

VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

DIE TOTALREVISION DES

GESETZES ÜBER DIE LUFTFAHRT

(LUFTFAHRTGESETZ, LFG)

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Vernehmlassungsfrist: 22. Juli 2022

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	5
Betroffene Stellen	5
1. Ausgangslage	7
1.1 Zollanschlussvertrag und Übereinkommen von Chicago.....	7
1.2 EWR-Recht und Notenaustausch	7
1.3 Das liechtensteinische Luftfahrtrecht	8
1.4 Anwendbare EWR-Rechtsakte	9
1.5 Die Zusammenarbeit zwischen den Behörden	9
1.6 Zuständigkeiten in Sachen Luftfahrtrecht.....	11
2. Begründung der Vorlage.....	13
2.1 Aktualisierung mit Blick auf anwendbare EWR- Rechtsvorschriften	13
2.2 Aktualisierung der Bezeichnung der zuständigen nationalen Amtsstelle / Bezeichnung BAZL als zuständige Behörde nach Art. 64 EASA-Grundverordnung (Verordnung (EU) 2018/1139).....	14
3. Schwerpunkte der Vorlage	15
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	16
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	36
6. Regierungsvorlage	37

ZUSAMMENFASSUNG

Seit der Schaffung des Gesetzes vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt (LFG; LGBI. 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 (LGBI. 2003 Nr. 40) die schweizerische Luftfahrtgesetzgebung grundsätzlich auch in Liechtenstein zur Anwendung. Dies in Ausführung der anlässlich des Beitritts der Schweiz zum Übereinkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt abgegebenen Erklärung, 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 aktuellen Organisationsänderung seit dem 1. April 2022 neu die Bezeichnung „Amt für Hochbau und Raumplanung“ trägt, wurde bisher nicht in Form einer Gesetzesanpassung nachvollzogen.

Neben der Bezeichnung des Amts 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 transparent abgebildet werden.

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

Vaduz, 27.04.2022

LNR 2022-527

P

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.

1.2 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 Aus-

¹ LGBl. 1923 Nr. 24

² SR 0.748.0

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

übung 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 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

⁴ vgl. die aktuelle Kundmachung vom 5. Oktober 2021 der aufgrund der Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften (Anlagen I und II), LGBl. 2021 Nr. 312.

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

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 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), LGBI. 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), LGBI. 2010 Nr. 77, Inkrafttreten 23. März 2010.

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

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.

1.6 Zuständigkeiten in Sachen Luftfahrtrecht

Gemäss geltendem Art. 23 LFG wird der Vollzug des Gesetzes und der dazu erlassenen Verordnungen⁷ 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.

In seiner aktuellen Fassung weist nun 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

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

Amt für Bau und Infrastruktur¹⁰, welches seinerseits aufgrund einer Organisationsänderung seit 1. April 2022 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 indes 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 anwendbar ist 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, die nach einer Festlegung der nationalen Zuständigkeit, aber auch nach einer transparenten Abbildung der Zuständigkeit des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) als fachlich zuständige Luftfahrtbehörde verlangt, ist bei der Schaffung des neuen Luftfahrtgesetzes besondere Beachtung zu schenken.

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.

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 Volkswirtschaft¹².

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 mit Blick auf die anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften durchzuführen.

¹¹ LGBl. 2006 Nr. 299.

¹² LGBl. 2011 Nr. 551.

2.2 Aktualisierung der Bezeichnung der zuständigen nationalen Amtsstelle / Bezeichnung BAZL als zuständige Behörde nach Art. 64 EASA-Grundver- ordnung (Verordnung (EU) 2018/1139)

Wie ebenfalls 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.

Zudem soll das neue Gesetz mehr Rechtssicherheit und Klarheit mit Blick auf die der national zuständigen Amtsstelle zugewiesenen Aufgaben und jenen der gemäss Notenaustausch zuständigen schweizerischen Behörden, primär dem BAZL, bringen. Dabei soll von der Möglichkeit nach Art. 64 der Verordnung (EU) 2018/1139¹³ („EASA-Grundverordnung“) Gebrauch gemacht werden, formell eine ausländische Behörde eines Mitgliedstaates der European Union Aviation Safety Agency (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, EASA) als zuständige Luftfahrtbehörde für die Flugsicherheit zu bezeichnen. Die Verordnung (EU) 2018/1139 befindet sich aktuell im Übernahmeprozess in das EWR-Abkommen.

¹³ 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).

Aktualisierungsbedarf besteht im Übrigen insbesondere 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 gemäss Notenaustausch 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. Dabei eröffnet, wie erwähnt, Art. 64 der „EASA-Grundverordnung“ auf Ebene EU/EWR die Möglichkeit, auch eine ausländische Behörde eines Mitgliedstaates der EASA¹⁴ formell als zuständige Luftfahrtbehörde für die Flugsicherheit zu bezeichnen. Von dieser Möglichkeit soll im neuen LFG Gebrauch gemacht werden.

¹⁴ Die Schweiz nimmt seit dem 1. Dezember 2006 formell an der EASA teil.

Der Zeitplan für die Schaffung des neuen Luftfahrtgesetzes lehnt sich eng an den Zeitplan betreffend die Übernahme der EASA-Grundverordnung – Verordnung (EU) 2018/1139 – in das EWR-Abkommen an. Nach Ansicht der Regierung spricht nichts gegen die Übernahme der EASA-Verordnung ins EWR-Abkommen. Das gegenständliche Vernehmlassungsverfahren kann parallel zum laufenden EWR-Übernahmeverfahren durchgeführt werden.

Das im Entwurf vorliegende neue und kompakte LFG ist zentraler Bestandteil der Revision des liechtensteinischen Luftfahrtrechts und wird durch die überarbeitete Verwaltungsvereinbarung dem BAZL sowie durch eine neue Verwaltungsvereinbarung mit der SUST ergänzt.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 1

Art. 1 umfasst die Zweckbestimmung des LFG und hält fest, dass das Gesetz der Durchführung der für den Bereich Zivilluftfahrt im Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Regelungen nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens sowie der anwendbaren schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung dient. Im Vergleich zur bisherigen Rechtslage wird an dieser Stelle auf den Begriff der „Umsetzung“ verzichtet.

Auf eine exemplarische Anführung der zum aktuellen Zeitpunkt massgeblichen zentralen anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften (Verordnungen) kann im Gesetz selbst aufgrund der Bezugnahme auf den EWR-Acquis verzichtet werden. Aus heutiger Sicht sind insbesondere nachfolgende EWR-Rechtsvorschriften als die zentralen EWR-rechtlichen Vorgaben anzusehen:

- 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
- 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
- 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
- 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).

Zu Art. 2

In Art. 2 wird erläuternd festgehalten, dass die im Gesetz angeführten EWR-Rechtsvorschriften auch deren Abänderungen und Ergänzungen, auch in Form von

Durchführungsverordnungen, umfassen. Aufgrund der Rechtsnatur der anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften (Verordnungen) enthält Abs. 2 den Hinweis der unmittelbaren Anwendbarkeit und allgemeinen Verbindlichkeit.

Zu Art. 3

Diese Bestimmung umfasst die Erläuterung der für das neue LFG massgeblichen zentralen Begriffsbestimmungen und entspricht inhaltlich dem bisherigen Art. 2 Abs. 1 LFG. Von besonderem Interesse für die gegenständliche Gesetzesvorlage ist dabei Bst. d, der Notenaustausch vom 27. Januar 2003 zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt, als Grundlage für die Anwendbarkeit der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung auch in Liechtenstein.

Zu Art. 4

Art. 4 verweist auf die Bestimmungen völkerrechtlicher Vereinbarungen, insbesondere des Notenaustauschs sowie auf Grundlage des Notenaustauschs getroffener Verwaltungsvereinbarungen, für den Fall, dass das LFG selbst keine Regelungen vorgibt und stellt eine im Vergleich zur bisherigen Rechtslage aufgrund der Bezugnahme auch auf die Verwaltungsvereinbarungen erweiterte Version des geltenden Art. 3 LFG dar. Was die erwähnten Verwaltungsvereinbarungen anbelangt, so sind damit die bereits in Ausarbeitung befindliche neue Verwaltungsvereinbarung mit der SUST, als die für die Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt zuständige schweizerische Behörde, sowie die in Überarbeitung befindliche Verwaltungsvereinbarung mit dem BAZL gemeint.

Zu Art. 5

Die Art. 5 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 Luftfahrtgesetzgebung¹⁵ 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 für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung grundsätzlich 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.

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. 5 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 Anwendung gelangenden schweizerischen Rechtsvorschriften – betraut werden. Dies sind nach den Bst. a bis c das Bundesamt für Zivilluftfahrt

¹⁵ vgl. die aktuelle Kundmachung vom 5. Oktober 2021 der aufgrund der Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften (Anlagen I und II), LGBl. 2021 Nr. 312.

(BAZL), das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) sowie die SUST (Sicherheitsuntersuchungsstelle).

Zu Art. 6

Diese Bestimmung enthält die erforderliche datenschutzrechtliche Grundlage für die Verarbeitung und Übermittlung personenbezogener Daten durch die für den Vollzug des LFG zuständigen Stellen. Als zuständige Stelle gilt nach Art. 5 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)¹⁶ zukünftig für die Untersuchung von Zwischenfällen in der Zivilluftfahrt zuständig sein soll.

Zu Art. 7

Das neue Kapitel unter den Art. 7 bis 10 widmet sich dem Zuständigkeitsbereich des BAZL. In Art. 7 Abs. 1 erfolgt die gesetzliche Verankerung, dass das BAZL im Gebiet des Fürstentums Liechtenstein die zuständige Behörde im Sinne von Art. 64 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2018/1139¹⁷ ist. Art. 64 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 im Auszug wie folgt:

¹⁶ SR 742.161.

¹⁷ Das Verfahren zur Übernahme ins EWR-Abkommen läuft.

(2) Ein Mitgliedstaat kann einen anderen Mitgliedstaat ersuchen, die in Artikel 62 Absatz 2 genannten Aufgaben bezüglich Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf bestimmte oder alle natürliche(n) und juristische(n) Personen, Luftfahrzeuge, sicherheitsrelevante(n) Flugplatzausrüstungen, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze, für die der betreffende Mitgliedstaat aufgrund dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zuständig ist, wahrzunehmen.

Sobald der Mitgliedstaat ein solches Ersuchen annimmt, ist er für die in diesem Ersuchen genannten Aufgaben zuständig und der ersuchende Mitgliedstaat wird von der Zuständigkeit für diese Aufgaben befreit.

Für die Ausübung der Zuständigkeit für die gemäß diesem Absatz neu zugewiesenen Aufgaben gelten die Kapitel II und IV und die Artikel 131 und 132 sowie die anwendbaren Bestimmungen des nationalen Rechts des Mitgliedstaats, der dem Ersuchen stattgegeben hat.

In Ergänzung zum Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt, mit welchem sich Liechtenstein damit einverstanden erklärt hat, dass die Anwendung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung im Gebiete des Fürstentums Liechtenstein grundsätzlich durch die zuständigen schweizerischen Behörden erfolgt, kann nun auch auf Basis von Art. 64 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 die Zuständigkeit des BAZL auch für Liechtenstein gegenüber der EASA (European Union Aviation Safety Agency) dokumentiert und verankert werden. Die Bezeichnung des BAZL als zuständige Behörde auch auf Basis von Art. 64 Abs. 2 der angeführten Verordnung führt dabei nicht zu einer Übertragung zusätzlicher Aufgaben im Vergleich zum Istzustand, sondern trägt lediglich zu mehr Klarheit und Transparenz mit Blick auf all jene Aufgaben bei, die bereits heute gemäss Notenaustausch vom BAZL (unter sachdienlicher Einbindung der liechtensteinischen Amtsstellen) im direkten Verkehr mit den Adressaten der Luftfahrtgesetzgebung erledigt werden. Ergänzend kann darauf hingewiesen werden, dass seitens der EASA die Zuständigkeit des BAZL für Liechtenstein in der Praxis bereits zur Kenntnis genommen wurde.

Mit der nun vorgeschlagenen gesetzlichen Regelung ist das BAZL in Ergänzung zum Notenaustausch weiterhin die für Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben zuständige Behörde und erfüllt diese Aufgabe unter Berücksichtigung der gemäss Anlagen zum Notenaustausch auch in Liechtenstein anwendbaren

schweizerischen Gesetzgebung sowie der für Liechtenstein und die Schweiz gleichermassen anwendbaren Bestimmungen des internationalen und europäischen Luftrechts (Abs. 1).

Abs. 2 Bst. a bis o beinhalten sodann einen beispielhaften Katalog jener Aufgaben, die in den Zuständigkeitsbereich des BAZL fallen. Zu einzelnen Aufgaben von besonderem Interesse kann Folgendes erläuternd ausgeführt werden:

Bst. a: Das BAZL ist für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC/Air Operator Certificate) zuständig. 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.

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. 216/2008¹⁸. In der Praxis erfolgt die Ausstellung der AOC durch das BAZL «on behalf of FL (im Namen Liechtensteins)» nach vorheriger Prüfung durch das BAZL und erfolgter Abstimmung mit der zuständigen liechtensteinischen Amtsstelle. Auf dem AOC erscheint die Nennung des PPB (Principle Place of Business) in FL. Dies ist insbesondere aus EWR-rechtlicher Sicht von Bedeutung.

Bst. b: Auch die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) fällt in den Zuständigkeitsbereich des BAZL. Bei einer BB handelt es sich um eine Genehmigung, die einem Unternehmen von der zuständigen Genehmigungsbehörde erteilt wird und

¹⁸ ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1.

das Unternehmen je nach Angaben in der Genehmigung berechtigt, gewerbsmässige Flugdienste zu erbringen. Die Betriebsbewilligung enthält sowohl technische, operationelle sowie gewerberechtliche Elemente.

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 Gemeinschaft¹⁹. Gemäss der VO Nr. 1008/2008 ist die BB innerhalb der EU und EFTA Grundlage für die gegenseitige Erteilung der jeweiligen Verkehrsrechte.

In der Praxis erfolgt auch die Erteilung und Ausstellung von Betriebsbewilligungen nach inhaltlicher Prüfung und erfolgter Abstimmung mit der zuständigen liechtensteinischen Amtsstelle durch das BAZL «on behalf of FL» unter Nennung des PPB (Principle Place of Business).

Bst. g: Auch die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bei Flugplätzen fällt 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 Lärmschutzbestimmungen (v. a. gemäss der Lärmschutzverordnung²⁰) zu beachten.²¹

Abs. 3 sieht eine Klarstellung dahingehend vor, dass die Ausstellung und Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) nur insoweit erfolgt, als dass die angestrebten Operationen im Inland aufgrund der

¹⁹ ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

²⁰ LSV, LGBl. 2008 Nr. 253 idgF.

²¹ vgl. Urteil des Schweizerischen Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Juni 2019 (Abteilung I, 4819/2017)

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. 7 Abs. 3 findet sich nun systemrichtig als einschränkende Vorgabe im Zusammenhang mit der Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) durch das BAZL.

Zu Art. 8

Diese Bestimmung umfasst die Verfahrensbestimmung im Zuständigkeitsbereich des BAZL und verweist auf das schweizerische Verfahrensrecht bei Verfahren, in denen schweizerisches Recht aufgrund des Notenaustauschs anzuwenden ist.

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".

Besondere Anordnungen ergeben sich aufgrund des Notenaustausches bei Verfahren betreffend strafrechtlich zu verfolgender Verstösse. Bei diesen sind gemäss Punkt I. Ziff. 6 des Notenaustauschs die Bestimmungen nach Art. 27 – 32 des Zollanschlussvertrages zu beachten.

Zu Art. 9

In Art. 9 wird festgehalten, dass die Abgeltung der vom BAZL durchgeführten Aufgaben zu den jeweils gültigen Gebühren des BAZL gemäss anwendbarer schweizerischer Gebührenverordnungen²² erfolgt. Der jeweilige Antragsteller soll grundsätzlich selbst die von ihm beantragten Leistungen abgelden und gestützt auf die anwendbare Gebührenverordnung die verursachten Kosten tragen.

Zu Art. 10

Art. 10 Abs. 1 spiegelt ein Bedürfnis auf Seiten des BAZL für die finanzielle Beteiligung Liechtensteins an ausserordentlichen Aufwänden auf Seiten des BAZL wider. 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

²² z. B. Verordnung vom 28. September 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL), SR 748.112.11.

Regierung ist das Bedürfnis des BAZL um finanzielle Beteiligung im Falle ausserordentlicher Belastungen gerechtfertigt und nachvollziehbar.

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

Neben der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage ermöglicht der in Art. 10 Abs. 1 enthaltene Verweis auf die (aktualisierte) Verwaltungsvereinbarung zwischen dem BAZL und dem AHR, auch diesbezüglich ausführende Details 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 – die traditionellerweise immer im Juni stattfinden – 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.

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. 10 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.

Zu Art. 11

Das Kapitel unter den Art. 11 und 12 widmet sich dem Zuständigkeitsbereich der zuständigen liechtensteinischen Amtsstelle. Mit der Bezeichnung des Amts für Hochbau und Raumplanung (AHR) als die nun 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 nun jene Zuständigkeiten transparent zugewiesen werden, die unter Berücksichtigung der Rolle des BAZL im Zuständigkeitsbereich der liechtensteinischen Amtsstelle verbleiben. Wie bei Art. 7 Abs. 2 Bst. a bis o für das BAZL ist auch die in Art. 11 Bst. a bis i vorgesehene Auflistung der Aufgaben des Amts für Hochbau und Raumplanung eine exemplarische. Besonders hervorgehoben werden soll Bst. a, wonach dem AHR die Wahrnehmung der Aufgabe als Koordinationsstelle

zwischen den liechtensteinischen Amtsstellen und dem BAZL zukommt. 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, des Amtes für Umwelt, des Amtes für Auswärtige Angelegenheiten und betroffener Gemeinden. Das Amt für Hochbau und Raumplanung gewährleistet 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. Art. 11 soll die Aufgaben des AHR transparent abbilden und zum Verständnis beitragen, dass das AHR als national zuständige Amtsstelle selbst nicht die eigentliche Luftfahrtbehörde ist, sondern nur einen eingeschränkten Zuständigkeitsbereich betreut.

Die Aufgaben des AHR sind solche, die trotz der Zuständigkeit des BAZL als eigentliche Luftfahrtbehörde in Liechtenstein selbst verbleiben, nämlich z. B. in Bereichen, in denen Liechtenstein – vergleichbar einem Kanton – eigene Zuständigkeiten wahrnimmt. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang etwa die auf Basis des Art. 19 der Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK)²³ ergangene Entscheidung der Regierung vom 11. Juli 2017²⁴, im Bereich Schloss Vaduz – Landtagsgebäude – Regierungsgebäude eine permanente Flugverbotszone für Drohnen zu erlassen. Mit Entscheidung vom 13. November 2018²⁵ hat die Regierung die Zuständigkeit für die Bearbeitung und Beurteilung allfälliger

²³ SR 748.941.

²⁴ LNR 2017-466 BNR 2017/912.

²⁵ LNR 2018-1403 BNR 2018/1384.

Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung für Drohnenaufnahmen im Bereich dieser Flugverbotszone dem 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 Amts für Hochbau und Raumplanung mehr Transparenz für den Normadressaten zu schaffen (Bst. c).

Gestützt auf das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt²⁶, den Notenaustausch vom 1./9. Mai 2000 zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein zur Regelung des Überfluges liechtensteinischen Gebietes durch Militär- und andere Staatsluftfahrzeuge²⁷ und auf Art. 4 der Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit²⁸ benötigen nichtschweizerische Staatsflüge für Flüge über und in das Hoheitsgebiet der Schweiz und über Liechtenstein eine besondere Bewilligung (Diplomatic Clearance), welche durch das BAZL erteilt wird.²⁹ Für Landungen von Militär- oder Staatsluftfahrzeugen im Hoheitsgebiet Liechtenstein, in der Praxis insbesondere bei Landungen von Staatsgästen am Heliport Balzers, bedarf es einer Diplomatic Clearance, die von der zuständigen liechtensteinischen Amtsstelle ausgestellt wird. Auch diese Zuständigkeit des Amts für Hochbau und Raumplanung soll im neuen Gesetz entsprechend verankert werden (Bst. d).

²⁶ 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 20. April 2021, LGBl. 2021 Nr. 142.

²⁷ LGBl. 2000 Nr. 96.

²⁸ SR 748.111.1 (auch in Liechtenstein anwendbar; vgl. Kundmachung vom 20. April 2021, LGBl. 2021 Nr. 142).

²⁹ www.bazl.admin.ch/diplomaticclearances.

Im Weiteren stellen die Erarbeitung von Stellungnahmen im Rahmen der Erteilung von Aufführungsbewilligungen mit luftfahrtrechtlichem Bezug zu Handen der Regierungskanzlei (Bst. e), die Bereinigung der Anlagen zum Notenaustausch in Zusammenarbeit mit dem Rechtsdienst der Regierung (Bst. f), die Vorbereitung von Gesetzesvorlagen und Verwaltungsvereinbarungen im Bereich der Zivilluftfahrt (Bst. g), die administrative Unterstützung der SUST im Falle einer Sicherheitsuntersuchung gemäss den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 (Bst. h) sowie die Erteilung von Auskünften zum Luftfahrtrecht (Bst. i) weitere Aufgaben dar, die in den Zuständigkeitsbereich des Amts für Hochbau und Raumplanung fallen.

Zu Art. 12

Diese Bestimmung umfasst die Verfahrensvorschriften im Zuständigkeitsbereich des AHR. Es sind dies uneingeschränkt die nationalen Rechtsvorschriften. Die Norm enthält den Verweis auf die Bestimmungen des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltungspflege (wie bereits bisher Art. 27 LFG). Zur Vermeidung von Unklarheiten betreffend die anwendbaren Verfahrensvorschriften im jeweiligen Zuständigkeitsbereich (Zuständigkeit einer schweizerischen Behörde oder Zuständigkeit einer nationalen Amtsstelle) finden sich die Verfahrensbestimmungen direkt im entsprechenden Abschnitt, welche die jeweilige Zuständigkeit regelt. Damit wird die notwendige Klarheit mit Blick auf die jeweils anwendbaren Verfahrensvorschriften geschaffen.

Zu Art. 13

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 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 mehrfach 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 Vorlage 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 Rechtsgrundlagen. Es wird Bezug genommen auf die anwendbare EWR-VO sowie auf die schweizerische Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV)³⁰. 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.

³⁰ www.sust.admin.ch.

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 Luftverkehr³¹ zur Anwendung gelangt.

In Liechtenstein gelangt die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 via EWR-Abkommen unmittelbar zur Anwendung³² 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.³³ 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.

Schliesslich wird im letzten Satz des 1. Absatzes festgelegt, dass im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung ausführende Regelungen zum Verfahren getroffen werden können.

³¹ SR 0.748.127.192.68.

³² vgl. Erläuterungen zum Geltungsbereich des neuen LFG, Art. 1.

³³ vgl. auch hier die aktuelle Kundmachung vom 20. April 2021 der aufgrund der Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt anwendbaren schweizerischen Rechtsvorschriften (Anlagen I und II), LGBI. 2021 Nr. 142.

Abs. 2 hält fest, dass im Falle eines Zwischenfalles die SUST unverzüglich zu informieren ist. 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 nunmehr 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

Art. 16 widmet sich dem Thema der Zusammenarbeit zwischen den liechtensteinischen und den schweizerischen Behörden. Es wird auf den Notenaustausch als bilaterale Grundlage der Zusammenarbeit sowie auf die nach dem Notenaustausch getroffenen Verwaltungsvereinbarungen verwiesen; ergänzend dazu noch die Bezugnahme auf den Notfallplan im Falle einer Sicherheitsuntersuchung durch die SUST.

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 Amts für Hochbau und Raumplanung. Aufgrund des eingeschränkten Zuständigkeitsbereichs des Amts für Hochbau und Raumplanung mit Blick auf konkrete luftfahrtrechtliche Verfahren (vgl. Art. 11) sind nur wenige Entscheidungen des AHR zu erwarten, hinsichtlich derer das Beschwerde-recht überhaupt zum Tragen kommen wird. Zu denken wäre hier etwa an eine Ablehnung eines Antrages auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung vom Drohnenflugverbot im Bereich Regierungsgebäude – Landtag – Schloss Vaduz (vgl. Art. 11 Bst. c).

Zu Art. 19

Die Art. 19 bis 24 umfassen die Übergangs- und Schlussbestimmungen des Gesetzesentwurfs. Die Totalrevision des LFG bringt mit sich, dass das aktuell noch geltende Gesetz vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt aufzuheben ist. Wie in den einleitenden Ausführungen zu diesem Vernehmlassungsbericht festgehalten, soll ein neues kompaktes liechtensteinisches LFG geschaffen werden, das den aktuellen rechtlichen Gegebenheiten und dem tatsächlichen Regelungsbedarf Rechnung trägt.

Zu Art. 20

Auch das neue Gesetz soll eine Rechtsgrundlage für die Regierung für den Erlass notwendiger Durchführungsverordnungen bieten. Der Bedarf für solche Erlässe kann sich nicht nur aus dem liechtensteinischen Luftfahrtgesetz selbst ergeben, sondern auch aufgrund der zur Anwendung gelangenden schweizerischen Luft-

fahrtgesetzgebung. So ist aktuell etwa auf die liechtensteinische Aussenlandverordnung (AuLaV)³⁴ 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. 21

Diese Bestimmung legt fest, dass alle bestehenden Eintragungen ins Luftfahrtregister, Bewilligungen, Genehmigungen, Zulassungen und Anerkennungen von der Aufhebung des bisherigen LFG unberührt bleiben.

Art. 22

Auf die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes hängige Verfahren soll gemäss vorliegendem Entwurf das neue Recht uneingeschränkt Anwendung finden.

Art. 23

Auf die allgemeinen Erläuterungen zu Art. 10 wird verwiesen. Aufgrund der vorgeschlagenen Übergangsbestimmung soll es dem BAZL ermöglicht werden, insbesondere auch für 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 letzte Bestimmung des Gesetzesentwurfs enthält die Inkrafttretensbestimmung. Das Gesetz soll unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... (Tag/Monat/Jahr) in Kraft treten, andernfalls am Tag nach der

³⁴ LGBl. 2016 Nr. 334.

Kundmachung. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass gleichzeitig mit dem neuen LFG auch die überarbeitete Verwaltungsvereinbarung mit dem BAZL sowie die neue Verwaltungsvereinbarung mit der SUST in Kraft treten sollen.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Der gegenständlichen Vorlage stehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken entgegen.

6. **REGIERUNGSVORLAGE**

Luftfahrtgesetz (LFG)

vom ...

**Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich
Meine Zustimmung:**

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Gegenstand und Zweck

Dieses Gesetz regelt den zivilen Luftverkehr und dient der Durchführung der für den Bereich Zivilluftfahrt im Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Regelungen nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens sowie der gemäss Art. 4 anwendbaren schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung.

Art. 2

Verweis auf EWR-Rechtsvorschriften

1) Wird in diesem Gesetz auf EWR-Rechtsvorschriften verwiesen, auf die im EWR-Abkommen Bezug genommen wird, so beziehen sich diese Verweise auf die jeweils gültige Fassung dieser EWR-Vorschriften, einschliesslich deren Abänderungen und Ergänzungen durch das EWR-Abkommen, sowie die damit zusammenhängenden Durchführungsakte.

2) Die Bestimmungen der EWR-Rechtsvorschriften, auf die in diesem Gesetz verwiesen wird, sind unmittelbar anwendbar und allgemein verbindlich.

3) Die geltende Fassung der in Art. 1 in Verbindung mit Abs. 1 dieser Bestimmung genannten Rechtsvorschriften ergibt sich aus der Kundmachung der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Liechtensteinischen Landesgesetzblatt nach Art. 3 Bst. k des Kundmachungsgesetzes.

Art. 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet:

- a) „EWR-Abkommen“: das Abkommen vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum, LGBI. 1995 Nr. 68, in der jeweils geltenden Fassung;
- b) "EWR": der Europäische Wirtschaftsraum;
- c) "EWR-Recht": die Rechtsakte, auf die in Anhang XIII Kapitel VI des EWR-Abkommens Bezug genommen wird;
- d) „Notenaustausch“: Notenaustausch vom 27. Januar 2003 zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt in der jeweils geltenden Fassung.

Art. 4

Völkerrechtliche Vereinbarungen

Trifft dieses Gesetz keine Regelungen, so finden die Bestimmungen völkerrechtlicher Vereinbarungen, insbesondere des Notenaustauschs sowie auf Grundlage des Notenaustauschs getroffener Verwaltungsvereinbarungen Anwendung.

II. Organisation und Durchführung

A. Allgemeines

Art. 5

Zuständige Behörden

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden betraut:

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

Art. 6

Verarbeitung und Übermittlung personenbezogener Daten

1) Die mit der Durchführung dieses Gesetzes betrauten Stellen dürfen personenbezogene Daten verarbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich ist.

2) Sie dürfen Daten nach Abs. 1 anderen zuständigen Stellen und Behörden übermitteln, sofern diese die Daten zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben oder der Aufgaben, welche sich aus einer auf Grundlage dieses Gesetzes getroffenen Verwaltungsvereinbarung ergeben, benötigen.

B. Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

1. Aufgaben und Verfahren

Art. 7

Aufgaben

1) Das schweizerische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist im Gebiet des Fürstentums Liechtenstein die zuständige Behörde im Sinne von Art. 64 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139. Es übernimmt im Namen der liechtensteinischen Behörden die Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben auf Grundlage des Notenaustauschs.

2) Dem BAZL obliegt insbesondere die:

- a) Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC);
- b) Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB);
- c) Erteilung von Bewilligungen an Ausbildungsorganisationen (ATO);
- d) Aufsicht über deklarierte Tätigkeiten;
- e) Ausstellung von flugbetrieblichen Sonderbewilligungen;
- f) technische Begutachtung und Genehmigung von Flugplatzanlagen und Betriebsreglementen sowie die Aufsicht über die Organisation, den Betrieb und die Infrastruktur der Flugplätze;
- g) Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bei Flugplätzen;

- h) 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;
- i) Führung des liechtensteinischen Luftfahrzeugregisters;
- k) Eintragung liechtensteinischer Luftfahrzeuge in das schweizerische Luftfahrzeugbuch;
- l) Überwachung der Lufttüchtigkeit liechtensteinischer Luftfahrzeuge und des Luftfahrzeugzubehörs sowie Ausstellen von Bordpapieren;
- m) Überwachung von technischen Betrieben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen sowie das Ausstellen von Berechtigungen für das Instandhaltungspersonal;
- n) Erteilung von Luftfahrtausweisen für das Luftfahrtpersonal; sowie die
- o) Durchführung der Aufsicht und Anordnung administrativer Massnahmen sowie verwaltungsstrafrechtlicher Sanktionen soweit erforderlich in Abstimmung mit den liechtensteinischen Behörden.

3) Die Ausstellung und Erteilung von Zeugnissen und Bewilligungen nach Abs. 2 Bst. a und b erfolgt, sofern die angestrebten Operationen aufgrund der vorhandenen Infrastruktur im Inland auch tatsächlich möglich sind.

Art. 8

Verfahren

1) Das Verfahren im Zuständigkeitsbereich des BAZL richtet sich nach den Bestimmungen des Notenaustauschs in Verbindung mit der gemäss Anlagen zum

Notenaustausch anwendbaren schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung, einschliesslich des Verfahrensrechts.

2) Für die Verfahren betreffend strafrechtlich zu verfolgender Verstösse sind gemäss Notenaustausch die Bestimmungen nach Art. 27 – 32 des Zollanschlussvertrages zu beachten.

2. Gebühren und Kosten

Art. 9

Gebühren

Die Abgeltung der vom BAZL durchgeführten Aufgaben erfolgt zu den jeweils gültigen Gebühren des BAZL gemäss der in der Schweiz anwendbaren Gebührenverordnungen (Inländerbehandlung). Die Rechnungsstellung durch das BAZL erfolgt direkt an die oder den Zahlungspflichtigen.

Art. 10

Aufwandsabgeltung und Beteiligung an Parteientschädigungs- und Verfahrenskosten

1) Sollte der jährliche Aufwand des BAZL für die Wahrnehmung der Aufgaben nach Art. 7 Abs. 2 den üblichen Rahmen überschreiten, so kann das BAZL bei der Regierung für den ausserordentlichen Aufwand nach Absprache eine angemessene Abgeltung in Form eines Pauschalbetrages bis maximal 200 000 Franken beantragen. Die Details dazu werden im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

2) Wird dem BAZL durch eine rechtskräftige gerichtliche Entscheidung in einem Verfahren im Zuständigkeitsbereich nach Art. 7 Abs. 2 die Tragung von Parteientschädigungskosten oder Verfahrenskosten auferlegt, so kann das BAZL bei der Regierung die Übernahme der Kosten beantragen.

C. Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)

Aufgaben und Verfahren

Art. 11

Aufgaben

Das Amt für Hochbau und Raumplanung ist die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung national zuständige Amtsstelle. Dem Amt obliegt insbesondere die:

- a) Wahrnehmung der Aufgaben als Koordinationsstelle zwischen den liechtensteinischen Amtsstellen und den schweizerischen Behörden in Verfahren mit luftfahrtrechtlichem Bezug, insbesondere gegenüber dem BAZL;
- b) Vertretung des Landes in internationalen Arbeitsgruppen und Komitees;
- c) Erteilung von Ausnahmegewilligungen von regionalen Drohnenflugverboten;
- d) Erteilung von Diplomatic Clearances für Landungen von Militär- und Staatsluftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein;
- e) Erarbeitung von Stellungnahmen an die Regierungskanzlei im Rahmen der Erteilung von Aufführungsbewilligungen mit luftfahrtrechtlichem Bezug;
- f) Bereinigung der Anlagen zum Notenaustausch in Zusammenarbeit mit dem Rechtsdienst der Regierung;

- g) Ausarbeitung von Gesetzesvorlagen und Verwaltungsvereinbarungen oder Abänderungen derselben im Bereich der Zivilluftfahrt;
- h) administrative Unterstützung der SUST im Falle einer Sicherheitsuntersuchung nach Art. 13 f. sowie
- i) die Erteilung von Auskünften zum Luftfahrtrecht.

Art. 12

Verfahren

Das Verfahren im Zuständigkeitsbereich des Amts für Hochbau und Raumplanung richtet sich nach den Bestimmungen des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltungspflege.

D. Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST)

1. Aufgaben und Verfahren

Art. 13

Aufgaben

Die schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) ist für das Fürstentum Liechtenstein die zuständige Untersuchungsstelle nach Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und übernimmt die massgeblichen Aufgaben im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Art. 14***Verfahren***

1) Für das Verfahren zur Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen sowie das Erstellen, Übermitteln und Veröffentlichen der Untersuchungsberichte sowie allfälliger Sicherheitsempfehlungen sind die Grundsätze der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, die schweizerische Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) sowie die gemäss Anlagen zum Notenaustausch zur Anwendung gelangenden Verfahrensbestimmungen massgebend. Im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung können ausführende Regelungen getroffen werden.

2) Im Anlassfall wird die SUST unverzüglich über das Ereignis eines Unfalles oder einer schweren Störung informiert. Für den weiteren Ablauf gilt der zwischen den liechtensteinischen Amtsstellen und der SUST abgestimmte Notfallplan.

2. Kosten**Art. 15*****Abgeltung***

Die aufgrund der Zuständigkeit der SUST als Untersuchungsstelle nach Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und die 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 werden vom Fürstentum Liechtenstein getragen. Die Details dazu werden im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

D. Zusammenarbeit

Art. 16

Grundlagen der Zusammenarbeit der liechtensteinischen Behörden mit dem BAZL und der SUST

Die Grundlagen der Zusammenarbeit der liechtensteinischen Behörden mit dem BAZL und der SUST richten sich nach dem Notenaustausch sowie nach den gemäss Notenaustausch getroffenen Verwaltungsvereinbarungen. Im Falle einer Sicherheitsuntersuchung nach Art. 13 f. durch die SUST ist ergänzend der Notfallplan zu beachten.

III. Rechtsschutz

Art. 17

Rechtsmittel gegen Verfügungen des BAZL

Das Beschwerdeverfahren gegen Verfügungen des BAZL richtet sich nach den verfahrensrechtlichen Bestimmungen des Notenaustauschs in Verbindung mit den gemäss Anlagen zum Notenaustausch anwendbaren schweizerischen Erlassen. Wo die anwendbare schweizerische Luftfahrtgesetzgebung richterliche Verfügungen oder eine Beurteilung durch Strafgerichte vorsieht, sind auch für das Rechtsmittelverfahren die in den Art. 27 – 32 enthaltenen Bestimmungen des Zollanschlussvertrages zu beachten.

Art. 18

Rechtsmittel gegen Entscheidungen des Amts für Hochbau und Raumplanung

1) Gegen Entscheidungen und Verfügungen des Amts für Hochbau und Raumplanung 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. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 19

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. 20

Durchführungsverordnungen

Die Regierung erlässt die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung notwendigen Verordnungen.

Art. 21

Bestehende Eintragungen, Bewilligungen und Zulassungen

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehende Eintragungen ins Luftfahrtregister, Bewilligungen, Genehmigungen, Zulassungen und Anerkennungen bleiben unberührt.

Art. 22

Hängige Verfahren

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

Art. 23

Aufwandsabgeltung

Eine Aufwandsabgeltung nach Art. 10 kann vom BAZL auch rückwirkend für die letzten drei Geschäftsjahre vor Inkrafttreten dieses Gesetzes bei der Regierung beantragt werden.

Art. 24

Inkrafttreten

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