zu begegnen galt.

Die Entwicklung der Rechtsprechung wurde von der Vorinstanz sodann detailliert und sorgfältig wiedergegeben. Das Bundesgericht erwog in BGE 75 IV 122, Schutzobjekt von Art. 237 StGB wie der Verkehrsvorschriften im Allgemeinen sei die "Sicherheit von Menschen" (BGE 75 IV 122 E. 3). Im Folgejahr hielt es jedoch ausdrücklich fest, Art. 237 StGB wolle die Sicherheit all jener gewährleisten, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, sei also eine zum Schutz der Allgemeinheit erlassene Vorschrift. Wenn nicht in allen Fällen die vorsätzliche, so richte sich doch die fahrlässige Tat immer, ausser gegen den konkret gefährdeten Einzelnen, abstrakt auch gegen die Allgemeinheit, weil es bloss vom Zufall abhängt, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer sei. Obwohl Art. 237 StGB nur anwendbar sei, wenn Leib oder Leben eines Menschen konkret gefährdet werde, wolle dieser nicht bloss diese Rechtsgüter, sondern in erster Linie den öffentlichen Verkehr schützen. Die Verletzung des Rechtsguts des ungestörten öffentlichen Verkehrs werde durch die Strafe wegen Körperverletzung oder Tötung nicht abgegolten. Daran ändere die Überlegung nichts, dass Art. 237 StGB nur jene Fälle erfasse, in denen die Hinderung, Störung oder Gefährdung des Verkehrs sich in einer Gefährdung von Leib und Leben auswirke. Durch dieses Merkmal würden bloss die bedeutenden Angriffe auf den Verkehr von den unbedeutenden (durch Art. 237 StGB) straflos gelassenen unterschieden. Dass der Verkehr als solcher unmittelbares und selbständiges Schutzobjekt sei, werde dadurch nicht widerlegt. Daher sei Art. 237 StGB selbst dann anzuwenden, wenn der Angriff auf die mittelbar mitgeschützten Rechtsgüter von Leib und Leben durch Anwendung einer anderen Bestimmung gesühnt werde, weil diese Rechtsgüter verletzt worden seien. Selbstverständlich sei, dass bei Abwägung der Schuld und Bemessung der Strafe die Verletzung von Leib und Leben und die Gefährdung, die zu ihr geführt habe, nicht zugleich in die Waagschale geworfen werden dürften. Dagegen sei der Richter berechtigt, ja sogar verpflichtet, Schuld und Strafe im Rahmen der Art. 63 und 68 Ziff. 1 StGB nicht nur nach der eingetretenen Verletzung, sondern auch nach der Gefahr zu bemessen, welcher der Täter den Verletzten darüber hinaus ausgesetzt habe. Es sei als erschwerend zu berücksichtigen, wenn beispielsweise ein bloss leicht Verletzter Gefahr gelaufen habe, schwerer verletzt oder getötet zu werden. Auch die Gefahr für Leib und Leben nicht verletzter Drittpersonen sei schuld- und straf erhöhend, wie endlich auch der Angriff auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs zu Ungunsten des Täters ins Gewicht falle (BGE 76 IV 126 E. 3).

BGE 82 IV 29 betraf sodann einen Verkehrsunfall, bei dem der Beschuldigte einen unbeleuchteten Anhängerwagen auf der Strassenseite parkierte, wobei ein Motorroller damit kollidierte. Im Zuge des Unfalls zogen sich Fahrer und Beifahrer schwere Verletzungen zu. Das Bundesgericht schützte den Schuldspruch wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs, wobei es die Körperverletzungen sowie die Verkehrsstörung soweit ersichtlich als eigenständig zu sanktionierende Rechtsgüter betrachtete.

Im BGE 83 IV 35 ging es um einen Automobilisten, der einen Fussgänger auf der Fahrbahn in zu geringem Abstand kreuzte, im Folgenden erfasste und dabei tödlich verletzte. Das Bundesgericht erwog, der Beschuldigte habe durch die Verletzung der Pflicht, beim Kreuzen einen angemessenen Abstand einzuhalten, die Ursache für den den Tod des Fussgängers verursachenden Zusammenstoss gesetzt und den öffentlichen Verkehr gestört. Der Beschuldigte sei zu Recht sowohl

nach Art. 117 StGB als auch nach Art. 237 Ziff. 2 StGB bestraft worden, da die Störung des öffentlichen Verkehrs durch die Strafe wegen fahrlässiger Tötung nicht abgegolten werde (BGE 83 IV 39 mit Verweis auf BGE 76 IV 124).

Die Frage nach dem geschützten Rechtsgut war dabei auch für den Anwendungsbereich der Norm von Bedeutung. Im BGE 76 IV 120, der den Selbstunfall eines Autos mit drei Insassen ohne Verletzungsfolgen betraf, hatte das Bundesgericht erwogen, öffentlich sei vom Täter aus gesehen nur der Verkehr der Allgemeinheit, das heisst irgendeines Dritten, nicht auch der Verkehr, den der Täter selber schaffe, indem er sich auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft fortbewege oder aufhalte. Personen, die sich jemandem für eine Fahrt oder einen Flug anvertrauen, seien deshalb ihrem Führer gegenüber durch die Bestimmung von Art. 237 StGB nicht geschützt. Sie seien im Verhältnis zu ihm nicht "Allgemeinheit". Das bedeute nicht, dass straflos bleibe, wer Personen gefährde oder verletze, die sich in einem von ihm selbst geführten Fahrzeug befänden, stehe der Täter doch hierfür unter den Strafandrohungen für Übertretungen der Verkehrsvorschriften, für vorsätzliche Gefährdung des Lebens, für Körperverletzung oder für Tötung (BGE 76 IV 122).

Mit BGE 100 IV 54 erfolgte eine Änderung der Rechtsprechung. Das Bundesgericht erwog, zur Sicherung der öffentlichen Verkehrsabläufe genügten die Übertretungstatbestände der Nebenstrafgesetzgebung. Die schweren Strafen des Art. 237 StGB schützten Leib und Leben von Menschen, die sich im öffentlichen Verkehr befinden. Deswegen sei besagter Artikel auch anwendbar, wenn der Täter Leib und Leben mitfahrender Personen gefährde. Es sei nicht einzusehen, weshalb diese weniger schutzwürdig seien als andere Verkehrsteilnehmer. Zwar finde sich Art. 237 StGB unter dem Titel "Verbrechen und Vergehen gegen den öffentlichen Verkehr", aber abgesehen davon, dass der Titel neben dem Sinn der einzelnen Bestimmungen keine ausschlaggebende Bedeutung habe, gelte die genannte Überschrift auch für Art. 238 StGB, der für den Eisenbahnverkehr insoweit eine dem Art. 237 StGB durchaus analoge Regelung enthalte, als es um die Gefährdung von Leib und Leben von Menschen gehe. Wie Art. 237 StGB spreche auch Art. 238 StGB allgemein von der durch die Störung des technischen Eisenbahnbetriebs bedingten Gefährdung von Leib und Leben von Menschen, ohne deren Kreis irgendwie zu begrenzen. Für Art. 238 StGB sei aber stets anerkannt worden, dass auch die transportierten Passagiere geschützt seien. Warum es beim Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser und in der Luft anders sein sollte, sei nicht ersichtlich. Auch Mitfahrer nähmen am Verkehr teil, und es wäre wirklichkeitsfremd, den Führer eines Passagierschiffs oder den Piloten eines Linienflugzeugs im Personenverkehr, der in grobfahrlässiger Weise seine Führerpflicht verletze und dadurch Leib und Leben seiner Passagiere schwer gefährde, einzig deswegen nicht wegen Gefährdung des öffentlichen Verkehrs zu bestrafen, weil er sich dabei fern eines anderen Wasser- und Luftfahrzeugs gehalten habe (**BGE 100 IV 55**). Während das Bundesgericht in seiner früheren Rechtsprechung demnach verlangte, der gefährdete Einzelne müsse gewissermassen die Allgemeinheit repräsentieren und es könne bloss vom Zufall abhängen, wer konkret gefährdetes oder verletztes Opfer sei, genügt nach der aktuellen Rechtsprechung jede Gefährdung von Insassen eines - öffentlichen oder privaten - Verkehrsmittels, unabhängig von der Beziehung zum Täter, um vom Tatbestand von Art. 237 StGB erfasst sein (Stratenwerth/Bommer, Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen, 7. Aufl. 2013, § 32 N. 9). An dieser Rechtsprechung hat das Bundesgericht seither festgehalten.

5.2.3. Wie von der Vorinstanz erwogen, wird die aktuelle bundesgerichtliche Rechtsprechung in der Wissenschaft weitgehend übernommen. Trechsel/Coninx führen aus, richtig könne nur die Ansicht sein, wonach der "Verkehr" kein geschütztes Rechtsgut darstelle. Es genüge die Gefährdung einer Einzelperson, auch diejenige des Passagiers (Trechsel/Coninx, in: Trechsel/Pieth [Hrsg.], Schweizerisches Strafbuch, Praxiskommentar, 4. Aufl. 2021, N. 2 und N. 12 zu Art. 237). Die Mehrheit der zustimmenden Autoren beschränkt sich jedoch auf eine kommentarlose Wiedergabe der

Rechtsprechung und verzichtet auf eine inhaltliche Auseinandersetzung. In diesem Sinne führt Rodigari aus, bei den durch Art. 237 StGB geschützten Rechtsgütern handle es sich um das Leben und die körperliche Integrität von Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Der öffentliche Verkehr selbst stelle kein rechtlich geschütztes Gut dar, auch wenn diese Frage in der Vergangenheit zu Diskussionen geführt habe. Dabei reiche die Gefährdung einer einzelnen Person aus, womit nicht vorausgesetzt werde, dass die Gefährdung einen kollektiven Charakter aufweise (Rodigari, in: *Commentaire romand Code pénal*, 2017, N. 2 und N. 17 zu Art. 237). Dupuis Et Al. führen mit Verweis auf mehrere Bundesgerichtsurteile aus, die Bestimmung von Art. 237 StGB "tend à protéger la vie et l'intégrité corporelle des personnes qui se trouvent dans la circulation publique." Sie halten im Weiteren fest, dass die Frage, ob es sich beim öffentlichen Verkehr (neben dem Leben von Menschen) ebenfalls um ein rechtlich geschütztes Gut handle, umstritten sei. Dabei beziehen sie keine Position (Dupuis et Al., *Petit commentaire du Code pénal*, 2. Aufl. 2017, N. 1 f. zu Art. 237 StGB). Auch Corboz hält fest, Art. 237 StGB bezwecke den Schutz des Lebens und der körperlichen Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen (Corboz, *Les infractions en droit suisse*, Volume II, 3. Aufl. 2010, N. 2 zu Art. 237). Ebenso führt Wohlers ohne eigene Stellungnahme aus, beim geschützten Rechtsgut handle es sich nicht um den öffentlichen Verkehr, sondern um Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer. Dass die gefährdete Person ein zufällig ausgewählter Repräsentant der Allgemeinheit sei, sei nach Auffassung des Bundesgerichts nicht erforderlich (Wohlers, in: *Wohlers/Godenzi/Schlegel, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar*, 4. Aufl. 2020, N. 2 und N. 4 zu Art. 237). Auch Weder hält fest, die Bestimmung bezwecke den Schutz des öffentlichen Verkehrs und damit die körperliche Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Die konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität könne sich auch nur auf eine Person beziehen, die Gefährdung müsse keinen kollektiven Charakter haben (Weder, in: *Donatsch [Hrsg.], StGB/JStG Kommentar*, 21. Aufl. 2022, N. 1 und N. 10 zu Art. 237).

Gewisse Lehrmeinungen fallen jedoch kritisch aus. Nach Dermamels/Vonwil schütze Art. 237 StGB das Leben und die Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Umstritten sei, inwiefern er auch den öffentlichen Verkehr als solchen schütze. Aufgrund der Systematik dieser Bestimmung müsse davon ausgegangen werden, dass der öffentliche Verkehr ebenso geschützt werde. Dennoch müsse die tatbestandsmässige Handlung der Gefährdung keinen kollektiven Charakter haben (Dermamels/Vonwil, in: *Graf [Hrsg.], StGB Annotierter Kommentar*, Bern 2020, N. 1 und N. 6 zu Art. 237). Stratenwerth/Bommer führen mit Hinweis auf die ehemalige bundesgerichtliche Praxis aus, ursprünglich habe der gefährdete Einzelne die Allgemeinheit repräsentieren müssen, es also bloss vom Zufall abhängen dürfen, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer sei. Personen, die sich einem bestimmten Führer für eine Fahrt oder einen Flug anvertraut hätten, seien diesem gegenüber nicht durch Art. 237 StGB geschützt gewesen. Da nunmehr jede Individualgefährdung genüge, brauche das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs, um dessen Schutz es gehen solle, gar nicht mehr berührt zu sein, eine Störung nicht mehr vorzuliegen. Der Anwendungsbereich der Norm werde uferlos. So müsste nach Art. 237 StGB auch bestraft werden, wer einen anderen auf eine riskante Segeltour mitnehme. Einbezogen werden müsste ebenfalls die Benützung eines "Verkehrsmittels" zum (vorsätzlichen) Angriff auf eine bestimmte Person, etwa einen Polizisten, mit der bemerkenswerten Konsequenz, dass es darauf ankomme, ob sich der Vorfall auf der öffentlichen Strasse oder auf einem privaten Vorplatz abspiele. Eine sinnvolle Abgrenzung zur Lebensgefährdung nach Art. 129 StGB werde unmöglich (Stratenwerth/Bommer, a.a.O., § 32 N. 9). Diese Ansicht teilt Fiolka. Ihm zufolge habe sich das Erfordernis, wonach die gefährdete Person gewissermassen die Allgemeinheit repräsentieren müsse und insbesondere nicht mit einem Passagier identisch sein dürfe, in der jüngeren Rechtsprechung in Luft aufgelöst. Zugleich sei die Bezugnahme auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs nicht mehr konkret zu sehen. Die von Stratenwerth/Bommer geäusserte Kritik sei ernstzunehmen, lasse sich doch nur so eine übermässige Ausdehnung des Tatbestands vermeiden,

durch welche es schwer werde, eine sinnvolle Abgrenzung zum Delikt der Gefährdung des Lebens zu finden. Es sei damit - und gegen die herrschende, von der neuen Lehre geteilte Bundesgerichtspraxis - weiterhin eine über die konkrete Individualgefährdung hinausgehende latente oder abstrakte Gemeingefahr zu verlangen. Das heisse, dass die konkret gefährdete oder verletzte Person als Repräsentantin der Allgemeinheit, als Zufallsopfer erscheinen müsse. Wer ein bestimmtes Risiko wissentlich auf sich genommen habe, scheidet jedenfalls aus: Wer sich zu einem wagemutigen Stuntfahrer ins Auto setze, sei keiner solchen Gemeingefahr ausgesetzt, wer an einen Taxifahrer mit selbstmörderischen Fahrpraktiken gerate, dagegen schon (Fiolka, a.a.O., N. 24 zu Art. 237). Kritisch äussern sich auch Donatsch/ Thommen/Wohlers, wonach die bundesgerichtliche Auslegung nicht berücksichtige, dass der Zweck der Norm - jedenfalls auch - darin bestehe, den öffentlichen Verkehr zu schützen. Entsprechend müsse an sich vorausgesetzt werden, dass nicht nur Leib und Leben von Personen, sondern auch der öffentliche Verkehr gefährdet werde (Donatsch/Thommen/Wohlers, Strafrecht IV Delikte gegen die Allgemeinheit, 5. Aufl. 2017, § 23 S. 90 f.). Auch gemäss Favre/Pellet/Stoudman handelt es sich beim durch Art. 237 StGB geschützten Rechtsgut um den öffentlichen Verkehr (Favre/Pellet/Stoudman, Code pénal annoté, 3. Aufl. 2011, N. 1.5 zu Art. 237).

5.2.4. Wie bereits von der Vorinstanz erwogen, überzeugt die an der aktuellen bundesgerichtlichen Rechtsprechung formulierte Kritik streckenweise. Unbesehen der Frage, ob mit Art. 237 StGB der Verkehr als solcher (im Sinne z.B. eines möglichst ungehemmten Verkehrsgeschehens) geschützt werden sollte (vgl. dazu Fiolka, a.a.O., N. 5 f. zu Art. 237), legt dessen gesetzliche Einordnung (abseits der Strafbestimmungen des ersten Titels) unter der Marginalie "Verbrechen und Vergehen gegen den 'öffentlichen' Verkehr" zumindest nahe, dass damit kollektiven (bzw. überindividuellen) Gefahren im Rahmen des Verkehrs begegnet werden sollte. Diese Ansicht wurde auch im nach Erlass des Strafgesetzbuches verfassten Schrifttum vertreten (vgl. dazu die von Fiolka, a.a.O., N. 24 zu Art. 237, zitierten Autoren). Einleuchtend ist zudem der vorinstanzliche Einwand, wonach die vom Bundesgericht im **BGE 100 IV 54** hergestellte Analogie zu den nach Art. 238 StGB (Störung des Eisenbahnverkehrs) geschützten Passagieren insofern hinke, als der Eisenbahnverkehr bestimmungsgemäss gerade auf die Beförderung einer unbekanntem Vielzahl von Passagieren gerichtet ist und die Norm so gesehen auf die Sanktionierung einer überindividuellen Gefährdung zielt.

Die stichhaltige Kritik von Stratenwerth/Bommer und Fiolka legt treffend dar, dass sich die Voraussetzung einer den "öffentlichen" Verkehr betreffenden Gefährdung (im Sinne einer Gefährdung der Allgemeinheit) auch insofern aufdrängt, als der Anwendungsbereich der Norm andernfalls uferlos wird und sich kaum mehr von demjenigen von Art. 129 StGB unterscheiden lässt. Die Vorinstanz regt zu diesem Zweck insofern eine Rückkehr zur ursprünglichen Rechtsprechung des Bundesgerichts an, als die gefährdete oder verletzte Person die Allgemeinheit repräsentieren müsse und es zu diesem Zwecke nur vom Zufall abhängen dürfe, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer sei. Es sei - wie die Vorinstanz schreibt - diese überindividuelle Betroffenheit der Allgemeinheit, welche die zusätzliche Pönalisierung eines Individualrechtsgüter gefährdenden oder verletzenden Verhaltens legitimiere. Dies erscheint im Lichte obiger Ausführungen sachgerecht. Opfer im Sinne des Art. 237 StGB kann mit anderen Worten nur derjenige Verkehrsteilnehmer sein, welcher von der durch den Täter gesetzten Gefährdung zufällig betroffen ist und im Verhältnis zum Täter insofern die Öffentlichkeit repräsentiert.

Vergleichbares erwog das Bundesgericht jüngst sinngemäss im BGE 148 IV 247 betreffend den Begriff der Allgemeinheit im Zusammenhang mit dem - ebenfalls auf überindividuelle Gefährdungen zielenden - Tatbestand der Gefährdung durch Sprengstoffe und giftige Gase in verbrecherischer Absicht (Art. 224 StGB). Das Bundesgericht gab darin der sogenannten Repräsentationstheorie den Vorzug und erwog, die Verursachung einer Explosion durch Sprengstoffe sei nicht zwingend

gemeingefährlich. Vielmehr komme es auf die Umstände des Einzelfalls an. Es spiele eine erhebliche Rolle, wo der Täter wann eine Explosion welchen Ausmasses verursache. Der Tatbestand müsse daher wenigstens vom Gefährdungserfolg her sachgemäss begrenzt werden. Daher seien in den Tatbestand nur Handlungen einzubeziehen, die von vorneherein eine Mehrzahl von Rechtsgütern gefährdeten, welche die Allgemeinheit repräsentierten. Dass tatsächlich nur eine Person oder fremde Sache in Gefahr gerate, genüge dann zwar, aber ausschliesslich unter der Voraussetzung, dass sie nicht im Voraus individuell bestimmt, sondern vom Zufall ausgewählt sei (BGE 148 IV 247 E. 3 mit Hinweis u.a. auf Stratenwerth/Bommer, a.a.O., § 29 N. 17). Es erscheint sachgerecht, den Begriff der Öffentlichkeit gemäss Art. 237 StGB konsequenterweise entsprechend auszulegen.

Die Befürchtungen der Beschwerdeführerin, wonach dies zu unpraktikablen Entscheiden führen werde, überzeugt derweil nicht. Gerade im Falle des im BGE 100 IV 54 bemühten Fallbeispiels liesse sich die Strafbarkeit des Schiffskapitäns nach Art. 237 StGB aus dem Umstand herleiten, dass die grosse Mehrheit der Passagiere sich ihm nicht bewusst anvertrauten, sondern lediglich (und unabhängig von seiner Person) eine Fahrt mit dem von ihm gesteuerten Schiff antraten. Sie erscheinen insofern als zufällig betroffene Opfer. Gleiches gilt auch für Passagiere eines Flugzeugs (sowie anderer Verkehrsmittel), die sich gemeinhin eben gerade nicht bewusst für den Mitflug bei einem bestimmten Piloten entscheiden.

Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin sind für die Abgrenzung weder die fliegerischen Qualitäten noch der Leumund des Piloten (bzw. der diesbezügliche Wissensstand des Passagiers) ausschlaggebend. Entscheidend ist auch nicht, ob (bzw. wie sehr) sich beide "nahe" stehen. Massgeblich ist, ob der Passagier unabhängig von der Natur der Beziehung als zufälliges Opfer einer vom Piloten (oder Lenker) verursachten Gefährdung erscheint. In den Anwendungsbereich der Norm kann demnach die Passagierin fallen, welche auf der Suche nach einem Taxi spontan und bloss durch Zufall einen ihr gut bekannten Taxifahrer herbeiwinkt, der hernach einen Unfall verursacht. Sie erscheint in diesem Kontext als beliebig zugestiegener Fahrgast - mithin als Repräsentantin der Allgemeinheit - und damit als zufälliges Opfer des öffentlichen Verkehrs. Wer sich hingegen bewusst zur Teilnahme an einer riskanten Stuntfahrt entschliesst, würde auch dann nicht unter Art. 237 StGB fallen, wenn er den Stuntfahrer nicht persönlich kennt. Er ist diesem gegenüber kein von den Gefahren des öffentlichen Verkehrs zufällig Betroffener.

In jedem Fall bleibt die Anwendbarkeit der allein die Individualrechtsgüter schützenden Strafbestimmungen von obigen Überlegungen unberührt. Insofern unrichtig ist die Folgerung der Beschwerdeführerin, wonach der Ausschluss von Art. 237 StGB den Piloten von der Verantwortung für die Sicherheit seines Passagiers entbinde, bzw. Letzterer diesfalls nicht mehr schutzwürdig erscheine.

5.2.5. Die Vorinstanz schliesst aus obiger Auslegung von Art. 237 StGB, der Beschwerdegegner 2 habe sich bewusst als Passagier zur Verfügung gestellt. Das Mass der individuellen Betroffenheit mache gleichzeitig auch das Mass der allgemeinen Betroffenheit aus und decke dieses damit ab. Der Beschwerdegegner 2 könne nicht als Person bezeichnet werden, die zufällig von den spezifischen Gefahren des öffentlichen Verkehrs betroffen worden sei. Eine die Individualgefahr übersteigende Gefährdung der Allgemeinheit habe nicht vorgelegen. Im Verhältnis zum Gleitschirmpiloten sei der Beschwerdegegner 2 nicht die "Allgemeinheit". Damit handle es sich bei ihm nicht um eine Person, die sich im strafrechtlich geschützten öffentlichen Verkehr befunden habe. Der Anwendungsbereich von Art. 237 StGB sei mithin nicht eröffnet und ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs falle ausser Betracht. Die vorinstanzlichen Schlussfolgerungen sind dabei zutreffend und werden von der Beschwerdeführerin auch nicht bestritten. Entsprechend erfolgte der Freispruch des Beschwerdegegners 1 vom Vorwurf der Störung des öffentlichen Verkehrs zu Recht.

6.

Die Beschwerde 6B_208/2021 und die Beschwerde 6B_209/2021 sind abzuweisen. Die Parteien werden im Umfang ihres Unterliegens kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1 BGG). Der Beschwerdeführer hat die Gerichtskosten im Verfahren 6B_209/2021 in Höhe von Fr. 3'000.-- zu tragen. Der Eidgenossenschaft sind keine Verfahrenskosten aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 4 BGG). Sie hat als unterliegende Partei im Verfahren 6B_208/2021 dem Beschwerdegegner 1 eine Parteientschädigung von Fr. 3'000.-- auszurichten (Art. 68 Abs. 1 und 2 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Verfahren 6B_208/2021 und 6B_209/2021 werden vereinigt.

2.

Die Beschwerden in den Verfahren 6B_208/2021 und 6B_209/2021 werden abgewiesen.

3.

Die Gerichtskosten im Verfahren 6B_209/2021 von Fr. 3'000.-- werden dem Beschwerdeführer auferlegt. Für das Verfahren 6B_208/2021 werden keine Kosten erhoben.

4.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft (Bundesanwaltschaft) hat den Beschwerdegegner 1 für das bundesgerichtliche Verfahren 6B_208/2021 mit Fr. 3'000.-- zu entschädigen.

5.

Dieses Urteil wird den Parteien und dem Bundesstrafgericht, Berufungskammer, schriftlich mitgeteilt.