



13. August 2010

Änderungen der Ausführungserlasse zum revidierten Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0)

Erläuterung einzelner Bestimmungen

Referenz/Aktenzeichen: 3/34/34-02

A. Einleitung

Die Revision des Luftfahrtgesetzes wurde vom Parlament bis auf einige wenige Differenzen grundsätzlich bereinigt. Die endgültige Verabschiedung der Vorlage darf somit auf Ende der Herbstsession erwartet werden. Für deren Umsetzung sind in verschiedenen Bereichen rechtliche Anpassungen notwendig. Da das LFG als Rahmengesetz konzipiert ist, werden durch die Teilrevision I lediglich die Grundsätze festgelegt. Die Detailregelungen erfolgen im Rahmen der Ausführungserlasse zum LFG.

Die Teilrevision LFG I hat auf die bestehenden Ausführungsverordnungen in unterschiedlichem Masse Auswirkungen. Einzelne Verordnungen können aufgehoben werden (bspw. die Verordnung über die Luftfahrtkommission; SR 748.112.3), andere bedürfen einer Teilrevision (bspw. die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL; SR 748.131.1). Die nachfolgenden Erläuterungen beschränken sich auf die wichtigsten Änderungen in den einzelnen Verordnungen und erklären die Gründe für die entsprechenden Änderungen.

B. Die Ausführungserlasse

1. Strafnormen

Im Vergleich zur allgemein gefassten Strafnorm des Artikels 91 Ziffer 1 LFG wurde dieser im Rahmen der Revision präzisiert und damit die Rechtssicherheit verbessert. Dies gilt insbesondere mit Blick auf den neuen Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe h des LFG. Es handelt sich hierbei um eine Delegationsnorm, die es erlaubt, in Verordnungen Pflichten aufzustellen, deren Verletzung strafrechtlich sanktioniert wird. Unter dem Aspekt des Bestimmtheitsgebots müssen bei Verweisen die Bestimmungen, deren Verletzung bestraft werden soll, möglichst präzise bezeichnet werden. Entsprechend wurden in den Ausführungserlassen die Strafnormen konkretisiert.

2. Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01)

Artikel 75:

Mit diesem Artikel delegiert der Bundesrat dem UVEK die Kompetenz, Regeln betreffend die Benützung des schweizerischen Luftraums zu erlassen.

Artikel 76:

Die neue Bestimmung schafft die Grundlage für den Erlass von operationellen Ausführungsbestimmungen durch das Departement.

Artikel 105:

Die einzelnen Kriterien als Voraussetzungen für eine Einzelbewilligung werden in Angleichung an die internationalen Grundlagen durch den Nachweis eines „equivalent level of safety“ ersetzt, wodurch das übergeordnete Ziel der Sicherheit in den Vordergrund gerückt wird.

Artikel 106 Absatz 1 Buchstabe d:

Aufgrund der Entwicklungen auf dem internationalen Versicherungsmarkt wird die bisher in Artikel 70 LFG enthaltene Anforderung wonach die Versicherung durch eine vom Bundesrat zugelassene Versicherungsgesellschaft erfolgen muss aufgehoben. Das gleiche gilt nun auf der Verordnungsstufe für die in Artikel 106 Absatz 1 Buchstabe d und Artikel 123 Absatz 1 enthaltenen analogen Vorgaben.

Artikel 114 Absätze 1-3 und 5:

Es handelt sich bei dieser Änderung lediglich um eine stilistische Angleichung an Artikel 119 Absatz 1 LFV sowie um weitere redaktionelle Änderungen (neue Nummerierung, neue Aufteilung der Absätze).

Artikel 114 Absatz 4:

Eine Anhörung erfolgt nur noch für innerschweizerische Linien, da sich alle darüber hinausgehenden Linien auf staatsvertragliche Regelungen abstützen. Somit finden die Absätze 2, 3 und 4 keine Anwendung (vgl. Artikel 114 Absatz 5).

Artikel 116 Absatz 3:

Die Verkürzung der Frist von bisher zwei Jahren auf sechs Monate ist notwendig, da die Erfordernisse des Marktes eine kurzfristigere Planung der Unternehmen erfordern.

Artikel 118:

Artikel 118 hat bisher den Heimfall der Streckenkonzession geregelt. Neu wird die Übertragung unbenutzter Streckenkonzessionen an Mitbewerber vorgesehen. Im Übrigen wurde die Bestimmung neu gegliedert.

Artikel 118a:

Im neuen Artikel 118a wird der Heimfall unbenutzter Streckenkonzessionen geregelt. Gemäss dem geltenden Artikel 118 Absatz 2 erlässt das BAZL nach Einstellung einer Strecke eine Verfügung, worin dem Unternehmen eine Frist von drei Monaten gesetzt wird, diese Linie wieder aufzunehmen; ansonsten die Konzession dahin fällt. Neu soll die Streckenkonzession wenn sie während 12 Monaten nicht genutzt wurde, automatisch dahinfallen. Durch die Frist von 12 Monaten wird dem Unternehmen die Möglichkeit geboten, eine Strecke während einer Flugplanperiode auszusetzen, ohne dass die Streckenkonzession gleich dahin fällt (z. B. saisonale Fluglinien).

Artikel 123 Absatz 1:

Es wird hier auf die Ausführungen oben zu Artikel 106 Absatz 1 verwiesen.

3. Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1)

Artikel 2:

Durch die Neugliederung der Begriffe sollen die Abweichungen zwischen der deutschen, französischen und italienischen Fassung behoben werden. Die neu formulierten Definitionen der Begriffe „Flugplatz“, „Flugplatzanlagen“ und „Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt“ dienen der sprachlichen Verbesserung und der Anpassung an die in der Praxis verwendete Umschreibung.

Artikel 9 Absatz 1, 1. Satz:

Im Zusammenhang mit den Safety Assessments, welche die zertifizierten Flugplätze erstellen müssen, wird das BAZL künftig aufgrund eines Kriterienkatalogs die Prüfung auf einzelne Projekte konzentrieren. Der bisherige Wortlaut verpflichtet das BAZL jedoch zur Prüfung aller Vorhaben. Rein sprachlich besteht damit auch eine Differenz zu den Artikeln 28 und 29 VIL, laut denen dem BAZL ein Entscheid obliegt, eine luftfahrtspezifische Prüfung vorzunehmen.

Artikel 27a:

Mit dieser neuen Bestimmung wird der Grundsatz von Artikel 37 Absatz 1 LFG über die Plangenehmigungspflicht von Bauten und Anlagen in die Verordnung übernommen und verdeutlicht. Durch den Einschub dieses neuen Artikels wird der bisherige Artikel 27a zu 27a^{bis}.

Artikel 27a^{bis} Absatz 1 Buchstabe f^{bis}:

Anders als im 2008 geänderten Artikel 24 Buchstabe c zum Betriebsreglement fehlt für das Plangenehmigungsgesuch bisher das Erfordernis des Nachweises, dass die Anforderungen der Flugsicherheit erfüllt sind.

Artikel 28 Absatz 2 und 4, 2. Satz:

Die Zuweisung zu einem geregelten Verfahren führt dazu, dass das Ergebnis der Prüfung, insbesondere wenn daraus Auflagen zu Lasten des Flugplatzhalters resultieren, in einer Verfügung festgehalten und damit dem Rechtsmittelweg zugänglich wird, was auch die Rechtsposition des Flugplatzhalters klärt.

Artikel 30 Absatz 1, 2 und 3:

Das bisher in diesem Artikel bezeichnete Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) existiert nicht mehr. Um nicht bei jeder Reorganisation oder Umbenennung der zuständigen Einheit den Text anpassen zu müssen, gleichzeitig aber sicherzustellen, dass eine (Verwaltungs-)Stelle des VBS und nicht eine aus der Bundesverwaltung ausgelagerte Geschäftseinheit oder Unternehmung für zuständig erklärt wird, erfolgt die neue Bezeichnung. Daneben erfolgen redaktionelle und verfahrensmässige Klarstellungen in den Absätzen 2 und 3.

Artikel 31 Absätze 3 und 4:

Im Umnutzungsverfahren bestehen gewisse Unklarheiten, welche anlässlich dieser Revision behoben werden können. Damit werden Vorgaben für das Verfahren, die bisher bloss in einem Merkblatt des BAZL festgehalten sind, rechtlich verbindlich. Festgelegt wird die Pflicht, ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren für die Umnutzung der ehemals militärischen Bauten und Anlagen sowie für bauliche Änderungen und ein Genehmigungsverfahren für das Betriebsreglement (inkl. Anhörung und öffentliche Auflage) durchzuführen.

Artikel 39d Absätze 3 und 4:

Im Zusammenhang mit den Ereignissen vom April 2010, als der Flugverkehr über Europa wegen der Aschewolke massiv behindert worden war, zeigte sich, dass die Regelung der Kompetenzen zur Gewährung von Ausnahmen von der Nachtflugsperrung nicht sachgerecht ist. Die gemäss Art. 39d Abs. 2 auf die einzelnen Flugplätze verteilte Kompetenzverteilung garantiert nicht, dass die Ausnahmen bei gleichartiger Ausgangslage auch gleich gehandhabt werden. Dass das BAZL in solchen Situationen jeweils eine Vollzugsanweisung erteilt, erscheint unbefriedigend.

Gleichzeitig ist die Kompetenz zur Gewährung von Ausnahmen durch das BAZL gemäss Art. 39d Abs. 3 auf Fälle beschränkt, in denen die öffentliche Sicherheit gefährdet ist. Diese Bestimmung wurde im Hinblick auf die Fussball-Europameisterschaft EURO 08 neu eingeführt. Sie konnte schon während der EURO 08 nicht angewendet werden, weil die Bedürfnisse dieses Grossanlasses damit nicht abgedeckt werden konnten; es brauchte daneben eine spezielle EURO-Verordnung. Auch seither gelangte diese Bestimmung nie zur Anwendung.

Auf den beiden Landesflughäfen müssen die installierten Navigationseinrichtungen, z. B. Instrumentenlandesysteme, gemäss internationalen Vorgaben regelmässig mittels speziellen Messflügen auf ihre Funktionstüchtigkeit hin überprüft werden. Diese Messflüge können aufgrund der dafür nötigen Bedingungen nicht immer während der ordentlichen Betriebszeiten durchgeführt werden. Es ist somit notwendig, die Flüge, die regelmässig mit lärmarmen Luftfahrzeugen durchgeführt werden, häufig während der nächtlichen Betriebspause durchzuführen. Bisher besteht für solche Flüge keine entsprechende rechtliche Grundlage.

Es erscheint aus den genannten Überlegungen als sachgerecht, die Kompetenz des BAZL zur Gewährung von Ausnahmen von der Nachtflugsperrung massvoll zu erweitern. Die in Absatz 4 vorgesehene Information soll in der Regel vorgängig erfolgen. Da jedoch nicht auszuschliessen ist, dass in vereinzelten Fällen die Zeit dafür nicht ausreichen wird, wird die vorgängige Information nicht vorgeschrieben.

Artikel 62 Absatz 2, 2. Satz:

Die Neufassung („bewilligungspflichtigen Objekte“ anstelle von „meldepflichtigen“) dient der Anpassung an die mit Artikel 41 Absatz 1 LFG und Artikel 63 VIL neu eingeführte Bewilligungspflicht für Luftfahrthindernisse.

Artikel 62a Absatz 2:

Die Streichung des zweiten Satzteils (ab „bestimmen“) dient der Anpassung an die Änderung von Artikel 63 Absatz 1 VIL.

Artikel 63:

Der Wortlaut dieser Bestimmung wurde neu an die Bewilligungspflicht angepasst (vorher Meldepflicht). Die Hindernisdefinition wurde materiell nicht geändert. Jeder Eigentümer eines Luftfahrthindernisses muss nunmehr über eine Bewilligung verfügen. Mit der Errichtung eines neuen Hindernisses bzw. einer Änderung eines bestehenden Hindernisses darf nicht begonnen werden, bevor nicht die entsprechende Bewilligung des BAZL vorliegt. Der bisherige Buchstabe d in Absatz 1 (Vermessungsflächen-Kataster) wurde gestrichen, da dieses Erfordernis Gegenstand von laufenden Projekten (Anpassungen an veränderte internationale Rahmenbedingungen) ist, und sie zurzeit weder relevant noch umsetzbar sind. Ebenfalls gestrichen wurden die bisherigen Absätze 2 und 3, welche jedoch inhaltlich in den neuen Artikel 64 VIL einfließen (vgl. nachstehend).

Artikel 64:

Diese Bestimmung regelt den Inhalt eines Gesuchs um Bewilligung gemäss Artikel 63 VIL und nennt die einzureichenden Unterlagen. Die Liste der Unterlagen ist nicht abschliessend und kann gemäss Absatz 2 erweitert werden, wenn eine Beurteilung des Gesuchs gestützt auf die eingereichten Unterlagen nicht schlüssig erfolgen kann. Das Gesuch ist – wie bisher die Meldungen – via kantonale Meldestellen an das BAZL einzureichen. Für die Zukunft wurde gemäss Absatz 3 die Option offen gelassen, im BAZL eine elektronische Plattform für die Gesuchseinreichung einzurichten und damit den direkten Weg ans BAZL zu öffnen.

Artikel 66 Absätze 1, 1^{bis} und 1^{ter}:

In Analogie zu Artikel 30 wird in Absatz 1 anstelle der Luftwaffe neu ebenfalls das VBS genannt. Mit Absatz 1^{ter} wird eine Grundlage geschaffen, die Bewilligungen für Luftfahrthindernisse zu befristen.

Artikel 68:

Die Erfahrung hat gezeigt, dass Eigentümer oftmals stillgelegte Luftfahrthindernisse nicht beseitigen oder den Abbruch nicht melden. Um dem Ziel der Bestimmung, den Luftraum möglichst von unnötigen Hindernissen freizuhalten, Nachdruck zu verleihen, wurde neu eine Frist von einem Jahr stipuliert, innert welcher stillgelegte Hindernisse abzubereiten und der Abbruch den kantonalen Meldestellen zuhanden des BAZL zu melden sind.

Artikel 74c:

In den Übergangsbestimmungen soll festgehalten werden, dass die neuen Verfahrensbestimmungen, insbesondere jene von Artikel 31 betreffend das Umnutzungsverfahren, auch auf die laufenden Verfahren angewendet werden können bzw. müssen.

4. Verordnung des UVEK über die Ausweise für Flugpersonal (RFP; 748.222.1)

Generell:

Die Verordnungsbestimmungen müssen aufgrund der Aufhebung des Lernausweises angepasst werden. Von der Revision sind somit sämtliche Bestimmungen erfasst, die den Lernausweis erwähnen. Soweit der Revision von Bestimmungen keine anderweitigen Motive zugrunde liegen, werden sie im Folgenden nicht weiter erläutert.

Artikel 146:

Zum Zeitpunkt der Entstehung dieser Bestimmung existierten nur einsitzige motorisierte Segelflugzeuge. Entsprechend wurden 5 Alleinflüge unter Aufsicht des Fluglehrers für die Ausbildung gefordert. Heute – nach der Entwicklung der zweiplätzig motorisierten Segelflugzeuge – ist es sinnvoller und sicherer, diese „Lernflüge“ oder zumindest einige davon am Doppelsteuer mit dem Fluglehrer zu absolvieren. Dementsprechend wurde das „Allein-“ in den Alleinflügen gestrichen.

Art. 198 Abs. 2

Kodifizierung der heutigen Praxis.

Art. 205 Abs. 2

Kodifizierung der heutigen Praxis.