

ANWALTSKANZLEI BAERTSCHI



www.luftfahrtrecht.ch



Auswahl aus der Rechtsprechung von November 2021 bis November 2023



Weko büsst Luftfracht-Kartell

Die Wettbewerbskommission (Weko) büsst zwölf Fluggesellschaften für illegale Absprachen im Bereich der Luftfracht mit insgesamt elf Millionen Franken. Die Lufthansa-Gruppe entgeht als Kronzeugin einer Strafe.

Christoph G. Schmutz

☐ Merken ☐ Drucken ☆ Teilen

10.01.2014, 11.38 Uhr



Air France-KLM erhält mit 4,9 Millionen Franken die höchste Busse. (Bild: Eric Gaillard / Reuters)

https://www.nzz.ch/wirtschaft/weko-buesst-fluggesellschaften-wegen-preisabsprachen-ld.1066832?reduced=true

ANWALTSKANZLEI BAERTSCHI

www.baertschi-legal.ch



NZZ

Die zum Lufthansa-Konzern gehörende Swiss war zwar – wie die Gruppe – insgesamt an der Absprache beteiligt, entgeht aber der Sanktion, weil die Lufthansa das Kartell Anfang 2006 mit einer Selbstanzeige auffliegen liess und keine führende Rolle bei den Absprachen innehatte. Auch British Airways, Cathay Pacific, Japan Airlines, Air France-KLM und Cargolux erhalten Rabatte zwischen 10% und 50% auf ihren Bussen aufgrund einer Selbstanzeige nach Aufnahme des Verfahrens. Die South African Airways und die Alitalia, die ebenfalls am Kartell beteiligt waren, erhalten keine Busse, weil sie auf den untersuchten Strecken im Betrachtungszeitraum keine Umsätze realisierten.

→ Art. 49a Abs. 2 KG (Kartellgesetz)



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

- 2005 reichte eine der betroffenen Fluggesellschaften beim Sekretariat der Wettbewerbskommission eine Selbstanzeige ein
- Ein Jahr später fanden Hausdurchsuchungen statt.
- In der Folge weitere Selbstanzeigen.



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

Horizontalen Preisabrede über Frachtraten, Treibstoffzuschläge, Kriegsrisikozuschläge und Zollabfertigungszuschläge für die USA sowie über die Nicht-Kommissionierung dieser Zuschläge.

3 von 11 Unternehmen haben Fracht auf dem Landweg in ein EU Land transportiert → von EU-Land in ein Drittland geflogen



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

WEKO untersagte 11 Flugunternehmen den Austausch und die Absprache bzgl. Preis und Preisfestsetzungsmechanismen.



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

Gebüsst wurden Korean Air Lines, Atlas Air Worldwide, American Airlines, United Continental, Scandinavian Airlines, Japan Airlines, Singapore Airlines, Cathay Pacific Airways, Cargolux Airlines, British Airways und Air France-KLM.

Nicht gebüsst wurde Lufthansa und Swiss. Diese waren zwar laut der Weko ebenfalls Teil des Kartells, blieben aber von einer Sanktion wegen der Selbstanzeige verschont.



Treibstoffzuschläge:

Zur Vorgeschichte führt die Vorinstanz aus, stark angestiegene Treibstoffkosten hätten die Luftfrachtunternehmen dazu bewogen, im Dezember 1999 per Februar 2000 Treibstoffzuschläge pro Kilogramm Fracht einzuführen. Im Februar 2000 habe ein Vertreter von IATA (als Dachverband der Fluggesellschaften) gegenüber Thomson Reuters erklärt, die Luftverkehrsunternehmen dürften nicht gemeinsam, sondern nur allein über allfällige Zuschläge entscheiden (1,218). Diese Zuschläge hätten auf einem Treibstoffindex basiert: je nach Schwellenwert (trigger point), den die Treibstoffpreise erreichten, sei ein Treibstoffzuschlag in vorbestimmter Höhe verrechnet worden. Die Treibstoffzuschläge und Treibstoffindices der Luftverkehrsunternehmen knüpften an den Preisindex von IATA an. Allerdings habe IATA ihren Preisindex nie veröffentlicht, da ihn verschiedene Bundesbehörden nicht genehmigt hätten, wie z.B. das United States Department Transportation (1,210 mit Verweis auf folgende Aktenstellen act. 1:A40,3; 1:A45,6 f.; 1:E5,9,13; 1:C12,7; 1:C45,Teil II, S 4).



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

«Für das Bundesverwaltungsgericht sind jedoch – anders als im vorangehend dargelegten, unlängst ergangenen Präjudiz des Bundesgerichts – keine Indizien ersichtlich, die hier auf eine negative Prognose schliessen liessen. Auch die Vorinstanz führt weder in der angefochtenen Verfügung noch im Schriftenwechsel vor Bundesverwaltungsgericht aus, inwiefern im vorliegenden Fall ein sachlich begründetes Risiko eines erneuten kartellgesetzlichen Verstosses, somit eine ausreichende Wiederholungsgefahr vorliegen könnte»



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

In fünf Urteilen wurde eine Absprache betreffend Treibstoffzuschläge und über die Kommissionierung von Zuschlägen festgestellt

Verstoss gegen Wettbewerbsrecht



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

- Sanktionen wurden aufgrund der Unverhältnismässigkeit des Basisprozentsatzes von 8% und der Verletzung des Beschleunigungsgebots reduziert
- **Reduktion** von 8% auf 6%, da das Verhalten als wenig schwerwiegend einzustufen sei



Bonusregelung

WEKO kann ganz oder teilweise auf Sanktionen verzichten:

- wenn Unternehmen Wettbewerbsbeschränkungen aufdecken oder an der Beseitigung mitwirken
- Vollständiger Erlass:
 - Nur für Unternehmen, das sich als erstes anzeigt
 - Lieferung von Informationen für Untersuchungseröffnung
 - Lieferung von Beweismitteln
- Nur solange möglich, als WEKO nicht selber über genügende Informationen verfügt
- Ist der erste Platz bereits vergeben, dann ist nur noch eine Reduktion der Sanktion bis zu 50% möglich



Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 16. November 2022

- B-710/2014
- B-747/2014
- B-761/2014
- B-765/2014
- B-780/2014
- B-784/2014
- B-785/2014
- B-786/2014
- B-787/2014



Kommentar: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/09/2022.11.16-

Bundesverwaltungsgericht-B-710.2014-Kommentar.pdf



Entscheid: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/09/2022.11.16-

Bundesverwaltungsgericht-B-710.2014-Entscheid.pdf





Störung des öffentlichen Verkehrs

- Tandemsprung
- (Kollision Gleitschirme)
- Fluglotse



BUNDESSTRAFGERICHT

Gleitschirmabsturz in Wolfenschiessen: Verhängnisvoller Fehler beim Prüfungsflug

Ein Tandem-Gleitschirm stürzt in Wolfenschiessen ab, der Passagier erleidet schwere Verletzungen. Der Pilot wird verurteilt – in einem Punkt aber auch freigesprochen.

Manuel Bühlmann

☐ Merken ☐ Drucken ➢ Teilen

O6.02.2021, 12.00 Uhr

https://www.nidwaldnerzeitung.ch/zentralschweiz/nidwalden/bundesgericht-ein-verhaengnisvoller-fehler-beim-pruefungsflug-ld.2095145



Bundesgericht, Urteile vom 29. März 2023, 6B_208/2021, 6B_209/2021

- Prüfungsflug
- Pilot bremste zu stark ab.
- Geringe Geschwindigkeit → Strömungsabriss → einseitiges
 Einklappen des Schirms
- Sturz aus 8m Höhe
- Pax hat sich mehrere Verletzungen zugezogen



Bundesgericht, Urteile vom 29. März 2023, 6B_208/2021, 6B_209/2021

«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.**»



Bundesgericht, Urteile vom 29. März 2023, 6B_208/2021, 6B_209/2021

«Die Vorinstanz schliesst aus obiger Auslegung von Art. 237 StGB, der Beschwerdegegner 2 habe sich **bewusst** als Passagier zur Verfügung gestellt für den **Prüfungsflug**.»



Kommentar: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/09/2023.03.29-Bundesgericht-

6B 208.2021-und-6B 209.2021-Kommentar.pdf

Entscheid: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/09/2023.03.29-Bundesgericht-

6B 208.2021-und-6B 209.2021-Entscheid.pdf





Bundesstrafgericht, Urteil vom 8. Februar 2022, BB.2021.73

- Flugschüler A und B kollidierten ca. 15-30m über dem Grund
- Gleitschirm von B stürzte unkontrolliert ab
- A blieb unverletzt
- B erlitt schwere Verletzungen
- Einstellung gegen B wegen schwerer Betroffenheit



Bundesstrafgericht, Urteil vom 8. Februar 2022, BB.2021.73

- Untersuchung gegen A wegen Störung des öffentlichen Verkehrs und fahrlässiger Körperverletzung
- Untersuchung gegen B wegen Störung des öffentlichen Verkehrs
 - Verfahren wurde dann eingestellt
 - A erhob dagegen Beschwerde



Bundesstrafgericht, Urteil vom 8. Februar 2022, BB.2021.73

«Die Staatsanwaltschaft verfügt die **vollständige oder teilweise Einstellung** des Verfahrens, wenn nach gesetzlicher Vorschrift auf Strafverfolgung oder Bestrafung verzichtet werden kann (Art. 319 Abs. 1 lit. e StPO).»

(Eine **Strafbefreiung** hat zu erfolgen, wenn er schon **genug bestraft** erscheint und die **Ausgleichsfunktion** der Strafe bereits erfüllt ist.)



Bundesstrafgericht, Urteil vom 8. Februar 2022, BB.2021.73

«Die **Betroffenheit** des Täters muss **schwer** und **direkte Folge** des verübten Deliktes sein.»



Bundesstrafgericht, Urteil vom 8. Februar 2022, BB.2021.73

«Da der Beschwerdegegner 2 durch die unmittelbaren Folgen des Unfalls schwer betroffen ist, würde auch ein schweres Verschulden die Anwendbarkeit von Art. 54 StGB grundsätzlich nicht ausschliessen (vgl. oben E. 2.2 in fine), weshalb die Prüfung der Schwere des allfälligen Verschuldens des Beschwerdegegners 2 an dieser Stelle verzichtet werden kann.»



Bundesstrafgericht, Urteil vom 8. Februar 2022, BB.2021.73

«Nach dem Gesagten ist die gestützt auf Art. 54 StGB erfolgte Einstellungsverfügung vom 12. März 2021 nicht zu beanstanden; die Beschwerde ist unbegründet und vollumfänglich abzuweisen.»



Kommentar: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2022/07/2022.02.08-Bundesstrafgericht-

BB.2021.73-Kommentar.pdf



Entscheid: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2022/07/2022.02.08-Bundesstrafgericht-

BB.2021.73-Entscheid.pdf





Bundesgericht, Urteil vom 29. Juni 2022, 6B_427/2021

- Airprox zwischen Sportcruiser und Verkehrsflugzeug
- A habe als ATCO zeitgleich dem Verkehrsflugzeug die Startfreigabe und dem Sportcruiser die Landeerlaubnis gegeben



Situation Rohdaten Lägern



www.baertschi-legal.ch







Bundesgericht, Urteil vom 29. Juni 2022, 6B_427/2021

- 1. Instanz: Schuldspruch
- 2. Instanz: Freispruch
- 3. Instanz:



Bundesgericht, Urteil vom 29. Juni 2022, 6B_427/2021

«Der Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs ist erfüllt, wenn drei konstitutive Elemente vereinigt sind: eine durch den Täter begangene Fahrlässigkeit, die konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität einer am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Person sowie ein natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang zwischen der Fahrlässigkeit und der Gefährdung.»



Bundesgericht, Urteil vom 29. Juni 2022, 6B_427/2021

«Mit seinen Anweisungen habe er zwei Mal korrigierend in das Geschehen eingegriffen, bevor eine Gefährdung konkretere Gestalt habe annehmen können. Insofern habe zu keiner Zeit ein hohes Kollisionsrisiko bestanden.»

- → Zwar eine erhöhte abstrakte Gefährdung, aber (noch) nicht eine tatbestandsmässige sog. naheliegende und ernsthafte Gefahr.
- → Freispruch bestätigt



Bundesgericht, Urteil vom 29. Juni 2022, 6B_427/2021

Die Vorinstanz verletzte kein Bundesrecht, indem sie eine Subsumtion des eingeklagten Tatbestands unter Art. 237 StGB verneinte und den Beschwerdegegner freisprach.

→ Beschwerde wurde abgewiesen.



Fluglotse

Kommentar: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/01/2022.07.29-Bundesgericht-

6B 427.2021-Kommentar.pdf

Entscheid: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/01/2022.07.29-Bundesgericht-

6B 427.2021-Entscheid.pdf







Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2023, A-2544/2021

Art. 87b BV

Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2023, A-2544/2021

- Kursinhalt: ((Train-the-Trainer))
- Gesuch um Gewährung der Finanzierung von Kursen wurde abgelehnt



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2023, A-2544/2021

«Dass sich die Angaben für die Beurteilung der Zweckmässigkeit, die sich unter anderem aus der (wirtschaftlichen) Kosteneffizienz der Massnahme ablesen lässt, ohne Weiteres aus dem eingereichten Gesuch und den Unterlagen ergeben muss, ist sodann nicht zu beanstanden. Hierfür ist jedenfalls keine Fachexpertise [...] einzuholen.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2023, A-2544/2021

«Die Kosten der Massnahme sowie der beantragte Beitrag seien folglich nicht nur an sich hoch, sondern auch, wenn man sie im Verhältnis zur Anzahl der Kursteilnehmenden betrachte. Gleichzeitig sei die Wirksamkeit der Massnahme als gering einzustufen, weil das Personal bereits bezüglich dieser Themen ausgebildet sei und eine Zusatzausbildung nur eine beschränkte Wirkung auf die Sicherheit habe.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2023, A-2544/2021

«Angesichts der geringen Wirkung, die von dieser Massnahme auf die Förderung eines hohen Sicherheitsniveaus im Schweizer Luftverkehr erwartet werden könne, sowie in Anbetracht der hohen Kosten, sei die **Kosteneffizienz** der Massnahme **ungenügend.**»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2023, A-2544/2021

«Das verfassungsmässige Gebot der rechtsgleichen Behandlung (Art. 8 Abs. 1 BV) ist verletzt, wenn Gleiches nicht nach Massgabe seiner Gleichheit gleich oder Ungleiches nicht nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich behandelt wird. Im vorliegenden Fall stellt die Vorinstanz die rechts-gleiche Behandlung der Gesuche durch vordefinierte Beurteilungskriterien sicher.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2023, A-2544/2021

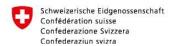
«Bei der Prüfung der Gesuche wende sie die **Beurteilungs-kriterien gleich** an. In der Vergangenheit habe sie im Sicherheitsausbildungsbereich nebst dem Gesuch der Beschwerdeführerin auch andere Ausbildungsprojekte abgelehnt.»

8.11.23:





Mehrjahresprogramm 2024 - 2027





Kommentar: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/11/2023.02.27-Bundesverwaltungsgericht-A-

2544 2021-Kommentar.pdf



Entscheid: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/11/2023.02.27-Bundesverwaltungsgericht-A-

2544 2021-Entscheid.pdf







Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

- A war angestellt bei X am Flughafen Zürich → Zur Ausübung seiner Tätigkeit war er auf einen Flughafenausweis angewiesen
- X unterzog A einer Sicherheitsprüfung

 negative Empfehlung der KAPO Zürich aufgrund:
 - Hausfriedensbruch
 - Tätlichkeiten
 - Häusliche Gewalt
 - Missachtung eines Kontakt- und Rayonverbots
- Entzug des Flughafenausweises und Auflösung des Arbeitsverhältnisses

 www.baertschi-legal.ch



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

«Dem Flughafenhalter ist zum Entscheid über die Zuverlässigkeit einer Person somit eine **Behörde** beigegeben, die gestützt auf ihre Fachkenntnisse das Sicherheitsrisiko beurteilt und eine Empfehlung darüber abgibt, der betreffenden Person Zugang zum Sicherheitsbereich des Flughafens zu gewähren oder nicht (Art. 108d LFG). Die Empfehlung ist **nicht verbindlich**.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

«Der Beschwerdeführer verlangte daraufhin den **Erlass einer anfechtbaren Verfügung**, was die Vorinstanz dazu veranlasste, sich am 4. Oktober 2022 bei der Kantonspolizei nach den Gründen für die Negativempfehlung zu erkundigen.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

«Damit kann nicht gesagt werden, dass der Vorinstanz zum Zeitpunkt ihrer Entscheidung vom 24. Juni 2022, dem Beschwerdeführer den Flughafenausweis zu entziehen, der rechtserhebliche Sachverhalt bekannt gewesen wäre.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

«So verfügt die Vorinstanz bei ihrem Entscheid über die Zuverlässigkeit einer Person naturgemäss über einen gewissen Entscheidungsspielraum und der Entscheid, dem Beschwerdeführer den Flughafenausweis zu entziehen, greift erheblich in dessen individuelle Rechte ein, wie die unmittelbar mit dem Entzug des Flughafenausweises verbundene Auflösung von dessen Arbeitsverhältnis zeigt.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

«Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung formeller Natur. Grundsätzlich führt daher seine Verletzung ungeachtet der Erfolgsaussichten in der Beschwerdesache selbst zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

(Das Bundesgericht lässt es jedoch (ausnahmsweise) zu, Verfahrensfehler wie eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör im Rechtsmittelverfahren zu heilen bzw. die unterbliebene Gewährung des rechtlichen Gehörs nachzuholen.)



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Februar 2023, A-5566/2022

«Die Verfahrensfehler der Vorinstanz wiegen **schwer**. Eine Heilung der Verfahrensfehler fällt somit ausser Betracht.»

→Die Beschwerde wird vom Bundesverwaltungsgericht gutgeheissen



Kommentar: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/11/2023.02.15-Bundesverwaltungsgericht-A-

5566 2022-Kommentar.pdf



Entscheid: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/11/2023.02.15-Bundesverwaltungsgericht-A-

5566 2022-Entscheid.pdf





SCHLIEREN

Helikopter stürzt auch vor Bundesgericht ab – er darf nicht beim Spital Limmattal bereitstehen

Die Alpine Air Ambulance darf ihre Helikopter nicht mehr auf dem Landeplatz des Spitals in Schlieren bereitstellen, sondern muss ihre Einsätze direkt von ihrer Basis auf dem Flugplatz Birrfeld aus starten.

David Egger

□ Merken □ Drucken ▷ Teilen

□ Drucken □ Teilen



«Unnötige Leerflüge sind gerade auch mit Blick auf die Lärmemissionen des Helikopters möglichst zu vermeiden», schreibt das Bundesgericht.

Themenbild: Alex Spichale



www.baertschi-legal.ch



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

Alpine Air Ambulance (nachfolgend: AAA) stationierte ihren Rettungshelikopter regelmässig auf dem Landeplatz des Spitals Limmatttal



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

BAZL verfügte das Unterlassen der Bereitstellungsflüge \rightarrow AAA erhob Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

Art. 56¹⁰³ Spitallandestellen

Landestellen bei Spitälern sowie andere Landestellen, die ausschliesslich zur Hilfeleistung dienen, namentlich für Rettung und Bergung, können ohne Bewilligung des Bundesamtes angelegt und benützt werden.



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

«Von dieser liberalen Regelung (Art. 56 VIL) sollen deshalb nur diejenigen Flüge profitieren, die in einem direkten Zusammenhang mit einer Hilfeleistung stünden. Die Bereitstellung des Helikopters ab der Basis führe zu Leerflügen zum und vom Spital Limmattal am Morgen und Abend. Diese hätten keinen direkten Bezug zu einer Hilfeleistung.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

«Die **Bereitstellung** diene einzig der **besseren Positionierung** und erhöhe die **Chancen**, für einen Rettungseinsatz **aufgeboten** zu werden, da meistens der nächstgelegene Rettungshelikopter aufgeboten werde. Dies sei mit Art. 56 VIL nicht vereinbar.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

«Die historische Auslegung führt zum Ergebnis, dass Art. 56 VIL die bewilligungsfreie Benützung der "Landestellen bei Spitälern" ausschliesslich für Flüge zur Hilfeleistung vorsieht.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

«Kommt hinzu, dass Spitallandeplätze häufig in **dicht besiedeltem Gebiet** gelegen sind und daher eine Vielzahl von Personen von den durch die Helikopterflüge verursachten Lärmimmissionen betroffen sind. Es ist daher der Vorinstanz zuzustimmen, wenn sie ausführt, dass die liberale Regelung von Art. 56 VIL **restriktiv** anzuwenden ist.»



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

«Aus den genannten Gründen und da Art. 56 VIL restriktiv auszulegen ist (vgl. vorstehend E. 4.6.5), können die 'Bereitstellungsflüge' der Beschwerdeführerin nicht als Flüge zur Hilfeleistung im Sinne von Art. 56 VIL qualifiziert werden.»

((Im Ergebnis erweisen sich die "Bereitstellungsflüge" somit als unzulässig.))



Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24. Februar 2022, A-1029/2021; Bundesgericht, Urteil vom 7. Oktober 2022, 2C_266/2022

Beschwerde von AAA sowohl vom Bundesverwaltungsgericht als auch vom Bundesgericht abgewiesen.



Kommentar: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/01/2022.02.24-

Bundesverwaltungsgericht-A-1029.2021-Kommentar.pdf



Entscheid: https://ffac.ch/wp-

content/uploads/2023/01/2022.02.24-

Bundesverwaltungsgericht-A-1029.2021-Entscheid.pdf





Betriebsreglement Flugplatz Mollis



Betriebsreglement Flugplatz Mollis

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 5. August 2022, A-4968/2020

«Das Objektblatt für den Flugplatz Mollis im SIL enthält keine Festlegungen bezüglich des Helikopterbetriebs im Allgemeinen und der Arbeitsflüge (an Sonn- und Feiertagen) im Besonderen. Der Regelung bezüglich der Startzeiten von Helikoptern für Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen mangelt es daher an der erforderlichen materiellen Grundlage im SIL..»



Betriebsreglement Flugplatz Mollis

Bundesgericht, Urteil vom 19. September 2023, 1C_493/2022

«Dieses nahm indessen keine eigene Prüfung vor, weil es - zu Unrecht - annahm, die dafür erforderliche Interessenabwägung obliege der Sachplanbehörde.»



Betriebsreglement Mollis

Bundesverwaltungsgericht:

https://bvger.weblaw.ch/pdf/A-4968-2020_2022-08-05_3974eac4-4b95-435e-9141-090d81b99c73.pdf



Bundesgericht:

https://tinyurl.com/yuwfu6tv





Graspiste Flugplatz Beromünster



Graspiste Flugplatz Beromünster

Bundesgericht, Urteil vom 15. Mai 2023, 1C_47/2022

Plangenehmigung für Befestigung der Piste mit Rasenrasterplatten. Beschwerde des Schutzverbandes wurde am 15. Mai 2023 letztinstanzlich abgewiesen und die Plangenehmigung erteilt.



Graspiste Flugplatz Beromünster

Bundesgericht, Urteil vom 15. Mai 2023, 1C_47/2022

Urteil: https://tinyurl.com/trhtktkt





Regulation



Regulation

Art. 106 Haftungssumme und Versicherungspflicht

- ¹ Eine Betriebsbewilligung wird einem Gesuchsteller nur erteilt, wenn er:
 - a. über die folgenden Sicherstellungen verfügt:
 - für Haftpflichtansprüche im Falle von Tod oder Körperverletzung: über eine minimale Sicherstellung von 250 000 Sonderziehungsrechten gemäss der Definition des Internationalen Währungsfonds je Reisenden,
 - 2.¹³⁹ für Haftpflichtansprüche im Falle von Beschädigung von Reisegepäck: über eine minimale Sicherstellung von 1131 Sonderziehungsrechten je Reisenden,
 - 3.¹⁴⁰ für Haftpflichtansprüche im Falle von Beschädigung von Gütern: über eine minimale Sicherstellung von 19 Sonderziehungsrechten je Kilogramm; und
 - b. nachweist, dass er gegen die Folgen seiner Haftpflicht bis zu den Beträgen nach Buchstabe a versichert ist.¹⁴¹

² In den Versicherungsvertrag ist folgende Bestimmung aufzunehmen: Endigt der Vertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so verpflichtet sich die Versicherungsunternehmung, gleichwohl Ersatzansprüche bis zum Entzug der Bewilligung nach den Bestimmungen des Vertrages zu decken, längstens aber während 15 Tagen, nachdem das BAZL vom Ende des Vertrags benachrichtigt worden ist. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.



Regulation

Art. 106 Haftungssumme und Versicherungspflicht

- ¹ Eine Betriebsbewilligung wird einem Gesuchsteller nur erteilt, wenn er:
 - a. über die folgenden Sicherstellungen verfügt:
 - für Haftpflichtansprüche im Falle von Tod oder Körperverletzung: über eine minimale Sicherstellung von 250 000 Sonderziehungsrechten gemäss der Definition des Internationalen Währungsfonds je Reisenden,
 - 2.¹⁴¹ für Haftpflichtansprüche im Falle von Beschädigung von Reisegepäck: über eine minimale Sicherstellung von 1288 Sonderziehungsrechten je Reisenden,
 - 3.¹⁴² für Haftpflichtansprüche im Falle von Beschädigung von Gütern: über eine minimale Sicherstellung von 22 Sonderziehungsrechten je Kilogramm; und
 - b. nachweist, dass er gegen die Folgen seiner Haftpflicht bis zu den Beträgen nach Buchstabe a versichert ist. 143

² In den Versicherungsvertrag ist folgende Bestimmung aufzunehmen: Endigt der Vertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so verpflichtet sich die Versicherungsunternehmung, gleichwohl Ersatzansprüche bis zum Entzug der Bewilligung nach den Bestimmungen des Vertrages zu decken, längstens aber während 15 Tagen, nachdem das BAZL vom Ende des Vertrags benachrichtigt worden ist. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.

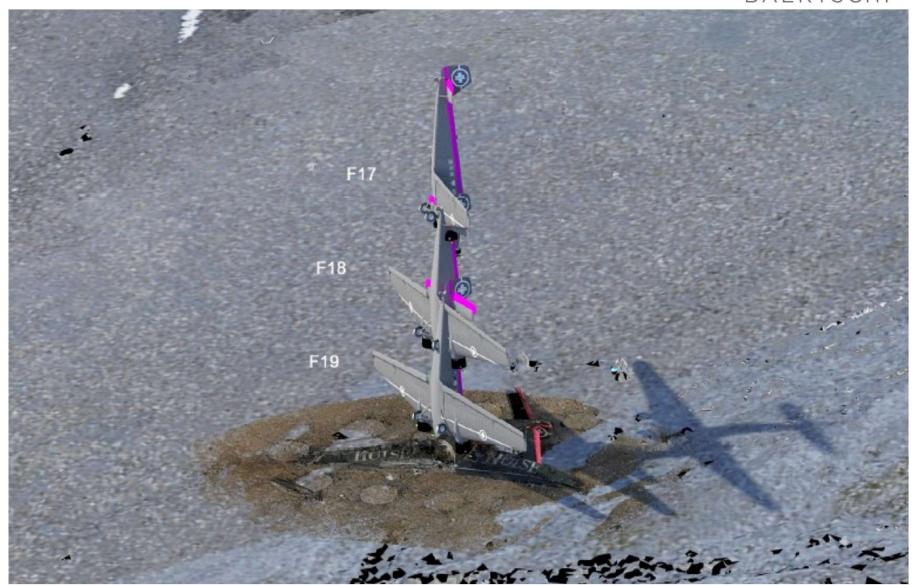


Art. 132a, Fassung vom 1. Januar 2023

Die minimale Sicherstellung für Haftpflichtansprüche der Reisenden beträgt 250 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden. Bei nichtgewerbsmässigen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem Abfluggewicht bis zu 2700 kg durchgeführt werden, kann die minimale Sicherstellung unter diesem Betrag liegen, muss aber mindestens 128 821 Sonderziehungsrechte je Reisenden betragen.



ANWALTSKANZLEI BAERTSCHI



Quelle: SUST www.baertschi-legal.ch



Schlussbericht HB-HOT

«Die Untersuchung hat folgende systemische Ursache für den Unfall ermittelt:

 Die Voraussetzungen für einen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb des Flugzeuges waren vor dem Hintergrund der zum Unfallzeitpunkt geltenden Rechtsgrundlagen nicht gegeben.>>



Schlussbericht HB-HOT

«Sicherheitsempfehlung Nr. 561

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte dafür besorgt sein, dass für den Flugbetrieb mit Passagieren unter Verwendung von Luftfahrzeugen nach Anhang I der europäischen Verordnung 2018/1139 angepasste Regeln festgelegt werden, die den für diesen Betrieb spezifischen Risiken wirkungsvoll Rechnung tragen.»



Schlussbericht HB-HOT

«Weil die Flugzeuge Junkers Ju 52/3m g4e der Ju-Air den europäischen Vorgaben nicht entsprachen, hätten sie in die Sonderkategorie, Unterkategorie «Historisch» gehört. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt erneuerte demgegenüber am 7. Juni 2007 das Lufttüchtigkeitszeugnis des Flugzeuges Junkers Ju 52/3m g4e, eingetragen als HB-HOT, vom 21. August 1985. Das Flugzeug verblieb in der Standardkategorie und das Lufttüchtigkeitszeugnis deklarierte eine Übereinstimmung mit dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944.>>



Art. 100, ergänzt per 1. Januar 2023

^{1 bis} Ist der Beförderer ein Verein, so gelten Vereinsmitglieder als einem bestimmten Kreis zugehörig, wenn sie seit mehr als 30 Tagen Mitglied sind.

³ Bei nicht gewerbsmässigen Flügen, für die ein Entgelt entrichtet wird, sind die Passagiere vor dem Abflug auf den privaten Charakter des Fluges und auf die damit verbundenen Folgen hinsichtlich des Versicherungsschutzes hinzuweisen. Gelangen Luftfahrzeuge zum Einsatz, die in Bezug auf die Lufttüchtigkeit der Sonderkategorie angehören, so sind die Passagiere überdies auf die Besonderheiten der Zulassung des jeweiligen Luftfahrzeuges hinzuweisen.



aArt. 100 LFV

¹ 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.



Art. 100, ergänzt per 1. Januar 2023

^{1 bis} Ist der Beförderer ein Verein, so gelten Vereinsmitglieder als einem bestimmten Kreis zugehörig, wenn sie seit mehr als 30 Tagen Mitglied sind.

³ Bei nicht gewerbsmässigen Flügen, für die ein Entgelt entrichtet wird, sind die Passagiere vor dem Abflug auf den privaten Charakter des Fluges und auf die damit verbundenen Folgen hinsichtlich des Versicherungsschutzes hinzuweisen. Gelangen Luftfahrzeuge zum Einsatz, die in Bezug auf die Lufttüchtigkeit der Sonderkategorie angehören, so sind die Passagiere überdies auf die Besonderheiten der Zulassung des jeweiligen Luftfahrzeuges hinzuweisen.



Art. 100, ergänzt per 1. Januar 2022

Welcher Hinweis wäre opportun?

Gemäss Bundesrat:

«Der mündliche Hinweis durch die Pilotin oder den Piloten, dass das betreffende Luftfahrzeug der Sonderkategorie nicht oder nur begrenzt den internationalen Normen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO entspricht, genügt.»



Art. 101 (neu per 1. Oktober 2022)

Folgende Luftfahrzeuge dürfen nicht für gewerbsmässige Personentransporte eingesetzt werden:

- a. Luftfahrzeuge der Sonderkategorie, Unterkategorie (historisch); und
- b. Luftfahrzeuge der Standardkategorie, die nicht auf europäischer Ebene geregelt sind und die aktuell über keinen Inhaber der Musterzulassung verfügen.



VLL

«Ab dem 1. Oktober 2022 sind gewerbsmässige Flüge mit Personen und Gütern mit Luftfahrzeugen der Sonderkategorie «Historisch» verboten. Ab diesem Datum gibt es zudem eine Beförderungsbeschränkung. Maximal neun Personen (davon 6 Passagiere) sind an Bord erlaubt. Die Verordnung über die Luftfahrt (LFV) sowie die Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL) wurden entsprechend angepasst.»



VLL

Anhang 3 der Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (SR 748.215.1)

Lufttüchtigkeitsanforderungen, allgemeine Betriebsauflagen und Beschriftungsvorschriften

für Luftfahrzeuge der Sonderkategorie,

Unterkategorie Historisch

Ausgabe 2: 24. August 2022

Inkrafttreten: 1. Oktober 2022



VLL

4 Betriebliche Einschränkungen

- 4.1 Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht (Nacht VFR) und nach Instrumentenflugregeln (IFR) sind nur gestattet, wenn die Mindestausrüstung des Luftfahrzeuges den geltenden Anforderungen für die entsprechende Einsatzart entspricht und anhand von Betriebsanweisungen in Form von Handbüchern, Anweisungen und Markierungen nachgewiesen ist, dass das fragliche Luftfahrzeugmuster bereits früher für diese Einsatzarten zugelassen war.
- 4.2 Es dürfen höchstens 9 Personen, davon höchstens 6 Passagiere, befördert werden.

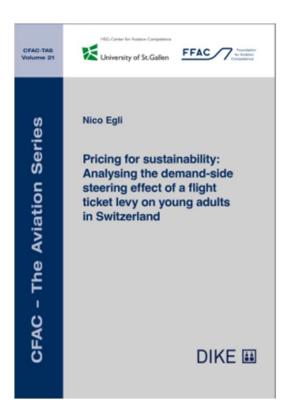
→ Handelt es sich um eine Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit?



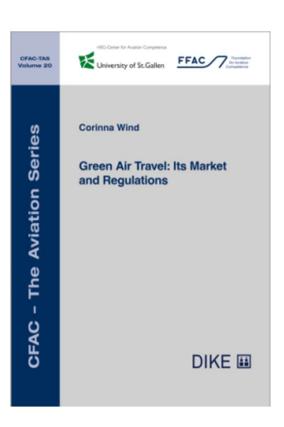
Literatur



Literatur













Forschungsstudie

zur

Just Culture

im Auftrag vom

Bundesamt für Justiz

eingereicht von der

Foundation for Aviation Competence – FFAC





Studienleiter: Prof. Dr. iur. RA Roland Müller

Experten: RA MLE Raphael Widmer-Kaufmann

Dr. oec. HSG Claudio Noto

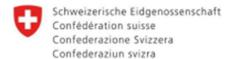
Dr. oec. HSG Andreas Wittmer

RA lic. iur. Philip Bärtschi

Dr. med. Markus Kirchgeorg

Div aD Bernhard Müller





Der Bundesrat

9. Dezember 2022

Fehlerkultur: Möglichkeiten und Grenzen ihrer rechtlichen Verankerung



Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 20.3463 (RK-S) vom 25.05.2020



Leitsätze, denen der Bundesrat inskünftig Rechnung tragen will:

- Einführung Meldeverfahren
- Festlegung meldepflichtige Ereignisse
- Verzicht auf die Strafbarkeit der fahrlässigen Tatbegehung zu prüfen
- Grundsatz des Verbots der Selbstinkriminierung
- Punktuelle Einschränkungen der Anzeigepflichten der Aufsichtsbehörden erwägen
- Regelungsbedarf, wie Informationen, die in Meldesystemen enthalten sind, in einem Verwaltungsverfahren vor der Aufsichtsbehörde verwendet werden können



Ukraine Verordnung

¹ Das Starten vom und das Landen im Hoheitsgebiet der Schweiz sowie das Überfliegen des Schweizer Hoheitsgebiets ist folgenden Luftfahrzeugen verboten:

- a. Luftfahrzeuge russischer Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung der russischen Behörden, einschliesslich Luftfahrzeugen, die von diesen Unternehmen im Rahmen von Code-Sharing-oder Blocked-Space-Vereinbarungen eingesetzt werden;
- b. Luftfahrzeuge, die in Russland registriert sind oder sich im Eigentum russischer natürlicher oder juristischer Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden oder von diesen gechartert werden oder anderweitig unter deren Kontrolle stehen.

² Vom Verbot nach Absatz 1 ausgenommen sind: [...]



Vorstösse im Rat

«Eine Flugticketabgabe für die zivile Luftfahrt»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20223784

«Ausnahmen vom Verbot für ausländische Unternehmen, innerschweizerischen Luftverkehr zu betreiben»



Vorstösse im Rat

«Helikopterflüge. Wer kontrolliert Routen, Flughöhen und Landeplätze und wie?»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20231033

«Gleich lange Spiesse zwischen Zug und Flugzeug?»



Vorstösse im Rat

«Für eine Luxussteuer auf Privatjets»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20233803

«Privatjets. Es reicht»



((Dürfen in der Schweiz tatsächlich Luftfahrzeuge gewerbsmässig eingesetzt werden, die über kein Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen?))

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20237339

«Kann ein Flugfeld ohne Betriebskonzession als Regionalflugplatz qualifiziert werden?»



«Lärmgebühren am Flughafen stärker differenzieren»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20233544

"Welche Zukunft hat das Heliskiing in der Schweiz?"



«Vermischung der verschiedenen Kategorien von Flughäfen»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20233127

((Der Bundesrat verbietet Verbotenes))



«Entwicklung und Regulierung von zivilen Drohnen in der Schweiz»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20224580

«Flughafengebühren, Gesundheit und Umwelt. Was ist der Stand?»



«Beträge des Bundes an Piloten:innenausbildung»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20227967

«Der Bundesrat verbietet Verbotenes. Luftfahrtrecht quo vadis?»



«AVISTRAT - Umsetzung ohne politische Diskussion?»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20227567

«Zahlreiche Verletzungen der Nachtflugsperre am Flughafen Zürich»



«PC-12 des BAZL muss notlanden - wird der schwere Vorfall untersucht?»

https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curiavista/geschaeft?Affairld=20227568

«Flughafengebühren, Gesundheit und Umwelt. Was ist der Stand?»



Vorstösse im Rat

«Fehlende Stärkung von Innovationen durch die Spezialfinanzierung Luftverkehr SFLV»



Ausblick



SUST

Revision VSZV (Vernehmlassung 2024)



Revision VSZV

«Cockpit» -Beitrag «Die Revision der Flugunfalluntersuchungsverordnung»

Wünschenswerte Massnahmen:

- 1. Aufsichtsorgan
- 2. Aufstockung Kommission von 3 auf 5
- 3. Formalisiertes Stellungnahmeverfahren
- 4. Verfügung
- 5. Massnahmen organisatorischer Natur (jur. Know-How)



Revision VSZV

«Cockpit» -Beitrag «Die Revision der Flugunfalluntersuchungsverordnung»

https://www.baertschi-legal.ch/s/Revision-der-Flugunfalluntersuchung-publ.pdf



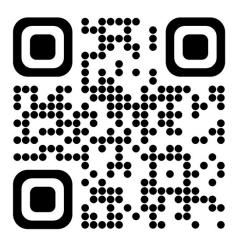


LFG

Revision







www.baertschi-legal.ch www.luftfahrtrecht.ch

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

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