



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Neues aus dem Luftfahrtrecht

Philip Bärtschi
Rechtsanwalt, lic. iur.



Inhalt

- Neuerungen der Flugunfalluntersuchung
- Aktuelles aus dem Zollrecht
- Occurrence Reporting



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Neuerungen der Flugunfalluntersuchung



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

VSZV

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



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Ablauf der Untersuchung

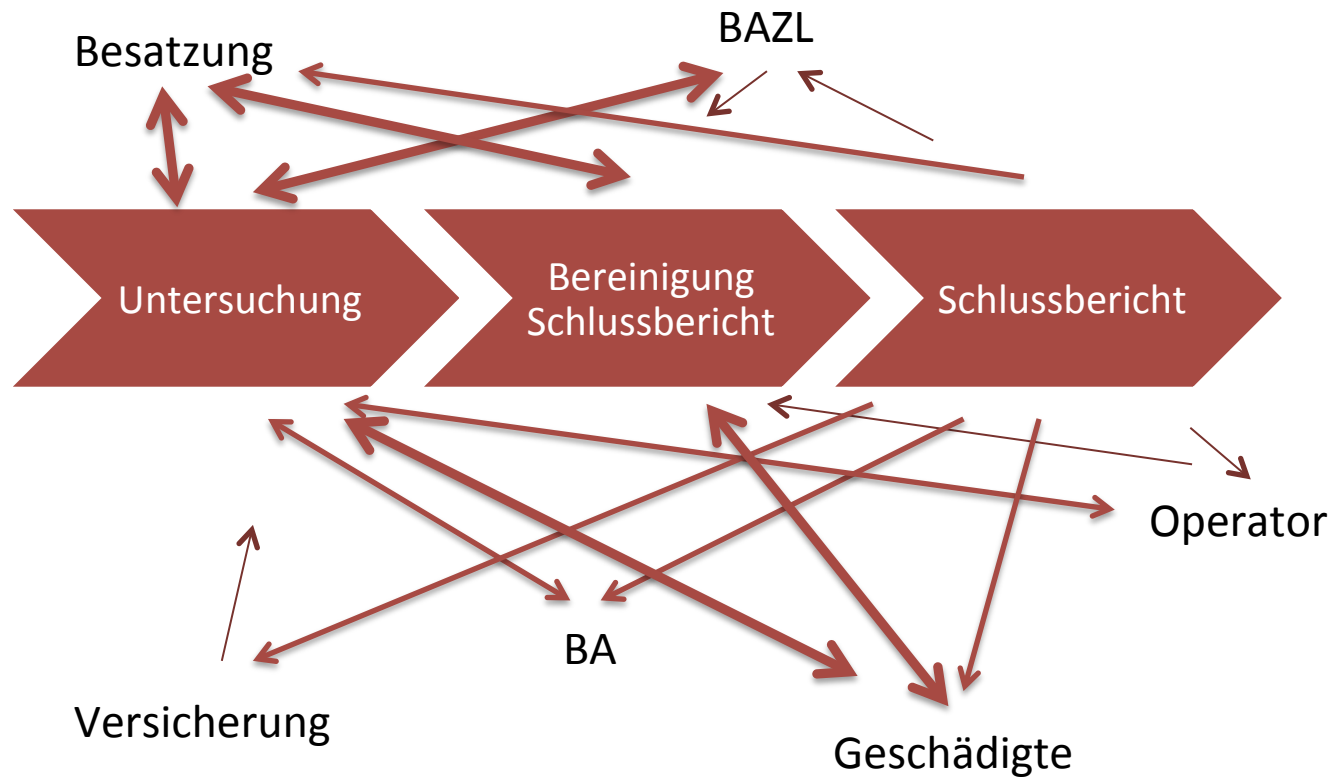


VorB. / ev.
ZwischenB.

Entwurf SB

Schlussbericht

Verfahrensablauf



Koordination

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



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Sinn der Flugunfalluntersuchung?



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

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

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

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

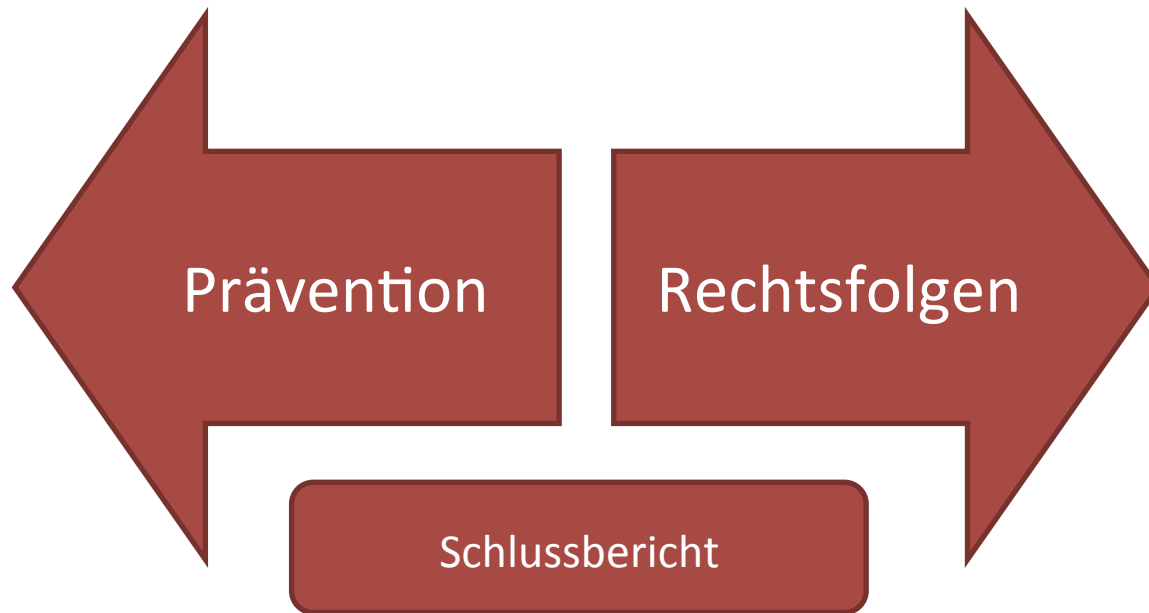
3.2 Ursache

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

Folgende Umstände haben dabei eine Rolle gespielt:

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

Spannungsverhältnis





ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Einvernahme Ausstand Aussageverweigerung



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Aussageverweigerung

Recht auf Verweigerung der Aussage



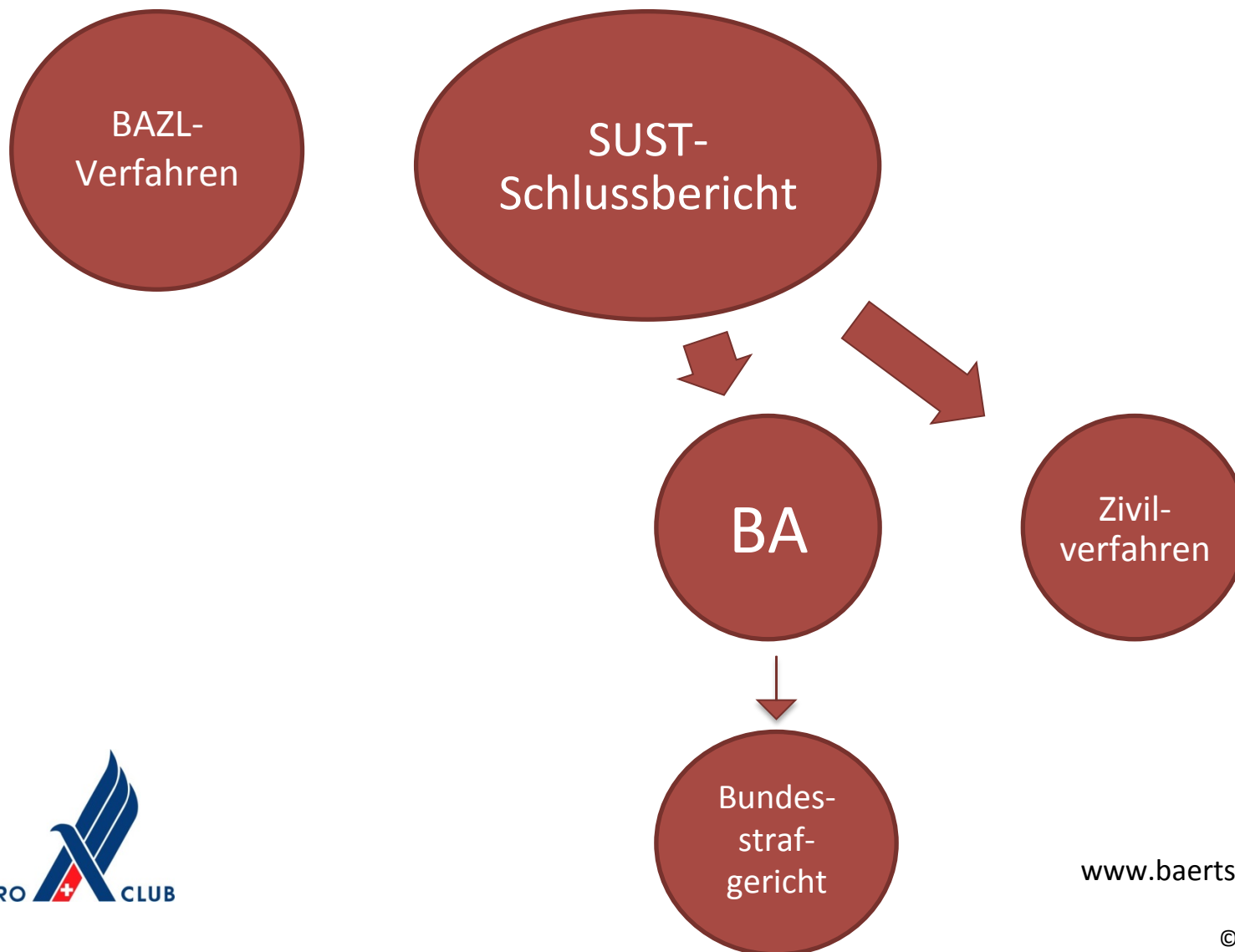
Nachteile der Aussageverweigerung

Verwendung der Auskünfte

Art. 24 Verwendung von Auskünften in Strafverfahren

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

Weitere Verfahren





ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Aktuelles aus dem Zollrecht



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Fallbeispiel

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



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Die Bekanntmachung der besonderen Landeplätze vom 15. Februar 2012 (BAnz. S. 826) wird wie folgt geändert:
Mit Ablauf des 30. September 2013 werden folgende Landeplätze gestrichen:

	(ICAO-Code)
Heubach	EDTH
Husum	EDXJ



HUSUM (Schwesing)

62' EDXJ N54 30.6 E009 08.3

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

E-Mail info@flughafen-husum.de

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

MET: ACA North.

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

Right hand circuit RWY 21.

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

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





Bundesministerium der Finanzen

**Bekanntmachung
der besonderen Landeplätze**

Vom 22. Februar 2013

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

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

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

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

	(ICAO-Code)
Heubach	EDTH
Husum	EDXJ

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

	(ICAO-Code)
1 Aslen-Heidenheim-Flöhingen	FNPA

Subjektive Elemente sind nicht maßgeblich, da das zollschuld begründende vorschriftswidrige Verbringen eine reine Tathandlung ist. Auf die persönlichen Fähigkeiten oder schuldhaftes Verhalten eines etwaigen Zollschuldners kommt es nicht an. Auch die Vorstellungen des Verbringers hinsichtlich der Vorschriftswidrigkeit seines Verhaltens sind unerheblich (Kommentar zum Zollikodex von Peter Witte Art. 202 Rz. 18, 5. Aufl.). Maßgebend ist allein die körperliche Einfuhr von Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft.

Deshalb ist es für die Zollschuldentstehung nicht von Bedeutung, ob der Ef. angenommen hat, dass die Zollformalitäten bereits erledigt sind oder dass der Ef. das streitgegenständliche Flugzeug nicht dauerhaft in das Zollgebiet der Gemeinschaft einführen wollte.

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




ANWALTSKANZLEI BAERTSCHI

Streckenflug-Ausweis und Landebewilligung		Laissez-passer et autorisation d'atterrissage	
Für Flug mit Segelflugzeug oder Freiballon aus der Schweiz über die Landesgrenzen		Gültig am Ausgabetag Valable le jour d'émission	
		pour un vol de distance en planeur ou en ballon libre de la Suisse à destination de l'étranger	
Fluganmeldung		Avis de vol	
Startflughafen / Aufstiegsort Aérodrome / Lieu de départ	Tel. Tél.	Streckenflugausweis-No. Laissez-passer no	Datum Date
1 Luftfahrzeugführer / Fluggäste Pilote de l'aéronef / passagers			
2 Luftfahrzeug: Kennzeichen und Baumuster Aéronef: Immatriculation et type		Segelflugzeug / Planeur: Ballon:	
3 Allgemeine Flugrichtung / Zielort Direction générale de vol / Lieu de destination			Radiofreq.
4 Der unterzeichnete Luftfahrzeugführer erklärt, ausser den persönlichen Gebrauchsgegenständen, der Reiseverpflegung und der notwendigen Ausrüstung keine Waren an Bord mitzuführen. Le pilote soussigné déclare n'avoir à bord aucune marchandise en dehors des objets personnels d'usage courant, des provisions de bord et de l'équipement nécessaire.		Unterschrift des Luftfahrzeugführers: Signature du pilote:	
Grenzabfertigung vor dem Abflug / Aufstieg und Starterlaubnis		Contrôle douanier avant le départ ou l'ascension et autorisation de départ	
Starterlaubnis nach Kontrolle des Luftfahrzeuges, der Bord- und persönlichen Ausweispapiere erteilt Autorisation de départ accordée après contrôle de l'aéronef, des papiers de bord et des pièces d'identité.		Stempel und Unterschrift des Flugfeldleiters/Starters: Timbre et signature du chef du lieu de départ:	
5 Voraussichtl. Startzeit Heure de départ prévue			
Landebestätigung		Attestation d'atterrissage	
Tag und Zeit der Landung Date et heure d'atterrissage		Landeort Lieu d'att.	
Die Landung des vorgenannten Luftfahrzeuges wird bestätigt L'atterrissage de l'aéronef susmentionné est attesté		Stempel und Unterschrift einer Amtsperson: Timbre et signature d'un fonctionnaire officiel:	
6 Die tel. Meldung der Landung an Startplatz erteilte um Le lieu et l'heure d'atterrissage ont été transmis au lieu de départ à			
7 Der Luftfahrzeugführer ist erreichbar Le pilote peut être atteint à		Tel. Tél.	
Grenzabfertigung bzw. polizeiliche Kontrolle nach der Landung		Contrôle douanier ou contrôle de police après l'atterrissage	
Die Inland-Grenzabfertigung des vorgenannten Luftfahrzeuges und der Besatzung wird bestätigt. Bord- und persönliche Ausweispapiere wurden geprüft. Le contrôle douanier de l'aéronef susmentionné et de son équipage est attesté. Les papiers de bord et les pièces d'identité ont été contrôlés.		Stempel und Unterschrift Timbre et signature	
8 Datum Date			
9 Besondere behördliche Feststellungen Remarques particulières des autorités			
Vermerk der Zollbehörden des Bestimmungslandes		Visa du service des douanes étrangères	
Feststellungen der Zollstelle Remarques du bureau de douane			
10 Durch eine Zollstelle im Inland* Par un bureau de douane à l'intérieur du pays* am te		Inland-Zollstelle Douane intérieure	Grenz-Zollstelle Douane de sortie
Durch die Zollstelle an der Grenze bei der Ausreise* Par un bureau de douane à la sortie* am te		Stempel Timbre	Stempel Timbre
*wenn nicht passend, streichen / biffer ce qui ne convient pas			

BAZL 32.06 5.89 200 III 48389/3



<p>Streckenflug-Ausweis und Landebewilligung</p> <p>Für Flug mit Segelflugzeug oder Freiballon aus der Schweiz über die Landesgrenzen</p>		<p style="text-align: right;">Laissez-passer et autorisation d'atterrissage</p> <p style="text-align: right;">pour un vol de distance en planeur ou en ballon libre de la Suisse à destination de l'étranger</p>	
<p>Gültig am Ausgabetag Valable le jour d'émission</p>			
Fluganmeldung		Avis de vol	
<p>Startflugplatz / Aufstiegsort Aérodrome / Lieu de départ</p>	<p>Tel. Tél.</p>	<p>Streckenflugausweis-No. Laissez-passer no</p>	<p>Datum Date</p>
<p>Luftfahrzeugführer / Fluggäste</p>			

7	Der Luftfahrzeugführer ist erreichbar Le pilote peut être atteint à	Tel. _____ Tél. _____	
8	<p>Grenzabfertigung bzw. polizeiliche Kontrolle nach der Landung</p> <p>Die Inland-Grenzabfertigung des vorgenannten Luftfahrzeuges und der Besatzung wird bestätigt. Bord- und persönliche Ausweispapiere wurden geprüft.</p> <p>Le contrôle douanier de l'aéronef susmentionné et de son équipage est attesté. Les papiers de bord et les pièces d'identité ont été contrôlés.</p> <p>Datum _____ Date _____</p>	<p>Contrôle douanier ou contrôle de police après l'atterrissage</p> <p>Stempel und Unterschrift Timbre et signature</p> <p>_____</p>	
9	Besondere behördliche Feststellungen Remarques particulières des autorités	_____	
Vermerk der Zollbehörden des Bestimmungslandes		Visa du service des douanes étrangères	
Feststellungen der Zollstelle Remarques du bureau de douane		_____	
10	<p>Durch eine Zollstelle im Inland* Par un bureau de douane à l'intérieur du pays*</p> <p style="text-align: right;">am _____ le _____</p> <p>Durch die Zollstelle an der Grenze bei der Ausreise* Par un bureau de douane à la sortie*</p> <p style="text-align: right;">am _____ le _____</p> <p><small>*wenn nicht passend, streichen / biffer ce qui ne convient pas</small></p>	<p>Inland-Zollstelle Douane intérieure</p> <p>Stempel Timbre</p>	<p>Grenz-Zollstelle Douane de sortie</p> <p>Stempel Timbre</p>

BAZL 32.06 5.89 200 Bl. 48389/3

9. Nach der Landung und Sicherung des Luftfahrzeuges haben sich Besatzung und Passagiere, soweit sich am Landeort keine Grenzabfertigungsstelle befindet, unverzüglich mit dem nächsten Polizei- oder Gendarmerieposten in Verbindung zu setzen und den Streckenflugausweis, die Bordpapiere sowie die persönlichen Ausweispapiere zur Kontrolle vorzulegen.
Die Landung – in Oesterreich die Grenzabfertigung – ist von den genannten Dienststellen auf dem Streckenflugausweis zu bestätigen.
10. Der Luftfahrzeugführer hat zudem sofort nach der Landung für die schnellste Übermittlung der Landemeldung an den Leiter des Startflugplatzes (Segelflieger) bzw. der zuständigen Flugverkehrsleitstelle (Ballonfahrer) besorgt zu sein.
11. In der Bundesrepublik Deutschland darf die Zollrevision unter Vorlage des Streckenflugausweises durch die Zollstelle an der Grenze bei der Rückreise erfolgen, wenn die dem Landeort nächstgelegene Zollstelle nicht zu erreichen ist, oder keine Weisungen erteilt.
In Frankreich ist die Landung der nächsten Inlandzollstelle anzuzeigen und nach deren Weisung zu verfahren. In Oesterreich ersetzt die Inlandgrenzabfertigung die Zollrevision.

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

➔ Entgeltliche Flüge über die Grenze?



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Occurrence Reporting

<http://www.aviationreporting.eu>




www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi





AVIATION SAFETY REPORTING

Report to Switzerland on my personal behalf

General information about the occurrence 

When / Where

UTC date  Local date 

UTC time Local time

State/area of occ

Location name

What

Headline

Narrative language

Narrative

Severity

Injury level Highest damage



Occurrence Reporting

VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014:

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

Zum Beispiel:

Luftraumverletzungen;

Brand, Explosion, Rauch, giftige Gase oder giftige Dämpfe im Luftfahrzeug (über den normalen Betrieb des Brenners hinausgehend);

Unbeabsichtigtes dauerhaftes **Erlöschen der Zündflamme**;

Störung an einem der folgenden Teile oder Steuerungseinrichtungen: Steigrohr im Gasbehälter, Umlenkrolle, Steuerleine, Fesselseil, Leck an der Dichtung des Brennerventils, Leck an der Dichtung des Gasbehälterventils, Karabiner, Schäden an Gasleitung, Traggasventil, Hülle oder Ballonet, Gebläse, Überdruckventil (Gasballon), Seilwinde (gasgefüllte Fesselballone);

Erhebliche(r) Leckage oder Verlust von Traggas (z. B. Porosität, ungenau sitzende Traggasventile);

Insassen des Ballons **aus Korb** oder Gondel **geschleudert**;

Unbeabsichtigtes **Anheben oder Mitschleifen des Bodenpersonals**, wodurch jemand verletzt oder getötet wurde;

Zusammenstoss oder Beinahezusammenstoss, am Boden oder in der Luft, mit einem Luftfahrzeug, dem Boden oder einem **Hindernis**, der den Ballon, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können;

Unerwartetes Durchfliegen ungünstiger **Wetterbedingungen**, das den Ballon, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.



The law protects you!

When reporting an occurrence, you and any person mentioned in your report are protected from adverse consequences that may come from your report.

1. Your identity and the identity of anyone mentioned in your report will be protected.
2. Your report will not be disclosed unless necessary for safety.
3. Your report will not be used to blame you or any person mentioned in it.
4. Exceptions are wilful misconduct and unacceptable behaviour¹.



Make flying safer!

Report your incidents on:
www.aviationreporting.eu

More information: www.aviationreporting.eu/justculture

This text is informative and is not intended to replace the applicable legal requirements contained in Regulation (EU) No 376/2014

¹ Unacceptable behaviour being defined as : manifest, severe and serious disregard of an obvious risk and profound failure of professional responsibility to take such care as is evidently required in the circumstances, causing foreseeable damage to a person or property, or which seriously compromises the level of aviation safety.



Reporting makes our industry safer

Report the following occurrences:

Light Aeroplanes / Helicopters / Gliders / Balloons

1. Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the aircraft/glider/balloon, its occupants or any other person.
2. Airspace infringement.
3. Any occurrence leading to an emergency call.
4. Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft glider/balloon(beyond the normal operation of the burner).
5. Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.
6. Any flight which has been performed with an aircraft/glider/balloon which was not air-worthy, or for which flight preparation was not completed, which has or could have endangered the aircraft/glider/balloon, its occupants or any other person.
7. Interference with the aircraft/glider/balloon by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.

Light Aeroplanes / Helicopters / Gliders

1. Unintentional loss of control.
2. Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator "flutter", or of propeller).
3. Any flight control not functioning correctly or disconnected.
4. A failure or substantial deterioration of the aircraft/glider structure.
5. A loss of any part of the aircraft/glider structure or installation in flight.
6. A collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle.
7. A near collision, on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle requiring an emergency avoidance manoeuvre to avoid a collision.

Gliders

1. An occurrence where the glider pilot was unable to release either the winch cable or the aerotow rope and had to do so using emergency procedures.
2. Any release of the winch cable or the aerotow rope if the release has or could have endangered the glider, its occupants or any other person.
3. In the case of a powered glider, an engine failure during take-off.
4. Any situation where no safe landing area remains available.
5. A lightning strike resulting in damage to the glider.

The law asks pilots flying on light aircraft¹ to play an active role in making aviation safer by reporting these incidents.

Light Aeroplanes / Helicopters

1. Landing outside of intended landing area.
2. Inability or failure to achieve required aircraft performance expected in normal conditions during take-off, climb or landing.
3. Runway incursion
4. Runway excursion.
5. Unintended flight into IMC conditions of aircraft not IFR certified, or a pilot not qualified for IFR, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
6. A failure of an engine, rotor, propeller, fuel system or other essential system.
7. Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or risk to occupants.
8. Wildlife strike including bird strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any essential service.
9. A lightning strike resulting in damage to or loss of functions of the aircraft.
10. Severe turbulence encounter which resulted in injury to aircraft occupants or in the need for a post-flight turbulence damage check of the aircraft.
11. Icing including carburettor icing which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

Balloons

1. Unintended permanent extinction of the pilot light.
2. Failure of any of the following parts or controls: dip tube on fuel cylinder, envelope pulley, control line, tether rope, valve seal leak on burner, valve seal leak on fuel cylinder, carabiner, damage to fuel line, lifting gas valve, envelope or ballonnet, blower, pressure relief valve (gas balloon), winch (tethered gas balloons).
3. Significant leakage or loss of lifting gas (for example: porosity, unsealed lifting gas valves).
4. Balloon's occupants ejected from basket or gondola.
5. Unintended lift or drag of ground crew, leading to fatality or injury of a person.
6. A collision or near collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle which has or could have endangered the balloon, its occupants or any other person.
7. Unexpected encounter of adverse weather conditions which has or could have endangered the balloon, its occupants or any other person.

Always report any other occurrence that you consider safety relevant!

Abrufbar unter www.media.baertschi-legal.ch

Aus der AeroRevue:

- „Pilotinnen und Piloten als Sicherheitsrisiko? Zur Frage des regulatorischen Handlungsbedarfs im Nachgang zum Absturz von Germanwings-Flug 4U95“, Ph. Bärtschi, in: Zeitschrift Sicherheit & Recht Nr. 2/2015;
- „Nichtgewerbsmässige Flüge – gute Nachricht für Vereine“, Ph. Bärtschi, in: AeroRevue 12/2014-1/2015;
- „Die Definition der Gewerbsmässigkeit“, Philip Bärtschi, in: AeroRevue 10/2012;
- „Gutachten: Öffentlich angebotene Rundflüge auf nichtgewerbsmässiger Basis“, Ph. Bärtschi, in: AeroRevue Nr. 5/2010;

Bücher:

- Erlassammlung Luftrecht, Philip Bärtschi und Martin Steiger, Stämpfli Verlag 2007 (vgl.: www.airlaw.ch)
- Kostenpflicht supranationaler Erlasse des Luftrechts, Ph. Bärtschi, in: Auswirkungen supranationaler Regulierungen in der Luftfahrt, CFAC – Schriften zur Luftfahrt Band 1, Hrsg: Roland Müller/Andreas Wittmer, Dike Verlag 2009;





Besten Dank!



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

www.baertschi-legal.ch

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

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