

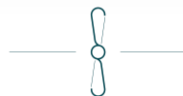
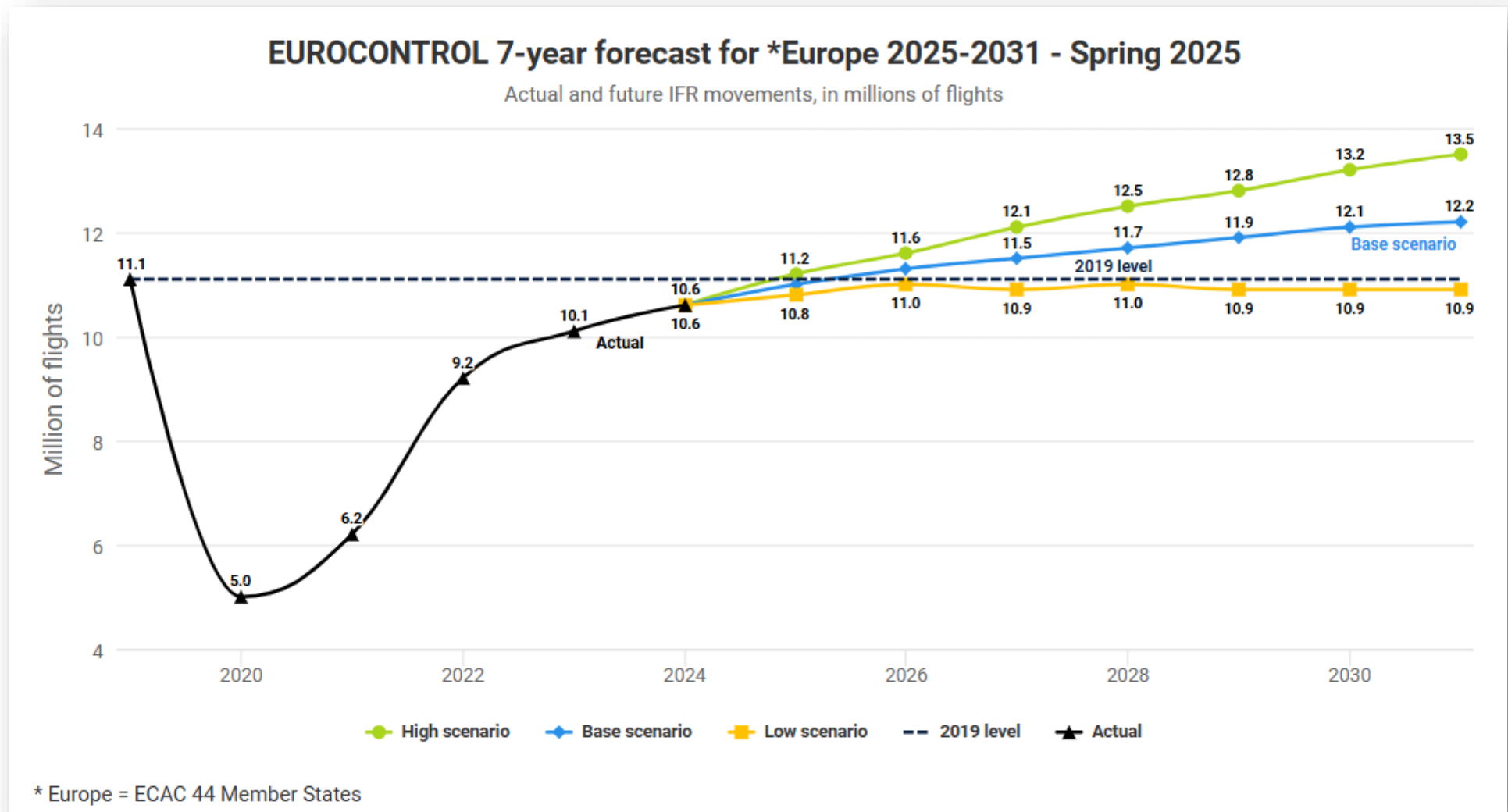
RAPHAEL WIDMER-KAUFMANN

RECHTSANWALT & NOTAR

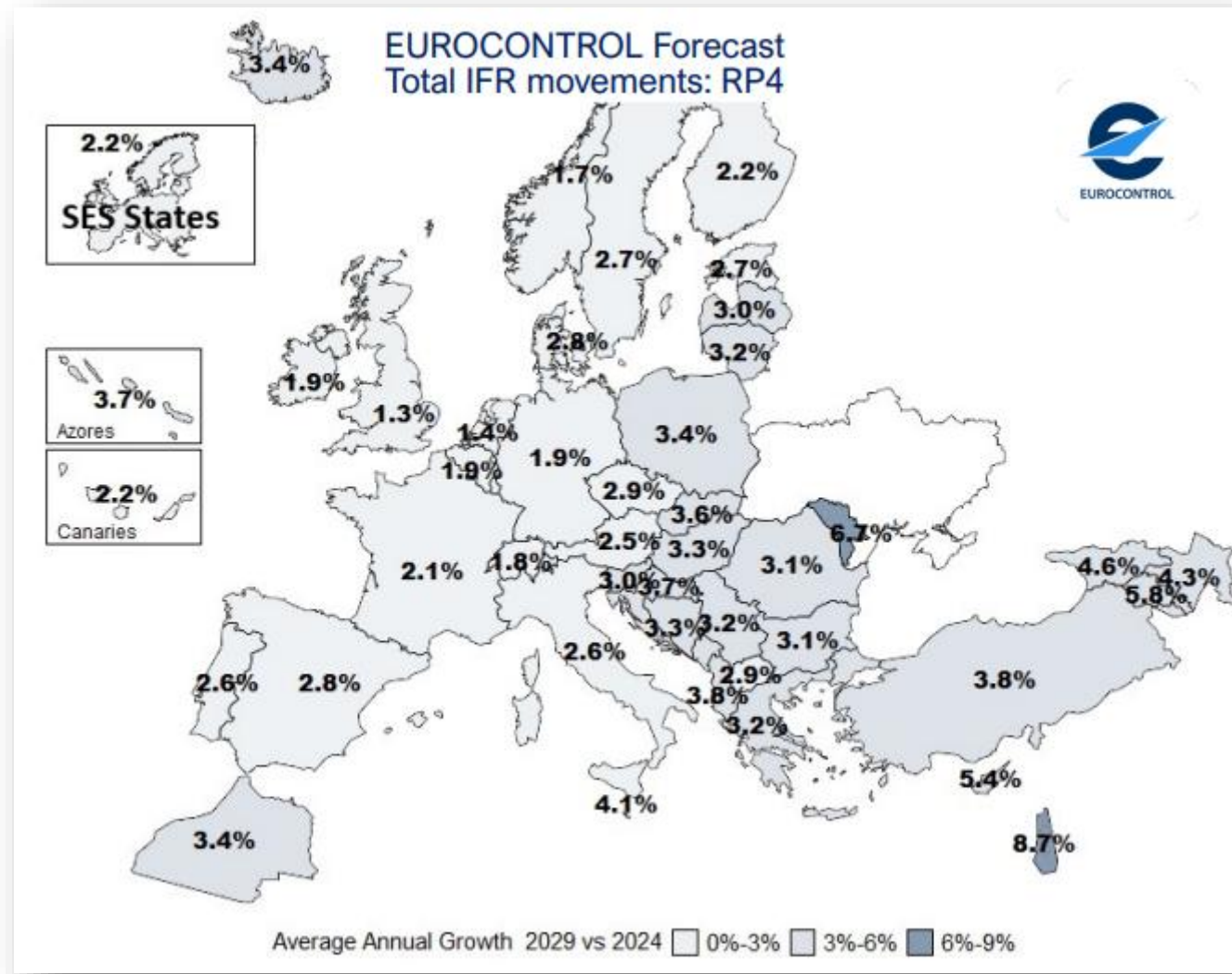
Neuigkeiten internationale Gesetze und Entscheide

FFAC/CFAC-Forum 2025, 27. November 2025

Entwicklung des Luftverkehrs in Europa



Entwicklung pro Land 2025-2029



Änderungen auf internationaler und europäischer Ebene

Verschiedenste Änderungen auf internationaler und europäischer Ebene:

- **Neue Haftungslimiten im Montrealer Übereinkommen**
- **Neue Verordnung für den Single European Sky**
- **ReFuelEU Aviation**
- Viele Urteile des Europäischen Gerichtshofs zur Fluggastrechteverordnung
- Anpassungen in den Durchführungsverordnungen und den Delegierten Verordnungen der EASA
 - z.B. Inkrafttreten der Vorschriften zur Informationssicherheit (Information Security)
 - neue Vorschriften bezüglich Lizenzen (Part-FCL)
 - Neuer Transpondercode 7601 für Funkausfall von IFR-Flügen in VMC (SERA)



Single European Sky

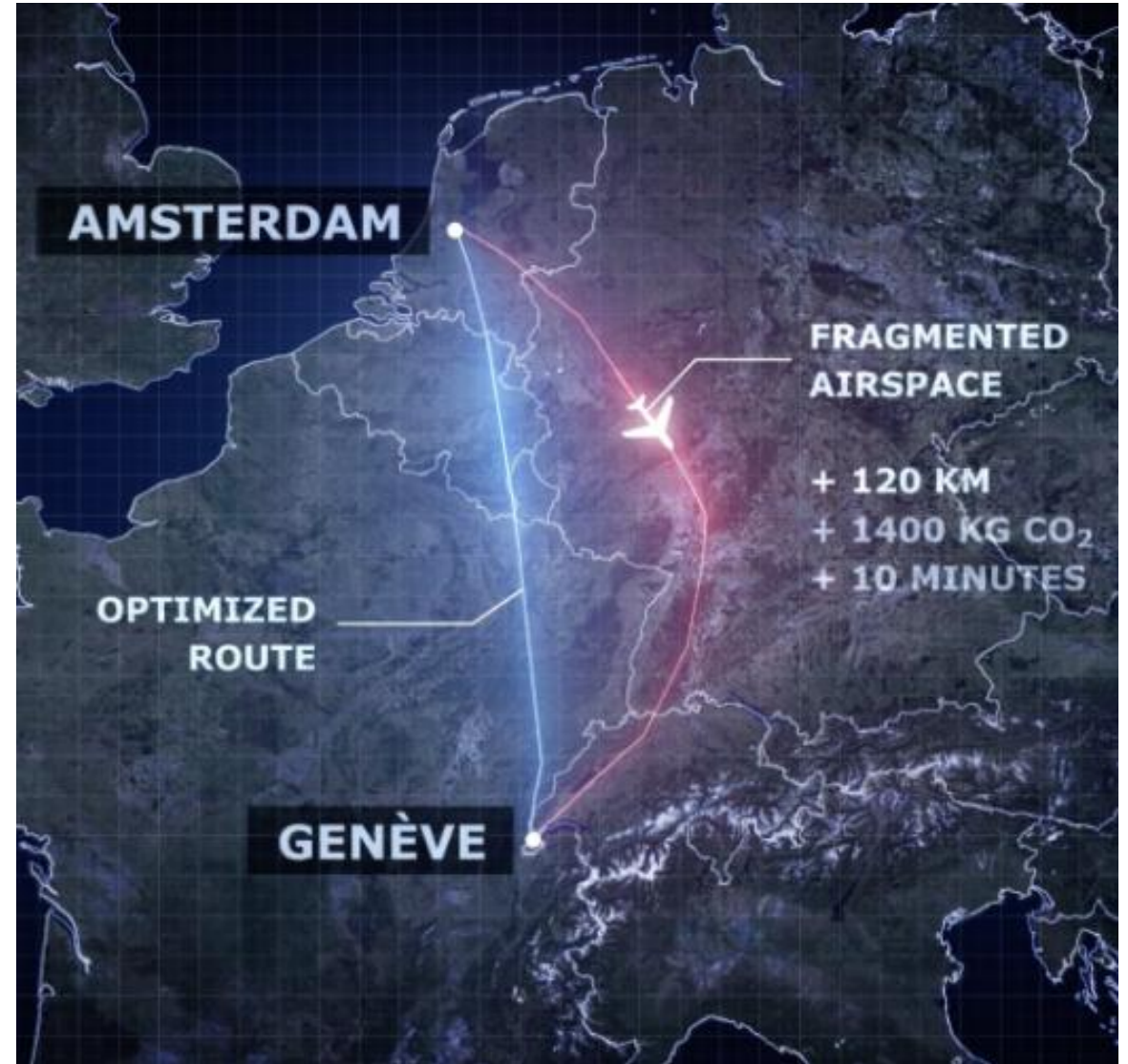


Ziele

Was bezweckt der Single European Sky:

- Reduzierung der Fragmentierung der Lufträume
- **Funktionale Luftraumblöcke**
- Verringerung der Verspätungen
- Senkung der Betriebskosten der Flugsicherung
- Reduzierung der Treibhausgasemissionen
- Förderung der Innovation
- Kapazitätserhöhung

safety, capacity, environment and cost-efficiency



Verpflichtungen: Leistungssystem

Die SES-Verordnung schreibt vor, dass ein Leistungssystem für Anbieter von Flugsicherungsdiensten festgelegt wird.

Die Europäische Kommission hat für die vierte Referenzperiode (2025-2029) folgende **unionsweiten Leistungsziele** festgelegt:

- **Sicherheit:** Flugsicherungsdienstleister haben eine umfassend dokumentierte und konsistente *safety culture, safety policy and objectives, safety assurance, and safety promotion* sowie ein nachweislich voll umgesetztes *safety risk management* zu pflegen
- **Umwelt:** die Flugrouteneffizienz (Differenz tatsächlicher Flugweg versus gerade Luftlinie) verbessert sich jährlich um knapp 3%
- **Kapazität:** die Verspätungen, welche den Anbietern von Flugsicherungsdiensten zugerechnet werden können, betragen im Jahr 2025 noch 0.9 Minuten pro Flug, wobei für die Folgejahre noch tiefere Werte festgelegt sind
- **Kosteneffizienz:** Die Kosten für die Flugsicherung nehmen jährlich um 1.2% ab.



Verpflichtungen: Leistungssystem

Die nationalen Behörden müssen die unionsweiten Leistungsziele mit lokalen Leistungszielen in **National Performance Plans** umsetzen. Diese Pläne müssen durch die Europäische Kommission genehmigt werden.

Skyguide hat im Oktober 2024 über das BAZL eine erste Version dieses National Performance Plan vorgelegt:

- Die Bereiche Sicherheit, Umwelt und Kapazität wurden genehmigt
- Die Skyguide sah höhere Gebühren vor und verpasste damit die Ziele bezüglich Kosteneffizienz. Die **Kommission lehnte darauf den Plan in Bezug auf die Gebühren ab**. Die Skyguide hat nun einen überarbeiteten Plan bei der Kommission eingereicht.

Sobald der National Performance Plan genehmigt ist, muss das BAZL dessen Einhaltung überwachen und der Kommission Bericht erstatten. Bei Nichterreichen der gesetzten Ziele können BAZL und subsidiär die Europäische Kommission Korrekturmaßnahmen verlangen.



Weitere Verpflichtungen

Gebührenregelung: Umfangreiche Vorschriften, wie die Gebühren für die Flugsicherung erhoben werden dürfen:

- Gebühren müssen kostenbasiert sein
- Es müssen Gebührenzonen mit Gebührensätzen bestimmt werden
- Gebühren müssen nichtdiskriminierend sein
- Eine Quersubventionierung zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug ist nicht zulässig

Netzmanager: Übernimmt verschiedene Funktionen, um eine nachhaltige und effiziente Nutzung des Luftraums zu ermöglichen. Wird durch Eurocontrol wahrgenommen.

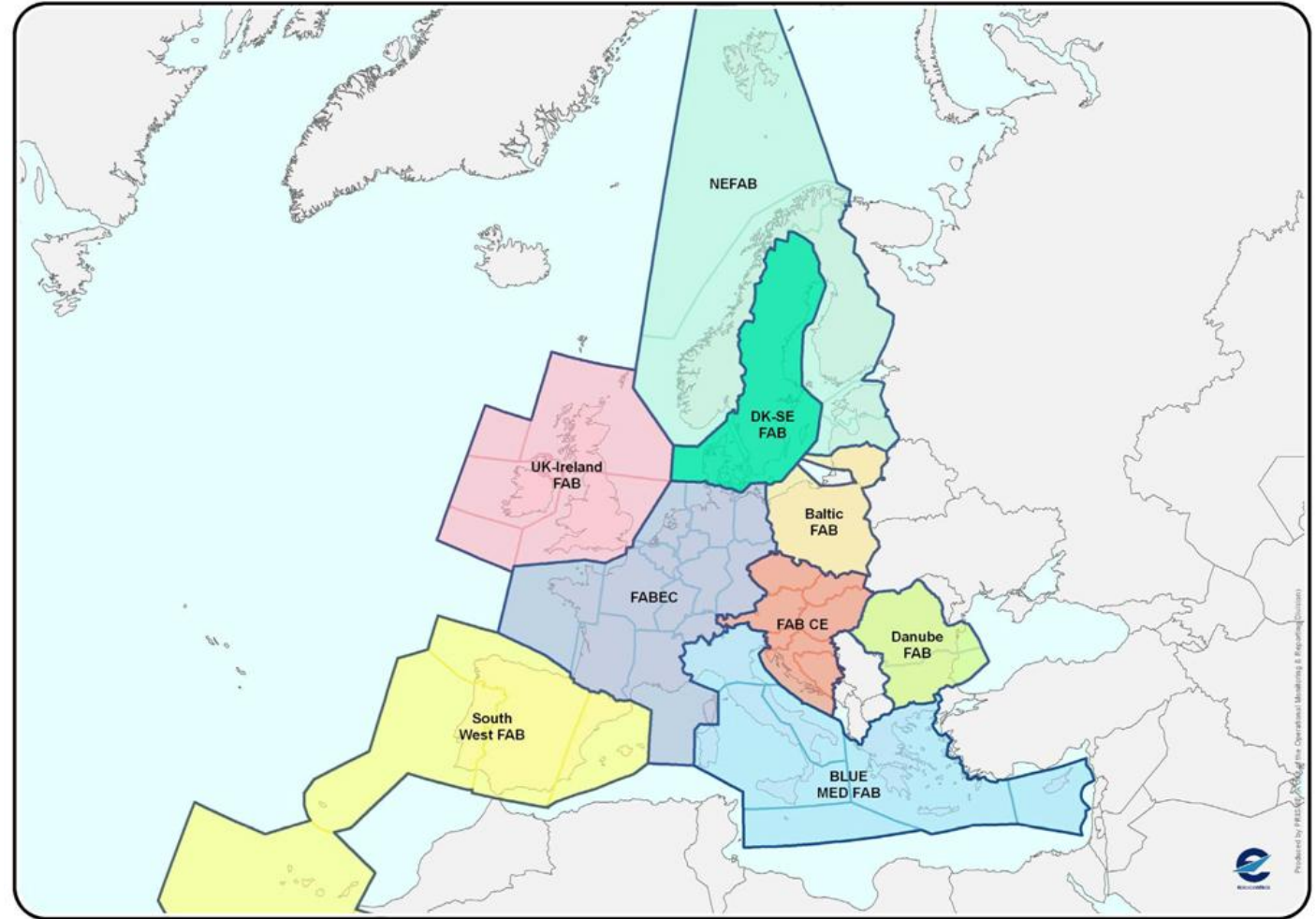


Kritik

Mit der neuen Verordnung ändert sich nichts!

Single European Sky ist immer noch ein Euphemismus!

Die ursprüngliche Idee der **Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke ist gescheitert**, der Luftraum in Europa ist nach wie vor sehr stark fragmentiert!



ReFuelEU Aviation



Grundlagen

- **Verordnung (EU) 2023/2405** des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (**Initiative „ReFuelEU Aviation“**)
- Ziel: **Markthochlauf von SAF** vorantreiben («uptake and supply of SAF»), indem die Beimischung von SAF zu konventionellem Kerosin vorgeschrieben wird
- Teil des **European Green Deal** bzw. **Fit for 55**: 55% CO₂-Reduktion bis 2030 verglichen mit 1990; Parallel EU Fuel Maritime
- **Gilt auch in der Schweiz**: In den Anhang des LVA aufgenommen, durch das CO₂-Gesetz und die CO₂-Verordnung umgesetzt; betroffen sind die Flughäfen Zürich und Genf



Sustainable Aviation Fuels

Arten von Nachhaltigen Flugkraftstoffen:

- **synthetische Flugkraftstoffe** (E-Kerosin): Synthese aus Wasserstoff und CO₂ durch erneuerbare Energie (Power to Liquid)
- **Biokraftstoffe für die Luftfahrt**: Aus landwirtschaftlichen Abfällen (Gülle, Nussschalen, gebrauchtes Speiseöl, tierische Fette etc.) oder Algen
- **wiederverwertete kohlenstoffhaltige Flugkraftstoffe**: Aus Abfällen nicht erneuerbaren Ursprungs (insbesondere Industrieabgase)

Chemisch unterscheiden sich SAF nicht wesentlich von Kerosin, sind mit den jetzigen Technologien und Zertifizierungen konform.

Es werden umfangreiche Anforderungen an die SAF gestellt, die in anderen Verordnungen der EU geregelt sind.



Verpflichtungen

Flugkraftstoffanbieter:

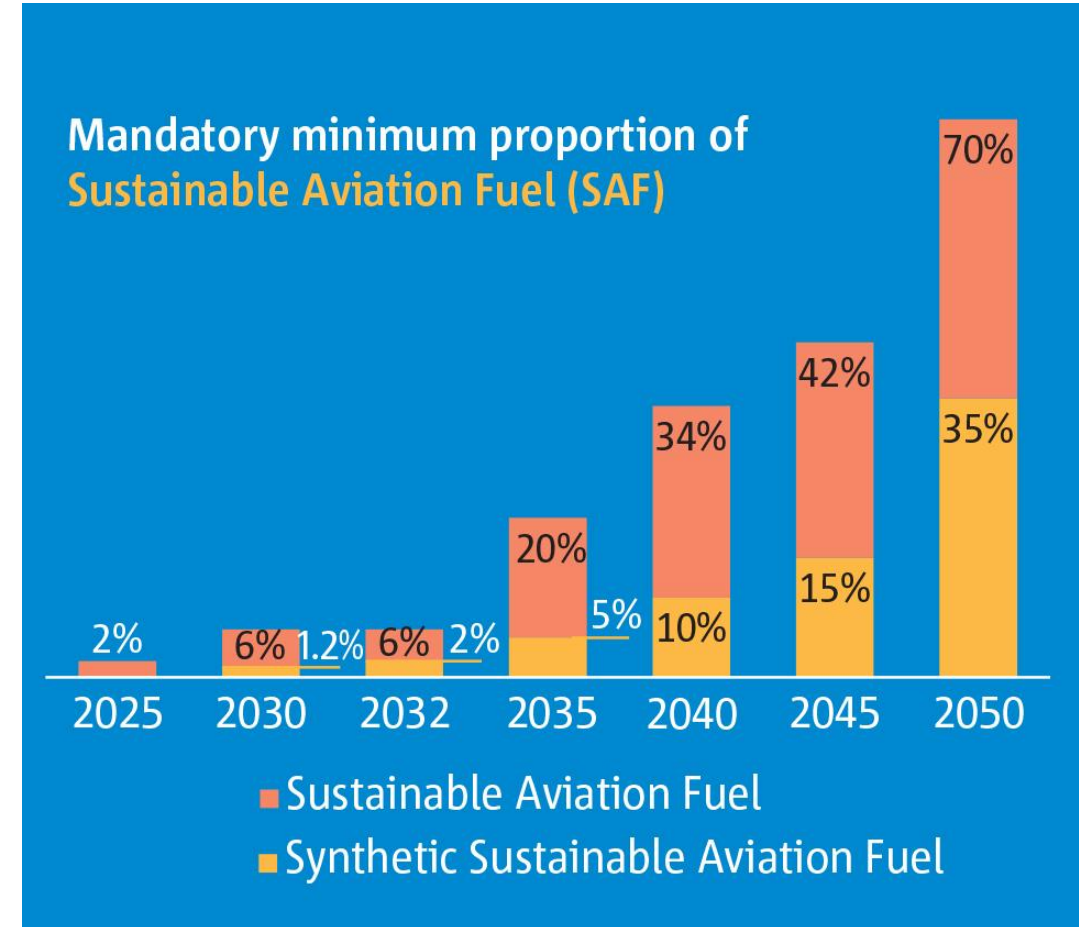
- Mindest-Beimischmengen gemäss Grafik
- Berichtspflichten

Fluggesellschaften:

- Mindest-Betankungsmenge: Müssen mindestens 90% ihres Jahresbedarfs an Kerosin für Flüge aus der EU in der EU tanken
 - Damit Kerosin ohne Beimischpflicht nicht ausserhalb der EU getankt wird
 - Kann aus Gründen der Sicherheit (Vorschriften über die Mindest-Kraftstoffmengen) unterschritten werden
- Berichtspflichten

Flughäfen:

- Die Flughäfen müssen alle erforderlichen Massnahmen ergreifen, um den Zugang zu SAF zu erleichtern.
- Flughäfen können zu Massnahmen verpflichtet werden



CORSIA

ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA):

- Strebt ein **CO₂-neutrales Wachstum** der Aviatik ab 2020 an
- **Seit 2019:** Luftfahrzeugbetreiber sollen über CO₂-Emissionen Bericht erstatten
- **Seit 2021:** Emissionen über dem Niveau von 2019 sollen kompensiert werden
- **Seit 2024:** Emissionen über 85% des Niveaus von 2019 sollen kompensiert werden
- Gilt nur für Luftfahrzeugbetreiber, welche mit Flugzeugen über 5'700 kg auf internationalen Flügen mehr als 10'000 Tonnen CO₂ emittieren
- **Bis 2026** ist die Teilnahme am CORSIA für die Staaten **freiwillig**, ab 2027 verpflichtend



Emissionshandelssystem (EHS)

- Betreiber von Luftfahrzeugen müssen **Emissionen von Treibhausgasen** (CO₂, Methan, Lachgas etc.) **mit Emissionsrechten abdecken**
- Es gibt eine **Obergrenze von zur Verfügung stehenden Emissionsrechten** (Cap), welche jedes Jahr gesenkt wird
- Bis 2025 wurde eine bestimmte Menge Emissionsrechte kostenlos an Luftfahrzeugbetreiber verteilt, der Rest wurde versteigert; ab 2026 werden grundsätzlich alle **Emissionsrechte versteigert**
- Emissionsrechte sind **frei handelbar**

Die Emissionshandelssysteme gelten nur im EWR, der Schweiz und UK:

- **Schweizer EHS:** Innerschweizer Flüge, Flüge aus der Schweiz in den EWR, Flüge aus der Schweiz nach UK
- **Europäisches EHS:** Flüge aus der EWR in die Schweiz
- **Britisches EHS:** Flüge aus UK in die Schweiz



Emissionshandelssystem (EHS)

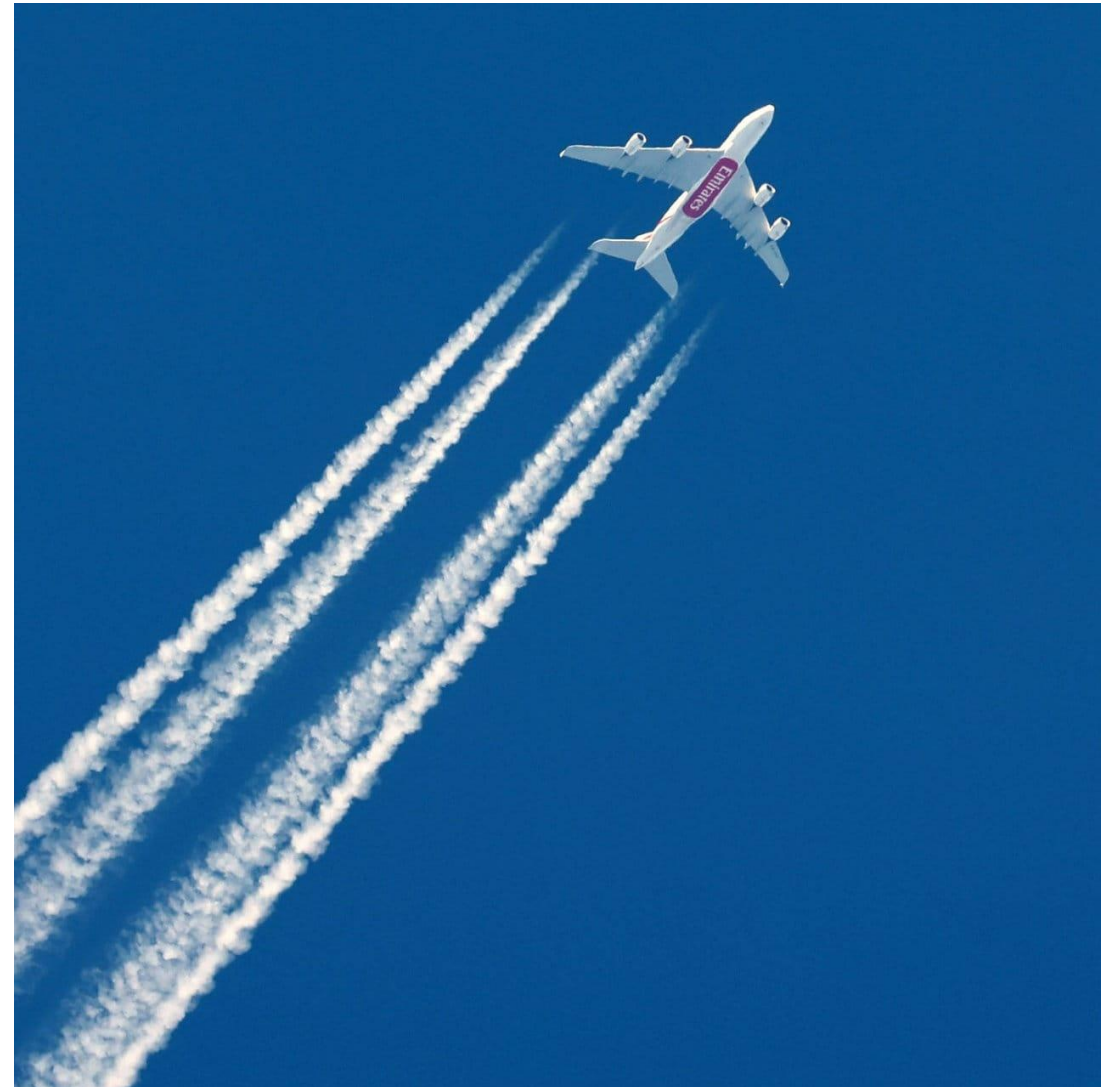
Ausgenommen sind:

- Staatsflüge, Militär-, Polizei- und Zollflüge
- Such- und Rettungsflüge, Löschflüge etc.
- VFR-Flüge
- Rundflüge (von A nach A)
- Schulungsflüge, Forschungsflüge, Kontroll- und Zulassungsflüge
- Flüge mit Flugzeugen unter 5'700 kg
- Flüge von kommerziellen Betreibern mit weniger als 10'000 Tonnen CO₂-Emission pro Jahr und weniger als 243 Flügen innert vier Monaten
- Flüge von nicht-kommerziellen Betreibern mit weniger als 1'000 Tonnen CO₂-Emission pro Jahr



ReFuelEU Aviation: Verhältnis zu CORSIA und EHS

- **CORSIA:** gilt für Flüge ausserhalb des EWR/Schweiz/UK
- **EHS:** gilt für Flüge innerhalb des EWR/Schweiz/UK
- Betreiber von Luftfahrzeugen können sich die SAF-Chargen entweder bei CORSIA oder beim EHS anrechnen lassen.
- Betreiber von Luftfahrzeugen erhalten zur Kompensation der Mehrkosten aus der Verwendung von SAF kostenlose Emissionszertifikate
 - Ist für die Schweiz noch nicht eingeführt, «da die Umsetzung noch weitere Vorarbeiten erfordert. Eine Einführung dieses Instruments ab dem Jahr 2026 wird geprüft». (Erläuterungen zur Änderung der CO₂-Verordnung vom 2. April 2025)



Montrealer Übereinkommen



Änderung der MÜ-Haftungslimiten

Das **Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr abgeschlossen in Montreal am 28. Mai 1999** sieht verschiedene Haftungslimiten vor.

Per 28. Dezember 2024 wurden diese Limiten erhöht:

- Die Limite für Tod und Körperverletzung von Reisenden erhöht sich von 128'821 SZR auf **151'880 SZR** (ursprünglich 100'000 SZR)
- Die Limite für Verspätungen bei der Luftbeförderung von Reisenden erhöht sich von 5'346 SZR auf 6,303 SZR je Reisenden (ursprünglich 4'150 SZR)
- Die Limite für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck erhöht sich von 1'288 SZR auf 1'1519 SZR je Reisenden (ursprünglich 1'000 SZR)
- Die Limite für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Gütern erhöht sich von 22 SZR auf 26 SZR pro Kilogramm (ursprünglich 17 SZR)



Auswirkungen auf das schweizerische Recht

Auf der Publikationsplattform des Bundesrechts (Fedlex) ist immer noch eine **alte Fassung des Montrealer Übereinkommens** (mit alten Haftungslimiten) publiziert. Die Bundeskanzlei sollte diesen Fehler in den nächsten Wochen beheben.

Das Montrealer Übereinkommen gilt nur für Flüge zwischen Unterzeichnerstaaten des Abkommens. Für alle anderen Flüge gilt die **Lufttransportverordnung**, welche die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens übernimmt.

Die neuen Haftungslimiten werden auch in der Lufttransportverordnung sowie in der Luftfahrtverordnung nachvollzogen. Die Anpassungen sind nicht vor **dem dritten Quartal 2026** zu erwarten.

Tipp: ein aktueller Beförderungsschein kann auf www.ffac.ch heruntergeladen werden.

Beförderungsschein / Titre de transport
Titolo di trasporti / Title of transport

FFAC Foundation for Aviation Competence

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

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

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
Escapes
Scali
Stopovers

Immatrikulation
Immatriculation
Immatricolazione
Registration

Ort und Datum der Ausstellung
Lieu et date de délivrance
Luogo e data di emissione
Place and date of issue

Preis
Prix
Prezzo
Price

pro Flug
par vol
per volo
per flight

pro Flugminute
per minute de vol
per minute di volo
per flight minute

pro Flugstunde
par heure de vol
per ora di volo
per flight hour

CHF

EUR

*** Hinweis:**
Es handelt sich um einen privaten Flug gegen Entgelt, bei dem ein Versicherungssobligatorium zur Deckung der Haftpflicht von Personen- und Sachschäden der Passagiere besteht. (siehe Beförderungsbedingungen)

*** Remarque:**
Il s'agit d'un vol privé effectué contre rémunération, pour lequel existe une obligation de couverture d'assurance de la responsabilité civile pour les dommages corporels et matériels des passagers. (voir conditions de transport)

*** Nota:**
Si tratta di un volo privato a pagamento per il quale sussiste un obbligo di copertura d'assicurazione della responsabilità civile per i danni corporali e materiali del passeggero. (vedi condizioni di trasporto)

*** Note:**
The above pertains to private air travel on a paid basis for which insurance is mandatory for liability coverage of passengers' personal injury and property damage. (see Conditions of Carriage)

Beförderungsbedingungen
Die Beförderung aufgrund dieses Beförderungsscheins unterliegt den Haftungsbestimmungen der zum Zeitpunkt des Fluges geltenden Fassung der Verordnung über den Lufttransport (LTrV) vom 17. August 2005 für Inland- und internationale Beförderungen und, soweit anwendbar, dem Übereinkommen von Montreal vom 28. Mai 1999 sowie der EG-Verordnung Nr. 785/2004 vom 21. April 2004. Diese regeln die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung eines Passagiers, für den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck und für Verspätung. Die Haftung kann beschränkt sein.

1. Für Schäden bis zu 151 880 Sonderziehungsrechten (SZR) kann die Haftung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Darüber hinaus kann sich der Luftfrachtführer bei bestimmten gesetzlich festgelegten Entlastungsgründen von der Haftung befreien. Bei Tod oder Körperverletzung ist pro Passagier binnen 15 Tagen ab der Identifikation der schadenersatzberechtigten natürlichen Personen eine Vorauszahlung zu leisten. Im Todesfall sind mindestens 16 000 SZR geschuldet.
2. Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck ist die Haftung auf 1 519 SZR pro Passagier begrenzt.
3. Bei Verspätung ist die Haftung auf 6 303 SZR pro Passagier begrenzt.
4. Leistungen, die den Schadenersatz-Anspruchsberechtigten aus der vom Luftfrachtführer oder vom Luftfahrzeughalter allenfalls abgeschlossenen Insassenunfall-Versicherung ausgerichtet werden, und Vorauszahlungen, die der Luftfrachtführer gestützt auf die geltenden Haftungsbestimmungen zu leisten hat, sind im vollen Umfang auf die Haftpflichtansprüche anzurechnen.



Ausblick



Ausblick

Älterer Vorschlag der Kommission zur Anpassung der Fluggastrechte wird erneut diskutiert:

- **Reduzierte Entschädigungszahlung:** nicht schon ab drei Stunden, sondern erst ab fünf Stunden bei Flügen bis 3'500 km, ab neun Stunden bei Flügen bis 6'000 km und ab zwölf Stunden bei Flügen über 6'000 km
- **Hotelübernachtung:** Einführung eines Höchstpreises von 100 Euro pro Nacht und Person bei Hotelübernachtungen

Gemischter Ausschuss hat am 26. November 2025 die Übernahme neuer EU-Vorschriften beschlossen:

- **Vorschriften für die Bodenabfertigung bezüglich Informationssicherheit:** Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems, Meldepflicht von Vorfällen etc.

