ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Blitz-Refresher Luftfahrtrecht / Rechtliche Konsequenzen von Flugunfällen

Philip Bärtschi
Rechtsanwalt, lic. iur.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Philip Bärtschi, lic. iur.

- Rechtsanwalt mit 10-jähriger Erfahrung
- Privatpilot PPL (A) (seit 17 Jahren)
- Vorstandsmitglied u. Leiter Ressort Recht des Schweizerischen Aero-Clubs
- Experte der Expertengruppe Regulation des Weltluftsportverbandes FAI
- Instruktor für Luftfahrtrecht bis Stufe ATPL (FSG & SAT)
- Mitherausgeber der Erlasssammlung Luftrecht (2007)

www.baertschi-legal.ch

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Inhalt

Teil I

1. SERA
2. Occurrence Reporting
3. Zoll
4. Gewerbsmässigkeit / Beförderungsschein

Teil II

1. Flugunfalluntersuchung
2. Rechtliche Konsequenzen / Strafrecht / Haftpflichtrecht

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Disclaimer

Die folgende Präsentation hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit. Ausschlaggebend ist der vollständige Gesetzestext, der nachfolgend nur teilweise und stark gekürzt wiedergegeben wird.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

TEIL I

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

SERA

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

SERA

SERA 923/2012 → VRV-L (SR 748.121.11)
~~VVR~~

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Nachtflug

- Flugplanpflicht wieder eingeführt
- Ständige Funkverbindung zum entsprechenden Flugverkehrsdienst
- Es gelten die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken, ABER:
  - Min. 8 km Flugsicht, Wolkenabstände 1‘500m/300m (Art. 27 VRV-L), mit Bewilligung ATC/Flgpl-Leiter auch weniger
  - SERA: Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 1‘500 ft;
  - SERA: keine „kleinen Abstände“ und reduzierte Flugsicht;
- Special-VFR gemäss VRV-L zulässig.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Sichtflugregeln (SERA 5005)

Mindestflugsicht
über 10‘000 ft. MSL: 8 km
unter 10‘000 ft. MSL: 5 km
bis 2‘000 ft AGL (GOLF): 1.5 km

- bei IAS bis 140 kt
- Wahrscheinlichkeit Zusammenstoss gering
- Heli im GOLF auch bei 800 m Flugsicht, wenn Geschwindigkeit Erkennbarkeit ermöglicht. Flugsicht unter 800 m in Sonderfällen (z.B. S&R)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Special-VFR

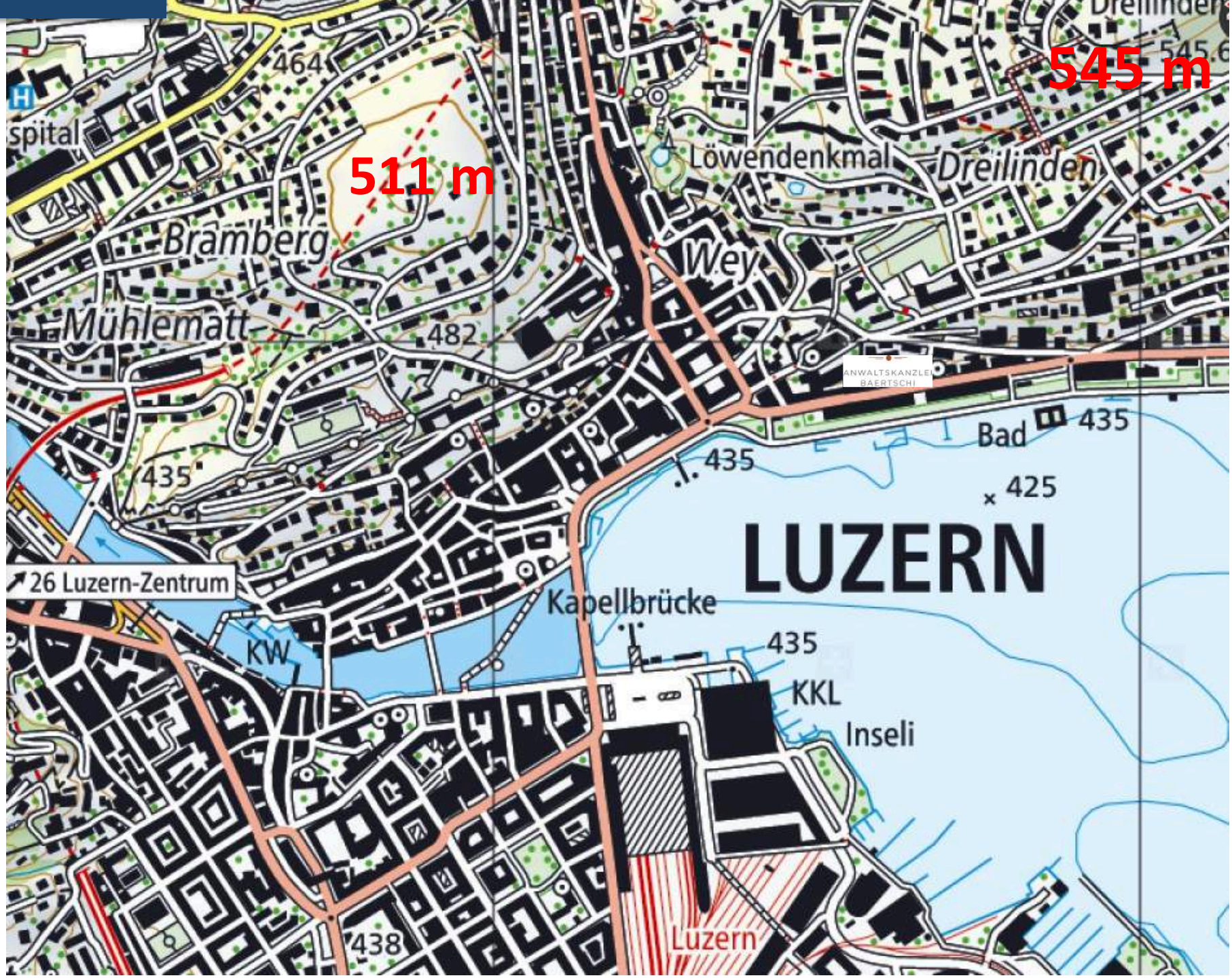
Sonder-VFR-Flüge in Kontrollzonen sind für die Piloten neu wie folgt geregelt:

- Frei von Wolken und mit Bodensicht;
- die ceiling nicht unter 180 m (600 ft);
- Flugsicht min 1.5 km; für Heli min 800 m;
- max 140 kt IAS

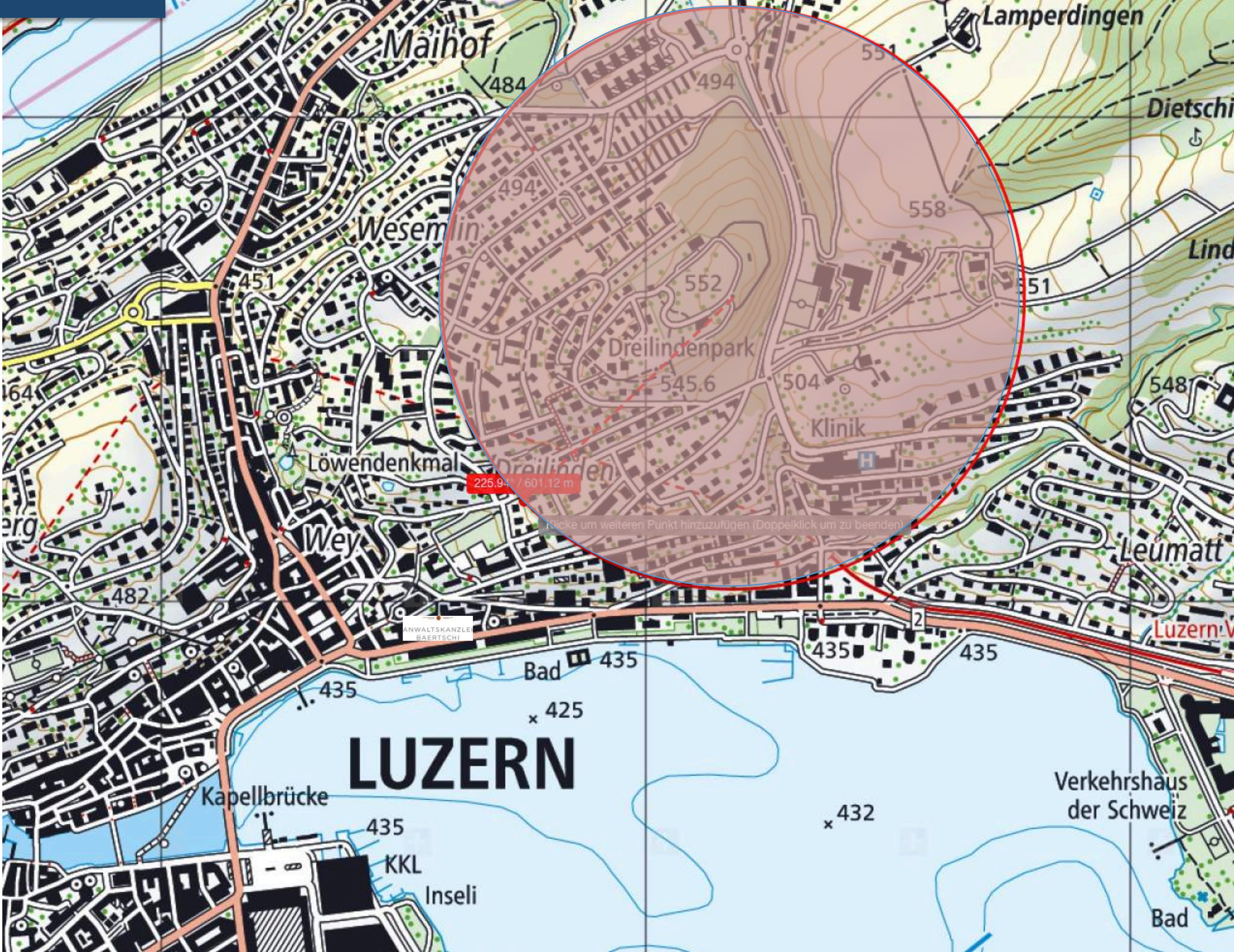
Mindestflughöhe

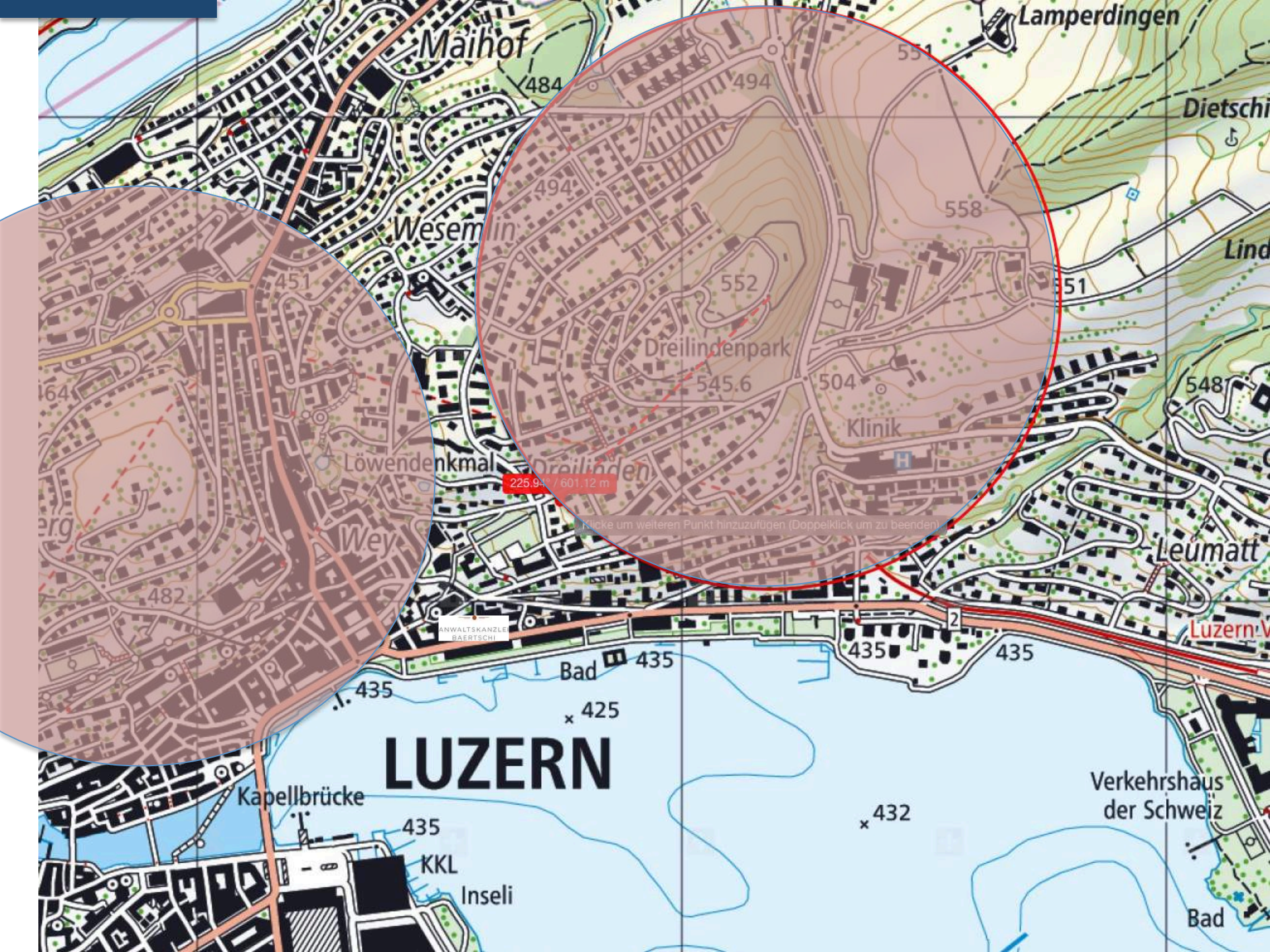
Mindestflughöhe bei Tag UND Nacht (entgegen SERA)

- über dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1000 ft) über höchstem Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m;
- über dem Boden oder Wasser mindestens 150 m (500 ft) über höchstem Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m.


545 m
511 m
464
spital
Löwendenkmal
Dreilinden
Bramberg
Wey
Mühlematt
482
435
435
Bad
435
425
LUZERN
26 Luzern-Zentrum
Kapellbrücke
KW
435
KKL
Inseli
438
Luzern

422
Wesemlin
494
451
Dreilinden
545
464
Kantonsspital
Löwendenkmal
Dreilinden
Bramberg
460
Mühlematt
482
435
142.18° / 600.08 m
Klicke um weiteren Punkt hinzuzufügen (Doppelklick um zu beenden)
Bad
435
425
LUZERN
26 Luzern-Zentrum
Kapellbrücke
KW
435
KKL
Inseli
522
438
Luzern
Bruchmatt
435
Bad


Maihof
Lamperdingen
Dietschi
Wesemlin
Lind
Dreilindenpark
Klinik
Löwendenkmal
Dreilinden
225.94° / 601.12 m
Klicke um weiteren Punkt hinzuzufügen (Doppelklick um zu beenden)
Wey
Leumatt
Luzern
ANWALTSKANZLEI BAERTSCHI
Bad
LUZERN
Kapellbrücke
KKL
Inseli
Verkehrshaus der Schweiz
Bad


Maihof
Lamperdingen
Dietschi
Wesemlin
Dreilindenpark
Klinik
Löwendenkmal
Leumatt
Luzern
LUZERN
Kapellbrücke
KKL
Inseli
Verkehrshaus
der Schweiz
Bad
494
484
558
552
545.6
504
548
451
482
435
425
432
225.94 / 601.12 m
Klicke um weiteren Punkt hinzuzufügen (Doppelklick um zu beenden)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Am Beispiel von Luzern:

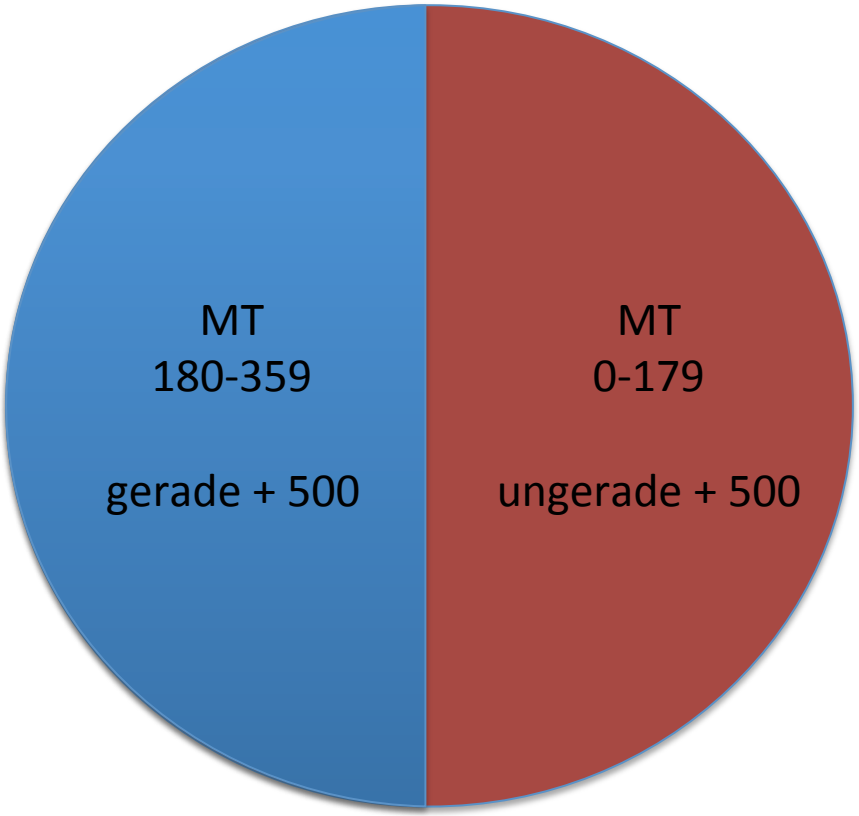
Bisher: 425 MüM + 300m = 725 MüM

Neu: 552 MüM + 300m = 852 MüM

Differenz: 127 m

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Halbkreisflugregel



Above 3‘000 ft AGL

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

Seit April 2016 in der Schweiz anwendbar

http://www.aviationreporting.eu

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

(gekürzte und unvollständige Auflistung)

- Luftraumverletzungen
- Probleme bei Interaktion mit Flugsicherungsdiensten
- Notruf
- Brand, Explosion, Rauch, etc.
- Einsatzunfähigkeit des Piloten
- nicht lufttüchtigen Luftfahrzeug
- Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserbeleuchtung, leistungsstarke Laser, Drohnen, Modellflugzeuge

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

- unkontrollierte Fluglagen
- starke Vibration
- Flugsteuerung
- Beeinträchtigungen/Ablösungen der Struktur und –Teile
- Zusammenstösse/Beinahezusammenstösse
- Landung ausserhalb vorgesehener Landefläche
- Ausklink-Vorfälle
- Triebwerkausfall keine sichere Landefläche verfügbar ist;
- Blitzschlag

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

- Leistung wird nicht erreicht
- Störung auf der Start- oder Landebahn
- Überschiessen oder seitliches Abkommen von der Start- oder Landebahn
- unbeabsichtigtem Einflug in Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC)
- Lecks

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

- Kollision mit Wildtieren einschliesslich Vogelschlag (mit Schaden)
- Blitzschlag
- Durchfliegen schwerer Turbulenzen mit Verletzungsfolge oder Turbulenz-Checks
- Vereisung einschliesslich Vergaservereisung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014:

Unbeschadet der geltenden nationalen Strafrechtsvorschriften verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen oder versehentlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie lediglich aufgrund einer Meldung gemäß den Artikeln 4 und 5 Kenntnis erlangen.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

… und freiwillige Meldungen zur Förderung der Flugsicherheit.

Das Gesetz ist auf Ihrer Seite!

Wenn Sie ein Ereignis melden, sind Sie und alle in Ihrer Meldung genannten Personen vor allfälligen nachteiligen Folgen geschützt, die die Meldung für Sie haben könnte.

1. Ihre Identität sowie diejenige aller anderen Personen, die in Ihrer Meldung genannt werden, sind geschützt.
2. Ihre Meldung wird nicht verbreitet, es sei denn, dies wäre für die Sicherheit erforderlich.
3. Ihre Meldung wird nicht genutzt, um Sie oder andere darin genannte Personen zu beschuldigen.
4. Davon ausgenommen sind Fälle von vorsätzlichem Verschulden und unannehmbarem Verhalten[1].

Mehr Informationen: www.aviationreporting.eu/justculture

Dieser Text hat rein informativen Charakter. Es gelten in jedem Fall die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 genannten rechtlichen Anforderungen.

[1] Unannehmbares Verhalten ist definiert als offenkundige, schwerwiegende und ernste Missachtung eines offensichtlichen Risikos sowie gravierender Mangel an beruflicher Verantwortung hinsichtlich der Wahrnehmung der unter den Umständen ersichtlich erforderlichen Sorgfalt, wodurch eine Person oder Sache vorhersehbar geschädigt oder die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet worden ist.

Herausgegeben durch

Ihr Beitrag zur Flugsicherheit!

Melden Sie Störungen bei:
www.aviationreporting.eu

Meldungen verbessern die Luftfahrtsicherheit

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Zoll

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Fall 1

Pilot fliegt von CH nach D. Er landet auf einem fälschlicherweise als Zollflugplatz bezeichneten Flugplatz.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

HUSUM (Schwesing)

62' EDXJ N54 30.6 E009 08.3

Apt Operator/Ops (04841) 96660, Fax 966650.

E-Mail info@flughafen-husum.de

Web http://www.flughafen-husum.de

MET: ACA North.

03/21 4757' ASPHALT. MTOW-12 (MTOW-30 PPR). TORA 03 3740'. TORA 21 3740'. LDA 03 3740'. TORA 21 3740'. RL.

Right hand circuit RWY 21.

Summer 1000LT - SS+30min (at latest 2000LT). O/T PPR. Night VFR: PPR. Customs: 24hr PPR; PLN filing: See section 2.4.1.6.

F-3, UL-91, Jet A-1. Oil: 15W50, D100, D80. ABN.

Bundesanzeiger
Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
www.bundesanzeiger.de

Bekanntmachung
Veröffentlicht am Donnerstag, 7. März 2013
BAnz AT 07.03.2013 B5
Seite 1 von 2

Bundesministerium der Finanzen

Bekanntmachung der besonderen Landeplätze

Vom 22. Februar 2013

Nach § 2 Absatz 6 des Zollverwaltungsgesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2125; 1993 I S. 2493), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Juli 2012 (BGBl. I S. 1566) geändert worden ist, in Verbindung mit § 5 Absatz 1 Buchstabe g der Zollverordnung vom 23. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2449; 1994 I S. 162), die zuletzt durch Artikel 8 der Verordnung vom 5. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3262) geändert worden ist, sind Luftfahrzeuge zur Überführung in den freien Verkehr oder in die vorübergehende Verwendung, soweit sie zur Personenbeförderung im nicht gewerblichen oder Gelegenheitsverkehr einfliegen und auf einem besonderen Landeplatz landen, von der Beförderungspflicht und damit auch vom Zollflugplatzzwang befreit.

Dies ist allein eine an den jeweiligen Flugzeugführer gerichtete und von diesem zu befolgende zollrechtliche Verkehrsregelung (BFH, Urteil vom 28. September 2010, VII R 45/09 und 31. Januar 2005, VII R 33/04).

Die Bekanntmachung der besonderen Landeplätze vom 15. Februar 2012 (BAnz. S. 826) wird wie folgt geändert:

Mit Ablauf des 30. September 2013 werden folgende Landeplätze gestrichen:

	(ICAO-Code)
Heubach	EDTH
Husum	EDXJ

Die Liste der besonderen Landeplätze lautet zum 1. Oktober 2013 wie folgt:

	(ICAO-Code)
1. Aalen-Heidenheim-Elchingen	EDPA

Die Bekanntmachung der besonderen Landeplätze vom 15. Februar 2012 (BAnz. S. 826) wird wie folgt geändert:

Mit Ablauf des 30. September 2013 werden folgende Landeplätze gestrichen:

	(ICAO-Code)
Heubach	EDTH
Husum	EDXJ

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Fall 2

Plt. fliegt an ein Flugmeeting nach Deutschland. Flugplatz ist kein Zollflugplatz, darum arrangierte der Veranstalter die Zollformalitäten (wie schon die Jahre zuvor).

Eine entsprechende Information von den Zollbehörden direkt an die Piloten ist nicht erfolgt und war auch nicht vorgesehen, da sich alle Piloten weltweit (!) selbst über von ihnen einzuhaltende Bestimmungen, bestehende Regelungen und ggf. eintretende Änderungen zu informieren haben.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

In der Schweiz ansässige natürliche oder juristische Personen dürfen keine unverzollten und unversteuerten Luftfahrzeuge verwenden

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Gewerbsmässigkeit

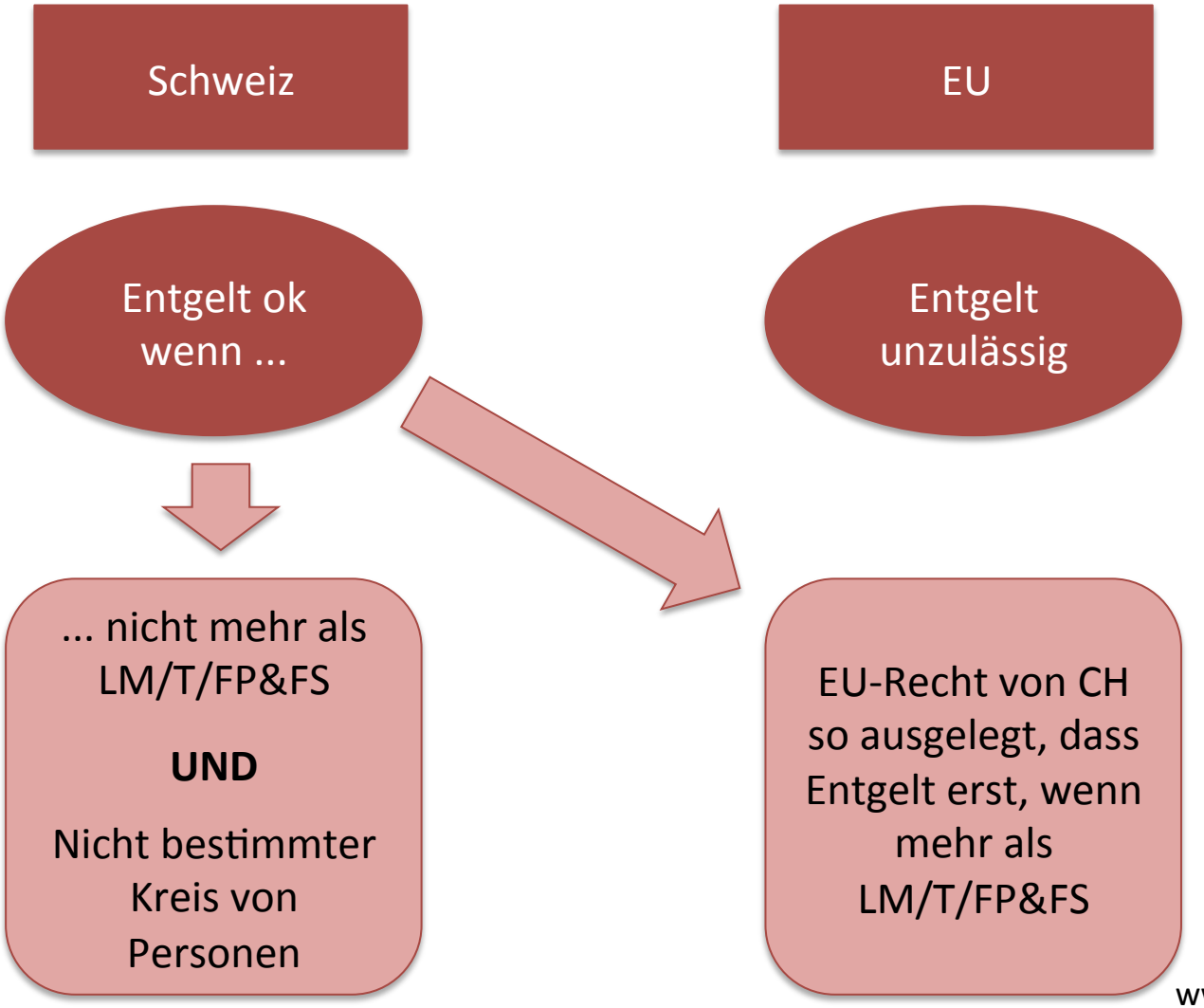
Art. 100 Abs. 1 LFV

Flüge gelten als gewerbsmässig, wenn:

a. für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll; **und**

b. sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

BAZL:

- Entgelt erst, wenn mehr als die Kosten für LM/T/ FP&FS
- Damit ein Flug ansonsten nicht als gewerbsmässig gilt: Pax muss „Kontrolle“ haben (Freund oder wenn stimmberechtigtes Mitglied)

Die Definition der Gewerbsmässigkeit

EU-Verordnung 216/2008 Auslegung der Rechtslage durch das BAZL

Art. 100 der Luftfahrtverordnung (LFV) regelte bis anhin für die Schweiz die Gewerbsmässigkeit abschliessend. Im Frühling 2012 publizierte das Bundesamt für Zivilluftfahrt auf seiner Website die neue Definition der EU-Verordnung 216/2008, was bei Piloten Verwirrung auslöste.

Diese Verordnung ist zwar seit dem 20. Januar 2011 in der Schweiz rechtlich gültig. Das BAZL beurteilte die Frage der Gewerbsmässigkeit jedoch weiterhin ausschliesslich nach Art. 100 LFV.

Die EU-Verordnung 216/2008 enthält eine – zumindest für die Schweiz – neue Definition der Gewerbsmässigkeit. Der Ausdruck «gewerbliche Tätigkeit» bezeichnet darin «den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.»

Diese Definition scheint erheblich von jener abzuweichen, die bislang für die Schweiz gültig war (gemäss Artikel 100 der Luftfahrtverordnung LFV). Vor dem Hintergrund der Erläuterungen des BAZL allerdings ergibt sich ein mit der bisherigen Rechtslage übereinstimmendes Bild. Trotz dem erheblich differierenden Wortlaut soll sich nämlich nicht viel an der geltenden Praxis hinsichtlich der Abgrenzung gewerbsmässiger und nicht gewerbsmässiger Flüge ändern.

Gegenüber dem Ressort Recht des Aero-Club der Schweiz erklärte das BAZL, dass die Begrifflichkeiten der EU-Verordnung vorderhand wie folgt verstanden und ausgelegt würden:

Wann gilt ein Flug gegen Entgeld als gewerbsmässig? Die Auslegung des BAZL klärt auf. | Quand un vol contre rémunération est-il considéré comme commercial? L'interprétation de l'OFAC le met en lumière.

Entgelt: Unter Entgelt fällt nur, was die bisher in Art. 100 Abs. 1 LFV aufgeführten Sachkosten übersteigt. Als Entgelt wird also nur eine geldwerte Leistung erachtet, die höher ist als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren.

Vertrag: Von einem Vertrag geht das BAZL erst dann aus, wenn keine enge freund- oder verwandtschaftliche Beziehung zwischen dem Fluganbieter und dem Passagier besteht.

Kontrolle: Kontrolle hat ein Passagier gegenüber dem Fluganbieter dann, wenn es sich bei diesem um eine Gesellschaft oder einen Verein handelt und der Passagier stimmberechtigter Teilhaber (etwa Aktionär mit Stimmrecht bei der AG; Stammanteilhalter bei der GmbH) oder stimmberechtigtes Mitglied eines Vereines ist. Durch das Stimmrecht hat der Teilhaber oder das Mitglied eine Kontrolle über das Unternehmen oder den Verein.

Auch als Beitrag an die Sicherheit zu werten

Zusammenfassend bedeutet dies für Flüge in der Schweiz Folgendes: Wenn für einen Flug weniger oder gleich viel verlangt wird (Geld oder geldwerte Leistung) als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren, so darf ein solcher Flug auch inskünftig einem unbestimmten Kreis von Personen angeboten werden, ohne dass er als gewerbsmässig eingestuft wird.

Wenn für einen Flug mehr verlangt wird, so darf dieser nur engen Freunden oder Verwandten des Piloten angeboten werden, ansonsten der Flug als gewerbsmässig qualifiziert werden könnte. Ein Verein darf solche Flüge nur Vereinsmitgliedern mit Stimmrecht anbieten. Sonstige Betreiber (etwa eine Aktiengesellschaft) dürfen in diesem Fall die Flüge nur Kunden anbieten, die über den Flugbetrieb Kontrolle ausüben (etwa durch Halten von stimmberechtigten Aktien).

Mit dieser Praxis kommt das BAZL den Anliegen der General Aviation erheblich entgegen. Es ermöglicht mit dieser Auslegung, dass zumindest vorläufig die hohen Kosten in der General Aviation durch Flüge mit Passagieren finanziell etwas abgefedert werden können. Dies ist als wichtiger Beitrag zur Aufrechterhaltung eines guten Trainingsstandes und somit zur Sicherheit in der Luftfahrt zu werten.

Ein kleiner Vorbehalt bleibt gemäss BAZL allerdings bestehen: Sollte die EU mit dieser Sicht der Dinge nicht einverstanden sein, bestünde die Möglichkeit, dass die Schweiz später ihre Praxis ändern müsste.

Philip Bärtschi, Rechtsanwalt
Zentralvorstandsmitglied und Leiter Ressort Recht des AeCS

www.baertschi-legal.ch

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

media.baertschi-legal.ch

www.baertschi-legal.ch

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Beförderungsschein
… ja oder nein?

Beförderungsschein
Titre de transport
Titolo di trasporti
Title of transport

☐ für private, entgeltliche Flüge*
☐ pour les vols privés, contre rémunération*
☐ per voli privati a pagamento*
☐ for private, payed flights*

☐ für gewerbsmässige Flüge
☐ pour les vols commerciaux
☐ per voli commerciale
☐ for commercial flights

winterthur

Luftfrachtführer
Transporteur aérien
Vettore aereo
Air carrier

Name und Vorname des Passagiers
Nom et prénom du passager
Cognome e nome del passeggero
Name and first name of passenger

Abgangsort
Lieu de départ
Punto di partenza
Place of departure

Bestimmungsort
Lieu de destination
Punto di destinazione
Place of destination

Zwischenlandungen
Escales
Scali
Stopovers

Ort und Datum
Lieu et date
Luogo et data
Place and date

Preis / Prix / Prezzo / Price
☐ pro Flug / par vol / per volo / per flight
☐ pro Flugminute / par minute de vol / per minuto di volo / per flight minute
☐ pro Flugstunde / par heure de vol / per ora di volo / per flight hour

CHF

*Hinweis:
Es handelt sich um einen privaten Flug gegen Entgelt mit einem Luftfahrzeug bis zu 2700 kg Abfluggewicht, bei dem die Haftung in der Regel beschränkt werden kann und ein Versicherungsobligatorium von mindestens 100000 Sonderziehungsrechten (SZR) zur Deckung der Haftpflicht von Personen- und Sachschäden der Passagiere besteht.

(Beförderungsbedingungen auf der Rückseite)

*Remarque:
Il s'agit d'un vol privé effectué contre rémunération au moyen d'un aéronef d'une masse maximale au décollage de 2700 kg, pour lequel la responsabilité peut généralement être limitée et pour lequel une assurance obligatoire d'au moins 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) existe afin de couvrir la responsabilité pour les dommages corporels et matériels des passagers.

(Conditions de transport, voir au verso)

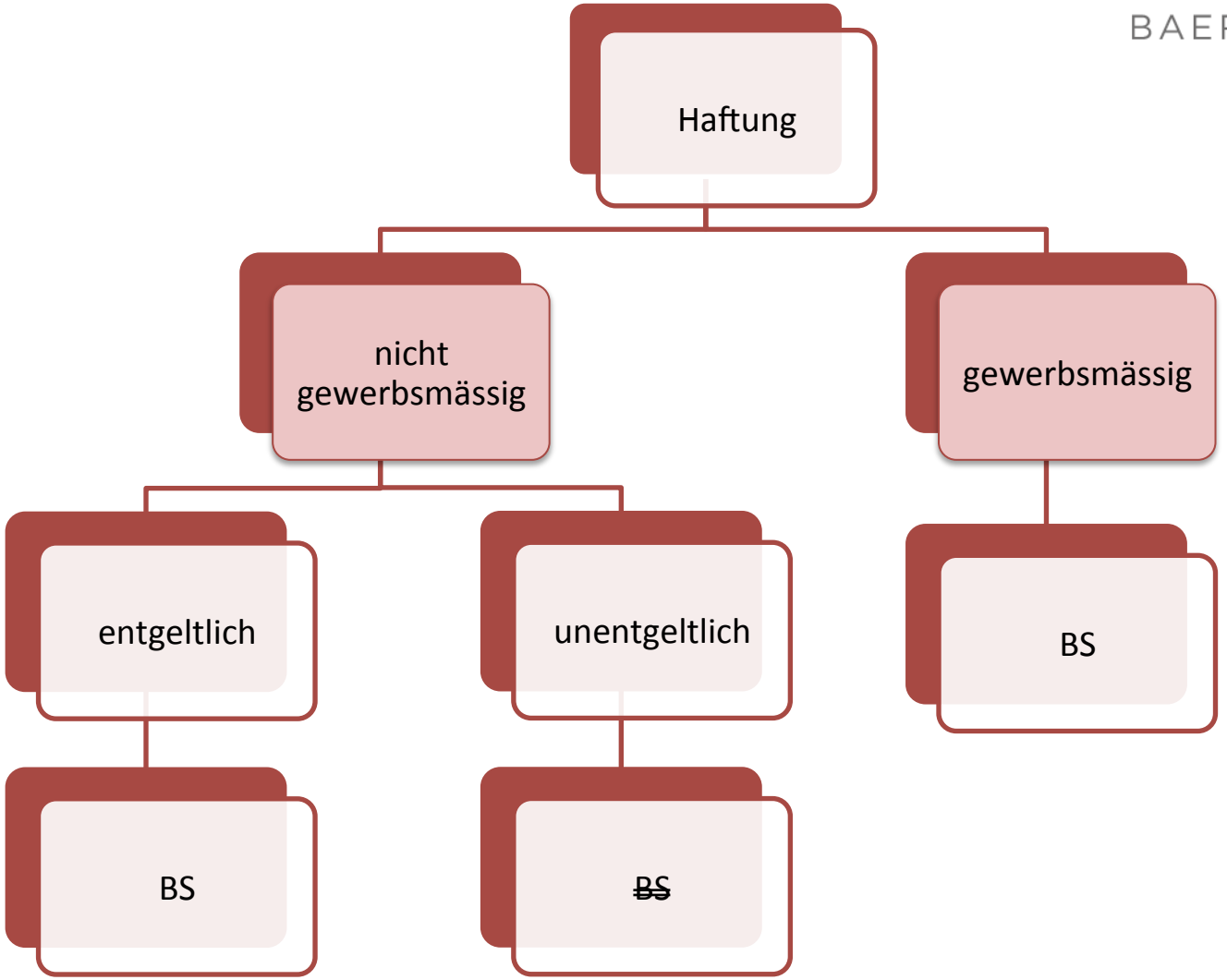
*Nota:
Si tratta di un volo privato a pagamento con un aeromobile del peso al decollo fino a 2700 kg, per cui di regola la responsabilità civile può essere limitata e sussiste l'obbligo di copertura della responsabilità civile per danni corporali e materiali dei passeggeri per un corrispondente di almeno 100 000 Diritto Speciale di Prelievo (DSP).

(Condizioni di trasporto a tergo)

*Note:
The above pertains to private air travel on a paid basis in an aircraft of up to 2,700 kg take-off weight for which liability limits are generally possible and insurance of at least 100,000 Special Drawing Rights (SDR) is mandatory for liability coverage of passengers' personal injury and property damage.

(Conditions of transport overleaf)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

TEIL II

Flugunfälle und Flugunfalluntersuchung

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

VSZV

Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014

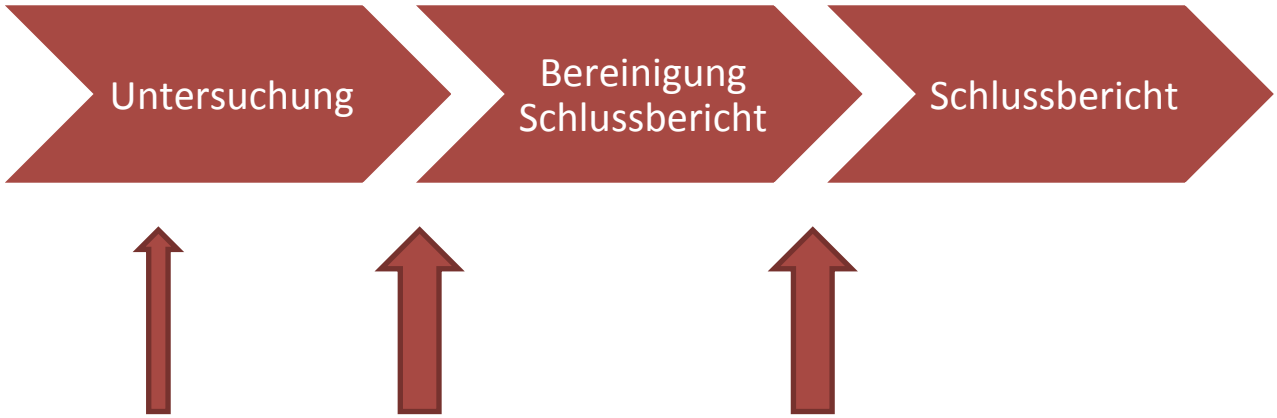
ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Meldepflicht

- ACFT Eigentümer
- Halter
- Flugbetriebsunternehmen
- Crew
- Flugsicherung
- Flugplatzhalter
- Polizei
- Zoll
- BAZL

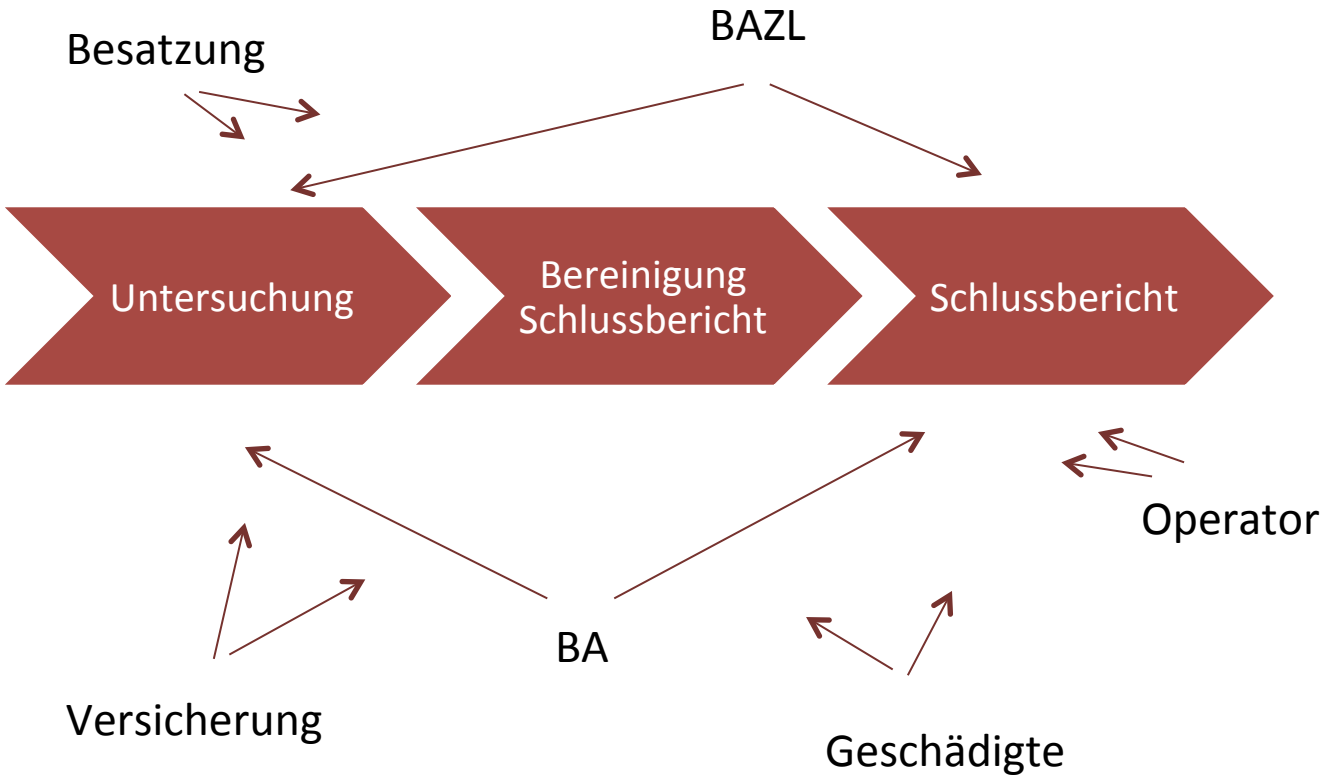
ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Ablauf der Untersuchung

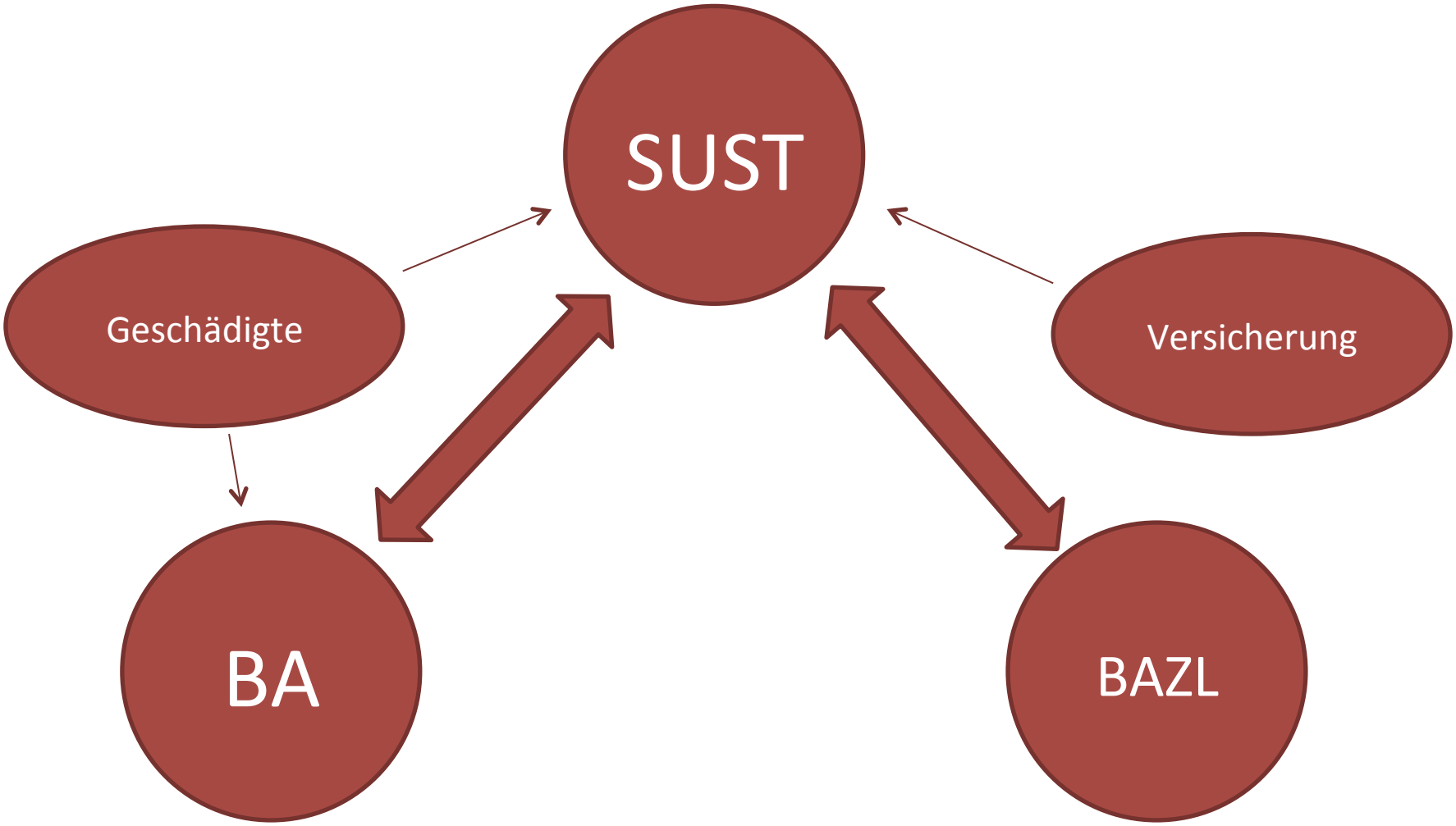


ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Verfahrensablauf



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

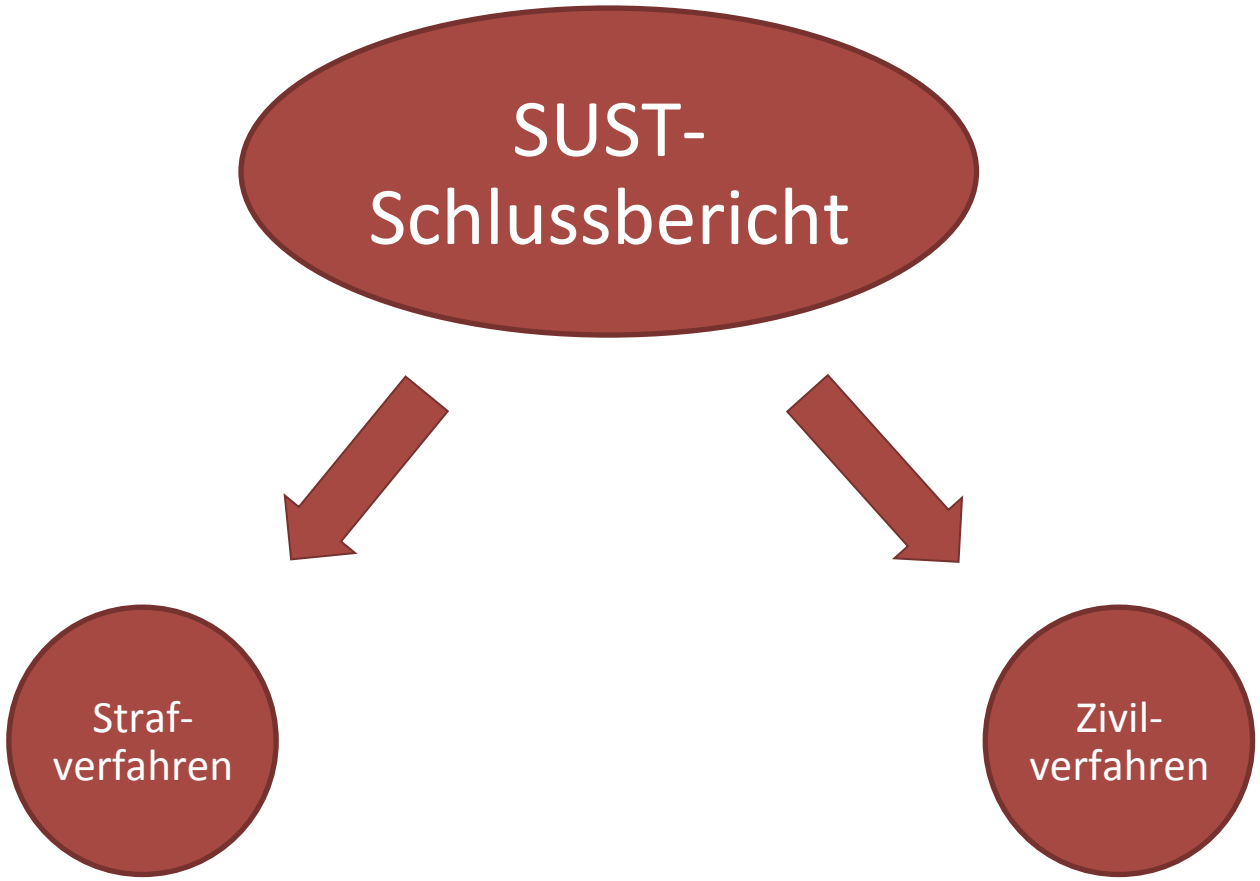


ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Koordination

Die Strafverfolgungs- und Administrativbehörden sowie die SUST koordinieren ihre Tätigkeit und stellen einander Untersuchungsunterlagen zur Verfügung.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Chronologie Unfalluntersuchung

- Vorbericht
- Zwischenbericht
- Summarische Untersuchung
- Entwurf Schlussbericht
- Schlussbericht

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Sinn der Flugunfalluntersuchung?

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Dieser Bericht enthält die Schlussfolgerungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) über die Umstände und Ursachen des vorliegend untersuchten Unfalls.

Gemäss Artikel 3.1 der 10. Ausgabe des Anhangs 13, gültig ab 18. November 2010, zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 sowie Artikel 24 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt ist der alleinige Zweck der Untersuchung eines Flugunfalls oder eines schweren Vorfalls die Verhütung von Unfällen oder schweren Vorfällen. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen und schweren Vorfällen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Flugunfalluntersuchung. Es ist daher auch nicht Zweck dieses Berichts, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären.

Wird dieser Bericht zu anderen Zwecken als zur Unfallverhütung verwendet, ist diesem Umstand gebührend Rechnung zu tragen.

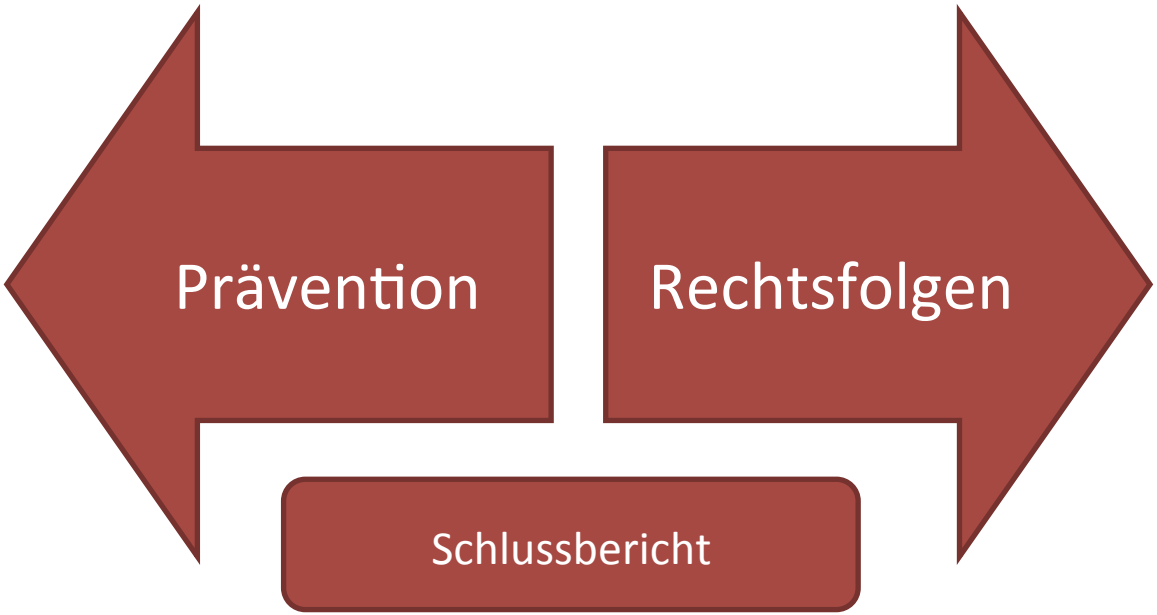
3.2 Ursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Helikopter bei diffusen Sichtverhältnissen mit hoher Geschwindigkeit mit [redacted] kollidierte.

Folgende Umstände haben dabei eine Rolle gespielt:

- nicht erkannte Gefahren von wechselhaften Wind- und Sichtbedingungen in Bezug auf die Kontrollcharakteristik des Helikopters
- falsch beurteilte notwendige Leistungsverhältnisse

Spannungsverhältnis



[3] Sie untersucht Zwischenfälle mit Luftfahrzeugen, die einer zoll- oder polizeidienstlichen Verwendung dienten, nur, wenn zu vermuten ist, dass eine Untersuchung wichtige Erkenntnisse zur Verhütung von weiteren Zwischenfällen bringen kann.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Einvernahme

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Ausstand

- persönliche Interessen
- verwandt
- aus anderen Gründen befangen

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Aussageverweigerung

Recht auf Verweigerung der Aussage: Darauf muss SUST aufmerksam machen.

Nachteile der Aussageverweigerung.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Protokoll

Protokoll: Unterschreibt eine angehörte Person nicht, so ist der Grund dafür im Protokoll anzumerken.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Verwendung der Auskünfte

Art. 24 Verwendung von Auskünften in Strafverfahren

Die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Akteneinsicht

Akteneinsicht: Direkt Betroffene, BAZL, kantonale Strafbehörden, an der Untersuchung involvierte Personen fremder Staaten.

Verweigerung und Aufschub soweit erforderlich.

Nach Abschluss werden Akten den Untersuchungs-, Gerichts und Verwaltungsbehörden zur Verfügung gestellt.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Kostenfolgen

Art. 50 Kosten der Untersuchung

[1] Die Untersuchungskosten können den verursachenden Personen auferlegt werden:

a. bei vorsätzlichem Handeln: zu 50–75 Prozent;

b. bei grobfahrlässigem Handeln: zu 25–50 Prozent.

[2] Die Kosten polizeilicher Aufgaben im Zusammenhang mit einem Zwischenfall gelten nicht als Untersuchungskosten, sofern der Untersuchungsdienst diese Aufgaben nicht ausdrücklich den Polizeiorganen aufgetragen hat.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Die Verfahren vor BAZL

- Übertretungen
- Administrative Massnahmen, unabhängig von Verwaltungsstrafverfahren

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Die Verfahren vor Bundesanwaltschaft

- Vergehen/Verbrechen
- Lange Verfahrensdauer

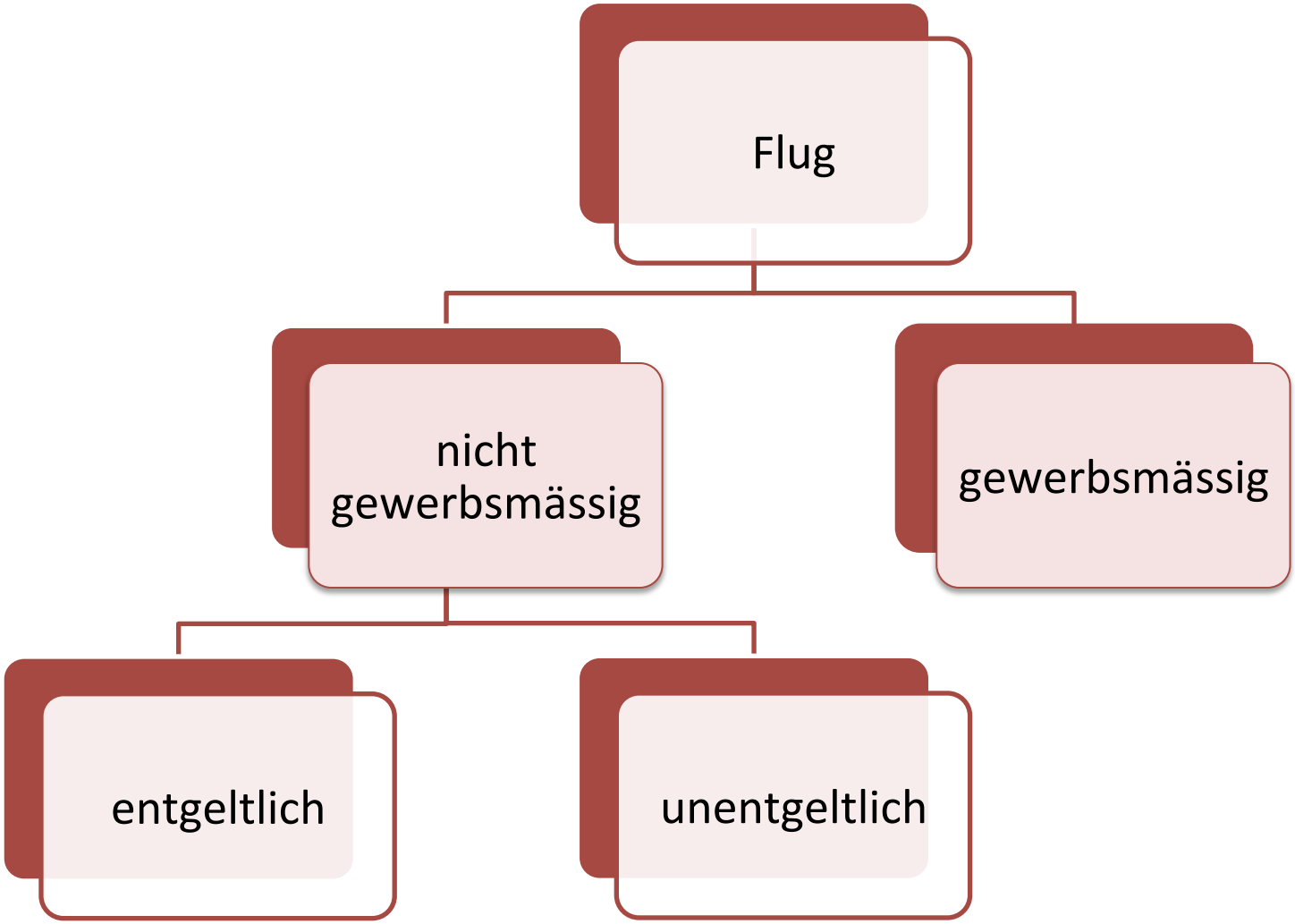
ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Und was folgt nachher?

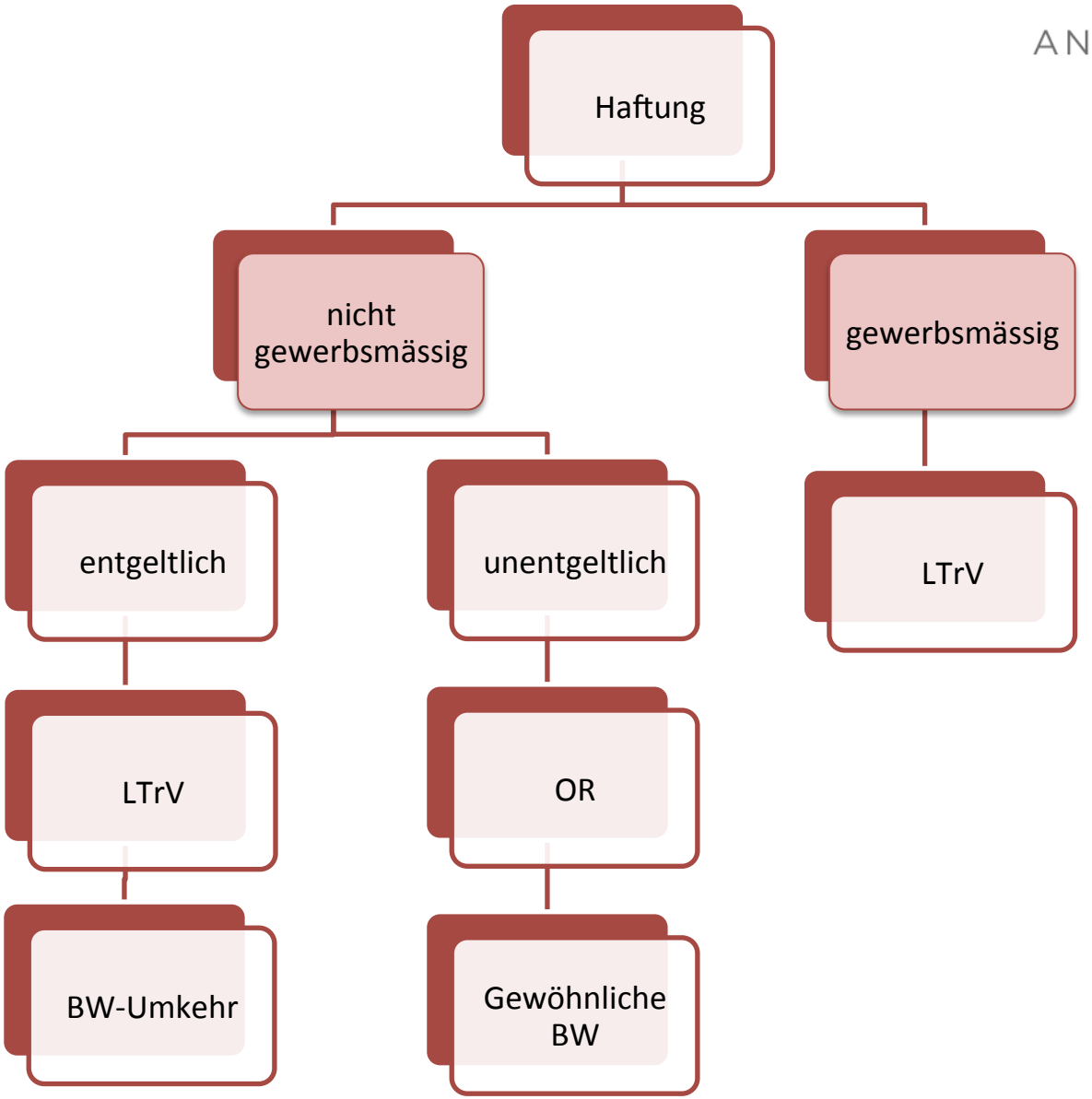
- Bundesstrafgericht
- Zivilverfahren/Regress

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Haftung


Flug
nicht gewerbsmässig
gewerbsmässig
entgeltlich
unentgeltlich

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



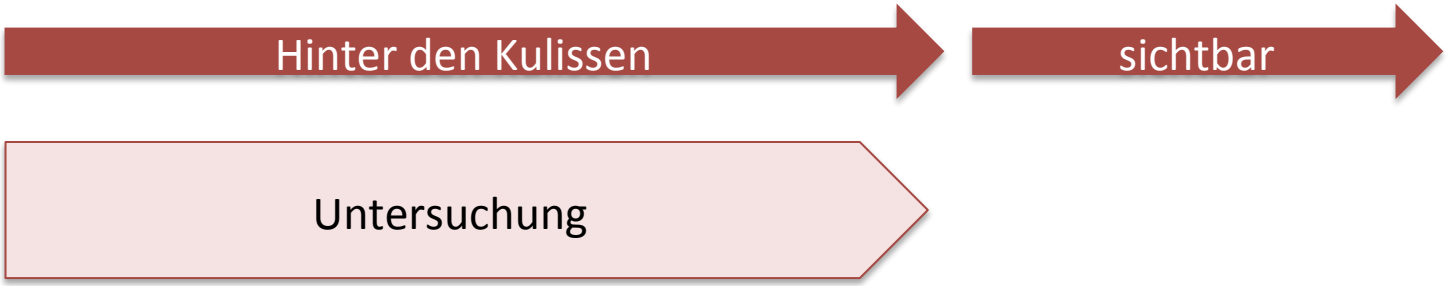
ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Fahrlässigkeit

Abgrenzung grobe/leichte Fahrlässigkeit

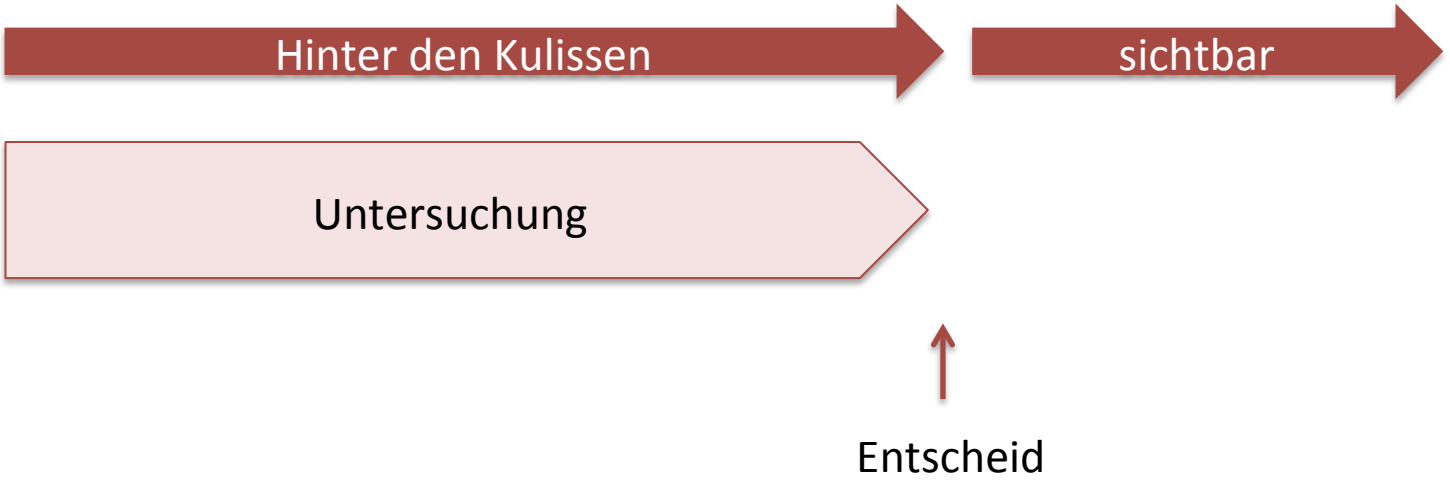
ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Fahrlässigkeit



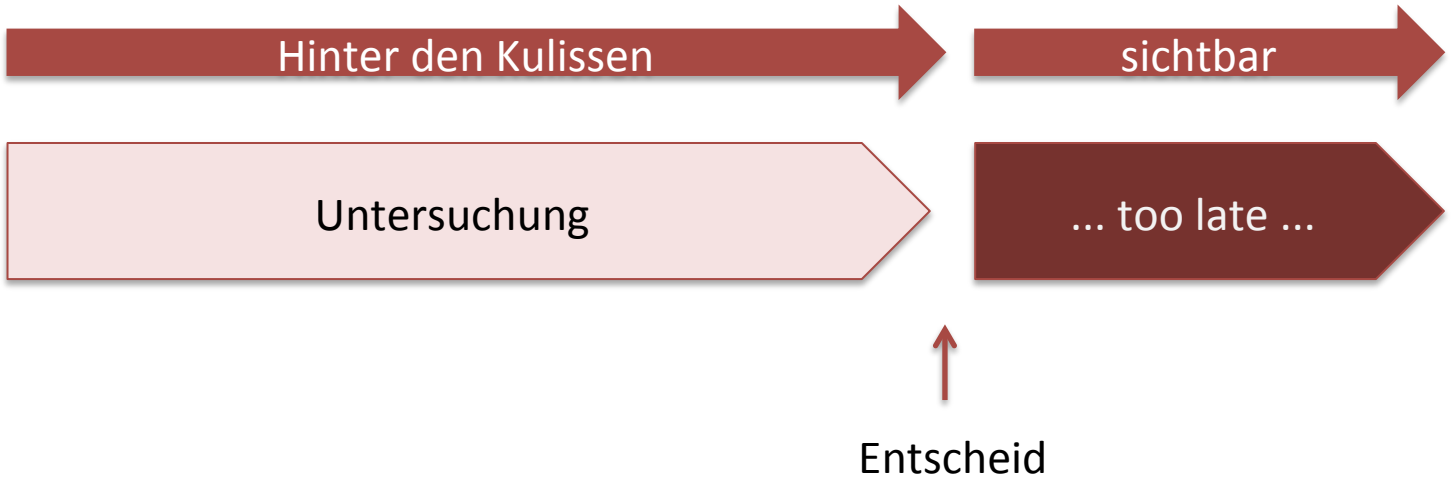
ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Fahrlässigkeit



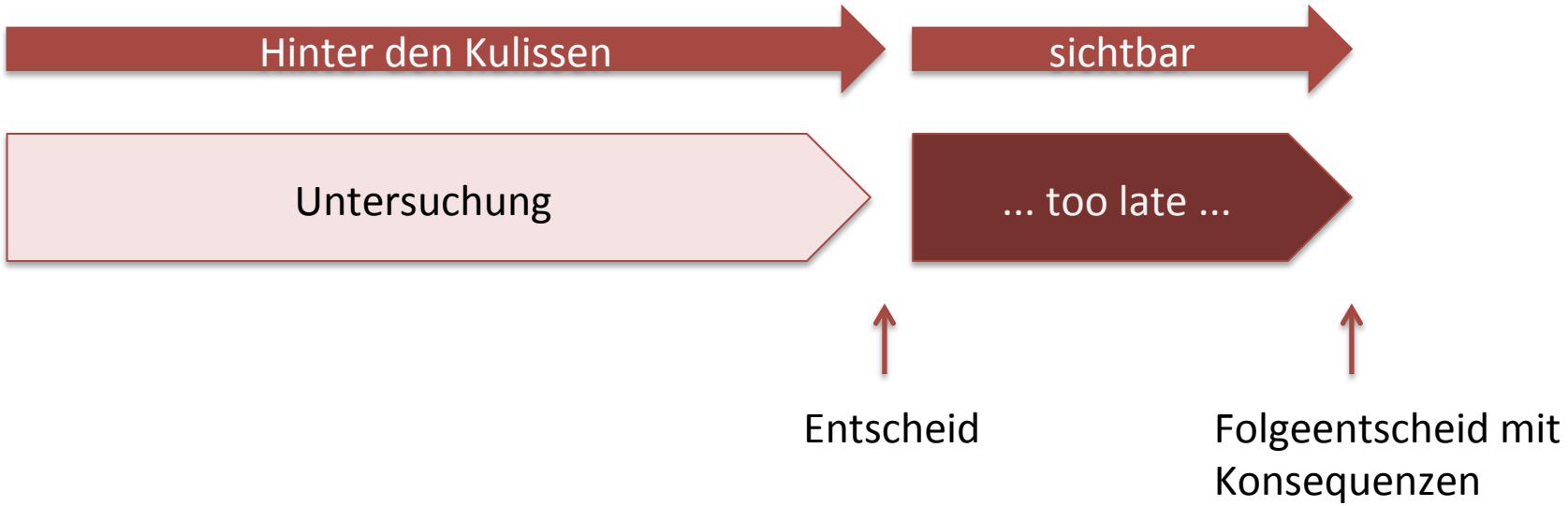
ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Fahrlässigkeit



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Fahrlässigkeit



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Luftfahrtpolitisches

- UL
- LFG 1+
- LUPO

Das Verbot von Ultraleichtflugzeugen, im Bild das Modell «P&M Aviation QuikR», durch das BAZL erfolgte ohne Rechtsgrundlage. Das Bundesgericht hat das Amt nun zurückgepfiffen. | L'interdiction des avions ultralégers (sur l'image: le modèle «P&M Aviation QuikR») par l'OFAC a été prononcée sans fondement juridique. Le Tribunal fédéral vient de rappeler l'Office «à l'ordre».

Bundesgericht rügt rechtswidrige Praxis des BAZL

UL-Flugzeuge Verbot durch das BAZL fehlt die Rechtsgrundlage – Swiss Microlight Flyers im Recht

In seinem Urteil vom 13. November 2013 hält das Bundesgericht fest, dass das seit vielen Jahren bestehende faktische Verbot von Ultraleichtflugzeugen mit einer Tragflächenbelastung von 20 kg/m² und mehr als rechtswidrig einzustufen ist. Im vom Bundesgericht geprüften Fall ging es um das Begehren der Swiss Microlight Flyers (SMF) , das Ultraleichtflugzeug «P&M Aviation QuikR» in der Schweiz zum Eintrag in das Luftfahrzeugregister zuzulassen. Dies wurde vom BAZL abgelehnt. In der Folge platzte dem Präsidenten der SMF, welcher sich seit Jahrzehnten für die Zulassung von Ultraleichtflugzeugen einsetzt, der Kragen. Der Spartenverband des Aero-Clubs der Schweiz erhob beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde und zog nach dessen Ablehnung den Fall weiter bis vor Bundesgericht. Dieses hat nun geurteilt und dem SMF vollumfänglich Recht gegeben.

Ein jahrzehntelanger Kampf

«Das BAZL verbietet seit 29 Jahren die Zulassung von Ultraleichtflugzeugen mit der Begründung, es bestehe seitens des BAZL keine Verpflichtung, solche Luftfahrzeuge zuzulassen», hält Anton Landolt fest. «Es wurde behauptet, mit der Zulassung wären ein Mehrverkehr, zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen sowie negative Einflüsse auf die Umwelt und Sicherheit verbunden.» Demgegenüber stellten sich die Swiss Microlight Flyers, ein Spartenverband des Aero-Clubs der Schweiz, auf den Standpunkt, dass diese Luftfahrzeuge mit einem Verbrauch von lediglich 6,5 Litern pro Stunde und modernster Motorentechnologie einen positiven Effekt auf die Umwelt haben werden, da einige Piloten sich dazu entschliessen würden, von herkömmlichen Flugzeugen auf diese leisen und sparsamen umzusteigen.

Keine Rechtsgrundlage für das Verbot

Laut Urteil erhält nun der SMF, vertreten durch den AeCS-Rechtsanwalt Philip Bärtschi, vom Bundesgericht vollumfänglich Recht. Dieses hält fest, dass der Ausschluss der Zulassung dieser Flugzeuge per Richtlinie eine Gesetzesverletzung darstelle. Auch eine Rechtsetzungsdelegation vom UVEK an das BAZL sei als gesetzeswidrig zu erachten. Eine rechtliche Grundlage für das Verbot solcher Flugzeuge existiere nicht.

Die Sache wird vom Bundesgericht an das BAZL zurückgewiesen, damit dieses prüft, ob das Luftfahrzeug «P&M Aviation QuikR» im Luftfahrzeugregister eingetragen und zum Verkehr im schweizerischen Luftraum zugelassen werden kann. **Jürg Wyss**

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

www.baertschi-legal.ch

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

LFG 1+

Für den Aufbau der gesamten Datensammlungsdienste inklusive Aufbau der Datensammlungsschnittstelle und die Transferkosten des Luftfahrthindernismanagements vom BAZL zu Skyguide werden gemäss den letzten Berechnungen 9,6 Millionen Franken veranschlagt. Davon sind ungefähr 4,6 Millionen Franken als Anteile für nationale regulierte Daten zu beziffern. Die jährlichen Betriebskosten werden mit 1,65 Millionen Franken berechnet, wovon voraussichtlich 1,35 Millionen Franken den Datengenerierenden überbunden werden.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

LFG 1+

Der Sichtflugverkehr ist wie erwähnt heute von Streckenflugsicherungsgebühren befreit. Dem Verursacherprinzip folgend soll er neu seinen Anteil an den von Skyguide und MeteoSchweiz bezogenen Dienstleistungen tragen. Aus diesem Grund soll neu eine Gebührenpflicht für den Bezug von Fluginformationsdiensten, Luftfahrtinformationsdiensten sowie Flugwetterdiensten einschliesslich die Bereitstellung von Luftfahrtdaten auch für VFR-Nutzer eingeführt werden.

[...]

Die nach der Bundesabgeltung verbleibenden Kosten der durch Skyguide erbrachten Dienstleistungen für den Sichtflugverkehr, also ca. 11,5 Millionen Franken, werden durch Gebühren des Instrumentenflugverkehrs querfinanziert, was gemäss geltendem EU-Recht zur Transparenz in der Flugsicherungsrechnung nicht weiter zulässig ist.[42]

Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004

Haltung des Bundesrats

Die Freizeitaviatik hat möglichst umweltschonend zu erfolgen. Luftfahrtpolitisch ist sie gegenüber dem internationalen Luftverkehr, dem Binnenluftverkehr, der Business Aviation und der Arbeitsluftfahrt von untergeordneter Bedeutung.

Um die Umweltbelastungen zu reduzieren, setzt sich der Bundesrat ein:

- für eine möglichst zügige Zulassung der Ecolight-Flugzeuge;
- für flankierende Massnahmen, um eine wesentliche Zunahme der Freizeitaviatik zu vermeiden:
- für die Ausscheidung von Ruhezonen, um wichtige Gebiete vor Belastungen durch die Freizeitfliegerei zu schonen.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Bericht über die Luftfahrtpolitik 2015

Übrige General Aviation

Die Flüge der übrigen General Aviation bilden einen festen Bestandteil des schweizerischen Luftverkehrssystems. Die bestehenden günstigen Rahmenbedingungen für die Ausübung dieser Aktivitäten sollen grundsätzlich erhalten bleiben.

Die Schweiz setzt sich in der EASA dafür ein, dass der regulatorische Aufwand für den Betrieb dieser aviatischen Sparte verhältnismässig bleibt.

Aus- und Weiterbildungsflüge sind von öffentlichem Interesse. Sie tragen dazu bei, dass der schweizerischen Zivilluftfahrt eine ausreichende Anzahl Piloteninnen und Piloten zur Verfügung steht und das fliegerische Können in der Schweiz erhalten bleibt. Dies ist nur mit einem breiten Spektrum von Anlagen möglich.

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

www.baertschi-legal.ch

RA lic. iur. Philip Bärtschi
Anwaltskanzlei Bärtschi
Haldenstrasse 23
6006 Luzern

tel: 041 419 40 90
E-Mail: baertschi@baertschi-legal.ch