

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DIE TOTALREVISION DES
GESETZES ÜBER DIE LUFTFAHRT
(LUFTFAHRTGESETZ, LFG)

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
1. Lesung	
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. 122/2023

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
Zuständiges Ministerium.....	6
Betroffene Stellen	6
I. BERICHT DER REGIERUNG	7
1. Ausgangslage	7
1.1 Zollanschlussvertrag und Übereinkommen von Chicago.....	7
1.2 EWR-Recht und Notenaustausch	8
1.3 Das liechtensteinische Luftfahrtrecht	9
1.4 Anwendbare EWR-Rechtsakte	9
1.5 Die Zusammenarbeit zwischen den Behörden	10
1.6 Zuständigkeiten in Sachen Luftfahrtrecht.....	11
2. Begründung der Vorlage.....	13
2.1 Aktualisierung mit Blick auf anwendbare EWR- Rechtsvorschriften	13
2.2 EASA-Grundverordnung (Verordnung (EU) 2018/1139).....	14
2.3 Aktualisierung der Zuständigkeiten	16
3. Schwerpunkte der Vorlage	17
4. Vernehmlassung	18
4.1 Eingegangene Stellungnahmen.....	18
4.2 Vernehmlassungsergebnisse.....	19
4.2.1 Mehr Klarheit, Rechtssicherheit und Transparenz durch neues LFG	19
4.2.2 Frage nach einer allfälligen Verletzung der Handels- und Gewerbefreiheit bei Ausstellung und Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Luftfahrtunternehmen mit Sitz in Liechtenstein nur für Helikopter (nicht für Flächenflugzeuge)	20
4.2.3 Souveränitätspolitische Fragestellungen.....	26
4.2.4 Kritik an „neuen“ Zuständigkeiten des BAZL	30

5.	Urteil Verwaltungsgerichtshof vom 3. März 2023 (VGH 2022/074)	31
6.	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) unter Berücksichtigung der Vernehmlassung sowie der Rechtsprechung	33
7.	Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	68
8.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit, Ressourceneinsatz und nachhaltige Entwicklung.....	68
8.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	68
8.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	68
8.3	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	69
8.4	Evaluation.....	70
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	70
III.	REGIERUNGSVORLAGE	71

ZUSAMMENFASSUNG

Seit der Schaffung des Gesetzes vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt (LFG; LGBl. 2003 Nr. 39) verfügt Liechtenstein über ein nationales Luftfahrtgesetz, das insbesondere der Umsetzung und Durchführung der EWR-Rechtsvorschriften im Bereich Zivilluftfahrt gemäss Anhang XIII Kapitel VI Ziffer ii bis vi des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum dient. Im Übrigen gelangt aufgrund des Notenaustauschs zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt (LGBl. 2003 Nr. 40) die schweizerische Luftfahrtgesetzgebung auch in Liechtenstein zur Anwendung. Dies in Ausführung der anlässlich des Beitritts der Schweiz zum Übereinkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt abgegebenen Erklärung aus dem Jahr 1944, dass das Übereinkommen auch auf das Fürstentum Liechtenstein Anwendung findet, solange der Vertrag vom 29. März 1923 über den Anschluss des Fürstentums Liechtenstein an das schweizerische Zollgebiet in Kraft steht.

Das geltende liechtensteinische LFG zeigt sich heute im Vergleich zur ursprünglichen Fassung aus dem Jahr 2002 materiell betrachtet weitgehend unverändert. Bei den im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften haben sich jedoch zwischenzeitlich massgebliche Änderungen ergeben und auch die Bezeichnung der national zuständigen Amtsstelle entspricht nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten.

So ist etwa in der geltenden Fassung des Gesetzes nach wie vor das Amt für Volkswirtschaft als die für den Vollzug des Gesetzes zuständige Amtsstelle verankert. Der in der Praxis erfolgte Übergang der Zuständigkeit im Bereich Zivilluftfahrt auf das per 1. Januar 2013 geschaffene Amt für Bau und Infrastruktur (ABI), welches aufgrund einer Organisationsänderung seit dem 1. April 2022 im entsprechenden Zuständigkeitsbereich die Bezeichnung „Amt für Hochbau und Raumplanung“ trägt, wurde bisher nicht in Form einer Gesetzesanpassung nachvollzogen.

Neben der Bezeichnung des Amtes für Hochbau und Raumplanung (AHR) als die national zuständige Amtsstelle für den Bereich der Zivilluftfahrt soll insbesondere auch die Rolle des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) als zuständige Luftfahrtbehörde für Liechtenstein im neuen LFG abgebildet werden. Dabei bleiben die

besonderen Verpflichtungen Liechtensteins aufgrund des EWR-Abkommens berücksichtigt.

Mit der gegenständlichen Vorlage zur Totalrevision des Luftfahrtgesetzes wird somit insgesamt das LFG an die aktuellen Gegebenheiten sowohl mit Blick auf die anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften als auch mit Blick auf die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung zuständigen Behörden angepasst.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

BETROFFENE STELLEN

Amt für Hochbau und Raumplanung

Amt für Volkswirtschaft

Vaduz, 31. Oktober 2023

LNR 2023-1648

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Zollanschlussvertrag und Übereinkommen von Chicago

Basierend auf dem Vertrag zwischen der Schweiz und Liechtenstein über den Anschluss des Fürstentums Liechtenstein an das schweizerische Zollgebiet¹ und der Erklärung der Schweiz anlässlich des Beitritts zum Übereinkommen von Chicago 1944² hat die Zusammenarbeit zwischen Liechtenstein und der Schweiz im Bereich der Zivilluftfahrt eine lange Geschichte.

¹ LGBl. 1923 Nr. 24

² SR 0.748.0

1.2 EWR-Recht und Notenaustausch

Im Kontext des Luftrechts der Europäischen Union, welches sowohl in Liechtenstein durch den EWR-Beitritt und in der Schweiz durch das bilaterale Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft anwendbar wurde, wurde diese langjährige Zusammenarbeit anfangs 2000 auf eine neue Basis gestellt.

Seitdem bildet der Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein vom 27. Januar 2003 betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt³, womit der Notenwechsel vom 25. Januar 1950 zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Ausübung der Aufsicht über die Luftfahrt in Liechtenstein durch schweizerische Behörden ersetzt und aufgehoben wurde, die zentrale bilaterale Grundlage für die Zusammenarbeit Liechtensteins mit der Schweiz im Bereich der Zivilluftfahrt unter besonderer Berücksichtigung der Verpflichtungen Liechtensteins aufgrund der EWR-Mitgliedschaft.

Auf Basis des Notenaustauschs gelangt die schweizerische Luftfahrtgesetzgebung auch im Gebiet des Fürstentums Liechtenstein durch die zuständigen schweizerischen Behörden zur Anwendung, soweit nicht aufgrund der Zugehörigkeit Liechtensteins zum Europäischen Wirtschaftsraum verbindlich eine liechtensteinische Zuständigkeit erwächst.

Die aufgrund des Notenaustauschs in Liechtenstein anwendbaren schweizerischen Erlasse sind in der Anlage I, die in Liechtenstein anwendbaren Staatsverträge in der Anlage II zum Notenaustausch angeführt. Ergänzungen und Änderungen der Anlagen werden analog zum üblichen Verfahren im Rahmen der Bereinigung der Anlagen zum Zollvertrag regelmässig aktualisiert. Die Kundmachung der

³ Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt, LGBl. 2003 Nr. 40.

aufgrund der Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften (Anlagen I und II) erfolgt in periodischen Abständen im Landesgesetzblatt.⁴

1.3 Das liechtensteinische Luftfahrtrecht

Parallel zum Notenaustausch vom 27. Januar 2003 verfügt Liechtenstein seit der Schaffung des Luftfahrtgesetzes vom 15. Mai 2002⁵ über ein eigenes nationales Gesetz zur Regelung des zivilen Luftverkehrs sowie zur Umsetzung und Durchführung der für den Bereich Zivilluftfahrt im Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Regelungen.

1.4 Anwendbare EWR-Rechtsakte

Gemäss geltendem Art. 1 LFG dient das Luftfahrtgesetz vorrangig der Umsetzung und Durchführung der für den Bereich der Zivilluftfahrt im Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Regelungen, insbesondere von Anhang XIII Kapitel VI Ziffer ii bis vi des EWR-Abkommens.

Im Rahmen des geltenden Gesetzes wird an zahlreichen Stellen auf die zum entsprechenden Zeitpunkt anwendbaren EWR-Rechtsakte Bezug genommen bzw. wurden diese aufgrund ihrer Richtlinienqualität weiter ausgeführt. Die Verweise sind aus heutiger Sicht veraltet und stimmen nicht mehr mit dem im Bereich der Luftfahrt für Liechtenstein zur Anwendung gelangenden EWR-Rechtsbestand überein. Im Übrigen haben sich die relevanten EWR-Rechtsakte von Richtlinien mit nationalem Umsetzungsbedarf hin zu unmittelbar zur Anwendung gelangenden Verordnungen entwickelt. Diese Veränderung hat auf die Ausgestaltung des

⁴ vgl. die aktuelle Kundmachung vom 25. April 2023 der aufgrund der Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften (Anlagen I und II), LGBl. 2023 Nr. 179.

⁵ Gesetz vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG), LGBl. 2003 Nr. 39.

Luftfahrtgesetzes unmittelbare Auswirkung, weil es in weiten Bereichen aufgrund der unmittelbar anwendbaren Verordnungen keine nationalen Ausführungsbestimmungen mehr braucht. Das bisher sehr detaillierte Luftfahrtgesetz kann daher durch ein neues kompaktes Luftfahrtgesetz ersetzt werden.

1.5 Die Zusammenarbeit zwischen den Behörden

Neben dem erwähnten Einfluss des EWR-Rechts ist das liechtensteinische Luftfahrtrecht in besonderer Weise durch die Zusammenarbeit der liechtensteinischen und schweizerischen Behörden geprägt.

Basierend auf Punkt III. des Notenaustauschs vom 27. Januar 2003 führt die Schweiz im Auftrag Liechtensteins auch Verwaltungsaufgaben durch, die sich für Liechtenstein aus der Teilnahme am EWR ergeben. Auf Basis des Notenaustauschs werden die Einzelheiten der Zusammenarbeit in Verwaltungsvereinbarungen zwischen den zuständigen schweizerischen und liechtensteinischen Behörden geregelt.

So wurden bis dato mit dem schweizerischen Büro für Flugunfalluntersuchung (BFU)⁶ und mit dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) folgende Verwaltungsvereinbarungen abgeschlossen, die nach wie vor formell in Kraft sind:

- Verwaltungsvereinbarung zwischen dem schweizerischen Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) und der liechtensteinischen Dienststelle für Zivilluftfahrt (DZL), LGBl. 2003 Nr. 4, Inkrafttreten am 27. Januar 2003; sowie die
- Verwaltungsvereinbarung zwischen dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und dem liechtensteinischen Amt für Handel und Transport (AHT), LGBl. 2010 Nr. 77, Inkrafttreten 23. März 2010.

⁶ Auf Basis der schweizerischen Verordnung vom 17. Dezember 2014 über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV, SR 742.161) ist nunmehr die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) die für die Untersuchung von Unfällen zuständige schweizerische Behörde.

Durch die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und dem liechtensteinischen Amt für Handel und Transport (AHT), LGBl. 2010 Nr. 77, wurde die frühere Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der liechtensteinischen Dienststelle für Zivilluftfahrt (DZL) vom 27. Januar 2003, LGBl. 2003 Nr. 42, ersetzt.

1.6 Zuständigkeiten in Sachen Luftfahrtrecht

Gemäss geltendem Art. 23 LFG wird der Vollzug des Gesetzes und der dazu erlassenen Verordnungen⁷ nach wie vor dem Amt für Volkswirtschaft zugewiesen.

Im Zuge der Schaffung des Luftfahrtgesetzes vom 15. Mai 2002 wurde zur Durchführung des Gesetzes ursprünglich beim Amt für Zollwesen eine Dienststelle für Zivilluftfahrt eingerichtet. Im Jahr 2006 wurden beim Amt für Zollwesen Aufgaben neu organisiert und strukturiert und im Zuge dieser Reform die Dienststelle für Zivilluftfahrt in den Fachbereich Zivilluftfahrt im Amt für Handel und Transport umgewandelt. Die notwendigen rechtlichen Anpassungen erfolgten mit dem Gesetz vom 24. November 2006 über Reorganisationsmassnahmen beim Amt für Volkswirtschaft und beim Amt für Zollwesen⁸.

Mit Gesetz vom 21. Oktober 2011 über die Eingliederung des Amtes für Handel und Transport in das Amt für Volkswirtschaft⁹ erfolgte sodann die Eingliederung des Amtes für Handel und Transport in das Amt für Volkswirtschaft, was sich auch auf die Bezeichnung des für die Durchführung des Luftfahrtgesetzes zuständigen Amtes, nämlich sodann das Amt für Volkswirtschaft, auswirkte.

⁷ Zu nennen ist hier die liechtensteinische Verordnung vom 18. Oktober 2016 über das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung, AuLaV), LGBl. 2016 Nr. 334.

⁸ LGBl. 2006 Nr. 299

⁹ LGBl. 2011 Nr. 551

In seiner aktuellen Fassung weist das Luftfahrtgesetz nach wie vor den Vollzug des Luftfahrtrechts dem Amt für Volkswirtschaft zu. Der faktische Übergang der Zuständigkeit im Bereich der Zivilluftfahrt auf das per 1. Januar 2013 geschaffene Amt für Bau und Infrastruktur¹⁰, welches seinerseits aufgrund einer Organisationsänderung seit 1. April 2022 in dem auch für den Bereich der Zivilluftfahrt zuständigen Fachbereich neu „Amt für Hochbau und Raumplanung“ heisst, wurde bisher nicht in Form einer Gesetzesanpassung nachvollzogen.

Dabei gilt es zu beachten, dass das geltende LFG primär die Zuständigkeit dahingehend festlegt, welche nationale Amtsstelle mit der Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung betraut ist. Zentrale Rechtsgrundlage für die Bezeichnung der zuständigen Luftfahrtbehörde ist die bilaterale Vereinbarung zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und der liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt, mit welcher sich Liechtenstein gemäss Ziff. I. des Notenaustauschs damit einverstanden erklärt hat, dass die Anwendung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung im Gebiete des Fürstentums Liechtenstein durch die zuständigen schweizerischen Behörden erfolgt, soweit nicht aufgrund der Zugehörigkeit des Fürstentums Liechtenstein zum Europäischen Wirtschaftsraum EWR-Recht gilt und daraus verbindlich eine liechtensteinische Zuständigkeit erwächst. Mit Blick auf den Notenaustausch ist daher festzuhalten, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), als die für die Durchführung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung zuständige schweizerische Amtsstelle, auch für Liechtenstein die zuständige Luftfahrtbehörde ist.

Dieser Ausgangslage ist bei der Schaffung des neuen Luftfahrtgesetzes besondere Beachtung zu schenken. Die Zielsetzung der Schaffung von Rechtssicherheit, auch was die Zuständigkeiten anbelangt, verlangt nach einer transparenten Abbildung

¹⁰ Gesetz vom 21. Juni 2012 über die Zusammenführung des Hochbauamtes, des Tiefbauamtes und des Amtes für Wohnungswesen zu einem Amt für Bau und Infrastruktur, LGBl. 2012 Nr. 269.

der Zuständigkeiten des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) einerseits, als die mit der notwendigen Fachexpertise ausgestatteten Luftfahrtbehörde, sowie der zuständigen liechtensteinischen Amtsstelle andererseits.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

2.1 Aktualisierung mit Blick auf anwendbare EWR-Rechtsvorschriften

Das geltende LFG ist am 30. Januar 2003 in Kraft getreten. Seit Erlass des LFG erfolgten lediglich Abänderungen des Gesetzes im Zusammenhang mit Reorganisationsmassnahmen beim Amt für Volkswirtschaft¹¹ und beim Amt für Zollwesen im Zusammenhang mit der Eingliederung des Amtes für Handel und Transport in das Amt für Volkswirtschaft.¹²

Neben diesen Änderungen organisatorischer Natur gab es seit Inkrafttreten keine weitergehende materielle Überarbeitung des LFG. Auch Anpassungen mit Blick auf die gemäss EWR-Abkommen anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften im Bereich der Zivilluftfahrt sind im LFG, wie bereits erwähnt, keine erfolgt, obwohl sich in der Zwischenzeit die anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften massgeblich verändert haben und die in Art. 2 des geltenden LFG enthaltene Auflistung der EWR-Rechtsvorschriften in dieser Form veraltet ist.

Aufgrund der unmittelbaren Anwendbarkeit der heute anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften im Bereich der Luftfahrt, in Form von Verordnungen, ist Liechtenstein der EFTA-Überwachungsbehörde (ESA) zwar keine materielle Umsetzung schuldig geblieben, es ist jedoch an der Zeit, eine Aktualisierung des LFG auch mit Blick auf die anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften durchzuführen.

¹¹ LGBl. 2006 Nr. 299.

¹² LGBl. 2011 Nr. 551.

2.2 EASA-Grundverordnung (Verordnung (EU) 2018/1139)

Im Oktober-Landtag 2023 hat der Landtag dem Beschluss Nr. 114/2023 vom 28. April 2023 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses betreffend die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates seine Zustimmung erteilt.¹³

Die EASA-Verordnung¹⁴ aktualisiert die luftfahrtrechtlichen Vorgaben im Bereich der Flugsicherheit und enthält ein überarbeitetes Mandat für die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) sowie neue Vorschriften, um insgesamt den Luftfahrtsektor zu fördern, den Sektor wettbewerbsfähiger zu machen und Innovationen anzuregen. Die Verordnung deckt alle Schlüsselbereiche der Luftfahrt ab und enthält neben grundlegenden Inhalten betreffend die zivile Luftfahrt u. a. auch Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge (zivile Drohnen).

So werden gestützt auf die EASA-Verordnung nachstehende EWR-Rechtsakte im Zusammenhang mit den neuen Drohnenbestimmungen auch für Liechtenstein zur Anwendung gelangen:

¹³ vgl. Bericht und Antrag Nr. 88/2023.

¹⁴ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

- **Durchführungsverordnung (EU) 2019/947:** «Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge»¹⁵, sowie die
- **Delegierte VO (EU) 2019/945:** «Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme»¹⁶.

Die Schweiz, die auf Basis des Luftfahrtübereinkommens mit der EU ebenfalls das EU-Luftfahrtrecht umsetzt, hat die angeführten Durchführungsrechtsakte zum Drohnenrecht bereits in der VLK (Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien, SR 748.941) umgesetzt. Deren Inkrafttreten erfolgte in der Schweiz – ebenfalls auf Basis der in der Schweiz bereits übernommenen EASA-VO – per 1. Januar 2023. Auf Basis des Notenaustauschs zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Luftfahrt, gilt die VLK auch in Liechtenstein. Das neue Drohnenrecht wird daher auf Basis des Notenaustauschs bereits umgesetzt.

Das neue Drohnenregime bringt im Überblick insbesondere folgende Neuerungen:

- Kategorien für unterschiedliche Arten von Drohnen («offene Kategorie», «spezielle Kategorie», «zulassungspflichtige Kategorie») mit neuen materiellen Vorgaben und neuen Verfahren;
- Markierungs- und Kennzeichnungsvorgaben für Drohnen;
- Registrierungspflicht für Drohnenbetreiber (Eigentümer);
- Pflicht für Piloten-Zertifikate, Schulung und Absolvierung einer Prüfung (abhängig von Drohnenkategorie); sowie

¹⁵ ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45

¹⁶ ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1

- spezifische Vorgaben für Modellluftfahrzeuge.

Die Durchführung der EASA-Verordnung erfordert eine Anpassung des geltenden LFG in der Weise, als die Anwendbarkeit der EASA-Verordnung im neuen Luftfahrtgesetz entsprechend abzubilden ist. Von der in der Vernehmlassungsvorlage noch enthaltenen Zielsetzung, von der Möglichkeit nach Art. 64 der Verordnung (EU) 2018/1139 („EASA-Grundverordnung“) Gebrauch zu machen und das BAZL formell als zuständige Luftfahrtbehörde für die Flugsicherheit zu bezeichnen, wurde im Zuge der Ausarbeitung des Bericht und Antrages Abstand genommen. Zwar ist auch die Schweiz Mitglied bei der EASA, aus EWR-rechtlichen Erwägungen wurde aber die ursprünglich anvisierte Regelung aufgegeben. Es kann hierzu auf die ergänzenden Ausführungen zur aktuellen Rechtsprechung des VGH, Urteil vom 3. März 2023 zu VGH 2022/074 verwiesen werden (vgl. dazu Punkt 5.).

2.3 Aktualisierung der Zuständigkeiten

Wie bereits angeführt, weist das LFG in seiner aktuellen Fassung den Vollzug des Luftfahrtrechts nach wie vor dem Amt für Volkswirtschaft zu. Der in der Praxis vollzogene Übergang der Zuständigkeit im Bereich Zivilluftfahrt auf das per 1. Januar 2013 neu geschaffene Amt für Bau und Infrastruktur, neu nun das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR), wurde bisher nicht in Form einer Gesetzesanpassung nachvollzogen. Die notwendige Aktualisierung der rechtlichen Grundlagen hinsichtlich der Zuständigkeit des Amts für Hochbau und Raumplanung soll nun anhand der gegenständlichen Vorlage erfolgen.

Aktualisierungsbedarf besteht darüber hinaus aufgrund veralteter Zuständigkeiten auch im Hinblick auf die beiden Verwaltungsvereinbarungen im Bereich des Luftfahrtrechts, nämlich 1. die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem schweizerischen Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) und der liechtensteinischen Dienststelle für Zivilluftfahrt (DZL) sowie 2. die Verwaltungsvereinbarung zwischen

dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und dem liechtensteinischen Amt für Handel und Transport (AHT). Entsprechende Arbeiten zur Überarbeitung beider Vereinbarungen sind parallel zum aktuellen Gesetzgebungsprojekt im Gange.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

Im Sinne der voranstehenden Ausführungen bilden die Aktualisierung des liechtensteinischen Luftfahrtgesetzes mit Blick auf die geltenden EWR-Rechtsvorschriften im Bereich der Luftfahrt sowie die Neuregelung der Zuständigkeitsbestimmungen die Schwerpunkte dieser Gesetzesvorlage.

Der Abbildung der Zuständigkeiten des BAZL als der auf Basis des Notenaustauschs auch für Liechtenstein zuständigen Luftfahrtbehörde soll im Rahmen des neuen LFG ebenso wie der Festlegung der Aufgaben der national zuständigen Amtsstelle besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Der Zeitplan für die Schaffung des neuen Luftfahrtgesetzes lehnt sich eng an die Übernahme der EASA-Grundverordnung – Verordnung (EU) 2018/1139 – in das EWR-Abkommen an.¹⁷ Das neue LFG ist zentraler Bestandteil der Revision des liechtensteinischen Luftfahrtrechts und soll schliesslich durch die überarbeitete Verwaltungsvereinbarung mit dem BAZL sowie durch eine neue Verwaltungsvereinbarung mit der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) ergänzt werden.

¹⁷ Die Zustimmung zur Übernahme der EASA-Verordnung in das EWR-Abkommen erfolgte durch den Landtag im Oktober-Landtag 2023, Bericht und Antrag Nr. 88/2023.

4. VERNEHMLASSUNG

4.1 Eingegangene Stellungnahmen

Mit Beschluss vom 27. April 2022 verabschiedete die Regierung den Vernehmlassungsbericht betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG).

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens, dessen Frist am 22. Juli 2022 endete, wurden die nachstehend angeführten Institutionen und Stellen ersucht, eine Stellungnahme abzugeben:

- alle Gemeinden
- Datenschutzstelle
- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
- Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST)
- Fürstliches Landgericht
- Verwaltungsgerichtshof
- Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten
- Staatsanwaltschaft
- Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer
- Wirtschaftskammer Liechtenstein für Gewerbe, Handel und Dienstleistung
- Heliport Balzers

Auf eine Stellungnahme zum Inhalt des Vernehmlassungsberichts verzichtet haben die Gemeinde Vaduz, die Gemeinde Schaan, die Gemeinde Triesen, die Gemeinde Triesenberg, die Gemeinde Mauren, die Gemeinde Gamprin-Bendern, die Gemeinde Eschen-Nendeln, die Gemeinde Planken, die Gemeinde Ruggell, das

Fürstliche Landgericht, der Verwaltungsgerichtshof, die Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer sowie die Datenschutzstelle.

Zum Vernehmlassungsbericht konkret geäußert haben sich die Wirtschaftskammer Liechtenstein, die Gemeinde Balzers, die Kanzlei Walch & Partner Rechtsanwälte AG und weitere Unterstützer, die Valair AG, die Heliport Balzers AG sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

4.2 Vernehmlassungsergebnisse

Die im Rahmen der Vernehmlassung eingegangenen Stellungnahmen werden im Folgenden zu einzelnen Themen zusammengefasst. Inhalte der Stellungnahmen, die sich ausdrücklich auf eine bestimmte gesetzliche Bestimmung beziehen, werden ergänzend auch direkt in den nachfolgenden Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen behandelt.

4.2.1 Mehr Klarheit, Rechtssicherheit und Transparenz durch neues LFG

Die Gemeinde Balzers verweist darauf, dass sie aufgrund des in ihrem Gemeindegebiet ansässigen Heliports in besonderer Weise von der Luftfahrtgesetzgebung in Liechtenstein betroffen sei. Aufgrund von negativen Erfahrungen der letzten Jahre werde die Totalrevision des LFG, mit dem Ziel, mehr Klarheit für die zur Anwendung gelangenden Normen zu schaffen, befürwortet. Insbesondere sei zu begrüßen, dass die Vorlage Klarheit bringe in Bezug auf die anzuwendenden Normen, die Aufgaben und Zuständigkeiten der involvierten Behörden und die anzuwendenden Verfahren, inklusive Rechtsmittel. Damit könne aus Sicht der Gemeinde Balzers die notwendige Grundlage geschaffen werden, um im Interesse aller Beteiligten laufende und auch künftige Verfahren zügig und unmissverständlich durchzuführen. Ziel des überarbeiteten LFG müsse auch sein, die Rolle der Gemeindebehörden insbesondere auch für bauliche Massnahmen klar festzulegen.

Auch vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) wird der Gesetzesentwurf grundsätzlich begrüsst. Zu einzelnen Bestimmungen bringt das BAZL Anpassungs- und Verbesserungsvorschläge ein, auf welche im Rahmen der Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen eingegangen wird.

Die Straffung des Luftfahrtgesetzes und die damit verbundene Schaffung von mehr Klarheit, Rechtssicherheit und Transparenz wird grundsätzlich auch von der Kanzlei Walch & Partner Rechtsanwälte AG und weiteren Unterstützern befürwortet. Im Übrigen bringen diese Vernehmlassungsteilnehmer aber grundlegende souveränitätspolitischen Fragestellungen auf, die unter der Ziff. 4.2.3 näher beleuchtet werden.

Von Seiten der Valair AG und der Heliport Balzers AG wird die Auffassung vertreten, dass die aktuelle Gesetzesvorlage nicht dazu bestimmt sei, den im Titel dieses Punktes angeführten Zielsetzungen zu dienen, sondern darum, mit unrechtmässigen Mitteln eine neue Rechtslage herbeizuführen und neue unrechtmässige Kompetenzen des BAZL im neuen LFG zu verankern.

4.2.2 Frage nach einer allfälligen Verletzung der Handels- und Gewerbefreiheit bei Ausstellung und Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Luftfahrtunternehmen mit Sitz in Liechtenstein nur für Helikopter (nicht für Flächenflugzeuge)

Die Wirtschaftskammer Liechtenstein rückt die Frage nach einer allfälligen unzulässigen Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit ins Zentrum ihrer Ausführungen. Sie äussert sich kritisch dazu, ob die Voraussetzungen für eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit im Zusammenhang mit der Ausstellung und Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) gegeben sind. Das Vorbringen der Wirtschaftskammer Liechtenstein

steht im Zusammenhang mit der Festlegung in Art. 7 Abs. 3 der Vernehmlassungsvorlage, wonach die Ausstellung und Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Luftfahrtunternehmen mit Sitz in Liechtenstein nur insoweit erfolgen soll, als die angestrebten Operationen aufgrund der vorhandenen Infrastruktur im Inland auch tatsächlich möglich sind. Entsprechende Bewilligungen sollen demnach für den Betrieb von Helikopter erteilt werden können, für Flächenflugzeuge indes nicht. Die Wirtschaftskammer moniert, der Vernehmlassungsbericht lege nicht klar dar, inwiefern die Voraussetzungen für eine Einschränkung im Grundrecht der Handels- und Gewerbefreiheit vorliegen.

Die Rechtsauffassung der Regierung, die sich auch in der überarbeiteten Gesetzesvorlage widerspiegelt, wonach durch die zuständige Behörde Bewilligungen für Luftfahrtunternehmen mit Sitz im Inland nur für Helikopter und nicht für Flächenflugzeuge erteilt werden sollen, begründet sich wie folgt:

Die Regierung vertritt die Auffassung, dass es für Luftfahrtunternehmen mit Sitz in Liechtenstein keine Betriebsbewilligungen für einen Flugbetrieb mit Flächenflugzeugen geben soll. Ein entsprechender Flugbetrieb setzt einen dafür geeigneten Flugplatz i.S.v. Art. 27 Abs. 2 Bst. a chLFG voraus, der aufgrund der Topographie des liechtensteinischen Staatsgebietes undenkbar ist. Nach Art. 2 Ziff. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ist eine Betriebsgenehmigung i.S.v. Art. 5 Abs. 1 LFG eine Genehmigung, die ein Unternehmen dazu berechtigt, Flugdienste zu erbringen. Nach Art. 2 Ziff. 4 der Verordnung ist ein «Flugdienst» ein Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post, und nach Ziff. 14 begründet ein «Verkehrsrecht» das Recht, einen Flugdienst zwischen zwei Flughäfen der Gemeinschaft durchzuführen. Es ist daher ohne Weiteres erkennbar, dass ein Bemühen eines Luftfahrtunternehmens mit Sitz in Liechtenstein um Erlangung einer Betriebsbewilligung auch für Flächenflugzeuge darauf

richtet, auf der Grundlage einer von Liechtenstein als EWR-Mitgliedstaat erteilten Betriebsgenehmigung Verkehrsrechte für einen Flugdienst zu erwerben, der – notwendigerweise – ausserhalb des liechtensteinischen Staatsgebietes erfolgt. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten in Liechtenstein würden entsprechende Flugdienste im Sinne eines gewerblichen Luftverkehrsbetriebes ausserhalb Liechtensteins im EWR-Raum erbracht. Um eine solche extraterritoriale wirtschaftliche Tätigkeit eines im Inland domizilierten Unternehmens wirksam zu beaufsichtigen, müsste Liechtenstein umfassende Verwaltungsstrukturen aufbauen, die sich – liesse sich dies innert nützlicher Frist überhaupt bewerkstelligen – jedenfalls als unverhältnismässig erweisen würden.¹⁸

Die Rechtsansicht deckt sich mit dem Standpunkt des Gesetzgebers im Zuge der Schaffung des geltenden LFG: «Da für sogenannte Flächenflugzeuge in Liechtenstein aus Gründen der Topographie kein Landeplatz vorhanden ist, können sich diese Bestimmungen nur auf den Flugverkehr mit Helikoptern beziehen ...».¹⁹

Den Sachzwängen Liechtensteins im Bereich der Zivilluftfahrt, die sich aufgrund der Topographie des Landes ergeben, hat im Übrigen auch der Gemeinsame EWR-Ausschuss im Sinne von Ausnahmebestimmungen wiederholt Rechnung getragen, wie insbesondere in seinen Beschlüssen Nr. 152/2005, Nr. 275/2015 und Nr. 49 und 50/2009.

Von einer Verletzung bzw. einem Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit kann im vorliegenden Zusammenhang daher insgesamt keine Rede sein. Art. 36 LV gewährt kein Recht auf staatliche Leistungen²⁰, damit auch keinen Anspruch auf eine Betriebsbewilligung, deren Erteilung den Aufbau überaus komplexer

¹⁸ vgl. Bericht und Antrag Nr. 39/2002, S. 8, zweiter Absatz.

¹⁹ vgl. Bericht und Antrag Nr. 15/2002, S. 18, zweiter Absatz.

²⁰ vgl. Kuno Frick, Die Gewährleistung der Handels- und Gewerbefreiheit nach Art. 36 der Verfassung des Fürstentums Liechtenstein, AISUF 176, 142; LES 2003, 112; BGE 117 Ib 387 [394] für den Bereich der Zivilluftfahrt.

Verwaltungsstrukturen im Inland und wohl auch einen Beitritt zum Chicagoer Übereinkommen als der «Grundordnung der internationalen Zivilluftfahrt» bedingen würde.²¹ Einer solchen Notwendigkeit stünde insbesondere das Verhältnismässigkeitsprinzip entgegen.

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass bei gleichgelagerten Debatten bereits im Jahre 2002 entgegengehalten wurde, dass «das eigene Recht und die eigene Zuständigkeit Liechtensteins ... nicht zu der Annahme verleiten (sollte), es stehe dank der neuen Voraussetzungen ein irgendwie geartete Expansion des liechtensteinischen Luftverkehrs oder anderer mit der Zivilluftfahrt zusammenhängender Aktivitäten bevor. Die Bedeutung des Luftverkehrs wird aufgrund des Fehlens einer Start- und Landepiste für sogenannte Flächenflugzeuge auch in Zukunft marginal sein. Daraus folgt, dass es unverhältnismässig wäre, eine Behörde aufzubauen, die über entsprechendes Ingenieurwissen verfügt».²²

Die Wirtschaftskammer führt in diesem Zusammenhang auch folgende weitere Fragestellungen an (mit jeweiliger Kommentierung der Regierung in kursiv unterhalb der jeweiligen Frage):

- Was werde in diesem Zusammenhang unter «Infrastruktur» verstanden? Sei darunter die Flughafeninfrastruktur die Infrastruktur zur Unterbringung der Operation des Betreibers zu verstehen?

Die Begrifflichkeit lehnt sich eng an die schweizerische Luftfahrtgesetzgebung an, konkret an den Titel des 3. Abschnitts des schweizerischen Luftfahrtgesetzes mit dem Wortlaut «Infrastruktur». Nach Art. 36a Abs. 1 chLFG handelt es sich bei «Flughäfen» um «Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen».

²¹ Zitat nach Daniela Schüpbach, Gewerbsmässigkeit in der zivilen Luftfahrt, CFAC – Schriften zur Luftfahrt Nr. 15, RZ 71.

²² vgl. Bericht und Antrag Nr. 39/2002, S. 8, zweiter Absatz.

«Flugfelder» werden gemäss Art. 36b Abs. 1 chLFG alle anderen Flugplätze bezeichnet. Unter «Infrastruktur» sind also Flugplätze als auch Flugfelder zu verstehen.

- Im schweizerischen Luftfahrtregister, das vom BAZL geführt wird, seien, Stand 18.07.2022, 8 Flugzeuge in Liechtenstein eingetragen. Bedeute das, dass den noch Betriebsbewilligungen und AOC auch für Flächenflugzeuge erhältlich seien?

Der kommerzielle Einsatz von liechtensteinischen Luftfahrzeugen, die in das beim BAZL geführte liechtensteinische Luftfahrzeugregister eingetragen sind, beschränkt sich auf Helikopter; die im Register eingetragenen Flächenflugzeuge werden privat eingesetzt.

- Es stelle sich die Frage, weshalb es in Liechtenstein Unternehmen gebe, die in Liechtenstein gemäss Handelsregisterauszug ihren statutarischen Sitz hätten und ihr Personal an Schifffahrtsunternehmen in der Binnenschifffahrt Europas, insbesondere der Binnenschifffahrt auf dem Rhein verleihen würden, obwohl ein tatsächlicher Betrieb im Bereich der Schifffahrt in Liechtenstein ja nicht möglich sei.

Die Regierung ist nicht der Auffassung, dass aus diesem Vergleich etwas gewonnen werden kann. Das Gewerbe des Personalverleihs ist mit der modernen, weltumspannenden Zivilluftfahrt nicht vergleichbar. In Liechtenstein gibt es zudem kein Schifffahrtsregister, somit fährt auch kein Schiff unter liechtensteinischer Flagge. Es gibt zwar Unternehmen mit Sitz in Liechtenstein, die Personal auf Schiffe entsenden, die Situation ist aber insgesamt mit dem Bereich der Zivilluftfahrt nicht vergleichbar.

- «Wie wird Liechtenstein vorgehen, wenn die Schweiz die Kabotagerechte²³ für ihre Betreiber ohne die EU erhält und umgekehrt? Wird das Verbot sodann aufgehoben?»

Kabotagerechte werden unabhängig vom AOC oder einer Betriebsbewilligung erteilt. Im Bereich der Kabotagerechte für Helikopterbetriebe bestehen zwischen der Schweiz und Liechtenstein gegenseitig dieselben Rechte. Im Übrigen handelt es sich bei Art. 7 Abs. 3 der Vernehmlassungsvorlage nicht um ein Verbot, sondern um eine sachlich begründete Ausnahme, die auf die Topographie des Landes zurückzuführen ist. Auch wirkt Art. 7 Abs. 3 der Vernehmlassungsvorlage nichtdiskriminierend. Dies deshalb, weil er nicht an ein inländisches Domizil, sondern an eine objektive Gegebenheit anknüpft, die dem Gesetz vorgegeben ist (Topographie des Landes).

- «Die Schweiz hat das Pariser Abkommen unterzeichnet und vergibt seit Jahrzehnten automatisch Verkehrsrechte an kommerzielle Betreiber aus der Hälfte der europäischen Länder gratis. Weshalb werden hier liechtensteinische Unternehmer massiv schlechter behandelt?»

Die Regierung kann die Verwaltungspraxis der schweizerischen Behörden nicht kommentieren, hat jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, dass das BAZL liechtensteinische Unternehmer beim Vollzug der auf Basis des Notenaustauschs anwendbaren Luftfahrtgesetzgebung schlechter behandeln würde.

- «Gilt die Einschränkung gemäss Art. 7 Abs. 3 der Vernehmlassungsvorlage nur für Anträge auf eine neue AOC und Betriebsbewilligung oder auch für Anträge auf Erweiterung einer bestehenden AOC und Betriebsbewilligung?»

²³ Kabotage ist das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen.

So wie bis anhin werden Betriebsbewilligungen und/oder AOC für im Inland domizilierte Betreiber von Flächenflugzeugen auch künftig nicht erteilt. Damit im Einklang hat die Regierung dem BAZL mit Schreiben vom 10. November 2021 mitgeteilt, dass Anträgen auf Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und/oder einer Betriebsbewilligung für Luftfahrtunternehmen mit Sitz in Liechtenstein im Bereich der Flächenflugzeuge keine Folge gegeben werden möge. Dies ungeachtet dessen, ob es sich um einen neuen Antrag oder um einen Antrag auf Erweiterung einer bestehenden AOC oder Betriebsbewilligung handelt. Auf die weiteren Erläuterungen zur Anpassung der Regierungsvorlage aufgrund aktueller Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu VGH 2022/074 wird auf die Erläuterungen unter Punkt 5. dieses Bericht und Antrages verwiesen.

- «Wie soll diese Einschränkung in den Notenaustausch vom 27. Januar 2003 zwischen Liechtenstein und der Schweiz implementiert werden?»

Eine weitere Verankerung und Ausführung auf Ebene des Notenaustauschs ist nach Auffassung der Regierung im gegebenen Zusammenhang nicht erforderlich.

4.2.3 Souveränitätspolitische Fragestellungen

Die Kanzlei Walch & Partner Rechtsanwälte AG und weitere Unterstützer werfen im Rahmen ihrer Stellungnahme grundlegende souveränitätspolitische Fragen auf. Den Ausführungen in der entsprechenden Stellungnahme liegt die Annahme zugrunde, dass es im Zuge der Revision des Luftfahrtgesetzes zu weitreichenden neuen Kompetenzübertragungen an die zuständige schweizerische Behörde (BAZL) kommen soll; also Zuständigkeiten, die – nach Auffassung der Vernehmlassungsteilnehmer - auf Grundlage des geltenden Rechts nicht der schweizerischen Behörde zukommen würden.

Von den Vernehmlassungsteilnehmern wird die Auffassung vertreten, dass weitreichende Kompetenzabtretungen an ein fremdes Land staatspolitisch verfehlt und daher abzulehnen seien. Freiwillig seine Entscheidungskompetenzen als souveräner Staat an einen anderen Staat aus der Hand zu geben, könne in der heutigen Zeit eine sehr gefährliche und risikoreiche Handlung sein.

Mit der angestrebten Revision des Luftfahrtgesetzes solle Liechtenstein seine Kompetenzen, die bisher vom Amt für Volkswirtschaft wahrgenommen worden seien, zur Gänze verlieren, so die Sichtweise der angeführten Vernehmlassungsteilnehmer. Die Entscheidungshoheit müsse aber in wesentlichen Bereichen der zivilen Luftfahrt zwingend beim Land verbleiben. So stelle etwa der privat betriebene Heliport eine kritische Infrastruktur für ein eigenständiges und souveränes Land dar. Bei Waldbränden und für die medizinische Versorgung sei der Heliport essentiell. Es müsse gewährleistet werden, dass Liechtenstein in diesem Zusammenhang seine Eigenständigkeit behalte und selbst auch neue Heliports bewilligen könne.

Die Vernehmlassungsteilnehmer führen weiter aus, es sei berechtigterweise anzumerken, dass die Schweiz – vorwiegend durch das BAZL – bei allen im geltenden LFG genannten Kompetenzen des Amtes für Volkswirtschaft (AVW) bereits stark im Vollzug des Luftfahrtgesetzes involviert sei. Doch basiere dies auf dem Notenaustausch und den Verwaltungsaufgaben, welche Liechtenstein der Schweiz übertragen habe. Diese umfassende Heranziehung der Schweiz bei Ausübung der Kompetenzen des AVW begründe aber keine Notwendigkeit eines grundlegenden Kompetenzabtrittes von Liechtenstein an die Schweiz, sondern beweise nur eine funktionierende Praxis basierend auf dem Notenaustausch. Der Verlust von Kompetenzen von Liechtenstein an die Schweiz sei nicht nur eine Untergrabung der Souveränität Liechtensteins, sondern sei diese Delegation insgesamt rechtswidrig und daher nichtig. Sie finde keine Deckung auf staatsvertraglicher Ebene.

Nach Auffassung der Vernehmlassungsteilnehmer läge die Lösung darin, zum nationalen Luftfahrtgesetz eine eigene ausführende Verordnung zu schaffen oder den bereits bestehenden Notenaustausch mit der Schweiz zu überarbeiten, um die genauen Vereinbarungen und Regelungen mit der Schweiz klarer, einfacher und transparenter zu formulieren.

Im Lichte der geplanten Neuerungen agiere das Fürstentum Liechtenstein nur noch als Koordinationsstelle und stelle damit nicht mehr als einen weiteren Kanton der Schweiz, aber mit Sicherheit keinen souveränen Staat mit eigener Entscheidungskompetenz über den eigenen Luftraum mehr dar, so die Sichtweise der Vernehmlassungsteilnehmer. Es sei dringendst von einer entsprechenden Kompetenzabtretung abzusehen bzw. wäre dies staatsrechtlich äusserst bedenklich und rechtlich fragwürdig.

Die Entscheidungskompetenz in wesentlichen Bereichen der zivilen Luftfahrt müsse letzten Endes beim Land Liechtenstein verbleiben. Wenn die nötige Fachkompetenz bei der Landesverwaltung nicht vorhanden sei, dann müsse diese Kompetenz eben geschaffen werden. Es gebe genügend fähige und willige Fachkräfte, die diese Aufgaben übernehmen könnten, so die Auffassung der Vernehmlassungsteilnehmer.

Aus Sicht der Regierung ist dem Vorbringen der Vernehmlassungsteilnehmer Folgendes entgegenzuhalten:

Die Zusammenarbeit und Kooperation zwischen Liechtenstein und der Schweiz ist eine historische. Mit dem Notenaustausch vom 27. Januar 2003, nach Zustimmung des Liechtensteinischen Landtags am 21. Juni 2002, wurde der Notenwechsel vom 25. Januar 1950 zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Ausübung der Aufsicht über die Luftfahrt in Liechtenstein durch schweizerische Behörden ersetzt und aufgehoben. Auf Basis des Notenaustauschs vom 27. Januar 2003

gelangt heute die schweizerische Luftfahrtgesetzgebung auch im Gebiet des Fürstentums Liechtenstein durch die zuständigen schweizerischen Behörden zur Anwendung. Auch auf den Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein zur Regelung des Überfluges liechtensteinischen Gebietes durch Militär- und andere Staatsluftfahrzeuge ist hinzuweisen.

Auf Basis der angeführten bilateralen Vereinbarungen ist schon heute der Rahmen für die in Liechtenstein anwendbare Luftfahrtgesetzgebung und die Zuweisung der Zuständigkeit grundlegend festgelegt. Die Anwendbarkeit der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung erfolgt demnach, basierend auf dem Notenaustausch vom 27. Januar 2003 auch in Liechtenstein durch die zuständigen schweizerischen Behörden, allen voran durch das BAZL, ausgenommen die Zuständigkeiten Liechtensteins aufgrund seiner EWR-Mitgliedschaft.

Ziel der aktuellen Vorlage ist es, ein nationales Luftfahrtgesetz zu schaffen, das mit seiner klaren Struktur mehr Rechtssicherheit schafft und die Zuständigkeiten aufzeigt. Mit Blick auf die Zuständigkeit des BAZL als zuständige Behörde auch für Liechtenstein ist zu betonen, dass diese Zuständigkeit bereits heute auf Basis des Notenaustauschs festgelegt ist, vorbehalten sind auch im Notenaustausch ausdrücklich jene Themenbereiche, die aufgrund der EWR-Mitgliedschaft in den Zuständigkeitsbereich Liechtensteins fallen. Die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung notwendige fachliche Expertise liegt jedoch weitgehend beim BAZL. Auch das geltende Luftfahrtgesetz basiert auf diesem Konzept.

Sollte der Landtag dennoch eine Diskussion über souveränitätspolitische Aspekte der – auf Basis des Notenaustauschs – bereits bestehenden Zuständigkeitsordnung führen und über eine vom Notenaustausch losgelöste Eigenständigkeit des Landes Liechtenstein in allen Angelegenheiten der Zivilluftfahrt nachdenken, ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass dies umfangreiche Aktivitäten von Seiten Liechtensteins – nicht zuletzt im Bereich der Gesetzgebung – erfordern würde. Insbesondere

müssten auch umfangreiche finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, um eine eigene Luftfahrtbehörde mit dem notwendigen fachlich spezialisierten Personal auszustatten.

Aus Sicht der Regierung kann mit der gegenständlichen Vorlage – im Sinne und auch unter Berücksichtigung der langjährigen guten Zusammenarbeit mit der Schweiz und dem BAZL – ein guter Weg für die Bearbeitung der Agenden der Zivilluftfahrt auch in der Zukunft sichergestellt werden. Die Zusammenarbeit Liechtensteins mit der Schweiz folgt im Bereich der Zivilluftfahrt den Abläufen und Verfahren entsprechend dem Zollvertrag. Liechtenstein ist kein Kanton, sondern ein souveränes Land, das sich bewusst für gewisse Kooperationen und Zusammenschlüsse entscheidet, um seine staatlichen Aufgaben effizient und zielgerichtet wahrnehmen zu können und zugleich seinen aus dem EWR-Abkommen resultierenden Verpflichtungen nachzukommen. Das Modell der Zusammenarbeit wählt Liechtenstein als souveräner Staat frei und kann das Modell auch jederzeit, gegebenenfalls z. B. auch durch Kündigung des Notenaustauschs binnen Jahresfrist, beenden.

Mit einer Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der Schweiz im Bereich der Zivilluftfahrt kann Liechtenstein auch weiterhin seine Aufgaben effizient und ressourcenschonend mit der erforderlichen Expertise wahrnehmen. Die Regierung spricht sich daher für die Fortsetzung des Gesetzgebungsprozesses im Sinne dieser Vorlage aus. Auf die aufgrund des Urteils des VGH zu VGH 2022/074 vorgenommenen Anpassungen der Gesetzesvorlage, die einen Verbleib zentraler Kompetenzen bei der liechtensteinischen Amtsstelle mit sich bringen werden, wird ergänzend verwiesen (vgl. Punkt 5. des vorliegenden Bericht und Antrags).

4.2.4 Kritik an „neuen“ Zuständigkeiten des BAZL

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmer, darunter die Kanzlei Walch & Partner Rechtsanwälte AG und weitere Unterstützer, die Valair AG, wie auch die Heliport

Balzers AG, äussern sich kritisch zu der in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehenen Auflistung der Zuständigkeiten des BAZL (vgl. Art. 5 Vernehmlassungsvorlage). Von Seiten der Valair AG und der Heliport Balzers AG wird die Auffassung vertreten, die Gesetzesvorlage diene einer rechtswidrigen Delegation neuer Befugnisse an das BAZL.

Die Regierung weist an dieser Stelle darauf hin, dass mit der gegenständlichen Vorlage das Ziel verfolgt wird, mehr Klarheit und Transparenz über bereits heute auf Basis des Notenaustauschs gegebene Zuständigkeiten auf Seiten des BAZL sowie auf Seiten der liechtensteinischen Stellen und Behörden zu erlangen. Von einer rechtswidrigen (oder gar «kriminellen») Vorgehensweise der in die Vorbereitung der Gesetzesvorlage involvierten Amtsstellen, wie von den angeführten Vernehmlassungsteilnehmern vorgebracht, kann nicht gesprochen werden. Vielmehr ist es der Regierung ein Anliegen, für die aktuellen Problemstellungen eine für alle Beteiligten stimmige Lösung zu schaffen (vgl. dazu auch die nachfolgenden Ausführungen).

5. URTEIL VERWALTUNGSGERICHTSHOF VOM 3. MÄRZ 2023 (VGH 2022/074)

Der liechtensteinische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat mit Urteil vom 3. März 2023 zu VGH 2022/074 grundlegende und auch für die vorliegende Gesetzesvorlage richtungsweisende Klarstellungen getroffen. So hat der VGH insbesondere EWR-rechtliche Grundsätze aufgezeigt, die es nicht nur in dem dem Urteil zugrundeliegenden Verfahren, sondern auch bei der Neugestaltung des LFG zu beachten gilt. Der VGH hat am Beispiel der Erteilung von Betriebsgenehmigungen aufgezeigt, dass mit einer Delegation der Zuständigkeit zur Erteilung von Betriebsgenehmigungen an das BAZL (und dem damit verbundenen Rechtsmittelweg) Liechtenstein als EWR-Mitgliedstaat seine Verpflichtungen aus dem EWR-Abkommen und dem Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer

Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofes verletzen würde. Die gesetzlich zuständige liechtensteinische Amtsstelle sei zuständig, Betriebsgenehmigungen zu erteilen bzw. über einen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung formell zu entscheiden. Dass sich die durch die Zugehörigkeit Liechtensteins zum EWR bewirkte Selbstverwaltung jedoch nur verwirklichen lässt, indem Liechtenstein auf die Expertise der schweizerischen Stellen zurückgreift, bezweifelt der VGH indes nicht.

Die Regierung hat das Urteil des VGH umfassend geprüft und die Erkenntnisse daraus in die überarbeitete Gesetzesvorlage einfliessen lassen. Der vorliegende Entwurf verweist nunmehr alle Entscheidungen und Verfügungen in den formellen Zuständigkeitsbereich der liechtensteinischen Amtsstelle, die der Durchsetzung der nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens anwendbaren Rechtsvorschriften dienen. Davon umfasst sind insbesondere auch die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) sowie die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB). Zur Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen wird sich die zuständige liechtensteinische Amtsstelle auch in Zukunft auf die Expertise des BAZL stützen, d. h. die gesetzlichen Voraussetzungen durch das BAZL prüfen lassen.

Mit den vorgenommenen zentralen Anpassungen des Gesetzesentwurfs im Lichte der Vorgaben des VGH-Urteils ist die Gesetzesvorlage nun EWR-konform ausgestaltet und es wurden Mängel der Vernehmlassungsvorlage in dieser Hinsicht behoben. Die vorgenommenen Überarbeitungen der Vorlage werden auch im Sinne jener Vernehmlassungsteilnehmer sein, die sich zu den noch im Vernehmlassungsentwurf vorgesehenen Kompetenzübertragungen an das BAZL (insb. betreffend AOC und BB) kritisch geäußert hatten.

6. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN DES LUFTFAHRT-GESETZES (LFG) UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER VERNEHMLASSUNG SOWIE DER RECHTSPRECHUNG

Zu Art. 1

Art. 1 umfasst die Zweckbestimmung des LFG und hält fest, dass das Gesetz einerseits der Durchführung der anwendbaren Vereinbarungen mit der Schweiz (unter Verweis auf Art. 2) als auch der für den Bereich Zivilluftfahrt im Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Regelungen nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens dient. Im Vergleich zur bisherigen Rechtslage wird an dieser Stelle auf den Begriff der „Umsetzung“ verzichtet. Abs. 1 Bst. b führt sodann exemplarisch die zentralen anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften (Verordnungen) auf. Aus heutiger Sicht sind insbesondere nachfolgende EWR-Rechtsvorschriften als die zentralen EWR-rechtlichen Vorgaben anzusehen und daher in der Liste der anwendbaren Rechtsvorschriften nach Bst. b Ziff. 1 bis 4. angeführt:

1. Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die gemeinsamen Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3); die
2. Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35); die
3. Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der

Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18), sowie die

4. Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

Dem Beschluss Nr. 114/2023 vom 28. April 2023 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses betreffend die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates hat der Landtag im Oktober 2023 seine Zustimmung erteilt (vgl. dazu auch die Ausführungen unter Punkt 2.2.).

Abs. 2 enthält den Hinweis, dass sich die gültige Fassung der in Abs. 1 Bst. b genannten EWR-Rechtsvorschriften aus der Kundmachung der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Liechtensteinischen Landesgesetzblatt nach Art. 3 Bst. k des Kundmachungsgesetzes ergibt.

Zu Art. 2

Die Bestimmung legt fest, dass, soweit das LFG selbst nichts anderes bestimmt, die Bestimmungen des Notenaustauschs sowie der aufgrund des Notenaustauschs getroffenen Verwaltungsvereinbarungen sowie insgesamt die aufgrund des Notenaustauschs anwendbare schweizerische Luftfahrtgesetzgebung zur Anwendung gelangt. Was die erwähnten Verwaltungsvereinbarungen anbelangt, so sind damit die in Ausarbeitung befindliche neue Verwaltungsvereinbarung mit der SUST, als die für die Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt zuständige schweizerische Behörde, die gemäss Gesetzesvorlage die massgeblichen Aufgaben in Zukunft auch für Liechtenstein übernehmen soll, sowie die in Überarbeitung befindliche Verwaltungsvereinbarung mit dem BAZL gemeint.

Das BAZL nimmt in seiner Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren zu dieser Bestimmung Stellung. Aus Sicht des BAZL sei der Sachtitel «Völkerrechtliche Vereinbarungen» etwas missverständlich gewählt. Es wird vorgeschlagen, den Titel «Anwendbares Recht» zu wählen. Zudem wird angeregt, die Kategorien und Hierarchien der völkerrechtlichen Regelungen (v. a. EWR-Recht vs. Notenaustausch) ausdrücklich zu benennen. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund, dass der Revisionsstand der (sicherheitsrechtlichen) EWR-Bestimmungen nicht zwingend gleich ist, wie der Stand des von der Schweiz übernommenen Sicherheitsrechts.

Die Regierung nimmt die Anregung mit Blick auf die stimmigere Formulierung des Titels entgegen, sodass der Sachtitel zu Art. 2 nunmehr in der Regierungsvorlage angepasst «Anwendbares Recht» lautet. Auch eine weitere Überarbeitung der Formulierung dieser Bestimmung im Sinne der Anregung des BAZL wurde von der Regierung geprüft. Aus der nun vorliegenden Fassung ist ableitbar, dass dann, wenn das LFG selbst keine Regelungen trifft, a) primär die Bestimmungen des Notenaustauschs und der darauf gestützten Verwaltungsvereinbarungen sowie b) grundsätzlich die aufgrund des Notenaustauschs anwendbare schweizerische

Luftfahrtgesetzgebung zur Anwendung gelangt. Damit ist im Zweifelsfall auch eine Hilfestellung dahingehend angeboten, sollte es Unklarheiten mit Blick auf die Hierarchie der anwendbaren völkerrechtlichen Regelungen (Notenaustausch – EWR-Abkommen) geben. Aufgrund des Luftfahrtübereinkommens der Schweiz mit der EU werden die anwendbaren EU-Rechtsakte auch von der Schweiz übernommen. Bei allfälligen Abweichungen im Revisionsstand der (sicherheitsrechtlichen) Luftfahrtbestimmungen (EU – Schweiz) könnte es sich daher ohnehin nur um eine zeitliche Verzögerung handeln; letztlich wird auch die schweizerische Luftfahrtgesetzgebung den massgeblichen Acquis aufweisen.

Zu Art. 3

Die Art. 3 ff. befassen sich mit der Organisation und Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung und bilden die zentralen Inhalte des neuen LFG. Dabei kann mit Blick auf die Systematik der angedachten Neuregelung Folgendes ausgeführt werden:

Wie bereits im Rahmen der einleitenden Ausführungen dargelegt, bedarf es aufgrund der unmittelbaren Anwendbarkeit der massgeblichen EWR-Rechtsvorschriften keiner weiteren detaillierten Umsetzung im nationalen Gesetz mehr. Die massgeblichen luftfahrtrechtlichen EWR-Bestimmungen gelangen in Liechtenstein unmittelbar zur Anwendung. Auch die für Liechtenstein aufgrund der Anlagen zum Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und der liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbare schweizerische Luftfahrtgesetzgebung²⁴ erfordert keine weitere materielle gesetzliche Regelung im Rahmen des LFG. Damit kann sich das neue LFG auf die klare Festlegung der Zuständigkeiten und die diesbezügliche Besonderheit konzentrieren, nämlich, dass es einerseits eine auf Basis des Notenaustauschs für die Durchführung der schweizerischen

²⁴ vgl. die aktuelle Kundmachung vom 25. April 2023 der aufgrund der Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften (Anlagen I und II), LGBl. 2023 Nr. 179.

Luftfahrtgesetzgebung zuständige Luftfahrtbehörde gibt (BAZL), andererseits aber auch eine für die Luftfahrtgesetzgebung national zuständige Amtsstelle (Amt für Hochbau und Raumplanung), welche ebenfalls gewisse Aufgaben im Bereich des Luftfahrtrechts zu erfüllen hat und insbesondere für die Durchsetzung der nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens anwendbaren Rechtsvorschriften verantwortlich ist.

Das neue Gesetz nimmt damit die Chance wahr, die unterschiedlichen Aufgaben des BAZL und der national zuständigen Amtsstelle im LFG differenziert abzubilden und diesbezüglich mehr Transparenz und Klarheit zu schaffen. Diesen Überlegungen folgend wird in Art. 3 im Grundsatz festgehalten, welche Behörden mit der Durchführung dieses Gesetzes - und damit der aufgrund des EWR-Abkommens geltenden luftfahrtrechtlichen Bestimmungen sowie der auf Basis des Notenaustauschs zur Anwendungen gelangenden schweizerischen Rechtsvorschriften – betraut werden. Dies sind nach den Bst. a bis c das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) sowie die SUST.

Die Auflistung jener Stellen, die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung zuständig sind, lässt darüber hinausgehende Zuständigkeitsregelungen mit Blick auf andere Dienststellen der Landesverwaltung unberührt. Mit Blick auf die Untersuchung von möglichen Unfällen und Zwischenfällen in der Zivilluftfahrt (vgl. Art. 13 ff.) kommen etwa auch der Landespolizei bestimmte Aufgaben zu. Die gesetzlichen Grundlagen auf Basis derer die Landespolizei ihre Aufgaben erfüllt, sind jedoch nicht im Luftfahrtrecht begründet. Die Landespolizei agiert in ihrem unmittelbaren Zuständigkeitsbereich auf Basis anderer spezialgesetzlicher Grundlagen. Im Katalog der explizit für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung zuständigen Stellen scheint die Landespolizei daher nicht auf. Natürlich kommt aber auch die Landespolizei bei einer allfälligen Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt eine massgebliche Rolle zu.

Zu Art. 4

Diese Bestimmung enthält in Abs. 1 die erforderliche datenschutzrechtliche Grundlage für die Verarbeitung und Übermittlung personenbezogener Daten durch die für den Vollzug des LFG zuständigen Stellen. Als zuständige Behörden gelten nach Art. 3 neben dem BAZL sowie dem Amt für Hochbau und Raumplanung auch die SUST, die im Falle eines Unfalles in der Zivilluftfahrt auf Basis einer gesetzlichen Verankerung ihrer Zuständigkeit (vgl. Art. 13 f.), der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung und insbesondere unter Berücksichtigung der auch in Liechtenstein anwendbaren schweizerischen Verordnung vom 17. Dezember 2014 über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV)²⁵ zukünftig für die Untersuchung von Zwischenfällen in der Zivilluftfahrt zuständig sein soll.

Nach Abs. 2 der Datenschutzbestimmung dürfen die zuständigen Behörden Daten untereinander austauschen und auch anderen im Bereich der Zivilluftfahrt zuständigen Behörden übermitteln, sofern diese die Daten zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben benötigen.

Zu Art. 5

Das Kapitel B. widmet sich im Rahmen der Art. 5 bis 8 dem Zuständigkeitsbereich des BAZL. In Art. 5 Abs. 1 erfolgt die gesetzliche Verankerung, dass das BAZL nach Massgabe des Notenaustausches im Namen der zuständigen liechtensteinischen Behörden Aufgaben zur Durchführung des anwendbaren Luftfahrtrechts übernimmt. Die systematische Zuteilung der Aufgaben einerseits an das BAZL und andererseits an das AHR setzt nach erfolgter Überarbeitung der Vorlage die Vorgaben des VGH in seinem Urteil zu VGH 2022/074 um, wonach die EU/EWR-rechtlich relevanten Sachverhalte zwingend formell im Zuständigkeitsbereich der liechtensteinischen Amtsstelle zu behandeln sind. Dies führt dazu, dass nach Massgabe

²⁵ SR 742.161.

des Notenaustauschs (nur) alle anderen Sachverhalte, die allein auf Grundlage der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung zu beurteilen sind, in den Zuständigkeitsbereich des BALZ fallen. Diesem Grundsatz folgend findet sich in Abs. 2 unter den Bst. a bis p die Auflistung jener Aufgaben, deren Erledigung dem BAZL obliegt. Der Katalog begründet keine neuen Zuständigkeiten, sondern listet exemplarisch Zuständigkeiten des BAZL auf, die auf Grundlage des Notenaustausches bereits heute in den Zuständigkeitsbereich der für die Durchführung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung zuständigen Behörde fallen. Art. 5 wurde im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung überarbeitet (vgl. dazu die ausführlichen Erläuterungen unter Punkt 5.). Zu den einzelnen Aufgaben von besonderem Interesse kann Folgendes erläutert werden:

Bst. a: Damit eine Flugschule Piloten ausbilden darf, braucht sie ein Zertifikat für eine Approved Training Organisation («ATO»).²⁶ Für die Erteilung von Bewilligungen an Ausbildungsorganisationen ist gemäss anwendbarer schweizerischer Luftfahrtgesetzgebung das BAZL zuständig.

Bst. b: Bei den deklarierten Tätigkeiten handelt es sich um Tätigkeiten von Luftfahrtunternehmen, die zwischen Zertifizierung (prior approval) und vollständig genehmigungsfreier Tätigkeit anzusiedeln sind. Die deklarierten Tätigkeiten sind zwar grundsätzlich der zweitgenannten Kategorie zuzurechnen, die Betreiber müssen aber der zuständigen Behörde (BAZL) bekannt geben, wer sie sind, wo sie sind und was sie machen. Im Rahmen ihrer Zuständigkeit kommen der Behörde gewisse Aufsichtspflichten zu. Hauptbeispiele für deklarierte Tätigkeiten sind:

- VO (EU) 965/2012 (Air OPS): nicht-kommerzieller Flugbetrieb mit komplexen Luftfahrzeugen (Non-commercial complex, NCC), Art. 5 (3);

²⁶ vgl. www.bazl.admin.ch.

- VO (EU) 1178/2011 (Aircrew): die einfachste Form einer Flugschule (grundsätzlich nur PPL-Ausbildung) (declared training organisation, DTO), Art. 10a (1);
- VO (EU) 2018/395 (Ballon rulebook): kommerzieller Lufttransport mit Ballonen, Art. 3 (2);
- VO (EU) 2017/1976 (Sailplane rulebook): kommerzieller Lufttransport mit Segelflugzeugen, Art. 3 (2).

Die in Bst. b angeführte Bestimmung mag etwas unbestimmt erscheinen. Für die mit der notwendigen Expertise ausgestattete Behörde ist die Einordnung der Zuständigkeit der «Aufsicht über deklarierte Tätigkeiten» mit Blick auf die oben beispielhaft angeführten Rechtsgrundlagen problemlos möglich. Die Regierung spricht sich dafür aus, die «Aufsicht über die deklarierten Tätigkeiten» in der vorgeschlagenen Formulierung im Katalog der Zuständigkeiten des BAZL anzuführen.

Bst. c: Unter flugbetrieblichen Sonderbewilligungen ist z. B. eine Bewilligung zum Unterschreiten der Mindestflughöhen mit Helikoptern bei gewerbsmässigen Arbeitsflügen zu verstehen. Entsprechende Bewilligungen erteilt das BAZL unter Berücksichtigung der Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11), die gemäss Anlagen zum Notenaustausch auch für Liechtenstein zur Anwendung gelangt.

Bst. d: Diese Bestimmung ist neu in die Regierungsvorlage eingeflossen. Die Erteilung, Übertragung, Änderung sowie der Entzug von Betriebsbewilligungen für Flugfelder ist bereits nach geltender Rechtslage nach der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung zu beurteilen und fällt daher heute schon in den Zuständigkeitsbereich des BAZL. Der Thematik kommt für Liechtenstein mit Blick auf den Heliport Balzers Bedeutung zu. Die Verfahren im Zusammenhang mit der Erteilung von Betriebsbewilligungen für Flugfelder in Liechtenstein fallen auf Grundlage des

Notenaustauschs in den Zuständigkeitsbereich des BAZL. Mit der Aufnahme dieser Bestimmung in die Regierungsvorlage kann ein Mehr an Rechtssicherheit erlangt werden.

Bst. e: Alle im Zusammenhang mit der Errichtung von Flugplatzanlagen (inkl. Flugfeldern) massgeblichen Kompetenzen – auch die Genehmigung von Betriebsreglementen und die weitere Aufsicht über Organisation, Betrieb und die Infrastruktur, inkl. Zulassung der Flugplatzleiter - fallen aufgrund der anwendbaren schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung in die Zuständigkeit des BAZL. Gemäss Art. 37 chLFG dürfen Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen, nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als solche gelten auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze. Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen) unterstehenden in Anwendung von Art. 37m chLFG dem baurechtlichen Verfahren gemäss anwendbarer Baugesetzgebung. Dies ist in Liechtenstein primär das Baugesetz vom 11. Dezember 2008 (LGBI. 2009 Nr. 44 idgF).

Auch im Zusammenhang mit baulichen Massnahmen bei Aussenlandungen können baurechtliche Bestimmungen zum Tragen kommen: Die Errichtung, Veränderung und der Abbruch von Bauten und Anlagen, die Aussenlandungen dienen, ist gemäss Art. 10 der liechtensteinischen Verordnung vom 18. Oktober 2016 über das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung, AuLaV; LGBI. 2016 Nr. 334) baurechtlich bewilligungspflichtig. Die Zuständigkeit für diese Verfahren liegt primär bei der liechtensteinischen Baubehörde, die in diesen Verfahren den anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen hat und bei mehrtägigen Grossanlässen von internationaler Bedeutung eine Stellungnahme des BAZL einzuholen hat. Darüber hinaus

findet bei diesen Bauprojekten keine weitere luftfahrtspezifische Prüfung der Baugesuche statt.

Die Rolle der von der jeweiligen Bauaktivität betroffenen Gemeinde ergibt sich aus der anwendbaren Rechtsnorm bzw. dem zur Anwendung gelangenden Verfahren und der entsprechenden Zuständigkeit. In den durch das BAZL geführten Plangenehmigungsverfahren erfolgt der Einbezug der betroffenen liechtensteinischen Stellen, damit auch der betroffenen Gemeinde, durch das BAZL. In Verfahren im Zuständigkeitsbereich der liechtensteinischen Baubehörde, etwa im baurechtlichen Bewilligungsverfahren bei Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), erfolgt der Einbezug der Gemeinde durch die Baubehörde (Amt für Hochbau und Raumplanung) im Rahmen des ordentlichen Koordinationsverfahrens nach Art. 78 BauG.

Die Heliport Balzers AG sieht in der vorgeschlagenen Bestimmung eine neue Befugnis, die dem BAZL übertragen werden soll.

Die Regierung weist darauf hin, dass in diesem Zusammenhang keine neuen Kompetenzen des BAZL im neuen LFG geschaffen werden, sondern bestehende Zuständigkeiten aufgrund der anwendbaren schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung im neuen Gesetz klar und transparent abgebildet werden sollen.

Bst. f: Auch die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bei Flugplätzen fällt bereits auf Basis der heute zur Anwendung gelangenden Rechtslage in den Zuständigkeitsbereich des BAZL. Die Wahrnehmung dieser Aufgabe durch das BAZL erfolgt in Abstimmung mit den liechtensteinischen Behörden, allen voran mit dem für die Umwelt- und Lärmschutzgesetzgebung in Liechtenstein zuständigen Amt für Umwelt (AU).

Bei entsprechenden Verfahren sind auch die in Liechtenstein anwendbaren Lärm-schutzbestimmungen (v. a. gemäss der Lärmschutzverordnung²⁷) zu beachten. Im Rahmen des Urteils des Schweizerischen Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Juni 2019 wird das Zusammenspiel der auf Basis des Notenaustauschs involvierten Behörden im Rahmen der Zuständigkeit des BAZL nachvollziehbar dargelegt.²⁸

Die Kanzlei Walch & Partner Rechtsanwälte AG und weitere Unterstützer, die Valair AG sowie die Heliport Balzers AG lehnen die «neue Kompetenz» zur Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bei Flugplätzen für das BAZL ab. Sie sind der Auffassung, dass auch diese Kompetenz der Schweiz unverständlicherweise übertragen werde. Die Entscheidungshoheit müsse beim Land verbleiben.

Die Regierung verweist zunächst auf die grundlegenden Ausführungen zu den souveränitätspolitischen Fragestellungen unter Punkt 4.2.3. Die Verankerung der Zuständigkeit des BAZL in Bst. f für die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bei Flugplätzen stellt keine neue Zuständigkeit des BAZL dar, sondern eine bereits auf Basis des Notenaustauschs und des anwendbaren schweizerischen Luftverkehrsrechts verankerte Zuständigkeit des BAZL auch für Liechtenstein. Die Anführung auch dieser Zuständigkeit im Katalog der Zuständigkeiten des BAZL in Art. 5 der Vorlage dient der Schaffung einer klaren und transparenten Abbildung der gegebenen Zuständigkeiten, nicht der Schaffung einer neuen Zuständigkeit des BAZL.

Bst. g: Diese Bestimmung hält fest, dass die Regelung des Flugsicherungsdienstes und der Aufsicht über diesen, einschliesslich der Gestaltung des Luftraumes, der Bezeichnung der Dienstleistungserbringer, der Erstellung von Karten für die Luftfahrt und der Bereitstellung von Luftfahrt Daten in den Zuständigkeitsbereich des BAZL fällt.

²⁷ LSV, LGBl. 2008 Nr. 253 idgF.

²⁸ vgl. Urteil des Schweizerischen Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Juni 2019 (Abteilung I, 4819/2017).

Das BAZL weist in seiner Stellungnahme präzisierend darauf hin, dass das BAZL bei der Erstellung von Karten für die Luftfahrt als Auftraggeber auftritt, die Karten also nicht selbst erstellt. Dies betreffe insbesondere die vom BAZL bei swisstopo und Skyguide in Auftrag gegebene ICAO-Luftfahrkarte, die ausdrücklich auch das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein abdeckt. Betreffend die in dieser Bestimmung ebenfalls erwähnte «Bereitstellung von Luftfahrtdaten» sei der Vollständigkeit halber ebenfalls zu erwähnen, dass dazu auch die umfassende Bearbeitung von Luftfahrthindernisdaten, welche in der Regel von den jeweiligen Eigentümern von entsprechenden Objekten gemeldet werden, zähle. Wie schon nach der bisherigen Auslegung und Praxis erfolge dann auch die Publikation und Aufsicht bezüglich der Luftfahrthindernisse auf liechtensteinischem Gebiet durch das BAZL.

Bst. g ist heute bereits über I. Ziff. 4 des Notenaustauschs abgedeckt. Die Erwähnung der entsprechenden Zuständigkeit des BAZL im LFG dient nur der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Zuständigkeiten des BAZL.

Bst. h und i: Gemäss Abschnitt I. Ziff. 2 des Notenaustauschs ist das BAZL für die Eintragung liechtensteinischer Luftfahrzeuge in das beim schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt geführte liechtensteinische Luftfahrzeugregister und in das schweizerische Luftfahrzeugbuch zuständig. Auch zu diesen beiden Punkten ist festzuhalten, dass die entsprechenden Zuständigkeiten des BAZL bereits über den Notenaustausch (I. Ziff. 2) abgedeckt sind und im Rahmen des Art. 5 nur nochmals transparent aufgezeigt werden sollen.

Bst. k: Auch die Überwachung der Lufttüchtigkeit liechtensteinischer Luftfahrzeuge und des Luftfahrzeugzubehörs sowie das Ausstellen von Bordpapieren fällt in den Zuständigkeitsbereich des BAZL; auch hier ist die Zuständigkeit des BAZL bereits über den Notenaustausch abgedeckt (I. Ziff. 3).

Bst. l: Die Überwachung von technischen Betrieben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen sowie das Ausstellen von Berechtigungen für das Instandhaltungspersonal obliegt dem BAZL.

Bst. m: Ebenso fällt die Erteilung von Luftfahrtausweisen für das Luftfahrtpersonal in die Zuständigkeit des Bundesamts für Zivilluftfahrt.

Bst. n: Im Rahmen seiner Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren regt das BAZL die Aufnahme einer zusätzlichen massgeblichen Zuständigkeit des BAZL in den Katalog der Zuständigkeiten des BAZL gemäss Art. 5 an. Das BAZL erachtet auch die Verankerung der Zulassungstätigkeiten des BAZL gemäss Art. 6 der Verordnung des UVEK über die Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr (VSL; SR 748.122) als sinnvoll. Soweit solche Zulassungen in Liechtenstein erteilt würden, erfolge die Prüfung durch das BAZL (Sektion Schutzmassnahmen, SISE) bzw. durch die zuständige unabhängige Prüfstelle. Die anschliessende Aufsichtstätigkeit werde vom BAZL übernommen. Zurzeit gebe es sieben bekannte Versender (gem. Art. 6 Bst. b VSL) in Liechtenstein, die vom BAZL bzw. der zuständigen unabhängigen Prüfstelle beaufsichtigt würden, so das BAZL in seiner Stellungnahme erläuternd.

Die Regierung ist der Anregung des BAZL gefolgt. Die Vorlage wurde entsprechend mit einem neuen Bst. n ergänzt. Die angeführte Verordnung des UVEK über die Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr (VSL; SR 748.122) ist gemäss Anlagen zum Notenaustausch auch für Liechtenstein heute bereits uneingeschränkt anwendbar. Sie umfasst Regelungen für Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr unter Berücksichtigung anwendbarer EU-Rechtsakte.

Bst. o: Diese Bestimmung stellt eine weitere Ergänzung der Vorlage auf Anregung des BAZL dar. Gemäss Art. 1 Abs. 1 der Verordnung über die Organisation und den Einsatz des Such- und Rettungsdienstes der zivilen Luftfahrt (VSR; SR 748.126.11),

die gemäss Anlagen zum Notenaustausch auch in Liechtenstein zur Anwendung gelangt, liegt die Zuständigkeit auch für die Durchführung der angeführten Verordnung beim BAZL. Die Schweiz und Liechtenstein bilden einen Such- und Rettungsbezirk. In diesem Kontext ist darauf hinzuweisen, dass die entsprechend notwendigen SAR-Flüge (in der Regel durchgeführt von der Schweizer Luftwaffe) auf Basis des Notenaustauschs zwischen der Schweiz und Liechtenstein zur Regelung des Überfluges liechtensteinischen Gebietes durch Militär- und andere Staatsluftfahrzeuge (LGBI. 2000 Nr. 96) auch über liechtensteinischem Boden durchgeführt werden dürfen.

Bst. p: Diese Bestimmung enthält sodann den Hinweis, dass die Erteilung von Bewilligungen für Flüge ausländischer Militär- und anderer Staatsluftfahrzeuge nach Massgabe des Notenaustausches vom 1./9. Mai 2000 ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich des BAZL fällt. Auch diese explizite Anführung einer Zuständigkeit soll lediglich der Transparenz und Nachvollziehbarkeit dienen. Eine neue Zuständigkeit wird durch die Auflistung hingegen auch hier nicht begründet. Die Rechtsgrundlage bildet der angeführte Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein vom 1./9. Mai 2000 zur Regelung des Überfluges liechtensteinischen Gebietes durch Militär- und andere Staatsluftfahrzeuge, LGBI. 2000 Nr. 96.

Abs. 3 hält sodann den Grundsatz fest, dass die in den Zuständigkeitsbereich des BAZL fallenden Agenden auch durch das BAZL beaufsichtigt werden. Das BAZL ist in diesem Zusammenhang auch dazu befugt, die notwendigen Aufsichtsmaßnahmen durchzusetzen; dies aufgrund der geltenden schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung, die auf Basis des Notenaustauschs auch für Liechtenstein zur Anwendung gelangt.

Im Rahmen der gesetzlichen Zuständigkeit des BAZL auf Grundlage des Notenaustauschs ist das BAZL auch die für die Durchführung der Aufsicht und Anordnung administrativer Massnahmen sowie verwaltungsstrafrechtlicher Sanktionen

zuständige Stelle. Seine Zuständigkeit übt das BAZL in der Praxis in allen Verfahren in Abstimmung mit den liechtensteinischen Behörden aus. Eine enge Zusammenarbeit und höchstmögliche Transparenz sind damit gewährleistet.

Die Kanzlei Walch & Partner Rechtsanwälte AG und weitere Unterstützer, die Valair AG sowie die Heliport Balzers AG sehen auch in dieser Zuständigkeit des BAZL eine neue Übertragung der Aufgaben an das BAZL. Der Notenaustausch sehe eine solche Kompetenzübertragung nicht vor. Jegliche aktuellen verwaltungsstrafrechtlichen Verfahren gegen Personen oder Unternehmen mit Wohnsitz bzw. Sitz im Inland seien rechtswidrig.

Die Regierung sieht auch in diesem Einwand kein berechtigtes Anliegen. Die auf Basis des Notenaustauschs zur Anwendung gelangende schweizerische Luftfahrtgesetzgebung weist dem BAZL die verwaltungsstrafrechtliche Sanktionierung von Verstößen gegen die Luftfahrtgesetzgebung zu. Die auch für Liechtenstein zur Anwendung gelangenden Rechtsnormen sind in den Anlagen zum Notenaustausch publiziert, darunter insbesondere auch das schweizerische Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) oder die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 749.131.1). Aufgrund der angeführten Erlasse ist bereits nach geltender Rechtslage z. B. die Ahndung von Missachtungen eines Flugplatzleiters gegen die anwendbare Luftfahrtgesetzgebung im Bereich baulicher Anlagen für den Flugbetrieb dem BAZL zugewiesen.

Abs. 4 umfasst nunmehr die Auflistung jener Themenbereiche, die zur Gewährleistung der Einhaltung der EWR-rechtlichen Verpflichtungen Liechtensteins nicht durch die schweizerischen Behörden, das BAZL, formell bearbeitet werden können, sondern in den formellen Zuständigkeitsbereich des AHR fallen (vgl. dazu die Erläuterungen zu Art. 9). So wie dies die Systematik des geltenden LFG vorsieht, wird das BAZL aber weiterhin seine fachliche Expertise zur Verfügung stellen und die materielle Prüfung von gesetzlichen Voraussetzungen für die Ausstellung von

Zertifikaten oder für die Erteilung von Bewilligungen durch das AHR vornehmen. Das AHR wird sich somit, auch im Rahmen seiner eigenen Zuständigkeiten mit Blick auf EWR-relevante Sachverhalte, weiterhin auf die Expertise des BAZL stützen. Abs. 4 Bst. a bis c führen jene Bereiche an, bei denen das BAZL das Vorliegen von materiell-gesetzlichen Voraussetzungen im Auftrag des AHR prüfen wird, die formelle Entscheidung sodann von der liechtensteinischen Amtsstelle zu treffen ist. Dazu kann im Detail Folgendes erläutert werden:

Bst. a: Ein AOC ist ein Zertifikat, welches bestätigt, dass das Luftverkehrsunternehmen über eine Betriebsorganisation verfügt, welche ein sicheres Fliegen ermöglicht. Zudem ist ein AOC eine der Voraussetzungen für den Erhalt einer Betriebsbewilligung. Die Zuständigkeit für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC/Air Operator Certificate) liegt, wie bereits dargelegt, aufgrund der EWR-rechtlich relevanten Thematik und der in der EWR-Mitgliedschaft Liechtensteins begründeten Verantwortung bei der liechtensteinischen Amtsstelle. Das BAZL wird die Prüfung der Voraussetzungen für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) im Auftrag des AHR vornehmen, die formelle Ausstellung des AOC wird dann aber durch die zuständige liechtensteinische Amtsstelle erfolgen. Damit ist die Zuständigkeitsregelung EWR-konform ausgestaltet und der Zugang zum inländischen Instanzenzug ist gewährleistet.

Anwendbare Rechtsgrundlage in diesem Zusammenhang ist die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008²⁹.

Bst. b: Bei einer Betriebsbewilligung (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post handelt es sich um eine Genehmigung, die

²⁹ ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1.

einem Unternehmen von der zuständigen Genehmigungsbehörde erteilt wird und das Unternehmen je nach Angaben in der Genehmigung berechtigt, gewerbsmässige Flugdienste zu erbringen. Die Betriebsbewilligung (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post enthält sowohl technische, operationelle sowie gewerberechtliche Elemente. Auch in diesem Zusammenhang gilt das unter Bst. a Ausgeführte. Die Zuständigkeit für die formelle Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post liegt aufgrund der EWR-rechtlich relevanten Thematik und der in der EWR-Mitgliedschaft Liechtensteins begründeten Verantwortung bei der liechtensteinischen Amtsstelle. Aufgrund der auch an dieser Stelle vorgenommenen Überarbeitung der Vorlage wird in Zukunft das BAZL die Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung von BB für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post im Auftrag des AHR vornehmen, die formelle Erteilung von BB wird durch die zuständige liechtensteinische Amtsstelle erfolgen. Eine EWR-rechtskonforme Ausgestaltung auch dieser Bestimmung ist damit gewährleistet.

Anwendbare Rechtsgrundlage in diesem Zusammenhang ist die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vom 24. September 2008 über die gemeinsamen Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft.³⁰ Gemäss der VO Nr. 1008/2008 ist die BB für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post innerhalb der EU und EFTA Grundlage für die gegenseitige Erteilung der jeweiligen Verkehrsrechte.

Bst. c sieht vor, dass auch die Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung von Bewilligungen im Bereich des Drohnenrechts dem BAZL obliegt. Die auf Basis der EASA-VO erlassenen Durchführungsrechtsakte im Bereich des Drohnenrechts stellen EU/EWR-Recht dar, sodass jedenfalls die Erteilung von formellen

³⁰ ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

Bewilligungen bzw. der Erlass formeller Entscheidungen in diesem Zusammenhang in den unmittelbaren Zuständigkeitsbereich Liechtensteins als EWR-Mitgliedstaat fällt. Im Übrigen wird auch in diesem Zusammenhang Liechtenstein weitgehend von der Umsetzung des europäischen Drohnenregimes durch die schweizerischen Behörden abhängig bleiben, was aufgrund der bilateral vereinbarten Zusammenarbeit zwischen Liechtenstein und der Schweiz auch gegenüber den EWR-Behörden vertretbar erscheint.

Zu Art. 6

Diese Bestimmung umfasst die allgemeine Verfahrensbestimmung im Zuständigkeitsbereich des BAZL und verweist unter Bezugnahme auf Art. 2 auf das anwendbare Recht.

Es kann darauf hingewiesen werden, dass in den Anlagen zum Notenaustausch auch regelmässig eine entsprechende Klausel bei den jeweiligen Erlassen zu finden ist. So ist etwa beim Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren; Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVG, Folgendes vorbehalten: "gilt bei Verfahren, in denen schweizerisches Recht aufgrund des Luftfahrtvertrages im Fürstentum Liechtenstein anzuwenden ist".

Zu Art. 7

In Art. 7 wird festgehalten, dass die Abgeltung der vom BAZL durchgeführten Aufgaben zu den jeweils gültigen Gebühren des BAZL gemäss anwendbarer schweizerischer Gebührenverordnungen³¹ erfolgt. Der jeweilige Antragsteller soll grundsätzlich selbst die von ihm beantragten Leistungen abgelden und gestützt auf die anwendbare Gebührenverordnung die verursachten Kosten tragen. Von dieser Bestimmung nicht umfasst sind Gebührevorschreibungen, die für einen Antragsteller gegebenenfalls in Verfahren vor liechtensteinischen Behörden anfallen

³¹ z. B. Verordnung vom 28. September 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL), SR 748.112.11.

können, z. B. Gebührenvorschriften von Seiten der liechtensteinischen Baubehörde.

Zu Art. 8

Art. 8 Abs. 1 widerspiegelt ein Bedürfnis auf Seiten des BAZL für die finanzielle Beteiligung Liechtensteins an ausserordentlichen Aufwänden auf Seiten des BAZL. Die neue Bestimmung sieht eine gesetzliche Grundlage dafür vor, für jene Perioden, in denen der Aufwand des BAZL für die Wahrnehmung der Aufgaben als liechtensteinische Luftfahrtbehörde den üblichen Rahmen überschreitet, bei der Regierung für den in einem Geschäftsjahr angefallenen ausserordentlichen Aufwand nach Absprache eine angemessene Abgeltung in Form eines Pauschalbetrages bis höchstens 200 000 Franken beantragen zu können. Das BAZL hat Liechtenstein um die Beteiligung an entsprechenden Sonderaufwendungen ersucht. Aus Sicht der Regierung ist das Bedürfnis des BAZL um finanzielle Beteiligung schon dem Grunde nach gerechtfertigt und nachvollziehbar und soll daher jedenfalls im Falle ausserordentlicher Belastungen entsprechende Berücksichtigung finden.

Bei den „ausserordentlichen Aufwänden“ im Sinne der im Entwurf vorgesehenen Bestimmung sind insbesondere Situationen gemeint, bei denen das BAZL für Agenden mit ausschliesslichem Liechtensteinbezug personelle Ressourcen in einem im Vergleich zur sonstigen Praxis unüblichen Umfang zur Verfügung stellen muss.

Im Zusammenhang mit den für Liechtenstein aufgrund der Abgeltung ausserordentlicher Aufwendungen des BAZL (gegebenenfalls) entstehenden Kosten ist grundsätzlich in Betracht zu ziehen, dass mit der Zuständigkeit des BAZL als Luftfahrtbehörde für Liechtenstein das Land Liechtenstein seine Verpflichtungen aufgrund seiner EWR-Mitgliedschaft zur Durchführung der für den Bereich der Zivilluftfahrt im Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Regelungen nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens ohne Schaffung einer eigenen Luftfahrtbehörde wahrnehmen kann. Die Anregung von Seiten des BAZL,

zumindest ausserordentliche Aufwände des BAZL, welche aufgrund der Bearbeitung von Agenden mit Liechtensteinbezug entstehen können, mit einem Pauschalbetrag von höchstens 200 000 Franken jährlich abzugelten, ist nach Auffassung der Regierung als durchaus berechtigt anzuerkennen.

Art. 8 Abs. 2 sieht sodann die Schaffung einer Rechtsgrundlage für eine mögliche Übernahme von „Parteientschädigungskosten“ vor, die dem BAZL im Zuge von Verfahren mit Liechtensteinbezug aufgrund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung auferlegt werden. In einem Praxisfall der jüngsten Vergangenheit wurde dem BAZL vom Bundesverwaltungsgericht die Leistung von Parteientschädigungskosten auferlegt. Beim massgeblichen Verfahren ging es um ein solches mit ausschliesslichem Liechtensteinbezug. In erwähntem Fall suchte das BAZL bei der Regierung um Beteiligung an den dem BAZL auferlegten Parteientschädigungskosten an. Die Regierung gab dem berechtigten Anliegen Folge und beteiligte sich an den dem BAZL auferlegten Kosten. Es ist anzuerkennen, dass ein Prozesskostenrisiko in allen Verfahren für alle beteiligten Parteien gleichermassen besteht. Es erscheint nicht vertretbar, dass das BAZL die entsprechenden Risiken in Verfahren mit ausschliesslichem Liechtensteinbezug alleine tragen soll.

Neben der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Abgeltung ausserordentlicher Aufwände ermöglicht der in Art. 8 Abs. 3 enthaltene Verweis auf die (angestrebte aktualisierte) Verwaltungsvereinbarung zwischen dem BAZL und dem AHR, auch ausführende Details über die Aufwandsabgeltung und die Beteiligung an Parteientschädigungs- und Verfahrenskosten in der Verwaltungsvereinbarung festzulegen.

Die jährlich stattfindenden Koordinationstreffen zwischen dem bisherigen Amt für Bau und Infrastruktur (ABI), dem nunmehrigen Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR), und dem BAZL können dazu genutzt werden, die Höhe einer entsprechenden Abgeltung mit Blick auf die jeweilige Situation im BAZL einvernehmlich

abzustimmen und der Regierung sodann die vorgeschlagene Abgeltungshöhe zur Beschlussfassung vorzulegen. Mit dem BAZL liegt Einvernehmen darüber vor, eine Entschädigung und Abgeltung jeweils für das folgende Budgetjahr vorzusehen. Dieser anvisierte Verfahrensablauf kann im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung konkretisiert werden.

Zu Art. 9

Das Kapitel C. widmet sich im Rahmen der Art. 9 bis 12 dem Zuständigkeitsbereich der zuständigen liechtensteinischen Amtsstelle. Mit der gesetzlichen Verankerung des Amts für Hochbau und Raumplanung (AHR) als die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung zuständige nationale Amtsstelle wird die veraltete Rechtslage gemäss dem noch geltenden LFG bereinigt, die nach wie vor das Amt für Volkswirtschaft als zuständige Amtsstelle ausweist. Dem Amt für Hochbau und Raumplanung sollen jene Zuständigkeiten transparent zugewiesen werden, die unter Berücksichtigung der Rolle des BAZL auf Basis des Notenaustauschs im Zuständigkeitsbereich der liechtensteinischen Amtsstelle verbleiben. Mit der im Lichte der Rechtsprechung des VGH erfolgten Überarbeitung der Vorlage ist eine EWR-konforme Ausgestaltung auch dieser Bestimmung gewährleistet. Die liechtensteinische Amtsstelle ist die für die Durchführung der nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens anwendbaren Rechtsvorschriften zuständige Stelle.

Wie bei Art. 5 Abs. 2 Bst. a bis p für das BAZL ist auch die in Art. 9 Abs. 1 Bst. a bis l vorgesehene Auflistung der Aufgaben des Amts für Hochbau und Raumplanung eine exemplarische. Art. 9 soll die Aufgaben des AHR transparent abbilden und zum Verständnis beitragen, dass das AHR als national zuständige Amtsstelle neben dem BAZL als Luftfahrtbehörde im Rahmen des Notenaustauschs einen eigenen Zuständigkeitsbereich betreut.

Bst. a: In dieser Bestimmung ist nun festgehalten, dass die formelle Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) in den Zuständigkeitsbereich des AHR fällt. Die Thematik ist von EWR-rechtlicher Relevanz, sodass die formelle Zuständigkeit beim AHR anzusiedeln ist. Diese Bestimmung ist nun im Lichte der VGH-Rechtsprechung EWR-konform ausgestaltet. Es kann auf die Ausführungen unter Punkt 5. sowie auf die Erläuterungen zu Art. 5 Abs. 4 Bst. a verwiesen werden.

Bst. b: Wie die Bestimmung nach Bst. a wurde auch die Bestimmung nach Bst. b überarbeitet, welche nun die Zuständigkeit für die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post dem AHR zuweist. Auch diese Bestimmung zeigt sich nunmehr im Lichte der Rechtsprechung stimmig und damit EWR-konform. Im Zuge der Überarbeitung der Vorlage ist eine textliche Klarstellung dahingehend eingeflossen, dass unter den angeführten Betriebsbewilligungen für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post zu verstehen sind.

Bst. c: Dem AHR kommt nach Massgabe des Notenaustausches die Wahrnehmung der Aufgabe als Koordinationsstelle zwischen den liechtensteinischen Amtsstellen und dem BAZL zu. Der Praxis der Zusammenarbeit zwischen Liechtenstein und dem BAZL entsprechend nimmt schon jetzt die liechtensteinische Amtsstelle die Funktion als Koordinationsstelle zwischen den beteiligten Stellen wahr. In der Praxis bedarf es im Zuge der Bearbeitung luftfahrtrechtlicher Sachverhalte zuweilen der Einbindung des zuständigen Ministeriums (MINF), des Amtes für Umwelt (AU), des Amtes für Auswärtige Angelegenheiten (AAA) und betroffener Gemeinden. Das Amt für Hochbau und Raumplanung gewährleistet schon heute eine zielgerichtete Organisation der Abläufe und eine transparente Kommunikation gegenüber dem BAZL und ermöglicht auf diese Weise den Vollzug der anwendbaren Rechtsgrundlagen unter Berücksichtigung der liechtensteinischen Rechtsgrundlagen, Interessen und Gegebenheiten.

Bst. d: Die Vertretung der liechtensteinischen Interessen in internationalen Arbeitsgruppen und Komitees soll durch die liechtensteinische Amtsstelle erfolgen.

Bst. e: Diese Bestimmung umfasst einerseits die Zuständigkeit des AHR für die formelle Erteilung von Bewilligungen im Bereich des neuen europäischen Drohnenrechts, das auf Basis der EASA-Verordnung auch für Liechtenstein gilt. Andererseits umfasst die Bestimmung die bereits heute im Zuständigkeitsbereich des AHR wahrgenommene Zuständigkeit für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen für Drohnenflüge innerhalb der geltenden Drohnenflugverbotszone im Bereich des Schloss Vaduz – Landtagsgebäude – Regierungsgebäude. Was die im Bereich des neuen Drohnenrechts anwendbaren EWR-Rechtsgrundlagen anbelangt, so kann auf die Ausführungen unter Punkt 2.2. verwiesen werden. Nachdem es sich auch in diesem Zusammenhang um EWR-Recht handelt, liegt die Zuständigkeit für die formelle Erteilung von Bewilligungen beim Land Liechtenstein.

Zu den Ausnahmegewilligungen im Bereich der Drohnenflugverbotszone kann erläuternd ausgeführt werden, dass auf Basis des Art. 19 der Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK)³² die Regierung mit Entscheidung vom 11. Juli 2017 beschlossen hat, im Bereich Schloss Vaduz – Landtagsgebäude – Regierungsgebäude eine permanente Flugverbotszone für Drohnen zu erlassen. Mit Entscheidung vom 13. November 2018 hat die Regierung die Zuständigkeit für die Bearbeitung und Beurteilung allfälliger Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung für Drohnenaufnahmen im Bereich dieser Flugverbotszone dem Amt für Bau und Infrastruktur (ABI) übertragen. Der vorliegende Entwurf sieht daher vor, die Erteilung von Ausnahmegewilligungen von regionalen Drohnenflugverboten im Rahmen der nationalen Zuständigkeit ebenfalls gesetzlich abzubilden und mit der Aufnahme dieser Aufgabe in die Liste der Aufgaben des Amtes für Hochbau und Raumplanung mehr Transparenz für den Normadressaten zu schaffen. Ziel des

³² SR 748.941.

Bewilligungsregimes im Zusammenhang mit dem Drohnenflugverbot im Bereich des Regierungsgebäudes – Landtagsgebäudes – Schloss Vaduz ist es, nur Drohnenflüge zuzulassen, die auch aus Sicht des Landes bzw. des Schlosses Vaduz aufgrund eines berechtigten Interesses durchgeführt werden sollen. Beispiele dafür sind etwa der Einsatz von Drohnen im Zusammenhang mit Dachsanierungen am Schloss Vaduz oder dem Landesmuseum, Drohnenflüge anerkannter ausländischer Medien zur Berichterstattung über das Land Liechtenstein, zumeist auch mit Unterstützung durch und im Interesse von Liechtenstein Marketing. Ziel ist immer eine abgestimmte Vorgehensweise und Kommunikation unter allen Beteiligten, damit gewährleistet werden kann, dass geplante Drohnenflüge im sensiblen Bereich des Regierungsviertels und von Schloss Vaduz nur mit Bewilligung stattfinden. Regelmässig eingebunden in das in der Praxis kompakt und speditiv geführte Bewilligungsverfahren ist auch stets die Landesnotruf- und Einsatzzentrale der Landespolizei. Alle Beteiligten wissen damit, wann entsprechende Flüge stattfinden.

Bst. f: Gestützt auf das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt³³, den Notenaustausch vom 1./9. Mai 2000 zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein zur Regelung des Überfluges liechtensteinischen Gebietes durch Militär- und andere Staatsluftfahrzeuge³⁴ und auf Art. 4 der Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit³⁵ benötigen nichtschweizerische Staatsflüge für

³³ Das Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt bildet zusammen mit seinen technischen Anhängen das Hauptregelwerk für die internationale Zivilluftfahrt. Bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am 6. Februar 1947 gab die Schweiz aufgrund entsprechender Absprache mit Liechtenstein folgende Erklärung ab: „Meine Regierung hat mich beauftragt, Ihnen bekanntzugeben, dass die schweizerischen Behörden mit den Behörden des Fürstentums Liechtenstein vereinbart haben, dass das Abkommen ebenfalls auf das Fürstentum Liechtenstein Anwendung findet, solange der Vertrag vom 29. März 1923 über den Anschluss des Fürstentums Liechtenstein an das schweizerische Zollgebiet in Kraft ist. Das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt gelangt gemäss Anlage II zum Notenaustausch auch in Liechtenstein zur Anwendung, vgl. Kundmachung vom 25. April 2023, LGBl. 2023 Nr. 179.

³⁴ LGBl. 2000 Nr. 96.

³⁵ SR 748.111.1 (auch in Liechtenstein anwendbar; vgl. Kundmachung vom 25. April 2023, LGBl. 2023 Nr. 179).

Flüge über und in das Hoheitsgebiet der Schweiz und *über das Hoheitsgebiet Liechtenstein* eine besondere Bewilligung (Diplomatic Clearance), welche durch das BAZL erteilt wird.³⁶ Für Landungen von ausländischen Militär- oder anderen Staatsluftfahrzeugen *im Hoheitsgebiet Liechtenstein*, z.B. bei Landungen von Staatsgästen am Heliport Balzers, bedarf es einer Diplomatic Clearance des Landes Liechtenstein, die von der zuständigen liechtensteinischen Amtsstelle auszustellen ist. Auch diese Zuständigkeit des Amts für Hochbau und Raumplanung soll im neuen Gesetz entsprechend verankert werden.

Bst. g: Auch die Erstattung von Stellungnahmen im Rahmen der Erteilung von Auführungsbewilligungen mit luftfahrtrechtlichem Bezug zu Handen der Regierungskanzlei fällt in den Zuständigkeitsbereich des AHR.

Bst. h: Eine weitere Aufgabe der nationalen Amtsstelle ist die administrative Unterstützung der SUST im Falle einer Sicherheitsuntersuchung nach Art. 13 f.

Bst. i: Auch der Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen im Bereich der Zivilluftfahrt sind Aufgaben im Zuständigkeitsbereich der nationalen Amtsstelle. Vor Abschluss entsprechender Verwaltungsvereinbarungen sind jedenfalls der Regierung entsprechende Entwürfe für Verwaltungsvereinbarungen zur Genehmigung vorzulegen.

Bst k: Im Rahmen der Zuständigkeit Liechtensteins für die Durchführung des EWR-Rechts obliegt der zuständigen Amtsstelle auch die Durchführung und Anordnung administrativer Massnahmen sowie verwaltungsstrafrechtlicher Sanktionen. Zur Gewährleistung der Sicherheit, was Zuständigkeitsfragen anbelangt, soll in allen Fällen der Wahrnehmung der Zuständigkeit durch das AHR eine fallbezogene Abstimmung mit dem BAZL vorangehen. Die Vielfältigkeit und Komplexität des Anwendungsbereichs des Anhangs XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens

³⁶ www.bazl.admin.ch/diplomaticclearances.

erfordert einen aktiven Austausch und eine fallbezogene Abstimmung zwischen AHR und BAZL.

Bst. I: Auch die Erteilung von Rechtsauskünften zum Luftfahrtrecht fällt in den Zuständigkeitsbereich des AHR.

Im Vollzug der Luftfahrtgesetzgebung kommen dem AHR weitere Aufgaben zu, die nicht auf Gesetzesebene festgelegt werden müssen; so z. B. die laufende Bereinigung der Anlagen zum Notenaustausch in Zusammenarbeit mit anderen landesinternen Stellen oder die Vorbereitung von Gesetzesvorlagen im Bereich der Zivilluftfahrt.

Abs. 2 sieht eine Klarstellung dahingehend vor, dass die Ausstellung und Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post nur insoweit erfolgt, als dass die angestrebten Operationen im Inland aufgrund der vorhandenen Infrastruktur auch tatsächlich möglich sind. Dies führt dazu, dass es entsprechende Zeugnisse und Bewilligungen für Luftfahrtunternehmen mit Sitz im Inland nur für den Flugverkehr mit Helikoptern geben kann und nicht für sogenannte «Flächenflugzeuge». Für Flächenflugzeuge gibt es im Inland keine Infrastruktur. Rein strategische Entscheidungen bei der Wahl des Sitzes eines Luftfahrtunternehmens im Inland, nur um Zugang zu Verkehrsrechten im europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz zu erlangen ohne überhaupt einen tatsächlichen Betrieb in Liechtenstein aufnehmen zu können, sollen grundsätzlich und insbesondere auch für den Bereich der Flächenflugzeuge nicht gefördert werden.

Schon das geltende Luftfahrtgesetz sieht diese Einschränkung vor. Gemäss Erläuterungen im Bericht und Antrag Nr. 15/2002 zu Art. 20 Luftfahrtgesetz ist im Kontext der «Genehmigung von Verkehrsrechten» festgehalten: «Da für sogenannte Flächenflugzeuge in Liechtenstein aus Gründen der Topologie kein Landeplatz

vorhanden ist, können sich diese Bestimmungen nur auf den Flugverkehr mit Helikoptern beziehen ...».

Die im Entwurf vorgesehene Bestimmung nach Art. 9 Abs. 2 findet sich nun systemrichtig als einschränkende Vorgabe im Zusammenhang mit der Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post im Rahmen der Zuständigkeit des AHR.

Zu Art. 10

Abs. 1 dieser Bestimmung schafft die gesetzliche Grundlage dafür, dass das AHR bei der Erfüllung seiner Aufgaben auch Dienste Dritter in Anspruch nehmen kann. Die erforderliche Qualifikation der betreffenden Personen ist diesbezüglich Voraussetzung. Die Komplexität des Fachbereichs wird fallweise den Bezug besonderer Expertise fordern. Mit dieser Bestimmung kann diesem Umstand Rechnung getragen werden.

Auf Grundlage der Bestimmung nach Abs. 2 kann das AHR auch die Landespolizei beziehen, wenn dies fallbezogen für die Durchsetzung von Anordnungen der zuständigen Amtsstelle notwendig ist. Zu denken ist hier etwa an eine Durchsetzung eines angeordneten Drohnenflugverbots oder dergleichen. Bereits heute arbeiten die betroffenen Amtsstellen im Themenbereich der Luftfahrtgesetzgebung eng zusammen. Die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage dient daher der Abbildung bereits bestehender Prozessabläufe und nicht der Schaffung neuer Aufgaben für die Landespolizei. Dass die LP nur in «angemessenem Umfang» zur Verfügung steht, ist im Entwurf für diese Bestimmung ausdrücklich festgehalten.

Zu Art. 11

Diese Bestimmung verweist in Abs. 1 im Zuständigkeitsbereich des AHR auf die massgeblichen liechtensteinischen Verfahrensvorschriften gemäss Landesverwaltungspflegegesetz (LVG).

Abs. 2 steht im Zusammenhang mit den erfolgten Adaptierungen der Vorlage im Lichte der Rechtsprechung des VGH. Die Bestimmung zeigt den Verfahrensablauf bei Verfahren zur Durchführung EWR-rechtlicher Vorgaben. Die zuständige inländische Amtsstelle ist auch bei jenen Verfahren mit EWR-Bezug, wie etwa der Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC), der Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post oder der Erteilung von Bewilligungen im Bereich des Drohnenrechts, auf die Expertise des BAZL angewiesen. Bei den im Zuständigkeitsbereich des AHR formell auszufertigenden Entscheidungen und Verfügungen lässt das AHR die Voraussetzungen für die massgeblichen Bewilligungserteilungen durch das BAZL prüfen (Bst. a bis c). Bst. d umfasst eine Generalklausel mit Blick auf den relevanten EWR-Anhang. Eine fallbezogene Abstimmung zwischen AHR und BAZL zur Vermeidung von Unklarheiten bezüglich der Zuständigkeiten ist gemäss Entwurf auch hier gesetzlich vorgegeben.

Art. 12

Art. 12 schafft die erforderliche Gesetzesgrundlage für ausführende Bestimmungen im Bereich der Gebührenerhebung durch das AHR für seine Tätigkeiten nach Art. 9. Die Regierung wird die entsprechenden Gebührenregelung auf Verordnungsebene weiter ausführen (Abs. 2).

Zu Art. 13

Der Abschnitt D. widmet sich in den Art. 13 bis 15 der Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt. Die geltende Rechtslage sieht gemäss Art. 13

Abs. 1 LFG vor, dass die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen im Bereich der Zivilluftfahrt dem Amt für Volkswirtschaft obliegt. Gemäss Art. 13 Abs. 2 des geltenden LFG wird sodann die Durchführung der Untersuchungen dem schweizerischen Büro für Fluguntersuchungen (BFU) auf Grundlage einer besonderen Verwaltungsvereinbarung übertragen. Aus heutiger Sicht ist zunächst festzustellen, dass - wie an mehreren Stellen bereits erwähnt - die Zuständigkeit des Amts für Volkswirtschaft nicht mehr gegeben ist und auch auf Seiten der schweizerischen Behörden das BFU nicht mehr existiert. Der Inhalt der bisherigen Bestimmungen ist daher zu aktualisieren und in Einklang mit den tatsächlichen Gegebenheiten und geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu bringen. Im Vordergrund steht die Intention, die aktuell in der Schweiz für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zuständige Stelle, die SUST, mit den entsprechenden Aufgaben auch für Liechtenstein zu betrauen und dafür die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Von Seiten der SUST besteht die Bereitschaft, diese Aufgabe zu übernehmen. Auch von Seiten des zuständigen schweizerischen Departements (UVEK) liegt die erforderliche politische Zustimmung für die Übernahme der entsprechenden Aufgabe durch die SUST vor.

Art. 13 der Regierungsvorlage hält daher den Grundsatz fest, dass die schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) nunmehr auch für das Fürstentum Liechtenstein die zuständige Untersuchungsstelle im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ist und die massgeblichen Aufgaben zur Untersuchung eines Unfalles oder einer Störung in der Zivilluftfahrt im Sinne der angeführten Verordnung übernimmt.

Zu Art. 14

Diese Bestimmung nimmt in Abs. 1 Bezug auf die für die Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen massgeblichen Verfahrensbestimmungen und verweist unter Bezugnahme auf Art. 2 auf das anwendbare Recht. Es wird damit mittelbar

Bezug genommen auf die anwendbare EWR-VO sowie auf die schweizerische Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV)³⁷. Die VSZV regelt im Detail die Aufgaben und die Organisation der SUST und dient der Schweiz im Bereich der Luftfahrt der Ausführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, die auch in der Schweiz gemäss Ziff. 3 des Anhangs zum Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr³⁸ zur Anwendung gelangt.

In Liechtenstein gelangt die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 via EWR-Abkommen unmittelbar zur Anwendung³⁹ und bringt somit auch für Liechtenstein entsprechende Verpflichtungen zur Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen, insbesondere auch mit Blick auf die Einrichtung einer zuständigen Untersuchungsstelle, mit sich. Dass die schweizerische VSZV – wie alle massgeblichen schweizerischen Rechtsvorschriften im Bereich der Luftfahrt – ebenfalls zu den auch für Liechtenstein anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften zählt, erleichtert die praktische Umsetzung der Aufgaben und ist für Liechtenstein von Vorteil.⁴⁰ Aktuell gelangt die VSZV gemäss Anlagen zum Notenaustausch im Umfang der Meldungen und Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt zur Anwendung. Bei einer umfassenden Übernahme der Aufgaben als Sicherheitsuntersuchungsstelle auch für Liechtenstein wird im Zuge der Inkraftsetzung des neuen LFG der Anwendungsbereich der VSZV im Rahmen der Bereinigung der Anlagen entsprechend auszudehnen sein.

Abs. 2 hält fest, dass im Falle eines Zwischenfalles die SUST unverzüglich zu informieren ist. Weil die erste Stelle im Land, die mit einem Unfall befasst ist,

³⁷ www.sust.admin.ch.

³⁸ SR 0.748.127.192.68.

³⁹ vgl. Erläuterungen zum Geltungsbereich des neuen LFG, Art. 1.

⁴⁰ vgl. auch hier die aktuelle Kundmachung vom 25. April 2023 der aufgrund der Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften (Anlagen I und II), LGBl. 2023 Nr. 179.

regelmässig die Landespolizei ist, erfolgt die Information an die SUST über ein Unfallereignis zuallererst direkt und unverzüglich durch die Landespolizei. Für den weiteren Ablauf des Verfahrens soll auch ein praktischer Notfallplan beachtet werden, der zwischen den betroffenen liechtensteinischen Amtsstellen (auch unter Einbezug der Landespolizei) und der SUST bereits erarbeitet wurde.

Zu Art. 15

Diese Bestimmung regelt die Tragung der Kosten, die sich aufgrund der Zuständigkeit der schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) - als dann auch für das Fürstentum Liechtenstein zuständige Untersuchungsstelle im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 - ergeben. Die im Anlassfall für die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung anfallenden Kosten der SUST und weiterer in die Untersuchungen involvierten schweizerischen Behörden und Stellen sollen vom Land Liechtenstein getragen werden. Zudem können aufgrund der Zuständigkeit der SUST im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 unabhängig von einem konkreten Zwischenfall im Rahmen der Wahrnehmung der Aufgaben iSd Verordnung (EU) Nr. 996/2010 bei der SUST Aufwände entstehen, die vom Land Liechtenstein übernommen werden sollen. Die Details zur Kostentragung sollen im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung festgelegt werden.

Zu Art. 16

Das Kapitel E. widmet sich der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen liechtensteinischen und schweizerischen Behörden und verweist unter Bezugnahme auf Art. 2 Bst. a auf den Notenaustausch und den auf dieser Grundlage getroffenen Verwaltungsvereinbarungen. Die Details der Zusammenarbeit werden in den Verwaltungsvereinbarung mit dem BAZL und der SUST festgelegt. Auch der oben angesprochene Notfallplan, der den gemeinsam festgelegten Ablauf im Falle eines Unfalles in der Zivilluftfahrt dokumentiert, wird in der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung mit der SUST rechtlich verankert sein.

Zu Art. 17 und 18

Der folgende Abschnitt regelt den Rechtsschutz und schafft Klarheit über die jeweiligen Beschwerdemöglichkeiten im Zuständigkeitsbereich der jeweils zuständigen Behörde. Art. 17 befasst sich mit den Rechtsmittelmöglichkeiten gegen Entscheidungen des BAZL, Art. 18 umfasst die entsprechenden Rechtsmittelmöglichkeiten gegen Entscheidungen des Amtes für Hochbau und Raumplanung.

Zu Art. 19

Art. 19 umfasst die Strafbestimmungen im Zuständigkeitsbereich des AHR. Wer bewilligungspflichtige Tätigkeiten ohne oder entgegen der Bewilligung oder unter Missachtung von Bedingungen und Auflagen durchführt oder durchführen lässt oder sonstigen Anordnungen im Rahmen der Aufsicht nicht nachkommt, soll mit einer Busse bestraft werden können (Abs. 1). Abs. 2 hält fest, dass bei fahrlässiger Begehung die Strafobergrenze auf die Hälfte herabgesetzt werden kann. Die Strafbarkeit aufgrund anderer strafrechtlicher Normen bleibt ausdrücklich vorbehalten (Abs. 3).

Zu Art. 20

Diese Bestimmung wurde aus dem geltenden LFG übernommen. In Anlehnung an Art. 30 des geltenden LFG soll auch im neuen LFG eine Bestimmung aufgenommen werden, welche die Verantwortlichkeit juristischer Personen, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaften oder einer Einzelfirma bei Widerhandlungen gegen die Bestimmungen des LFG regelt. Es wird festgehalten, dass grundsätzlich auch im Kontext der Verantwortlichkeit juristischer Personen, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaften oder Einzelfirmen die Strafbestimmungen auf jene natürlichen Personen zur Anwendung kommen, die im Namen der juristischen Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder Einzelfirma gehandelt haben oder handeln hätte müssen. Jedoch wird eine solidarische Mithaftung der juristischen Person, Gesellschaft oder Einzelfirma für Bussen und Kosten vorbehalten.

Zu Art. 21

Die Art. 21 bis 24 umfassen die Übergangs- und Schlussbestimmungen des neuen LFG. Art. 21 bildet die Gesetzesgrundlage für den Erlass notwendiger Durchführungsverordnungen durch die Regierung. Der Bedarf für solche Erlässe kann sich nicht nur aus dem liechtensteinischen Luftfahrtgesetz selbst ergeben, wie etwa hinsichtlich des Erlasses ausführender Gebührenregelungen (Art. 12 Abs. 2), sondern auch aufgrund der zur Anwendung gelangenden schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung. So ist aktuell etwa auf die liechtensteinische Aussenlandeverordnung (AuLaV)⁴¹ hinzuweisen, die auf Grundlage des geltenden Art. 32 LFG durch die Regierung erlassen wurde. Schon allein aufgrund dieser Ausgangslage kann die geltende Bestimmung nach Art. 32, die eine Kompetenz für den Erlass von Durchführungsverordnungen für die Regierung enthält, nicht ersatzlos aufgehoben werden.

Zu Art. 22

Die Totalrevision des LFG bringt mit sich, dass das geltende Gesetz vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt, LGBl. 2003 Nr. 39, aufzuheben ist.

Zu Art. 23

Art. 23 Abs. 1 hält den Grundsatz fest, dass alle bestehenden Eintragungen ins Luftfahrtregister, erteilten Bewilligungen, Genehmigungen, Zulassungen und Anerkennungen von der Aufhebung des bisherigen LFG unberührt bleiben und weiterhin Bestand haben. Dies gilt selbstredend auch für befristete Ausstellungen bis zum Zeitablauf. Eine Anpassung von Bewilligungen oder ein Entzug durch die zuständige Behörde bleibt vorbehalten; der rechtskräftige Abschluss eines entsprechenden Verfahrens vorausgesetzt.

⁴¹ LGBl. 2016 Nr. 334.

Auf die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes hängige Verfahren soll gemäss Art. 23 Abs. 2 des vorliegenden Entwurfs das neue Recht uneingeschränkt Anwendung finden. Die Anwendbarkeit der neuen Bestimmungen – auch bei hängigen Verfahren - liegt nach Einschätzung der Regierung im Interesse aller Beteiligten.

Die Kanzlei Walch & Partner Rechtsanwälte AG und weitere Unterstützer, die Valair AG sowie die Heliport Balzers AG lehnen die Anwendung des neuen Luftfahrtgesetzes auf hängige Verfahren ab, weil dies der Rechtssicherheit widerspreche. Es mache den Anschein, als wolle man mit der Übergangsbestimmung auf hängige Verfahren einwirken. Es mangle an entsprechenden Ausführungen in den Erläuterungen.

Das neue Luftfahrtgesetz soll Klarheit und Transparenz bringen. Es soll daher mit Inkrafttreten uneingeschränkt zur Anwendung gelangen. Wenn die Vernehmlassungsteilnehmer eine Anwendbarkeit des neuen LFG auf hängige Fälle ablehnen, weil etwa die Frage der Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) oder die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post in hängigen Verfahren betroffen sein könnte, und die Vorlage eine entsprechende Ausstellung und Erteilung von Zeugnissen und Bewilligungen nur dann vorsieht, sofern die angestrebten Operationen aufgrund der vorhandenen Infrastruktur im Inland auch tatsächlich möglich sind (Art. 9 Abs. 2), so ist dazu Folgendes auszuführen:

Gerade die uneingeschränkte Anwendbarkeit des neuen LFG bringt für alle Normadressaten dieselben Vorteile, nämlich Klarheit und Rechtssicherheit. Alle Fälle sollen gleichbehandelt werden. Mit der gewählten Formulierung der Bestimmung nach Art. 23 Abs. 2 kann dieses Ziel erreicht werden. Im Übrigen sei betont, dass das neue LFG auch im angeführten Beispielfall keine Änderung der liechtensteinischen Rechtslage bringen soll, sondern nunmehr eine klare gesetzliche

Verankerung einer bisher bereits in Liechtenstein, nicht zuletzt durch den liechtensteinischen Gesetzgeber, vertretenen – beinahe schon historischen - Rechtsauffassung, dass entsprechende Bewilligungen notwendigerweise eine entsprechende Infrastruktur im Inland voraussetzen (vgl. hierzu die umfassenden Ausführungen unter Punkt 4.2.2.).

Durch die im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage erfolgte Neuausgestaltung der Vorlage auch nach den Vorgaben der aktuellen Rechtsprechung des VGH zeigen sich nun auch die in der Kritik gestandenen Bestimmungen EWR-konform. Vor allem ist die Zuständigkeit der liechtensteinischen Amtsstelle (AHR) für den Erlass entsprechender Verfügungen, wie etwa für die Beurteilung von Anträgen auf Ausdehnung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post nun im Gesetz verankert, weshalb auch bei hängigen Fällen die inländische Zuständigkeit gewährleistet ist. Es scheint auch im Interesse der Verfahrensparteien in hängigen Verfahren zu sein, wenn die weitere Verfahrensführung unter Beachtung der neuen Rechtslage im Zuständigkeitsbereich jener Amtsstelle liegt, die in der Sache bereits materiell tätig war.

Zu Art. 23 Abs. 3 wird einleitend auf die Erläuterungen zu Art. 8 verwiesen. Aufgrund der vorgeschlagenen Übergangsbestimmung soll es dem BAZL ermöglicht werden, insbesondere auch für die vorangegangenen drei Jahre, in denen es beim BAZL zu erhöhter Arbeitsbelastung gekommen ist, eine entsprechende angemessene Abgeltung für ausserordentliche Aufwände bei der Regierung zu beantragen.

Zu Art. 24

Die abschliessende Bestimmung des Gesetzesentwurfs enthält die Inkrafttretensbestimmung. Das Gesetz soll unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... in Kraft treten, andernfalls am Tag nach der Kundmachung. Gleichzeitig mit dem neuen LFG sollen auch die überarbeitete

Verwaltungsvereinbarung mit dem BAZL sowie die neue Verwaltungsvereinbarung mit der SUST in Kraft treten sollen.

7. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Der gegenständlichen Vorlage stehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken entgegen.

8. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT, RESSOURCENEINSATZ UND NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

8.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Mit der gegenständlichen Vorlage werden keine neuen Kernaufgaben geschaffen noch werden bestehende Kernaufgaben verändert.

8.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Die gegenständliche Vorlage hat keine organisatorischen oder räumlichen Auswirkungen. Es ist jedoch nicht auszuschliessen, dass die Vorlage personelle Auswirkungen haben wird. Solche könnten dahingehend erwartet werden, dass auch die Zuständigkeit für die formelle Verfahrensführung bei EWR-relevanten Sachverhalten (entgegen der Praxis der vergangenen Jahre) beim AHR liegen wird. Zwar wird das AHR auch in Zukunft auf die Expertise des BAZL zurückgreifen können, die formelle Zuständigkeit für den Erlass von Verfügungen und Entscheidungen und damit auch für das Führen von Rechtsmittelverfahren bei Sachverhalten mit EWR-Bezug wird aber wohl einen - im Vergleich zur heutigen Praxis - erhöhten Aufwand mit sich bringen. Es muss daher damit gerechnet werden, dass die Vorlage auch personelle Auswirkungen haben wird. Es empfiehlt sich eine Evaluierung der Personalsituation nach Inkrafttreten des neuen LFG (vgl. dazu Punkt 8.4).

Finanzielle Auswirkungen sind im Zusammenhang mit der in Art. 8 Abs. 1 vorgesehenen Möglichkeit einer Beteiligung des Landes Liechtenstein an Aufwänden des BAZL im Rahmen der Zuständigkeit nach Art. 5 Abs. 2 in solchen Jahren, in denen der jährliche Aufwand des BAZL den üblichen Rahmen überschreitet, zu erwarten. In Jahren mit entsprechenden Mehrbelastungen auf Seiten des BAZL kann es zu finanziellen Belastungen für das Land Liechtenstein (auf Antrag des BAZL, in Absprache mit der Regierung) bis maximal 200 000 Franken kommen. Zudem ist auf Grundlage von Art. 15 eine Kostenübernahme des Landes Liechtenstein aufgrund der Zuständigkeit der SUST als Untersuchungsstelle nach Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und der im Anlassfall aufgrund der Wahrnehmung der Aufgaben im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 anfallenden Kosten der SUST und weiterer in die Untersuchungen involvierten schweizerischen Behörden und Stellen vorgesehen.

8.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung

Die Vorlage konzentriert sich auf die Zielsetzung der transparenten Abbildung von Zuständigkeiten. Damit unterstützt die Vorlage insbesondere die Umsetzung des UNO-Nachhaltigkeitsziels SDG 16 «Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen» mit Blick auf das relevante Unterziel Punkt 16.6, «leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und transparente Institutionen auf allen Ebenen aufzubauen». Es ist daher zu erwarten, dass sich die Umsetzung des Gesetzesvorhabens auf das erwähnte Nachhaltigkeitsziel (SDG) positiv auswirken wird. Diese Bewertung berücksichtigt, dass die EWR-rechtlichen Vorgaben im Bereich der Luftfahrt in Liechtenstein selbst nur einen sehr eingeschränkten tatsächlichen Anwendungsbereich haben, dies aufgrund der Lage und Topographie des Landes und der faktischen Rahmenbedingungen, wie etwa das Fehlen eines Flughafens im Inland.

8.4 Evaluation

Weil aus heutiger Sicht die Auswirkungen der Vorlage auf die personellen Ressourcen und Anforderungen beim AHR nicht klar eingeschätzt werden können, soll eine Evaluation der Personalsituation beim AHR ein Jahr nach Inkrafttreten des neuen LFG stattfinden.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen und die beiliegende Gesetzesvorlage (den beiliegenden Finanzbeschluss etc.) in Behandlung ziehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Sabine Monauni

III. REGIERUNGSVORLAGE

Luftfahrtgesetz (LFG)

vom ...

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Gegenstand und Zweck

1) Dieses Gesetz regelt den zivilen Luftverkehr und dient insbesondere der Durchführung:

- a) der nach Massgabe von Art. 2 anwendbaren Vereinbarungen mit der Schweiz;
- b) der nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens anwendbaren Rechtsvorschriften, insbesondere der:

- 1. Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über die gemeinsamen Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft⁴²;

⁴² Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die gemeinsamen Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3)

2. Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt⁴³;
3. Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt⁴⁴;
4. Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit⁴⁵.

2) Die gültige Fassung der in Abs. 1 Bst. b genannten EWR-Rechtsvorschriften ergibt sich aus der Kundmachung der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Liechtensteinischen Landesgesetzblatt nach Art. 3 Bst. k des Kundmachungsgesetzes.

Art. 2

Anwendbares Recht

Soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, finden für den Bereich des zivilen Luftverkehrs Anwendung:

⁴³ Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35)

⁴⁴ Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18)

⁴⁵ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1)

- a) die Bestimmungen des Notenaustausches vom 27. Januar 2003 zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt (Notenaustausch) und der darauf gestützten Verwaltungsvereinbarungen;
- b) die aufgrund des Notenaustausches anwendbare schweizerische Luftfahrtgesetzgebung.

II. Organisation und Durchführung

A. Allgemeines

Art. 3

Zuständige Behörden

Mit der Durchführung dieses Gesetzes und des nach Art. 2 anwendbaren Rechts werden betraut:

- a) das schweizerische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL);
- b) das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR);
- c) die schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).

Art. 4

Verarbeitung und Übermittlung personenbezogener Daten

1) Die zuständigen Behörden nach Art. 3 dürfen personenbezogene Daten verarbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz oder dem gemäss Art. 2 anwendbaren Recht erforderlich ist.

2) Sie dürfen Daten nach Abs. 1 untereinander austauschen, sofern diese die Daten zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben oder der Aufgaben, die sich aus dem nach Art. 2 anwendbaren Recht ergeben, benötigen.

B. Bundesamt für Zivilluftfahrt

Art. 5

Aufgaben

1) Das BAZL übernimmt nach Massgabe des Notenaustausches im Namen der zuständigen liechtensteinischen Behörden Aufgaben zur Durchführung des anwendbaren Luftfahrtrechts.

2) Dem BAZL obliegen insbesondere:

- a) die Erteilung von Bewilligungen an Ausbildungsorganisationen (ATO);
- b) die Aufsicht über deklarierte Tätigkeiten;
- c) die Ausstellung von flugbetrieblichen Sonderbewilligungen;
- d) die Erteilung von Betriebsbewilligungen für Flugfelder;
- e) die technische Begutachtung und Genehmigung von Flugplatzanlagen und Betriebsreglementen sowie die Aufsicht über die Organisation, den Betrieb und die Infrastruktur der Flugplätze, einschliesslich der Zulassung der Flugplatzleitung;
- f) die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bei Flugplätzen;
- g) die Regelung des Flugsicherungsdienstes und der Aufsicht über diesen, einschliesslich der Gestaltung des Luftraumes, der Bezeichnung der Dienstleistungserbringer, der Erstellung von Karten für die Luftfahrt und der Bereitstellung von Luftfahrtdaten;

- h) die Führung des liechtensteinischen Luftfahrzeugregisters;
- i) die Eintragung liechtensteinischer Luftfahrzeuge in das schweizerische Luftfahrzeugbuch;
- k) die Überwachung der Lufttüchtigkeit liechtensteinischer Luftfahrzeuge und des Luftfahrzeugzubehörs sowie die Ausstellung von Bordpapieren;
- l) die Überwachung von technischen Betrieben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von liechtensteinischen Luftfahrzeugen sowie die Ausstellung von Berechtigungen für das Instandhaltungspersonal;
- m) die Erteilung von Luftfahrtausweisen für das Luftfahrtpersonal;
- n) die Erteilung von Zulassungen für die Schutzmassnahmen im Luftverkehr;
- o) die Organisation des Such- und Rettungsdienstes der zivilen Luftfahrt;
- p) die Erteilung von Bewilligungen für Flüge ausländischer Militär- und anderer Staatsluftfahrzeuge nach den Massgaben des Notenaustausches vom 1./9. Mai 2000 zwischen der Schweiz und Liechtenstein zur Regelung des Überfluges liechtensteinischen Gebietes durch Militär- und andere Staatsluftfahrzeuge.

3) Das BAZL ergreift bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach Abs. 2 die damit zusammenhängenden Aufsichtsmaßnahmen.

4) Dem BAZL obliegen im Weiteren die Prüfung der Voraussetzungen für:

- a) die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC);
- b) die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;
- c) die Erteilung von Bewilligungen im Bereich des Drohnenrechts.

Art. 6
Verfahren

Die Verfahren im Zuständigkeitsbereich des BAZL richten sich nach dem gemäss Art. 2 anwendbaren Recht.

Art. 7
Gebühren

1) Die Abgeltung der vom BAZL durchgeführten Aufgaben richtet sich nach den gemäss Art. 2 anwendbaren schweizerischen Gebührenvorschriften.

2) Die Rechnungsstellung durch das BAZL erfolgt direkt an die Zahlungspflichtigen.

Art. 8
*Aufwandsabgeltung und Beteiligung an Parteientschädigungs- und
Verfahrenskosten*

1) Entsteht dem BAZL bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben nach Art. 5 ein jährlicher ausserordentlicher Aufwand, so kann ihm die Regierung auf Antrag einen angemessenen Pauschalbetrag in Höhe von höchstens 200 000 Franken ausrichten.

2) Wird dem BAZL durch eine rechtskräftige gerichtliche Entscheidung in einem Verfahren nach Art. 5 die Tragung von Parteientschädigungs- oder Verfahrenskosten auferlegt, so kann sich die Regierung auf Antrag des BAZL an den Kosten beteiligen.

3) Die Einzelheiten über die Aufwandsabgeltung und die Beteiligung an Parteischadungs- und Verfahrenskosten werden im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

C. Amt für Hochbau und Raumplanung

Art. 9

Aufgaben

1) Das AHR ist die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung national zuständige Amtsstelle. Ihm obliegen insbesondere:

- a) die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC);
- b) die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;
- c) nach Massgabe des Notenaustausches die Wahrnehmung der Aufgaben als Koordinationsstelle zwischen den zuständigen liechtensteinischen und schweizerischen Behörden im Bereich des Vollzugs des nach Art. 2 anwendbaren Rechts;
- d) die Vertretung Liechtensteins in internationalen Arbeitsgruppen und Komitees;
- e) die Erteilung von Bewilligungen im Bereich des Drohnenrechts sowie die Erteilung von Ausnahmegewilligungen betreffend regionale Drohnenflugverbote;
- f) die Erteilung von Bewilligungen (Diplomatic Clearances) für Landungen von ausländischen Militär- und anderen Staatsluftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein;

- g) die Erstattung von Stellungnahmen an die Regierungskanzlei im Rahmen der Erteilung von Aufführungsbewilligungen mit luftfahrtrechtlichem Bezug;
- h) die administrative Unterstützung der SUST im Falle einer Sicherheitsuntersuchung nach Art. 13;
- i) der Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen im Bereich der Zivilluftfahrt;
- k) die Durchführung der Aufsicht und Anordnung administrativer Massnahmen sowie verwaltungsstrafrechtlicher Sanktionen zur Durchsetzung der nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens anwendbaren Rechtsvorschriften nach vorgängiger Absprache mit dem BAZL;
- l) die Erteilung von Auskünften zum Luftfahrtrecht.

2) Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post werden nur ausgestellt bzw. erteilt, sofern die beabsichtigten Tätigkeiten aufgrund der in Liechtenstein vorhandenen Infrastruktur auch tatsächlich möglich sind.

Art. 10

Übertragung von Tätigkeiten

1) Bei der Erfüllung seiner Aufgaben kann das AHR die Dienste Dritter in Anspruch nehmen, sofern diese Dritten die jeweils dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllen.

2) Auf Ansuchen des AHR unterstützt die Landespolizei durch angemessenen Einsatz von Personal die Durchsetzung von Verfügungen und Anordnungen des AHR.

Art. 11

Verfahren

1) Auf Verfahren im Zuständigkeitsbereich des AHR finden die Bestimmungen des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltungspflege Anwendung.

2) Das AHR lässt durch das BAZL die Voraussetzungen prüfen für:

- a) die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC);
- b) die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;
- c) die Erteilung von Bewilligungen im Bereich des Drohnenrechts; sowie
- d) den Erlass sonstiger Verfügungen und Anordnungen zur Durchsetzung der nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens anwendbaren Rechtsvorschriften nach vorgängiger Absprache mit dem BAZL.

Art. 12

Gebühren

1) Das AHR erhebt für Tätigkeiten nach Art. 9, insbesondere für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen, die Erteilung von Bewilligungen und die Durchführung der Aufsicht, Gebühren.

2) Die Regierung legt die Gebühren für die Tätigkeiten des AHR nach diesem Gesetz mit Verordnung fest.

D. Sicherheitsuntersuchungsstelle

Art. 13

Aufgaben

Die SUST ist die für Liechtenstein zuständige Untersuchungsstelle nach Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und übernimmt die in dieser Verordnung genannten massgeblichen Aufgaben.

Art. 14

Verfahren

1) Die Verfahren im Zuständigkeitsbereich der SUST richten sich nach dem gemäss Art. 2 anwendbaren Recht.

2) Im Anlassfall wird die SUST unverzüglich über das Ereignis eines Unfalles oder einer schweren Störung in der Zivilluftfahrt informiert. Das weitere Verfahren richtet sich nach dem zwischen den zuständigen liechtensteinischen Behörden und der SUST abgestimmten Notfallplan.

Art. 15

Kostentragung

Die aufgrund der Zuständigkeit der SUST als Untersuchungsstelle und weiterer an den Untersuchungen beteiligten schweizerischen Behörden und Stellen anfallenden Kosten werden vom Land Liechtenstein getragen. Die Einzelheiten werden im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

E. Zusammenarbeit zwischen den zuständigen liechtensteinischen und schweizerischen Behörden

Art. 16

Grundsatz

Die Zusammenarbeit der zuständigen liechtensteinischen Behörden mit dem BAZL und der SUST richtet sich nach dem gemäss Art. 2 Bst. a anwendbaren Recht.

III. Rechtsmittel

Art. 17

Beschwerde gegen Entscheidungen des BAZL

1) Das Beschwerdeverfahren gegen Entscheidungen des BAZL richtet sich nach dem gemäss Art. 2 anwendbaren Recht.

2) Wo das nach Art. 2 Bst. b anwendbare Recht eine Beurteilung durch Strafgerichte vorsieht, sind auch für das Rechtsmittelverfahren die Art. 27 bis 32 des Zollvertrages massgebend.

Art. 18

Beschwerde gegen Entscheidungen des AHR

1) Gegen Entscheidungen und Verfügungen des AHR kann binnen 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde bei der Regierung erhoben werden.

2) Gegen Entscheidungen und Verfügungen der Regierung kann binnen 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

IV. Strafbestimmungen

Art. 19

Übertretungen

1) Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit Busse bis zu 50 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfall mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monate bestraft, wer:

- a) bewilligungspflichtige Tätigkeiten ohne bzw. entgegen der Bewilligung oder unter Missachtung von Bedingungen und Auflagen durchführt oder durchführen lässt;
- b) Anordnungen des AHR im Rahmen der Aufsicht nicht nachkommt.

2) Bei fahrlässiger Begehung wird die Strafobergrenze auf die Hälfte herabgesetzt.

3) Vorbehalten bleibt die Strafbarkeit aufgrund anderer strafrechtlicher Normen.

Art. 20

Verantwortlichkeit

Werden Widerhandlungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person, einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder einer Einzelfirma begangen, so finden die Strafbestimmungen auf die Personen Anwendung, die für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen, jedoch unter solidarischer Mithaftung der juristischen Person, der Gesellschaft oder der Einzelfirma für die Bussen und Kosten.

V. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 21

Durchführungsverordnungen

Die Regierung erlässt die für die Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen.

Art. 22

Aufhebung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG), LGBl. 2003 Nr. 39, in der geltenden Fassung, wird aufgehoben.

Art. 23

Übergangsbestimmungen

1) Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehende Eintragungen im Luftfahrzeugregister, Bewilligungen, Genehmigungen, Zulassungen und Anerkennungen bleiben weiterhin aufrecht.

2) Auf im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes hängige Verfahren findet das neue Recht Anwendung.

3) Die Regierung kann dem BAZL rückwirkend für die letzten drei Kalenderjahre vor Inkrafttreten dieses Gesetzes eine angemessene Aufwandsabgeltung nach Art. 8 Abs. 1 ausrichten.

Art. 24

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.