

Bundesblatt

97. Jahrgang.

Bern, den 29. März 1945.

Band I.

Erscheint in der Regel alle 14 Tage. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

4655

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines
Bundesgesetzes über die Luftfahrt.

(Vom 23. März 1945.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Luftfahrt mit folgender Botschaft vorzulegen.

I. Einleitung.

Zum zweiten Male erleben wir, dass sich der Krieg als ein mächtiger Förderer des technischen Fortschritts auf dem Gebiete des Flugwesens geltend macht. Schon der erste Weltkrieg hatte erwarten lassen, dass der zivilen Aviatik eine wachsende Bedeutung zufallen werde, weshalb sich der Bundesrat damals veranlasst sah, gestützt auf die gemäss Bundesbeschluss vom 3. April 1919 bereits beschränkten Vollmachten, seinen Beschluss vom 27. Januar 1920 betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz (Luftverkehrsordnung) zu erlassen. Damit konnten die provisorischen Vorschriften, deren Aufstellung sich sofort nach Abschluss der Feindseligkeiten aufgedrängt hatte, ersetzt werden. Gleichzeitig bildete diese Luftverkehrsordnung — gerade infolge ihrer Beschränkung auf das Wesentlichste — ein brauchbares Instrument zur Sammlung weiterer Erfahrungen, das sich in den zwei Dezennien seiner Geltung durchaus bewährt hat. Unter seiner Herrschaft hat sich der schweizerische Luftverkehr in dieser Zeit entwickelt, hat Form und Gestalt angenommen und schon sehr früh über unsere Grenzen hinausgewiesen. Parallel dazu ist denn auch, Schritt für Schritt, ein ganzes System internationaler Abmachungen entstanden.

Die gegenwärtigen Kriegsjahre haben für den Luftverkehr wiederum Fortschritte gezeitigt, welche seine Entwicklung wohl um Jahrzehnte beschleunigen und das Flugzeug endgültig zu einem alltäglichen Fernverkehrsmittel

werden lassen. Der Bundesrat erachtet es deshalb als wünschbar, dass die Luftfahrt in der Schweiz gesetzlich geordnet werde, bevor der Nachkriegsluftverkehr einsetzt.

Auf eine weitausholende historische Einleitung über das Entstehen des Luftrechtes in der Schweiz glauben wir an dieser Stelle verzichten zu sollen; es sei hiefür auf die mit grosser Sachkenntnis geschriebene und mit Literaturangaben versehene Arbeit von Herrn Dr. F. Hess: «Entwicklung und Quellen des schweizerischen Luftrechts» verwiesen (s. «Archiv für Luftrecht», VI. Band, S. 1—35).

Wesentlich für die Vorgeschichte des Entwurfes ist, dass Herr Ständerat Wettstein am 13. Juni 1934 eine Motion einreichte, durch die der Bundesrat beauftragt werden sollte, über die Regelung des Luftverkehrs gemäss Art. 37^{ter} der Bundesverfassung ein Bundesgesetz vorzubereiten. An der Sitzung des Ständerates vom 4. April 1935 pflichtete der Herr Motionär den Ausführungen von Herrn Bundesrat Pilet-Golaz bei und erklärte sich mit der Umwandlung seiner Eingabe in ein Postulat einverstanden, das der Ständerat darauf mit folgendem Wortlaut angenommen hat:

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob nicht über die Regelung des Luftfahrtverkehrs gemäss Art. 37^{ter} der Bundesverfassung ein Bundesgesetz vorzulegen sei.

Unverzüglich setzte das Post- und Eisenbahndepartement eine Kommission zur Vorbereitung des Luftfahrtgesetzes ein. Ihre erste Aufgabe bestand in der Abklärung der allgemeinen Grundsätze, die den Gesetzesentwurf beherrschen sollten. Am 20. April 1936 legte diese unter dem Vorsitz von Herrn Prof. Dr. F. Fleiner stehende Kommission ihren Bericht vor. Gestützt auf diese und andere Unterlagen arbeitete Herr Dr. F. Hess, Kreisdirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, früher juristischer Berater des Luftamtes, den ersten Gesetzesentwurf aus. Leider erfolgte dann die Erkrankung und der Tod von Herrn Professor Fleiner. Im Jahre 1939 wurde an seiner Stelle als Präsident der Kommission zur Vorbereitung des Luftfahrtgesetzes Herr Professor Dr. H. Oppikofer, Universität Zürich, früher Leiter des Instituts für Luftrecht an der Universität Leipzig, ernannt. Nachdem die Arbeiten infolge des Kriegsausbruches nochmals eine Unterbrechung erlitten hatten, wurde der Entwurf Hess vorerst durch einen engeren Ausschuss gründlich durchberaten. Am 6. Oktober 1942 trat erstmals wieder die Gesamtkommission zusammen, in welcher auch alle mitinteressierten Verwaltungszweige des Bundes vertreten waren.

Nach insgesamt 11 Sitzungen und Einholung von Spezialgutachten über die Fragen des internationalen Luftprivat- und Luftstrafrechts und des Pfandrechts an Luftfahrzeugen schloss diese Kommission am 5. November 1943 die zweite Lesung des Entwurfes ab, der daraufhin durch das Post- und Eisenbahndepartement noch den am Luftverkehr hauptsächlich interessierten Behörden und Unternehmungen zur Kenntnis und Stellungnahme übermittelt worden ist.

In einer letzten Sitzung der Kommission zur Vorbereitung des Luftfahrtgesetzes vom 15. Juni 1944 sind die Bemerkungen und Anträge, welche auf diese Umfrage eingegangen waren, geprüft und, soweit möglich, berücksichtigt worden.

Der vorliegende Entwurf eines Bundesgesetzes über die Luftfahrt ist das Ergebnis der genannten Vorarbeiten und Beratungen.

II. Verfassungsrecht.

Kurz nachdem die Motion Walther vom 8. Dezember 1908 den Bundesrat zur Vorbereitung einer Verfassungsrevision eingeladen hatte, um das Gesetzgebungsrecht über den Automobil- und Fahrradverkehr auf den Bund zu übertragen, gelangen die allerersten in unserem Lande durchgeführten Flüge mit Apparaten schwerer als Luft. In frühzeitiger Erkenntnis der Entwicklungsmöglichkeiten auf diesem Gebiet beantragte daher der Bundesrat in seiner Botschaft vom 22. März 1910, gleichzeitig mit dem Strassenverkehr auch die rechtliche Ordnung des Luftverkehrs zur Bundessache zu erklären.

Dieser Grundsatz war nie bestritten. Wenn selbst die Vereinigten Staaten sozusagen zwangsläufig von der einzelstaatlichen zur zentralistischen Lösung der Aufgabe gelangt sind, so leuchtet ohne weiteres ein, dass bei uns mit noch viel grösserer Notwendigkeit dem Bund die uneingeschränkte Kompetenz eingestanden werden muss, unsern Luftverkehr als ein einheitliches Ganzes zu organisieren.

Der in der Volksabstimmung vom 22. Mai 1921 mit 210 447 gegen 127 943 Stimmen bzw. mit 18 ganzen und 5 halben gegen eine ganze und eine halbe Ständestimme angenommene *Art. 37^{ter}* lautet denn auch, in deutlicher Abweichung vom Wortlaut des gleichzeitig aufgestellten Artikels 37^{bis}, folgendermassen:

«Die Gesetzgebung über die Luftschifffahrt ist Sache des Bundes.»
(A. S. 37, 740.)

Mit dieser weitgefassten Formulierung wird erstens gesagt, dass der Bund zuständig ist — nicht die Kantone —, und sodann, dass er in der rechtlichen Ordnung des Gesamtgebietes der Luftfahrt vollständig freie Hand hat. «Gesetzgebung über die Luftschifffahrt» bedeutet dabei nicht nur die Aufstellung von Vorschriften über die Ausübung einer mit der Luftfahrt in direktem Zusammenhang stehenden, grundsätzlich privaten Tätigkeit; es bedeutet auch die Entscheidung darüber, ob und wie weit eine solche Tätigkeit Privat- oder Staatssache sein soll. (Vgl. Burckhardt: Kommentar zur Bundesverfassung, 3. Auflage, S. 323 f.)

Nun wird selbstverständlich der Bund die private Betätigung in der Fliegerei zu privaten, vor allem sportlichen Zwecken in keiner Weise beeinträchtigen, im Gegenteil. Er hat alles Interesse daran, dass neben dem von ihm selber betriebenen Militärflugwesen sich nationaler Flugsport und internationaler Tourismus kräftig entfalte. Deshalb wählte er hier ein wohlab-

gewogenes Zusammenspiel von freier Entwicklung und staatlicher Ermunterung mit dem Ziel, unter Wahrung der öffentlichen Sicherheit aus der erstarkenden Bewegung den grössten Nutzen für die Allgemeinheit herauszuholen.

Da aber, wo der Luftverkehr gewerbsmässig betrieben werden soll, darf sich weder die Schweiz noch irgendein anderer Staat auf ein wohlwollendes «laisser-faire» beschränken. Angesichts der nationalen und internationalen Bedeutung des Luftverkehrs darf dessen Ausbau nicht ausschliesslich von der privaten Initiative und dem Gutdünken Einzelner abhängig sein. Gleich dem Artikel 26 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und Artikel 24^{ter} über die Schifffahrt geht auch der Luftverkehrsartikel dem Grundsatz der Gewerbefreiheit vor. Allerdings spricht die geltende Luftverkehrsordnung noch nicht von einer Konzessionspflicht für Luftverkehrsunternehmen, sondern sie schreibt nur vor, dass sie einer «Bewilligung» bedürfen. Doch konnte sich jener Erlass eben noch nicht auf die erst ein Jahr später in Kraft tretende Verfassungsbestimmung berufen. In der Praxis hat sich aber der Luftverkehr von Anfang an gestützt auf Konzessionserteilungen abgewickelt. Das Interesse der Allgemeinheit gebot diese Form nicht nur aus Gründen der öffentlichen Sicherheit, sondern auch deshalb, weil durch eine strenge Kontrolle eine ungesunde, für Staat und Volkswirtschaft zu kostspielige Entwicklung auf diesem Verkehrsgebiet verhindert werden musste. Die Rechtmässigkeit dieser Politik ist niemals irgendwie angezweifelt worden. Die Praxis der letzten zwanzig Jahre hat gezeigt, dass das System der Verleihungen das richtige war.

Da übrigens der regelmässige Personen- und Postverkehr, also weitaus die meisten Lufttransporte, unter das Postregal fallen, konnte der Bund seine Konzessionierungskompetenz nach feststehender Auffassung überdies auf Artikel 96 der Bundesverfassung stützen. Um auch diesen Gedanken im Luftfahrtgesetz zum Ausdruck zu bringen, sieht der Entwurf vor, im Ingress neben dem einschlägigen Artikel 87^{ter}, in dessen Ausführung das Gesetz erlassen wird, auch noch den erwähnten Artikel 96 anzurufen.

Was das im Verfassungstext verwendete Wort «Luftschifffahrt» anbetrifft, sei der Vollständigkeit halber erwähnt, dass es noch vom ersten Entwurf des Artikels, aus dem Jahre 1910, stammt; es bezog sich natürlich schon damals deutlich auf den Begriff, der heute mit «Luftfahrt» bezeichnet wird (vgl. Bundesbl. 1910, II, 619).

Im Zusammenhang mit der verfassungsrechtlichen Grundlage des Luftverkehrs möchten wir zum Schlusse noch darauf hinweisen, dass unser Grundgesetz dem Staate mit dem Konzessionsrecht auch das Monopol sichert: der schweizerische Luftverkehr könnte, vom rechtlichen Standpunkt aus, ebensogut als Staatsbetrieb aufgezogen werden. Nach den bisherigen Erfahrungen kommt aber eine Verstaatlichung kaum in Frage. Selbst in Ländern, wo die staatliche Abhängigkeit der Luftverkehrsgesellschaften bedeutend grösser ist als bei uns, wurde bisher, zum mindesten der Form nach, der privatwirtschaftlichen Organisation fast ausnahmslos der Vorzug gegeben. Daran dürfte auch in Zukunft kaum viel geändert werden. Dazu kommt, dass im Luftverkehr

schweizerischer Unternehmergeist dem Staate zweifellos schon grosse Sorgen und Opfer abgenommen hat, was an dieser Stelle einmal rückhaltlos anerkannt werden darf. Das bisher Erreichte berechtigt uns zum Schlusse, dass eine verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen Privatunternehmung und Staat auch weiterhin die beste Voraussetzung für eine auf volle Eigenwirtschaftlichkeit abzielende Entwicklung bieten wird.

III. Internationale Rechtslage.

Der Luftverkehr ist seinem Wesen nach international. Schon kurz nach dem letzten Weltkrieg schloss daher unser Land Luftverkehrsübereinkommen mit Grossbritannien und Frankreich ab, denen in den folgenden Jahren eine ganze Reihe ähnlicher zweiseitiger Verträge mit andern Staaten folgte. Doch erst mit dem Beitritt zu den zwei wichtigen Kollektivabkommen — dem revidierten Pariser Luftfahrtabkommen vom 13. Oktober 1919 (A. S. 50, 646; Botschaft dazu s. Bundesbl. 1934, II 45) für das öffentliche Luftrecht und dem Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 (A. S. 50, 438; Botschaft dazu s. Bundesbl. 1933, II, 895) für das Lufttransportrecht —, den die Schweiz im Jahre 1934 vollzog, war ihre Rechtslage in internationaler Beziehung befriedigend geordnet. Gleichzeitig fielen damit die meisten von der Schweiz abgeschlossenen zweiseitigen Übereinkommen wieder dahin. Nur jene mit Staaten, die dem Pariser Abkommen nicht beigetreten waren, blieben in Kraft, nämlich:

- a. das provisorische Übereinkommen vom 14. September 1920 betreffend die Regelung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland (A. S. 37, 25);
- b. das provisorische Übereinkommen vom 18. Juni 1935 betreffend die Regelung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und dem Königreich Ungarn (A. S. 52, 1021).

Zudem hat die Schweiz drei weitere Übereinkommen zur Vereinheitlichung gewisser luftprivatrechtlicher Bestimmungen unterschrieben, vorläufig aber noch nicht ratifiziert. Es handelt sich um die folgenden Vereinbarungen:

1. Römer Abkommen vom 29. Mai 1933 zur Vereinheitlichung gewisser Bestimmungen über durch Luftfahrzeuge verursachte Drittschäden, mit Zusatzprotokoll von Brüssel vom 28. September 1938 (Römer Haftpflichtabkommen);
2. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die vorläufige Beschlagnahme von Luftfahrzeugen, abgeschlossen in Rom am 29. Mai 1933 (Römer Beschlagnahmeabkommen);
3. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung von Luftfahrzeugen oder durch Luftfahrzeuge auf See, abgeschlossen in Brüssel am 29. September 1938.

Im Hinblick auf die Zukunft ist folgendes festzuhalten. Das Problem des Luftverkehrs über die Weltmeere ist durch den Krieg in technischer Beziehung gelöst, doch die rechtliche und die organisatorische Grundlage dieses Interkontinentalverkehrs sind erst noch zu finden. Dagegen besteht kein Grund zu bezweifeln, dass — von möglichen Umstellungen abgesehen — der europäische Luftverkehr nach Friedensschluss nicht rasch wieder unter ähnlichen Bedingungen einsetzen werde, wie sie sich bis 1939 herausgebildet hatten. Insbesondere werden die vielseitigen Erfahrungen, die auf dem Gebiete der internationalen Zusammenarbeit gemacht worden waren, eine wertvolle Grundlage für die Wiederaufnahme des Flugbetriebs im kontinentalen Rahmen abgeben.

Es wäre daher verfehlt, mit der internen gesetzlichen Regelung zu warten zu wollen bis nach Abklärung aller den Weltluftverkehr betreffenden Fragen. Der Aufbau, den ein nationales Luftrecht in grossen Zügen aufzuweisen hat, ist heute bekannt. Zudem möchte der Bundesrat vermeiden, dass die sich auf die Vollmachten aus dem letzten Krieg stützende Luftverkehrsordnung länger in Kraft bleibt als unbedingt nötig.

IV. Grundlagen des Entwurfs.

Bei der Aufstellung des Entwurfs waren folgende Gesichtspunkte allgemeiner Natur begleitend:

Eine scharfe Trennung von öffentlichem und privatem Luftrecht ist praktisch kaum durchführbar. Es sollen daher beide Gebiete im selben Gesetz geregelt werden.

Ebensowenig lassen sich nationales und internationales Recht durchweg auseinanderhalten. Unser zukünftiges Luftfahrtgesetz muss sich daher in die internationale Regelung eingliedern lassen. Es ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass im Verkehrsrecht die Entwicklung vielfach vom internationalen zum nationalen Rechte geht. Der Entwurf berücksichtigt denn auch die allgemein anerkannten völkerrechtlichen Grundsätze, wie sie vor allem im Pariser Luftfahrtabkommen niedergelegt und an der Weltluftverkehrskonferenz von Chicago bestätigt worden sind. Dabei beschränkt er sich auf das Wesentliche und bleibt so, gerade z. B. in bezug auf das Transitrecht, elastisch genug, um sich der Entwicklung auf internationalem Boden anpassen zu können. Das gleiche Verfahren wurde, soweit damals möglich, schon beim Aufstellen der Luftverkehrsordnung mit Erfolg angewendet.

Was das internationale Luftprivatrecht anbelangt, haben wir uns auch hier damit begnügt, nur die grundlegenden Bestimmungen in das Gesetz einzubauen. Es wurde z. B. darauf verzichtet, die summenmässige Beschränkung der Haftpflicht gegenüber Drittpersonen ins schweizerische Recht einzuführen. Dieses Prinzip vermochte sich bisher erst in einem unterschriebenen, aber von der Schweiz und vielen andern Staaten noch nicht ratifizierten Abkommen, also nur bis zu einer sehr beschränkten praktischen Geltung durchzusetzen. Die Ordnung des Lufttransportrechts soll einem

besondern Reglement vorbehalten werden. Dies ist zweckmässig, da ohnehin die internationalen Transporte, d. h. der grösste Teil aller Lufttransporte, unter das in Abschnitt III erwähnte Warschauer Abkommen fallen.

Ratifiziert die Schweiz nach Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes einen Staatsvertrag luftrechtlichen Inhalts und enthält dieser unmittelbare Rechtsgrundsätze, so gilt nach einer bekannten eidgenössischen Anschauung der Inhalt des Staatsvertrages wie ein Bundesgesetz. Dies hat zur Folge, dass frühere, widersprechende Bestimmungen aufgehoben werden. Verpflichtet der neue Vertrag die ihm beitretenden Staaten dagegen lediglich zum Erlass der für den Vollzug erforderlichen Vorschriften, so würde das die Schweiz verpflichten, das Luftfahrtgesetz entsprechend abzuändern, wenn dieses nicht selbst hierfür den Verordnungsweg vorsieht. Auf einem Gebiet wie dem des Flugwesens ist die letztgenannte Lösung bestimmt vorzuziehen. Der Entwurf enthält daher eine solche Bestimmung (Art. 88). Das gleiche ist übrigens beim Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 (Art. 69) der Fall.

Im grossen ganzen übernimmt der Entwurf die Grundsätze des schon in der Einleitung erwähnten Bundesratsbeschlusses vom 27. Januar 1920 betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz (A. S. 36, 171), der gestützt auf einen Bericht des Bundesrates vom 9. Februar 1920 (Bundesbl. 1920, I, 256) am 18. bzw. 23. Juni 1920 durch die eidgenössischen Räte als weiter in Kraft stehend erklärt wurde. Als Ergänzung dazu fasste der Bundesrat am 24. Januar 1921 einen Beschluss betreffend den Verkehr von Luftfahrzeugen auf und über Gewässern (A. S. 37, 77), und am 3. August 1923 erliess das Post- und Eisenbahndepartement «Ergänzende polizeiliche Vorschriften für den Luftverkehr über Schweizer Gebiet» (Bundesbl. 1923, II, 722) mit Zusatz vom 8. Juli 1936 (Bundesbl. 1936, II, 850).

Zur Vermittlung eines Überblickes über den Inhalt der geltenden Ordnung diene folgende Aufzählung ihrer Hauptgedanken:

- Grundsätzliche Lufthoheit;
- Territorialitätsprinzip;
- Freies Durchflugsrecht für private Luftfahrzeuge von Vertragsstaaten;
- Vorbehalt von Überflugsverboten und -beschränkungen;
- Bundesaufsicht;
- Regeln für staatliche Luftfahrzeuge;
- Festsetzung der Bodenorganisation;
- Flugmaterial: Immatrikulation und Verkehrsberechtigung, Abzeichen, Ausweise;
- Flugpersonal: Prüfungen und Ausweise;
- Kontrolle des gewerbmässigen Luftverkehrs;
- Verkehrspolizeiliche Vorschriften: Landungsrecht und -pflicht, Beförderungs- und Abwurfverbote usw.;
- Haftpflichtrecht, Sicherstellungspflicht;
- Gerichtsstands- und Strafbestimmungen.

Diese Regelung braucht in keinem wesentlichen Punkte abgeändert zu werden. Aber einige Lücken, die im Laufe der Zeit hervortraten, werden durch den Gesetzesentwurf ausgefüllt. Es handelt sich dabei vornehmlich um folgende Einzelheiten:

Kompetenz zur Dezentralisation der Aufsicht (Art. 4);

Beschwerderecht (Art. 5);

Handhabung der Luftpolizei (Art. 19);

Kabotagevorbehalt (Art. 23);

Flughindernisse (Art. 27);

Beschränkung des Grundeigentums (Art. 28/29);

Kostentragung in der Bodenorganisation (Art. 30—33);

Enteignungsrecht (Art. 35);

Verhältnis der luftrechtlichen Haftpflicht zur eidgenössischen Unfall- und

Militärversicherung (Art. 60 und 61);

Strafbestimmungen (Art. 71—82);

Besondere Massnahmen (Art. 86 und 88);

Bundesbeiträge (Art. 87).

Die Ausübung der Luftfahrt hängt stark mit technischen Fragen zusammen, von denen viele noch lange nicht endgültig abgeklärt sind. Ein Luftfahrtgesetz kann daher unmöglich eine abschliessende Regelung der Materie anstreben. Der Entwurf verfolgt denn auch ganz allgemein die Absicht, nur Rechtsgrundsätze aufzustellen. Die Einzelheiten müssen der Verordnungsgewalt des Bundesrates übertragen werden. Das gleiche gilt für das Ausfüllen von durch die technische Entwicklung entstehenden Lücken, bis hiefür die gesetzliche Regelung möglich wird. Der erste dieser zwei Punkte wird jeweilen bei den einschlägigen Gesetzesartikeln, der zweite in Art. 88 des Entwurfs berücksichtigt.

V. Die einzelnen Bestimmungen des Entwurfs.

Erster Teil:

Die Grundlagen der Luftfahrt.

1. Luftraum und Erdoberfläche.

Art. 1. Es ist die Frage geprüft worden, ob das völkerrechtliche Prinzip der Lufthoheit für die Schweiz im Gesetz ausdrücklich verankert werden soll. Wir betrachten dies nicht als angezeigt, da gerade jetzt die Begriffe Luftfreiheit und Lufthoheit auf internationalem Plan wieder eifrig diskutiert werden, wobei sich deren Bedeutung wandeln kann. Es wäre verfehlt, in unserem nationalen Recht eine Lufthoheit zu proklamieren, deren Inhalt noch nicht endgültig feststeht. Wir würden uns dadurch höchstens für zukünftige internationale Verhandlungen in unnötiger Weise die Hände binden. Dabei darf nicht übersehen werden, dass gerade für den schweizerischen Luftverkehr der Ab-

schluss vernünftiger Übereinkommen mit dem Ausland von entscheidender Bedeutung ist.

Ohne sich zu einer heute noch mehr oder weniger doktrinären Formel zu bekennen, bringt Abs. 1 dieses Artikels immerhin klar zum Ausdruck, dass die Schweiz die Hoheitsrechte über ihren Luftraum beansprucht. Dieser Anspruch bedeutet nicht, dass die in letzter Zeit im Zusammenhang mit den Luftverkehrsplänen für die Nachkriegszeit oft genannten Rechte für freien Transit und technische Zwischenlandung — d. h. eine Zwischenlandung, bei der keine Veränderung der kommerziellen Ladung stattfindet — nicht generell eingeräumt werden können. Der Bundesrat muss aber in der Lage sein, diese wichtigen Punkte je nach der Entwicklung der internationalen Rechtslage zu präzisieren.

Aus ähnlichen Gründen, um unserem Lande die Reziprozität in vollem Umfange wahren zu können, enthält das Gesetz auch keine Garantie irgendeiner Luftverkehrsfreiheit. Es hätte sonst die Gefahr bestanden, dass jemand daraus Rechte abzuleiten versuchte, die man nicht oder nur bedingt gewähren wollte.

Für Krisen- und Kriegszeiten wird überdies der Bundesrat ermächtigt, die Benützung des Luftraumes vorübergehend zu verbieten oder einzuschränken. Solche Erlasse sind zur Zeit in Kraft, nämlich

1. der Bundesratsbeschluss vom 24. Februar 1939 betreffend Verbot des Luftverkehrs in der Schweiz im Mobilmachungsfall (A. S. 55, 740);
2. der Bundesratsbeschluss vom 16. Juni 1942 betreffend die Benützung der Grenzflugplätze durch den internationalen Luftverkehr während des Aktivdienstes (A. S. 58, 592).

Diese beiden Beschlüsse wurden gefasst in Anwendung von Art. 102, Ziff. 9 und 10, der Bundesverfassung. Sollten in Zukunft ähnliche Massnahmen notwendig sein, so würden sie in Art. 1 des Entwurfes ihre gesetzliche Grundlage finden.

Art. 2 zählt die zum Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeuge auf. Die nähere Umschreibung der Kategorie der schweizerischen Staatsluftfahrzeuge ist der Verordnung zu überlassen. Es wird dabei sowohl auf die internationale Regelung wie auch auf die schweizerischen Bedürfnisse abzustellen sein, die beide ändern können. Es wäre zudem gegen den Grundsatz des Gesetzes, den Begriff des Staatsluftfahrzeuges in ihm selbst zu definieren.

Art. 3. Die hier vorgesehene Organisation besteht tatsächlich schon seit 25 Jahren und hat sich bewährt. Ein Blick ins Ausland zeigt, dass wohl verschiedene Lösungen versucht worden sind, dass aber kaum eine einzelne Massnahme der Pflege der Luftfahrtbelange je so schädlich gewesen ist wie die anderwärts aus innenpolitischen Gründen hie und da vorgenommenen Umstellungen. Der Artikel soll die nötige Kontinuität sichern und das verwaltungsrechtlich bisher nicht existierende Luftamt in das Gefüge der ordentlichen Bundesverwaltung eingliedern. In einem Zeitpunkt, da die wichtigen Staaten

dazu übergehen, besondere Ministerien für Zivilluftfahrt zu schaffen, wäre es unlogisch, dieses Provisorium jetzt nicht durch eine klare Regelung zu ersetzen. Dies hat gemäss Art. 85, Ziff. 8, der Bundesverfassung im Gesetz zu geschehen. Zudem muss noch eine gewisse, im folgenden Artikel umschriebene Dezentralisation vorgesehen werden.

In der französischen Terminologie wird eine Abänderung der Bezeichnung «Office aérien» in «Office de l'aéronautique» vorgesehen; sie ist besser und wird zur Annahme empfohlen.

Art. 4. Gegen die vorgesehene Delegation von Aufsichtsbefugnissen an Sportverbände sind von kantonaler Seite Bedenken geltend gemacht worden. Es handelt sich aber nur darum, im Gesetz die Möglichkeit zu schaffen, um nötigenfalls einzelne, sehr beschränkte Kompetenzen auch an Sportverbände übertragen zu können. Vor allem kommt in Frage, einen solchen Verband mit der Aufsicht der flugsportlichen Betätigung auf einem abgelegenen Flugplatz, wo kein amtliches Organ zur Verfügung steht und wo die Kosten für seinen Einsatz in einem Missverhältnis zum vorhandenen Betrieb stehen würden, betrauen zu können. Das eidgenössische Luftamt hat sich während langer Jahre der Organisation des Aero-Clubs der Schweiz bedient, um einen Teil seiner Kontrollaufgaben zu erfüllen. Es kam auf diese Weise mit einem kleineren Beamtenstab aus. Heute übt es die Aufsicht in der Hauptsache unmittelbar selber aus. Die Möglichkeit der Delegation in Spezialfällen sollte jedoch offen gelassen werden. Ein Novum des Verwaltungsrechtes ist sie nicht. Wir erinnern an die Erfüllung der obligatorischen Schiesspflicht in den privaten Schützengesellschaften sowie an die besonderen Befugnisse des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins und des Schweizerischen Vereins von Dampfkessel-Besitzern.

Art. 5. Auf den 1. Januar 1945 ist das neue Bundesgesetz vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege in Kraft getreten. Nach dessen Art. 124 ist der Bundesrat Beschwerdeinstanz, soweit Departementalentscheide nicht nach besonderer gesetzlicher Vorschrift endgültig sind.

In Absatz 1 unseres Entwurfes werden alle wichtigen Entscheide der bundesrätlichen Kompetenz vorbehalten, insbesondere diejenigen, bei welchen gewerbsmässige Interessen auf dem Spiele stehen. In den übrigen Fällen sollte, im Hinblick auf ihre weitgehend technische Natur, der Entscheid des Post- und Eisenbahndepartements endgültig sein.

Vorbehalten bleiben die Streitigkeiten, bei denen der Bund Partei sein kann, welche nach Art. 34 des Entwurfes durch Verwaltungsgerichtsbeschwerde vor Bundesgericht gezogen werden können.

Art. 6. Während in Art. 1 die Proklamierung allgemeiner, aber vorübergehender Luftsperrn für Zeiten politischer Gefahr vorgesehen ist, handelt es sich hier um lokale, jedoch meistens permanente Beschränkungen oder Verbote. Vor Kriegausbruch waren solche Vorschriften erlassen worden gestützt auf

den dringlichen Bundesbeschluss vom 18. März 1937 betreffend die Festungsgebiete (A. S. 53, 162). Sie bezogen sich vor allem auf die Festungsgebiete von:

1. St-Maurice und St. Gotthard (A. S. 53, 1015),
2. Simplon, Splügen, Engadin, Sargans, Kreuzlingen, Rhein, Les Rangiers, Lac de Joux (A. S. 55, 542) und
3. St. Galler Rheintal, Blauen, Berner Jura und Neuenburger Jura (A. S. 55, 540).

Es ist angebracht, die rechtliche Grundlage für derartige Einschränkungen des Luftverkehrs im Luftfahrtgesetz zu verankern.

Art. 7. Die Schaffung internationaler Flugwege ist im Pariser Luftfahrtabkommen vorgesehen; bisher ist dieser Bestimmung für uns, von Einzelfällen abgesehen, jedoch keine praktische Bedeutung zugekommen.

Sehr wichtig ist dagegen die Zuständigkeit zur Bestimmung der Flugplätze, und zwar nicht nur der dem öffentlichen Verkehr dienenden, sondern jedes für Start oder Landung von lenkbaren oder nicht lenkbaren Luftfahrzeugen hergerichteten Geländes. Nur mittels dieser Kontrolle sämtlicher Flugstützpunkte des Landes ist eine wirksame Überwachung des Luftverkehrs möglich. Dies bedeutet nun aber nicht, dass die Pflicht zur Benützung der offiziell anerkannten Flugplätze eine absolute sei: der Fall der Landungen ausserhalb solcher Plätze findet eine besondere Regelung in Artikel 15 des Entwurfes.

Das Gegenstück zum Grundsatz von Artikel 7 bildet Artikel 25, der bestimmt, welche Flugplätze einer Konzession und welche einer Bewilligung bedürfen.

Art. 8. Es ist selbstverständlich, dass beim Verkehr über die Landesgrenzen die Interessen der Zollverwaltung gewahrt werden müssen. Bei der Errichtung eines Zollflugplatzes werden nach Konsultierung der beteiligten Amtsstellen die zweckdienlichen Bedingungen in der Konzession festgelegt, vor allem betreffend Einrichtung eines permanenten Zollpostens oder eines Zolldienstes auf Abruf. Ausnahmsweise können im gegenseitigen Einvernehmen von Fall zu Fall auch andere Landungsstellen gestattet werden.

Das Sperren gewisser Teile der Landesgrenze war z. B. im provisorischen Übereinkommen zwischen der Schweiz und Deutschland vom 14. September 1920 vorgesehen. In einem Zusatzprotokoll wurde jedoch erklärt, dass die Kontrahenten bis auf weiteres von einer Beschränkung des Überflugrechtes auf gewisse Grenzabschnitte absehen. Dabei ist es auch geblieben. Im Verkehr mit Italien waren Grenzpassagen vorgeschrieben, dort handelte es sich aber um Luftwege durch italienische Sperrzonen, nicht um «Zollstrassen».

Luftfahrzeuge, welche das Gebiet der Schweiz ohne Landung auf Schweizer Boden überfliegen, sind von der zollamtlichen Behandlung befreit (vgl. Pariser Luftfahrtabkommen Art. 15 und Zollgesetz Art. 53).

Art. 9. Die entsprechende Bestimmung der Luftverkehrsordnung (Art. 2) versuchte ebenfalls, die Rechtsverhältnisse der Insassen eines in internationaler Fahrt befindlichen Luftfahrzeuges untereinander einer bestimmten Rechtsordnung zu unterstellen. Sie wählte hiefür in erster Linie das Recht des Heimatstaates des Luftfahrzeuges.

Unseres Wissens hat diese Bestimmung niemals praktische Bedeutung erlangt. Nach Einholung zweier Gutachten und eingehenden Besprechungen über die Wünschbarkeit der gesetzlichen Anerkennung der Flagge als präsumtivem international-privatluftherechtlichem Anknüpfungspunkt ergibt sich, dass bei der Seltenheit und Disparität der Streitfälle, wozu mehr und mehr noch eine gewisse Zufälligkeit der Flagge treten wird, das Schweigen des Gesetzes vorzuziehen sei. Der Gesetzgeber kann es hier Wissenschaft und Rechtsprechung überlassen, im Einzelfall die richtige Lösung zu finden.

Im Vorbehalt über den Geltungsbereich der Gesetze muss auch das Strafrecht erwähnt werden, da in den Strafbestimmungen des Entwurfs das Territorialitätsprinzip weder uneingeschränkt noch ausschliesslich gilt. Wir verweisen auf die Art. 80, 81 und 82.

Art. 10. Die Kompetenz zum Erlass von Polizeivorschriften war auch in Art. 4 der geltenden Luftverkehrsordnung enthalten und durch Bundesratsbeschluss vom 8. August 1923 an das Post- und Eisenbahndepartement übertragen worden.

Die Zuständigkeit des Bundes beschränkt sich auf das Spezialgebiet der Flugpolizei. Sie umfasst insbesondere Überwachung des Flugbetriebes, Durchsetzung der Vorschriften und Ausstellung der Ausweise und Bewilligungen. Soweit das Luftfahrtgesetz nicht bestimmte Weisungen erteilt, bleibt die kantonale Polizeihochheit unangetastet. Diese allgemeinen Polizeibefugnisse werden überdies in Art. 19 des Entwurfes auch für Flugplatzgebiete noch ausdrücklich vorbehalten.

Art. 11. Die Bewilligungspflicht für öffentliche Flugveranstaltungen, Kunstflüge, akrobatische Demonstrationen an Luftfahrzeugen, Fallschirmabsprünge und Fesselballonaufstiegen war bereits in den gestützt auf den soeben zitierten Bundesratsbeschluss erlassenen Polizeivorschriften vom 3. August 1923 festgelegt. Aus Sicherheitsgründen wird auch in Zukunft daran festgehalten werden müssen.

Art. 12. Auch dieser Artikel knüpft an bestehende Bestimmungen an (Luftverkehrsordnung, Art. 22 und 24). Das Photographieren aus der Luft ist in der Schweiz, als einem der wenigen Länder, vor dem Kriege nicht verboten gewesen; immerhin war es an einschränkende Vorschriften gebunden. Um neben den verschiedenen berechtigten Interessen auch den sich verändernden Verhältnissen Rechnung tragen zu können, muss der Entscheid über Verbot oder Bewilligung der Luftphotographie in die Hand des Bundesrates gelegt werden.

Art. 13. Die zu bestimmenden Sicherheitsmassnahmen umfassen nicht nur solche personeller und technischer Natur. Unter anderem wird das eidgenössische Luftamt von Fall zu Fall auch prüfen, ob vor Erteilung einer nachgesuchten Bewilligung der Abschluss einer Haftpflichtversicherung zu verlangen sei.

Art. 14 statuiert das Inspektionsrecht, das sich aber auch auf andere Gesetze stützen kann. Es ist nicht Aufgabe des Luftfahrtgesetzes, die Kompetenzen der verschiedenen in Betracht fallenden Behörden gegeneinander abzugrenzen. Für die Zollorgane ist die Zollgesetzgebung massgebend, auf welche in Art. 84 des Entwurfes verwiesen wird. Der Vorbehalt der Befugnisse der ordentlichen Polizeibehörden in Art. 19 wurde bereits erwähnt.

Art. 15. Grundsätzlich gelten sämtliche Bestimmungen dieses Gesetzes für alle Arten von Luftfahrzeugen. Wenn Absatz 2 das Verfahren bei Aussenlandungen ausdrücklich auch für nicht lenkbare Luftfahrzeuge anwendbar erklärt, so soll damit nicht in Zweifel gezogen werden, dass Ballonfahrer auch alle übrigen Vorschriften zu beachten haben, soweit nicht etwa kraft Art. 86 etwas anderes bestimmt wird.

Es handelt sich vielmehr hier um einen Spezialfall, indem es für Ballone keine besondere Kategorie von «Aussenlandungen» gibt; Ballonlandungen fallen im Gegenteil regelmässig unter diesen Begriff. Um jede Unsicherheit von vornherein auszuschliessen, wird es daher im Interesse sowohl der Aeronauteen wie der Ortsbehörden gut sein, den besondern Fall der Landung eines nicht lenkbaren Luftfahrzeuges im Gesetz ausdrücklich festzuhalten.

Nimmt ein direkt vom Auslande eingeflogenes Luftfahrzeug eine Aussenlandung vor, so zieht die Luftpolizeibehörde natürlich sofort die Zollverwaltung bei, damit die nötigen Massnahmen zur Sicherung der Zollinteressen getroffen werden können.

Das gleiche gilt, falls ausserhalb eines Zollflugplatzes ein Abflug nach dem Ausland versucht würde.

Die in Absatz 3 erwähnten Bewilligungen, insbesondere solche, die für die fliegerische Ausbildung nötig sind, werden in der Praxis, wie bisher, in der Regel durch Flugplatzdirektionen und Fluglehrer kraft delegierter Befugnis erteilt werden. Es ginge zu weit, wenn in jedem einzelnen Fall einer Aussenlandung das eidgenössische Luftamt entscheiden müsste. Dagegen wird dieses Amt eine Liste von für Aussenlandungen geeigneten Geländen aufstellen, unter Angabe der Flugzeugtypen, mit welchen sie benützt werden dürfen. Die Einzelheiten des Verfahrens werden in der Vollziehungsverordnung geregelt werden.

Art. 16. Im Pariser Luftfahrtabkommen sichern die Vertragsstaaten sich gegenseitig das Recht zu, dass die in einem Staate immatrikulierten Luftfahrzeuge den Luftraum der andern Staaten ohne Landung durchfliegen dürfen (Art. 15). Dies setzt aber voraus, dass der überflogene Staat in einzelnen Fällen aus Gründen der allgemeinen Sicherheit das Recht hat, das

Luftfahrzeug zur Landung anzuhalten. Es kann aber ebensogut vorkommen, dass der Landungsbefehl an ein schweizerisches Luftfahrzeug erteilt werden muss.

Art. 17. Die Verkehrsregeln und der Signaldienst sind zum grössten Teil international festgelegt. Es handelt sich also hier im wesentlichen um die Ausführung zwischenstaatlicher Verpflichtungen.

Art. 18. Im Abschnitt «Grundlagen des Entwurfs» ist schon angeführt worden, dass der Verkehr auf und über Gewässern durch den Bundesratsbeschluss vom 24. Januar 1921 provisorisch geregelt wurde. Da mit dem Inkrafttreten des Gesetzes die bisherigen Erlasse dahinfallen werden, wird im Einvernehmen mit den interessierten Stellen eine Neuregelung erfolgen müssen; Art. 18 erteilt dem in Verkehrsfragen zuständigen Post- und Eisenbahndepartement die entsprechende Weisung.

Die getroffene Regelung hatte sich besonders anlässlich des zeitweise recht starken, jetzt wieder völlig verschwundenen Verkehrs mit Wasserflugzeugen als notwendig erwiesen. Sie wird ohne weiteres als Grundlage für den neuen Erlass dienen können.

Art. 19. Die Handhabung der Luftpolizei kann nicht ausschliesslich durch Beamte der Bundesverwaltung erfolgen. Die vom Bundesrat zu bezeichnenden Organe können im Einverständnis mit den Flugplatzhaltern bestimmte Flugplatzorgane oder nicht ständig tätige Bauexperten für Flugmaterial und Prüfexperten für Flugpersonal sein. Diese Organe stehen für ihre amtliche Geschäftsführung unter dem Bundesgesetz vom 9. Dezember 1850 über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten. Nach Art. 2 des genannten Gesetzes ist dies auch der Fall «bei allen Personen, welche entweder provisorisch ein Amt bekleiden oder eine vorübergehende amtliche Funktion übernehmen».

Der Vorbehalt der kantonalen Polizeihochheit kann sich natürlich auch auf Befugnisse der Gemeindepolizei erstrecken. Ob dies der Fall ist, hängt vom kantonalen Recht ab.

Art. 20. Im Interesse der öffentlichen Sicherheit, insbesondere der Unfallverhütung, muss eine möglichst rasche Benachrichtigung der Aufsichtsbehörde von allen Flugunfällen und der Schutz der Unfallstelle vor Veränderungen verlangt werden. Ein Pikettdienst des eidgenössischen Luftamtes sichert ständige Bereitschaft.

Art. 21. Es ist bereits unter Abschnitt II hiervor ausgeführt worden, dass schon bisher der Luftverkehr auf Grund echter Verleihungen, nicht etwa blosser Polizeibewilligungen, betrieben wurde. Die mit diesem System gemachten Erfahrungen sind erfreulich. Einmal erlaubte es, das allgemeine Interesse voll zu berücksichtigen und die wirtschaftlichen Bedürfnisse zu befriedigen, und sodann zeigte sich eine stete Aufwärtsbewegung, welche den Luftverkehr der vorerst unmöglichen Eigenwirtschaftlichkeit schon wesentlich näher gebracht hat. Diese Ergebnisse wären weder mit der Garantie eines

staatlichen Monopols noch mit der Zulassung zügelloser Konkurrenz möglich gewesen. Ferner ist die Konzessionspflicht ein wertvolles und notwendiges Instrument, um die Stellung unserer schweizerischen Unternehmungen im internationalen Luftverkehr zu stärken.

Irgendwelche Nachteile des Konzessionsverfahrens sind nicht aufgetreten; es konnte immer anstandslos gehandhabt werden. Bei der Auslegung des Begriffes «gewerbsmässiger Luftverkehr» wird nach wie vor zugrunde gelegt werden, dass er nur vorliegt bei einem auf Dauer organisierten Betrieb zu Erwerbszwecken, nicht schon bei jeder Beförderung gegen Entgelt. Andererseits ist aber, im Gegensatz zum Postregal, die Regelmässigkeit des Betriebes nicht erforderlich, auch die Ausführung von Flügen nach Bedarf, z. B. Taxiflügen, ist konzessionspflichtig, wenn die organisatorischen Voraussetzungen erfüllt sind.

In der Regel sind die Konzessionen für Luftverkehrslinien jeweils auf ein Jahr erteilt worden. Hätten sich die Verhältnisse weiterhin konsolidiert, so wäre man wohl nach und nach zu weniger kurzfristigen Verleihungen übergegangen, um die Dispositionen der Luftverkehrsgesellschaften zu erleichtern. Es mag aber in diesem Zusammenhang noch festgehalten werden, dass die Nichterneuerung einer Verleihung keinen Konzessionsentzug darstellen würde; es könnte auch kein Anspruch auf Entschädigung geltend gemacht werden. (Ob allenfalls wohlerworbene Rechte vorhanden wären, hätte der Richter zu entscheiden — vgl. Burckhardt, Kommentar zur Bundesverfassung, 3. Auflage, S. 784/785.)

Art. 22. Eine gewerbsmässige Tätigkeit, die nicht auf die Beförderung von Personen und Sachen abzielt, ist nach diesem Artikel nur bewilligungspflichtig. Die Einzelbestimmungen müssen der Vollziehungsverordnung überlassen bleiben. In der Praxis haben sich fast ausschliesslich konzessionierte Luftverkehrsunternehmen für solche Bewilligungen interessiert. Die wichtigsten Anwendungsfälle sind Bewilligungen für Luftphotographie.

Unter das «Luftfahrtpersonal», dessen Ausbildung ebenfalls bewilligungspflichtig ist, fallen sowohl Zivilpiloten wie auch sämtliche Berufe, die mit Zivilliegerei und Flugzeugproduktion zusammenhängen. Man will hier das Luftfahrtpersonal im weitesten Sinne erfassen. Das gleiche gilt bei der Bestimmung von Art. 43.

Art. 23. Der interne Luftverkehr wird allgemein nach dem seerechtlichen Ausdruck für Küstenschiffahrt mit Kabotage bezeichnet. Dass er grundsätzlich den nationalen Luftverkehrsunternehmen vorbehalten bleibt, ist völkerrechtlich anerkannt. Das Prinzip darf aber nicht zu einem Hemmschuh für die schweizerische Luftverkehrspolitik werden. Es ist zu bedenken, dass sich der grösste Teil unseres Luftverkehrs über ausländischem Gebiet abwickelt. Aus diesem Grunde muss der Vorbehalt im Gesetz sehr vorsichtig formuliert werden.

Art. 24. Dass für Anlage und Betrieb von Flugplätzen einheitliche Vorschriften nötig sind, bedarf keiner weiteren Begründung. Die vorläufigen

Richtlinien sind niedergelegt im Exposé vom 23. Mai 1937 über die Normalisierung der Flugplätze. Diese Vorschriften bedürfen periodischer Anpassung an die technischen Fortschritte und die Bedürfnisse des Luftverkehrs. Ihr Erlass gehört daher zum Vollzug des Gesetzes.

Art. 25. Die Flugplätze sind die Stützpunkte der Fliegerei. Wenn Art. 7 den wilden Flugbetrieb von irgendwo im Gelände aus verbietet, so muss die Allgemeinheit (Bund, kantonale und regionale Körperschaften) oder der direkt Interessierte für die Bereitstellung anerkannter Flugplätze besorgt sein. Für jeden einzelnen Platz umschreibt die Aufsichtsbehörde den genauen Verwendungsbereich.

Die Zollflugplätze und die übrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Flugplätze erhalten wie bisher Konzessionen des Post- und Eisenbahndepartements; dieses setzt sich grundsätzlich vor jeder Erteilung ins Einvernehmen mit der Militär- und der Zollverwaltung. Für alle andern Plätze, einschliesslich der Gelände für Segelflugbetrieb, ist eine Bewilligung des Luftamtes nötig. Gleichzeitig ist angesichts der wichtigen Aufgabe des Flugplatzleiters vorgesehen, dessen Ernennung im Gesetz selber vorzuschreiben.

Auf Grund der erteilten Konzessionen und Bewilligungen stellt das Luftamt das Flugplatzverzeichnis auf, das im Einvernehmen mit dem Militärdepartement veröffentlicht wird. Vereinbarungsgemäss muss es auch den Staaten mitgeteilt werden, mit denen wir Luftverkehrsübereinkommen abgeschlossen haben.

Art. 26. Während die Konzessionsbedingungen den Flugplatzhalter zur Aufrechterhaltung des lokalen Flugsicherungsdienstes (Peildienst, Landungshilfen) verpflichten, muss der Bund die Massnahmen zur allgemeinen Sicherung des Luftverkehrs übernehmen. Hierzu gehören der Flugwetterdienst und die Verkehrskontrolle ausserhalb der Nahzonen der konzessionierten Flugplätze.

Die Durchführung der funktechnischen Flugsicherung erfolgt auf Grund einer Vereinbarung durch die Radio-Schweiz AG., jene der meteorologischen Flugsicherung durch die Meteorologische Zentralanstalt. Das Luftamt koordiniert und überwacht den gesamten lokalen und nationalen Flugsicherungsdienst und sorgt für seine Einfügung in den internationalen Rahmen.

Art. 27. Infolge der Entstehung zahlreicher Luftseilbahnen hat es sich, ganz besonders auch im Interesse unserer Militärluftfahrt, bereits als nötig erwiesen, eine Verordnung über die Sicherung des Flugverkehrs gegenüber Luftseilbahnen zu erlassen, durch den insbesondere die Meldepflicht eingeführt wurde (A. S. 59, 265). Art. 27 entspricht somit einem Bedürfnis.

Art. 28. Eine analoge Bestimmung über unentgeltliche Benützung von Privateigentum enthält auch das Bundesgesetz vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (Art. 5 und 6).

Wenn dieser Artikel auch nicht häufig zur Anwendung gelangen wird, so ist er doch in Einzelfällen unentbehrlich und wird für den Flugsicherungsdienst ähnliche Dienste leisten wie die angeführten Bestimmungen auf dem Gebiet der elektrischen Leitungen.

Art. 29. Diese Vorschrift ist nötig, um die Einhaltung der internationalen Bestimmungen über die Flugplätze sicherzustellen.

Für die Regelung der Schadenersatzfrage ist die gleiche Fassung gewählt worden wie im Bundesbeschluss vom 18. März 1937 betreffend die Festungsgebiete, dessen Art. 11 wie folgt lautet:

Die Eigentümer sind **berechtigt**, vom Bunde Entschädigung für den Schaden zu verlangen, den sie unmittelbar und ausschliesslich durch die Beschränkung ihres in Festungsgebieten liegenden Grundeigentums erleiden.

Der Grundsatz, dass die Betroffenen nur Anspruch auf Ersatz des Schadens haben, der «unmittelbar und ausschliesslich» durch die angeordneten Massnahmen entsteht, entspricht sowohl hier wie dort der Billigkeit; die Baubeschränkung kann nicht auf die gleiche Stufe gestellt werden wie die Enteignung.

Art. 30. Die schweizerische Flugplatzpolitik hat sich von Anfang an nach dem Grundsatz gerichtet, dass der direkt an einem Flugplatz Interessierte, also der Flugplatzhalter, für die Anlage- und Betriebskosten aufzukommen habe. Flugplatzhalter sind in der Regel lokale oder regionale Körperschaften öffentlich- oder privatrechtlicher Natur. Es gibt aber auf den grossen Flugplätzen Dienste, die zentral organisiert und zum Teil im allgemein schweizerischen Interesse betrieben werden müssen. In Bezug auf diese Dienste der Flugsicherung muss eine Kostenteilung vorgenommen werden. Soweit die Kosten ausschliesslich durch die Benützung des betreffenden Flugplatzes verursacht werden und direkt damit zusammenhängen, gehen sie zu Lasten des Flugplatzhalters. Im Flugfunkdienst ergibt sich die Abgrenzung aus der sogenannten Nahverkehrszone. Der Funkverkehr mit Flugzeugen, die sich in dieser Zone befinden, setzt besondere Einrichtungen, wie Landebake u. a., voraus und gilt als durch die Benützung des betreffenden Flugplatzes hervorgerufen. Dieser hat dafür aufzukommen. Die übrigen Kosten trägt der Bund. Dieses Prinzip war für die bisherige Praxis wegleitend und soll durch die Art. 30 und 33 sanktioniert werden.

Art. 31. Die Luftverkehrsunternehmen können als Kostenträger in Frage kommen, wenn der Betrieb einer bestimmten Linie, wie z. B. einer Nachtlinie, ausserordentliche Flugsicherungsmassnahmen nötig macht.

Art. 32. Bei den an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt anzupassenden Anlagen handelt es sich vorerst einmal um elektrische Leitungen. Die Anpassung kann erfolgen durch günstige Trassierung oder durch Markierung bestimmter Teilstücke der Leitung oder einzelner Leitungsmasten. Nach

einer bereits feststehenden Praxis wird den Luftfahrtbehörden im Plangenehmigungsverfahren für elektrische Leitungen Gelegenheit zur Wahrung dieses Sicherheitsbedürfnisses eingeräumt.

Weitere Anlagen, die für die Luftfahrt gefährliche Hindernisse darstellen können, sind die besonders in den Bergen recht zahlreichen Luftseilbahnen (vgl. die ad Art. 27 zitierte, zur Zeit gültige Verordnung).

In bezug auf die Kostentragung erscheint es billig, dass die Anpassung neu zu erstellender Anlagen an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt ausschliesslich zu Lasten der betreffenden Bauherren falle, wenn der Bund andererseits durch den folgenden Artikel die Kosten für die Beseitigung oder Anpassung bestehender Hindernisse übernimmt (es wäre denn, sie hingen mit der Benützung eines benachbarten Flugplatzes zusammen, in welchem Falle nach Art. 30, lit. b, der betreffende Flugplatzhalter dafür aufzukommen hätte). Man darf nicht vergessen, dass bei neuen Anlagen die Sicherungsmassnahmen meistens nur unerhebliche Mehrkosten verursachen, während sie, nachträglich angebracht, regelmässig wesentlich teurer ausfallen.

Sollten einmal, in einem besonderen Fall, die Anpassungskosten eine im öffentlichen Interesse liegende Neuanlage derart verteuern, dass die Verteuerung im Verhältnis zu den Gesamtkosten als unzumutbar hoch erscheint, so könnte der Bund, gestützt auf Art. 87, lit. b, immer noch prüfen, ob ausnahmsweise auch an diese Kosten ein Beitrag zu leisten sei. Was aber das Prinzip anbelangt, kann darauf hingewiesen werden, dass es sich hier um einen Grundsatz der Landesplanung handelt, der ebenso nötig ist wie etwa im Rahmen der Städteplanung die Baulinien.

Art. 33. Auch die Kostentragungspflicht des Bundes wird durch diesen Artikel nunmehr im Gesetz klar umschrieben. Sie umfasst ausser dem allgemeinen Flugfunkdienst auch den gesamten Flugwetterdienst auf den Hauptflugplätzen; ferner die im allgemeinen Interesse liegenden Massnahmen zur Beseitigung oder Anpassung von bestehenden Flughindernissen. Die Aufwendungen des Bundes für den allgemeinen Flugfunk- und Kabeldienst betragen 1938: Fr. 239 147.88.

Art. 34. Da die Bundesverwaltung bei allen die Bestimmung oder Verteilung von Bodenorganisationskosten berührenden Fragen Partei sein kann, ist eine aussenstehende Instanz (Schiedsgericht oder Schätzungskommission, eventuell beides) zur Erledigung dieser Fälle vorzusehen. Wie im Bundesgesetz über die Enteignung, muss auch hier die Möglichkeit der Weiterziehung durch Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht statuiert werden. Andere luftrechtliche Beschwerden bis vor unser höchstes Gericht gelangen zu lassen, rechtfertigt sich nicht.

Art. 35. Es ist nötig, das eidgenössische Enteignungsrecht ausdrücklich vorzubehalten für Fälle, in denen das kantonale Recht nicht zum Ziele führen würde.

2. Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal.

Art. 36. Eine Legaldefinition des Luftfahrzeuges wird absichtlich vermieden; dies entspricht auch der geltenden Ordnung. Die Charakterisierung der verschiedenen Arten von Luftfahrzeugen wird in der Vollziehungsverordnung erfolgen.

Zu den schweizerischen Staatsluftfahrzeugen gehören in erster Linie die Militärflugzeuge. Inwieweit das Luftfahrtgesetz auf diese anwendbar sein soll, regelt der Entwurf in Art. 85. In Art. 86 ist die Möglichkeit vorgesehen, auch für andere staatliche Luftfahrzeuge in einem gewissen Rahmen Sonderregeln aufzustellen.

Art. 37. Wenn die Verpflichtung der Flieger zur Benützung bestimmter Flugplätze die eine Grundlage ist, auf welcher die Überwachung des Luftverkehrs beruht, so ist die Eintragungspflicht der Luftfahrzeuge die andere.

Das schweizerische Luftfahrzeugregister weist einzelne Parallelen mit dem eidgenössischen Schiffsregister (vgl. das Bundesgesetz vom 28. September 1928 über das Schiffsregister) auf, doch sind die beiden Register nach Zweck und Wirkung grundverschieden. Bezweckt das Schiffsregister in erster Linie die Festhaltung und Bekanntmachung der Eigentumsverhältnisse und die übrigen dinglichen Rechte an einem Schiff, so soll das Luftfahrzeugregister vor allem der öffentlichen Kontrolle und Sicherheit dienen. Entsprechend wirkt eine Eintragung im Schiffsregister eigentumsbegründend; sie steht, wie die Grundbucheintragung, unter dem Schutze des öffentlichen Glaubens. Die Immatrikulation eines Luftfahrzeuges dagegen hat keine besondere privatrechtliche Wirkung, überträgt aber dem Luftfahrzeug die Eigenschaft, als schweizerisches Luftfahrzeug zu gelten (Art. 38 des Entwurfs).

Angesichts dieser Verhältnisse lässt sich die Eintragung im Luftfahrzeugregister auch bedeutend einfacher gestalten. Sie setzt voraus, dass das Luftfahrzeug lufttüchtig, in keinem ausländischen Register immatrikuliert und Eigentum von Schweizern sei. Von der zuletzt genannten Voraussetzung, der schweizerischen Nationalität des Eigentümers, sind allerdings nach dem Entwurf nun auch Ausnahmen zulässig. Wir werden auf diesen Punkt noch zurückkommen.

Was vorerst den Begriff «Schweizer» betrifft, so liegt auf der Hand, dass die Eintragung auch auf den Namen einer juristischen Person des schweizerischen Rechts erfolgen kann. In diesem Falle bestimmt sich die Erfüllung des Erfordernisses der schweizerischen Nationalität nach Obligationenrecht, wenn es sich um eine Handelsgesellschaft oder Genossenschaft handelt. In der Regel wird es hier genügen, auf den Eintrag im Handelsregister abzustellen. Bei Vereinen wird die Aufsichtsbehörde die Frage, ob die Eintragung vorgenommen werden soll, von Fall zu Fall prüfen.

Die bisherige Regelung, wonach nur in schweizerischem Eigentum stehende Luftfahrzeuge eintragungsfähig waren, erwies sich als zu starr. Sie ging auf eine jetzt abgeänderte Fassung von Art. 7 des Pariser Luftfahrt-

abkommens zurück. Wohl muss die internationale Vorschrift, dass ein Luftfahrzeug nicht in den Registern mehrerer Staaten eingetragen sein darf (Art. 8 des Pariser Luftfahrtabkommens), Beachtung finden. Deshalb werden denn auch aus dem Ausland kommende Flugzeuge nur bei Vorliegen des Exmatrikulationsausweises des Herkunftsstaates eingetragen. Wenn aber diese Bedingung erfüllt ist und sonst keine Gründe entgegenstehen, so liegt es im Interesse der Flugsicherheit, ausnahmsweise auch das Flugzeug eines Ausländers in das schweizerische Register aufzunehmen und damit unserer Kontrolle zu unterstellen. Abs. 3 von Art. 37 sieht jetzt diese Möglichkeit vor; sie ist auch schon zur Vermeidung des Strohmannertums nötig. Wann diese Ausnahmebestimmung Anwendung finden soll und wo sich der normale Standort eines Luftfahrzeuges befindet, wird die Vollziehungsverordnung bestimmen.

Art. 38. Das Pariser Luftfahrtabkommen verleiht den in einem staatlichen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugen ausdrücklich die Nationalität des betreffenden Staates (Art. 6). Unsere Fassung ist absichtlich etwas vorsichtiger, da die Anwendung des Flaggenprinzips und seine Auswirkung nicht vollständig abgeklärt sind.

Art. 39. Die Vorschriften über die Ausweise der Luftfahrzeuge sind weitgehend international festgelegt (s. Anhänge A und B des Pariser Luftfahrtabkommens, Bundesbl. 1934, II, 67 ff.). Dafür sind sie auch international anerkannt.

Ein Luftfahrzeug kann immatrikuliert werden ohne Sicherstellung der Haftpflichtansprüche. Sobald es aber in Verkehr gesetzt werden soll, müssen diese Ansprüche sichergestellt werden, bevor die Verkehrsbewilligung dem Eigentümer oder Halter ausgehändigt wird. Erfolgt die Sicherstellung in Form einer Haftpflichtversicherung und wird diese vorübergehend sistiert, so zieht die Aufsichtsbehörde die Verkehrsbewilligung während dieser Zeit wieder zurück. Nach Abs. 2 von Art. 39 kann das gleiche Verfahren, welches dem unbeteiligten Dritten vollen Schutz gewährt, auch in Zukunft beibehalten werden.

Art. 40. Über die Zusammensetzung der Besatzung und die mitzuführenden Bordpapiere enthält das Pariser Luftfahrtabkommen in den Anhängen C und E gewisse Weisungen, die aber der Ausgestaltung bedürfen. Die Aufsichtsbehörde ist die hierfür geeignete Instanz.

Die Ausrüstung der Luftfahrzeuge muss je nach deren Verwendungsart und nach dem Stande der Technik festgesetzt werden; sie ist zum Teil auch international vorgeschrieben. Im übrigen ist auch hierfür das Luftamt verantwortlich.

Art. 41. Dass jedes Luftfahrzeug einer Lufttüchtigkeitsprüfung zu unterziehen ist, bevor ihm eine Verkehrsbewilligung ausgestellt werden kann, ist eine selbstverständliche Voraussetzung für die Wahrung der Flugsicherheit. Vorerst konnte man diese Kontrollen noch durch private Experten durchführen lassen, später hat es sich aber als notwendig erwiesen, sie sowohl im

Motor- wie im Segelflug vollamtlichen, sich auf diese Tätigkeit spezialisierenden Funktionären zu übertragen.

Die periodischen Kontrollen finden im Sportflugwesen jährlich statt. In der Verkehrsfliegerei werden sie durch eine laufende Betriebsüberwachung ersetzt.

Die Kontrolle eines ausländischen Luftfahrzeuges dürfte in Frage kommen, wenn es aus einem Staate stammt, mit dem die Schweiz keine Luftverkehrsübereinkunft abgeschlossen hat.

Art. 42. Hier weicht unsere Fassung von derjenigen des Pariser Luftfahrtabkommens leicht ab, indem dort sowohl Nationalitäts- wie Immatrikulationsabzeichen vorgeschrieben sind. Wenn der Entwurf nur von «Kennzeichen» spricht, so geschieht das in der Absicht, für rein internen Verkehr, z. B. mit Segelflugzeugen, sich mit einfacheren Abzeichen zu begnügen als den im internationalen Verkehr vorgeschriebenen.

Die **Art. 43 bis 45** stützen sich auf Art. 14 der Luftverkehrsordnung. Dabei wird aber die dort verwendete Terminologie etwas abgeändert, um zu einer klareren Abgrenzung zwischen den verschiedenartigen Ausweisen, welche die Luftfahrtbehörde ausstellt, zu gelangen. An Stelle der bisherigen Bezeichnung «Fahrbewilligung» tritt: «persönliche Erlaubnis». Damit wird die rein persönliche Natur dieses Ausweises, der nur gestützt auf einen Fähigkeitsausweis (Brevet) erteilt wird, zum Ausdruck gebracht. Der Fähigkeitsausweis wiederum setzt eine vor amtlichen Experten abzulegende Prüfung voraus. Eine «Bewilligung», z. B. gemäss Art. 11 oder 22 des Entwurfes, dagegen ist nicht an eine physische Person gebunden, sondern kann auch einem Verein oder einer Unternehmung erteilt werden. Damit führen wir auch im deutschen Text die Differenzierung ein, welche im französischen schon bisher mit den Ausdrücken «licence» und «autorisation» gegeben war.

Die ausführlichen Vorschriften über Erteilung, Erneuerung und Entzug der persönlichen Erlaubnis sind der Vollziehungsverordnung vorbehalten. Dabei wird das Reglement des eidgenössischen Luftamtes vom 31. März 1943 betreffend die schweizerischen Brevets und Bewilligungen für Flugpersonal als Vorlage dienen.

Durch die Bestimmung von Art. 45, Abs. 2, soll verhütet werden, dass ein Schweizer, dem bei uns z. B. wegen belastendem Strafregisterauszug die Ausstellung eines Lernausweises versagt wird, diesen Ausschluss vom Luftverkehr dadurch umgehen kann, dass er sich einen ausländischen Ausweis verschafft. Dieser Passus wird gedeckt durch Art. 13, Abs. 2, des Pariser Luftfahrtabkommens.

Art. 46. In dem hier vorgesehenen Erlass wird abzuklären sein das Verhältnis zum Arbeitszeitgesetz, zum Kranken- und Unfallversicherungsgesetz, das Kündigungsrecht, ferner die Disziplinargewalt und die Heimschaffung im Ausland (Heuervertrag). Die Statuierung einer Meldepflicht bei Unfällen wird zu erwägen und die Inanspruchnahme des Kommandanten als Organ zur Sicherung des Tatbestandes gemäss Art. 82 anzuführen sein.

Zweiter Teil:

Rechtsbeziehungen aus dem Betrieb der Luftfahrt.**1. Haftpflicht.**

Der erste und der dritte Titel behandeln die Haftpflicht gegenüber Drittpersonen, und zwar entsprechend den Grundsätzen des Römer Haftpflichtabkommens (vgl. Abschnitt III oben). Die Kommission zur Vorbereitung des Luftfahrtgesetzes hat es als richtig befunden, diese Grundsätze im Gesetz selbst zu verankern. Einen blossen Hinweis auf das Abkommen würde sie selbst dann nicht für angezeigt erachten, wenn das Abkommen schon vor dem Gesetz in Kraft treten sollte. Wir schliessen uns diesem Standpunkt an.

Ferner ist hier noch auf die Bedeutung der internationalen Rechtseinheit zu verweisen. Sobald das internationale Abkommen von uns ratifiziert sein wird, so werden diejenigen Schäden, die in der Schweiz von fremden Flugzeugen verursacht werden, unter seinen Geltungsbereich fallen. Es wäre nicht tunlich, für durch schweizerische Zivilflugzeuge verursachte Schäden ein abweichendes Recht aufzustellen. Aus diesem Grunde wurde z. B. auf das im Automobilrecht bekannte direkte Klagerecht gegen den Versicherer hier verzichtet.

Art. 47. Diese Regelung der Schadenshaftung will den am Luftverkehr Unbeteiligten voll schützen. Sie ist deshalb als reine Kausalhaftung ausgebildet, bei der jeder Nachweis eines Verschuldens entfällt. Sie gilt auch bei Absturz. Unfälle am Boden dagegen, ausserhalb der Abflugs- und Ankunftsmanöver, fallen gemäss internationaler Regelung nicht unter die luftrechtliche Haftung. Sie gehören zur Betriebsgefahr.

Nach dem durchwegs beachteten Grundsatz grösstmöglicher Zurückhaltung mit Legaldefinitionen wird auch die Umschreibung des Halterbegriffes der Rechtslehre und Rechtsprechung überlassen.

Ergänzend treten zu diesem Artikel die allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechts betreffend Herabsetzungsgründe bei Mitschuld des Geschädigten.

Art. 48. Es scheint auf den ersten Blick eine übertriebene Härte zu sein, dass der Halter gemäss Gesetz auch dann haften soll, wenn das Luftfahrzeug ohne sein Wissen und ohne seinen Willen benützt wird. Dies ist jedoch eine unabwendbare Folge des Kausalitätsprinzips, an dem zum wirksamen Schutz der Öffentlichkeit, des unbeteiligten Dritten, festgehalten werden muss. Der Ersatz des Schadens darf nicht davon abhängig sein, ob der für die illegitime Benützung Verantwortliche bekannt und solvent sei. Dagegen ist die Halterhaftung hier beschränkt auf den Betrag der von ihm zu leistenden Sicherstellung. Für solche Schäden kann also der Halter seine Haftpflicht durch Versicherung voll decken lassen. Aus diesem Grunde rechtfertigt es sich, auch hier bei der Kausalhaftung zu bleiben, während im internationalen Abkommen vorgesehen ist, dieses Prinzip insofern zu durchbrechen, als der Halter nur mithaftet, wenn

er die zur Verhinderung der unrechtmässigen Verwendung seines Luftfahrzeuges geeigneten Massnahmen nicht getroffen hat. Bei der Haftpflichtversicherungsorganisation, über die wir in der Schweiz verfügen, ist diese Lösung mit unbedingt kausaler, aber summenmässig beschränkter Haftung bei Schwarzfahrten tragbar und billig. Sie findet auch Anwendung auf einen Schaden, der einer Drittperson durch eine an Bord des Luftfahrzeuges befindliche, aber nicht zur Besatzung gehörende Person verursacht wird. (Art. 47, Abs. 2, lit. b; vgl. auch Art. 53, Abs. 2.)

In bezug auf das Rückgriffsrecht gilt Art. 51 des Obligationenrechts.

Art. 49. Soll der Schutz des unbeteiligten Dritten vollständig sein, so muss auch ein eventueller Schaden gedeckt werden, der auf der Erde dadurch verursacht wird, dass zwei oder mehr Luftfahrzeuge zusammenstossen. Der Entwurf erklärt in diesem Falle die beteiligten Halter als solidarisch haftbar. Das Römer Haftpflichtabkommen enthält den gleichen Grundsatz.

Art. 50. Um dem Geschädigten die Realisierung seines Rechtsanspruches möglichst zu erleichtern, wird ihm ausser dem ordentlichen Gerichtsstand des Beklagten noch derjenige des Unfallortes wahlweise zur Verfügung gestellt. Diese Bestimmung ist besonders wichtig und nötig, wenn der haftpflichtige Halter seinen Wohnsitz im Ausland hat; sie ist auch international anerkannt im soeben zitierten Abkommen.

Die Luftverkehrsordnung sah noch zwei weitere Gerichtsstände vor: den des Ortes, wo die Sicherheit geleistet oder hinterlegt wurde, und den Ort der Niederlassung der Versicherungsgesellschaft. Dies war entschieden übertriebene, in der Praxis bedeutungslos gebliebene Vorsorge, um so mehr, als sich im Luftrecht das direkte Klagerecht noch nicht durchgesetzt hat.

Art. 51. In Übereinstimmung mit dem Römer Haftpflichtabkommen (Art. 17) ist die Verjährung auch im Entwurf auf 1 Jahr, bei Unkenntnis des Schadens oder des Haftpflichtigen auf höchstens 3 Jahre festgesetzt. Diese Fristen sind kürzer als die im Motorfahrzeuggesetz geltenden, die Haftpflicht des Halters ist aber hier auch schwerer. Diese grosse Belastung des Halters verlangt gebieterisch nach einer möglichst raschen Erledigung von Schadenersatzansprüchen. Eine solche liegt übrigens auch im Interesse des Geschädigten selbst, da die Verteilung der Haftpflichtsumme sonst unter Umständen schon erfolgt ist. Für internationalrechtliche Schadenfälle darf sie sechs Monate nach dem Unfall in gültiger Weise vorgenommen werden (Römer Haftpflichtabkommen, Art. 10). Von einer Verlängerung der Verjährungsfrist ist somit, vor allem zur Wahrung der internationalen Rechtseinheit, abzusehen.

Art. 52 enthält den logischen Vorbehalt betreffend das Vertragsrecht, da ja nur dem unbeteiligten Dritten gegenüber die scharfe Kausalhaftung Platz greifen soll.

Art. 53. Nach bisherigem Recht war es in das Ermessen der Aufsichtsbehörde gestellt, ob sie die der Haftpflicht für ein Luftfahrzeug unterliegenden

Personen zur Sicherstellung allfälliger Ansprüche anhalten wolle (Art. 28 Luftverkehrsordnung). In der Praxis wurde aber die Sicherheitsleistung stets verlangt; einzig die Halter von Freiballonen waren früher von dieser Pflicht ausgenommen; man begnügte sich bei ihnen mit der Unterschreibung eines Verpflichtungsscheines. Schon seit über 10 Jahren sind aber auch für Ballone keine Verkehrsbewilligungen mehr ausgestellt worden ohne Nachweis des Abschlusses einer Haftpflichtversicherung.

Es erscheint richtig, die bisher von der Verwaltung vorgeschriebene Sicherstellung der Haftpflichtansprüche zur gesetzlichen Pflicht zu erheben. Was von jedem Halter eines Automobils und in einzelnen Kantonen sogar von den Haltern eines Fahrrades verlangt wird, muss — zum Teil auch in seinem eigenen Interesse — auch vom Luftfahrzeughalter verlangt werden.

Befreit von der Sicherstellungspflicht sind nach dem Entwurf, wiederum in Analogie zum Motorfahrzeuggesetz, nur die Luftfahrzeuge des Bundes und der Kantone (s. Art. 56).

Die Versicherungspflicht soll nicht nur die Haftpflicht des Halters, sondern auch diejenige der in seinem Dienste stehenden Personen umfassen, wenn diese den Schaden in Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit verursacht haben. Einen analogen Grundsatz enthält schon das Versicherungsvertragsgesetz (Art. 59). In der Praxis erstreckt sich sowohl im Luft- als auch im Automobilverkehr, die Versicherung regelmässig sogar auf beliebige Personen, die rechtmässig ein Flugzeug bzw. ein Automobil führen.

Der Abschluss der Versicherung (bzw. Hinterlegung oder Bürgschaft) stellt eine Voraussetzung für die Zulassung zum Verkehr gemäss Art. 39, Abs. 2, dar. Die Immatrikulation eines Luftfahrzeuges dagegen kann laut Art. 37 unabhängig von der Sicherstellung der Haftpflichtansprüche erfolgen. Eine andere Regelung wäre in der Praxis viel zu kompliziert: folgerichtig müsste nämlich ein Luftfahrzeug, für welches die Sicherstellung sistiert ist, jeweils aus dem Register gestrichen werden. Solche Sistierungen kommen aber häufig vor; wenn z. B. ein Halter sein Luftfahrzeug aus persönlichen Gründen während längerer Zeit nicht benützen kann, so lässt er für diese Zeit seine Haftpflichtversicherung ausser Kraft setzen, um Prämien einzusparen. Es würde sich nicht rechtfertigen, jedesmal schon aus diesem Grunde die Exmatrikulation vorzunehmen.

Wer versicherungspflichtig ist, wird die Vollziehungsverordnung näher umschreiben müssen.

Art. 54. Die Sicherstellung wird normalerweise immer durch Abschluss einer Versicherung geleistet. In Ausnahmefällen könnte aber die Leistung einer Hinterlegung oder einer Bürgschaft wegen ihrer rascheren Durchführbarkeit vorgezogen werden. Deshalb halten wir dafür, diese Möglichkeiten sollten den Luftfahrern auch weiterhin offen gehalten werden.

Zu Alinea 2 ist zu bemerken, dass diese auf das Römer Haftpflichtabkommen zurückgehende Fassung unseres Erachtens ausschliesslich diejenige Möglichkeit einer Verminderung der Sicherheit ins Auge fasst, die sich

infolge eines eingetretenen Schadenfalles ergibt. Aus den Worten «um den Betrag einer Schadenersatzleistung» ist zu schliessen, dass eine Ergänzung der Sicherheit jeweils sogleich nach einem Schadenfall zu verlangen sein wird, es sei denn, das Luftfahrzeug werde aus dem Verkehr zurückgezogen.

Art. 55. Es ist wichtig, dass gerade auch die Höhe der Sicherstellungspflicht dem praktischen Bedürfnis durch bundesrätliche Verordnung von Zeit zu Zeit angepasst werden könne.

Art. 56. Die Frage ist geprüft worden, ob auch Gemeinden, insbesondere grössere Städte, die eigene Flugzeuge besitzen, wie dies z. B. bei Lausanne der Fall ist, in die Befreiung von der Sicherstellungspflicht einbezogen werden könnten. Die Schwierigkeit liegt darin, dass eine befriedigende Abgrenzung nicht möglich wäre. Dies zeigte sich schon bei der Behandlung der gleichen Frage anlässlich der Beratungen über das Motorfahrzeuggesetz. Nachdem immer weitergehende Anträge gestellt worden waren, legte man sich davon Rechenschaft ab, dass die Ausnahme auf Bund und Kantone beschränkt werden müsse (siehe Art. 48, Abs. 4, des Motorfahrzeuggesetzes, und Stenographisches Bulletin, Ständerat, Septembersession 1931, S. 463). Es würde sich nicht rechtfertigen, für den Luftverkehr eine andere Regelung zu treffen.

Art. 57 steht in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis und bedarf keiner weiteren Erläuterungen.

2. Lufttransportrecht.

Art. 58. Das internationale Transportrecht, dem im schweizerischen Luftverkehr über zwei Drittel aller Beförderungsverträge unterstehen, ist in dem von der Schweiz ratifizierten Warschauer Abkommen (s. oben, III. Abschnitt) geregelt. Im Hinblick auf die überragende Bedeutung des internationalen Rechtes auf diesem Gebiet wird sich das im Entwurf vorgesehene Lufttransportreglement weitgehend damit begnügen, die internen Transporte im gleichen Sinne zu regeln. Dabei können gewisse Abweichungen, insbesondere vereinfachte Abfertigungsarten, vorgesehen werden.

Möglicherweise könnte gleichzeitig die Frage geprüft werden, ob die gegenwärtig in den schweizerischen Lufttransporten übliche allgemeine Passagierversicherung obligatorisch erklärt werden soll.

Das Bedenken ist erhoben worden, ob das Transportreglement nicht auch die bisherigen Rechte der Sportpiloten einschränken werde. Hiezu ist zu sagen, dass die Artikel 21 und 22 des Entwurfs nur gewerbsmässige und Schulflüge einer Konzessions- oder Bewilligungspflicht unterwerfen und dass das Lufttransportreglement sich ausschliesslich auf solche Flüge beziehen wird. Es ist daher selbstverständlich nicht zu befürchten, dass den Sportpiloten oder privaten Luftfahrzeugbesitzern in diesem Reglement das Recht zur Beförderung von Passagieren entzogen werden könnte, solange sie nicht gewerbsmässig, und das heisst unter anderem gegen Entgelt, erfolgt.

Art. 59. Die Posttransporte sind dem Warschauer Lufttransportabkommen nicht unterstellt, dies wird in seinem Art. 2 ausdrücklich festgehalten. Aus diesem Grunde soll sich auch unser Lufttransportreglement mit ihnen nicht befassen. Es gelten für sie die besondern Vereinbarungen der Postverwaltung mit den Luftverkehrsgesellschaften und die darin allenfalls zitierten Vorschriften, namentlich die internationalen Bestimmungen über Luftposttransporte z. B. die «Dispositions concernant le transport par voie aérienne du courrier non surtaxé» vom 25. Juni 1938, genehmigt durch Bundesratsbeschluss vom 8. September 1938.

3. Gemeinsame Bestimmungen (Kollisionsnormen).

Art. 60 reproduziert für den Luftverkehr die in Art. 56 des Motorfahrzeuggesetzes für den Strassenverkehr aufgestellte Kollisionsnorm.

Art. 61 entspricht genau dem Text von Art. 57 des Motorfahrzeuggesetzes. Wird eine der Militärversicherung unterstellte Person durch ein Zivilluftfahrzeug verletzt oder getötet, so besteht für sie Anspruchskonkurrenz aus Luftfahrtgesetz und Militärversicherungsgesetz, d. h. ihre Ansprüche gegen den haftpflichtigen Luftfahrzeughalter werden durch die Ansprüche gegen die Militärversicherung nicht tangiert, solange und soweit sie nicht durch Subrogation auf letztere übergegangen sind. (Vgl. Strebel, Kommentar zum Motorfahrzeuggesetz, Bd. 2, S. 858).

Wird dagegen eine der Militärversicherung nicht unterstellte Person durch ein schweizerisches Militärluftfahrzeug verletzt oder getötet, so haftet der Bund ausschliesslich gemäss Luftfahrtgesetz (*lex specialis*), vgl. Art. 85 des Entwurfs.

Art. 62. Der Vorbehalt des Obligationenrechts ist selbstverständlich, da die Spezialgesetzgebung ja nur die vom gemeinen Recht abweichenden Normen aufzustellen hat. Die allgemeinen Grundsätze kommen namentlich in Betracht für Fragen des Regressrechtes bei mehreren Haftpflichtigen (OR Art. 50, 51, 149—150), für die Bemessung des Schadenersatzes (OR Art. 42—47), das Mass der Haftung (OR Art. 99—101). Das Retentionsrecht des Vermieters (OR Art. 272) kann allenfalls vom Flugplatzhalter für verfallene Unterstellungsgebühren für Flugzeuge geltend gemacht werden.

Auch das Retentionsrecht des Grundstückeigentümers bleibt, gestützt auf ZGB 895 ff., gewahrt, sofern ein Flugzeug auf seinem Grund und Boden gelandet und dabei Schaden angerichtet hat. Die alte Luftverkehrsordnung schuf seinerzeit ein eigenes Retentionsrecht für diesen Fall (Art. 29). Nachdem nun aber die Sicherstellung der Haftpflichtansprüche gesetzlich vorgeschrieben ist, kann diese Bestimmung als entbehrlich betrachtet werden. Ein eventueller Unterschied zum ordentlichen Retentionsrecht besteht darin, dass sich hier die Sache «mit Willen des Schuldners im Besitze des Gläubigers befinden» muss (ZGB 895). Abschliessend sei noch erwähnt, dass die Definition der Sicherungsbeschlagnahme — in Abweichung der international

vorgeschlagenen Redaktion — in Art. 63 des Entwurfs so gefasst worden ist, dass dieses Retentionsrecht ebenfalls darin inbegriffen ist. Wir haben nämlich vermieden, zu sagen, dass die Festhaltung des Luftfahrzeuges «auf Anordnung einer Gerichts- oder öffentlichen Verwaltungsbehörde» erfolgen müsse, so dass diese Massnahme also auch vom geschädigten Grundstückseigentümer ergriffen werden kann.

4. Sicherungsbeschlagnahme.

Art. 63—70. Die Bestimmungen über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen bezwecken, den Unterbruch eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Fluges wegen privater Interessen, z. B. denen eines Gläubigers der Luftverkehrsgesellschaft, zu verhindern. Denn die plötzliche Festhaltung des Transportmittels hätte im Betrieb einer regelmässig beflogenen Linie eine sehr einschneidende, dem Interesse der Allgemeinheit zuwiderlaufende Wirkung. Aber auch im Privatluftverkehr, wo eine Beschlagnahme zulässig bleibt, wird ein beschleunigtes Verfahren zugesichert, um die Unterbrechung der Reise möglichst abzukürzen. Ihre volle Auswirkung erhalten die Vorschriften dieses Titels erst, wenn die Materie international geregelt sein wird. *Art. 69* des Entwurfs sieht daher vor, dass sie auch anwendbar sind auf ein in der Schweiz landendes ausländisches Luftfahrzeug, wenn der Staat, in dem es immatrikuliert ist, schweizerischen Luftfahrzeugen gegenüber Gegenrecht hält.

Eine internationale Regelung auf multilateraler Grundlage ist übrigens für verschiedene Staaten in Kraft getreten, von der Schweiz aber noch nicht ratifiziert worden (vgl. oben, Abschnitt III, Ziff. 2). Die Art. 63 bis 70 enthalten die landesrechtliche Ausgestaltung der zu erwartenden zwischenstaatlichen Lösung.

Art. 66. Das Aufstellen von Verfahrensregeln fällt in die kantonale Gesetzgebungshoheit. Dabei werden wohl die Kantone am einfachsten das gleiche Verfahren als anwendbar erklären, welches für den Arrest nach Schuldbetreibungs- und Konkursrecht gilt. Nach Absatz 2 steht ihnen hiefür ausdrücklich der Verordnungsweg offen.

Art. 67. In Absatz 1 wird die verfahrensrechtlich unrichtige Beschlagnahme behandelt. Im zweiten Absatz dagegen ist die Rede von einer materiell ungerechtfertigten Sicherungsbeschlagnahme. Dass in beiden Fällen die gleiche Regel gilt, soll ausdrücklich festgehalten werden.

Art. 68. Die Erleichterungen, welche dem Luftverkehr durch die vorangehenden Bestimmungen eingeräumt werden sollen, haben natürlich keine Berechtigung, wenn die Beschlagnahme eine konkursrechtliche, verwaltungs- oder strafrechtliche Massnahme darstellt. Deshalb finden die Artikel 64 bis 67 in diesen Fällen nicht Anwendung.

Art. 70 behält das geltende internationale öffentliche Luftrecht vor (vgl. Pariser Luftfahrtabkommen, Art. 18).

5. Strafbestimmungen.

Dieser Titel ist von Herrn Prof. Dr. Oppikofer unter Fühlungnahme mit Herrn Prof. Dr. Hafter redigiert worden, auf Grund eines vom erstgenannten verfassten, eingehenden Spezialgutachtens über das schwierige Gebiet des Luftstrafrechts und dessen räumliche Geltung. Der ganze Titel bildet selbstverständlich nur eine Ergänzung zum schweizerischen Strafgesetzbuch, das insbesondere in den Art. 237 und 239 luftverkehrsrechtliche Interessen bereits weitgehend schützt.

Die vorbereitende Kommission hat eingehend auch das Verhältnis der luftrechtlichen Delikte zum Bundesgesetz vom 22. Januar 1892 betreffend die Auslieferung gegenüber dem Ausland geprüft. Sollten strafbare Handlungen wie «Verletzung der schweizerischen Lufthoheit», «Führung von Luftfahrzeugen mit falscher Kennzeichnung» und «Gefährdung durch die Luftfahrt», soweit sie nicht politischer Natur sind, als Auslieferungsdelikte im Sinne jenes Gesetzes statuiert werden? Dies wäre an sich wünschbar. Eine analoge Bestimmung findet sich auch bereits im Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 (Art. 66) über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge. Dabei ist aber damals nicht berücksichtigt worden, dass das Gesamtgebiet des Auslieferungswesens gegenüber dem Ausland baldmöglichst einer generellen Neuregelung bedarf, indem das Gesetz von 1892 an die durch die Vereinheitlichung des schweizerischen Strafrechts geschaffene, völlig neue Situation angepasst werden muss. Vorgängig dieser Neugestaltung des Auslieferungsrechtes Spezialbestimmungen aufzustellen, die nicht einmal das ganze Luftstrafrecht umfassen würden, da die Delikte gemeinrechtlicher Natur, inklusive Verkehrsgefährdung, im schweizerischen Strafgesetzbuch geordnet sind, dürfte sich kaum lohnen. Im Hinblick auf die Seltenheit der Fälle — da ohnehin jeder Staat nur Ausländer ausliefert — und auf die praktischen Bedenken der Polizeiabteilung und der Bundesanwaltschaft des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements beantragen wir Ihnen daher, die Regelung dieser Auslieferungsfragen nicht ins Luftfahrtgesetz aufzunehmen, sondern bis zum Erlass des neuen Auslieferungsgesetzes aufzuschieben, um sie dort im allgemeinen Rahmen dieser Materie zu behandeln.

Art. 71 und 72 umschreiben die spezifisch luftrechtlichen Vergehen.

Der erstgenannte Artikel stellt die Verletzung eines vorübergehenden Verbotes, in den schweizerischen Luftraum einzudringen oder darin zu verkehren (Art. 1, Abs. 2), unter Strafe. Damit erfährt Art. 269 des schweizerischen Strafgesetzbuches zum Schutze der schweizerischen Gebietshoheit die nötige Ergänzung. Gleichzeitig wird auch die Nichtbeachtung einer lokalen Luftsperrre nach Art. 6 mit einer im nämlichen Rahmen gehaltenen Strafe bedroht, hiefür aber äusserst selten auszusprechen sein; denn diese Luftsperrren werden in der Regel aus militärischen Gründen errichtet, und in diesem Falle gelangt gemäss Art. 6, Abs. 2, des Entwurfs in formeller und materieller Beziehung die Militärgesetzgebung zur Anwendung, so dass für das Strafmass

dann Art. 17 des Bundesbeschlusses vom 18. März 1937 (A. S. 53, 162) massgebend ist.

Art. 72 handelt von der Führung von Luftfahrzeugen mit falscher Kennzeichnung. Dies ist, luftrechtlich gesehen, ein besonders schwerwiegender Tatbestand, da die ordnungsgemässe Kennzeichnung der Luftfahrzeuge sowohl für die polizeiliche Überwachung des Verkehrs als auch für die Feststellung der Verantwortlichkeit und die Geltendmachung von Haftpflichtansprüchen von grösster Bedeutung ist. Aus diesen Gründen und da das Führen falscher Kennzeichen auch den Tatbestand der Urkundenfälschung erfüllen kann, rechtfertigt es sich, in Bezug auf die Länge der Freiheitsstrafe die Strafdrohung von Art. 251 des schweizerischen Strafgesetzbuches zu übernehmen, wobei immerhin die Gefängnisstrafe an Stelle der in der Spezialstrafgesetzgebung seltenen Zuchthausstrafe treten soll.

Bei Begehung des Deliktes im Ausland ist natürlich der allgemeine strafrechtliche Grundsatz von Art. 4, Abs. 2, StGB, anwendbar.

Art. 73 ist lediglich als Ergänzung zu Art. 237 StGB zu betrachten; er lehnt sich anderseits an Art. 129 StGB an, wobei jedoch die fahrlässige Begehung ebenfalls in Frage kommen kann. Der zuletzt genannte Artikel sieht die Verbindung mit einer Geldstrafe vor, wenn der Täter aus Gewinnsucht handelt. Das gleiche ist gestützt auf StGB Art. 50 auch hier ohne weiteres möglich.

Art. 74. Diese Bestimmung ist nötig, damit zahlreiche Vorschriften des Gesetzes und der sich darauf stützenden Erlasse nicht «leges imperfectae» bleiben. Die gewählte allgemeine Fassung ist im Übertretungsstrafrecht üblich, da sonst sozusagen das ganze Gesetz hier wiederholt werden müsste, von den Vollziehungsvorschriften gar nicht zu reden. In einem ausländischen Gesetz füllen solche Bestimmungen 5—6 Seiten, wobei es sich lediglich um Wiederholungen früherer Artikel handelt und jede Übersichtlichkeit verloren geht. Eine ähnliche Formulierung wie die des Entwurfs enthält vor allem auch das Motorfahrzeuggesetz in seinem Art. 58, der eher noch allgemeiner gehalten ist; vgl. als Beispiele ferner Art. 88 des Bundesgesetzes vom 18. Juni 1914 betreffend die Arbeit in den Fabriken; Art. 23, Abs. 5, des Bundesgesetzes vom 26. März 1931 über Aufenthalt und Niederlassung der Ausländer; Art. 17 des Bundesbeschlusses vom 18. März 1937 betreffend die Festungsgebiete.

Art. 75. Hier handelt es sich um Massnahmen, die im Interesse der öffentlichen Sicherheit getroffen werden müssen. Sie können unabhängig von der Einleitung und dem Ausgang eines Strafverfahrens verfügt werden.

Art. 76. Eine gesetzliche Androhung des Konzessionsentzuges hat mehr Gewicht, als wenn ein entsprechender Vorbehalt lediglich in die Konzession aufgenommen wird. Die Bestimmung ist voll gerechtfertigt durch das grosse Interesse, welches die Allgemeinheit daran hat, dass die konzessionierten Luftverkehrsbetriebe ihre Pflichten restlos erfüllen.

Art. 77. Von einer am Luftverkehr interessierten Gesellschaft ist die Befürchtung ausgesprochen worden, die Verantwortung der Organe einer juristischen Person könnte untragbar werden, wenn sie auch für Unterlassungen zur Verantwortung gezogen werden können. Demgegenüber darf als sicher hingestellt werden, dass der Richter immer in erster Linie die Bestrafung des direkt Fehlbaren ins Auge fassen wird. Bestimmt wäre aber z. B. auch ein Chefpilot, auf dessen Autorität sich die übrigen Beteiligten verlassen, verantwortlich, wenn einer seiner Piloten, dessen Unfähigkeit ihm seit Monaten bekannt war, eines Tages einen schweren Bedienungsfehler begeht und eine Katastrophe herbeiführt.

Verschiedene Gesetze enthalten die gleiche Norm wie dieser Artikel, wonach die Strafbestimmungen Anwendung finden auf die Personen, «die für sie — nämlich die juristische Person oder Gesellschaft — gehandelt haben oder hätten handeln sollen», und zwar unter solidarischer Mithaftung der juristischen Person. Dies ist insbesondere der Fall beim Bundesgesetz vom 4. Oktober 1917 über die Stempelabgaben (Art. 55), beim Bundesgesetz vom 7. Juli 1932 über die Getreideversorgung des Landes (Art. 86) sowie beim Bundesgesetz vom 8. November 1934 über die Banken und Sparkassen (Art. 49); endlich übernimmt auch der Bundesratsbeschluss vom 17. Oktober 1944 über das kriegswirtschaftliche Strafrecht und die kriegswirtschaftliche Strafrechtspflege in Art. 8 diese Regel der Solidarhaftung.

Im öffentlichen Luftverkehr hängt so viel von der Gewissenhaftigkeit jedes Beteiligten, einschliesslich der Aufsichtsorgane ab, dass beim Vorkommen strafbarer Handlungen auch das Nichtausüben einer reglementarisch festgehaltenen Aufsichtspflicht strafbar sein muss.

Art. 78. Wie bei Spezialstrafgesetzen üblich, werden die allgemeinen Bestimmungen des schweizerischen Strafgesetzbuches als anwendbar erklärt.

Art. 79 und 80. Von den in der Rechtslehre entwickelten Theorien über den räumlichen Geltungsbereich des Strafrechts vermag im Luftverkehr keine für sich allein in allen Fällen zu befriedigen. Eine sorgfältig abgewogene Kombination des Territorialitätsprinzips und des Flaggenprinzips hat sich auf Grund des eingeholten Spezialgutachtens von Herrn Prof. Oppikofer und der eingehenden Beratungen der vorbereitenden Kommission als notwendig herausgestellt.

Art. 81. Die Unterstellung der luftstrafrechtlichen Tatbestände unter die Bundesstrafgerichtsbarkeit stellt eine Abweichung vom allgemeinen Grundsatz des schweizerischen Strafrechts dar. Diese Regelung ist hier deshalb angezeigt, weil es sich um ganz spezielle Delikte handelt und besonders auch weil die Bestimmung des Begehungsortes bei an Bord von Luftfahrzeugen verübten Taten unter Umständen erhebliche Schwierigkeiten bietet. Die vorgesehene Lösung erlaubt dem Bund, dorthin zu delegieren, wo dies am zweckmässigsten ist. Er wird im allgemeinen an einen Kanton delegieren. Immerhin können auch Delikte vorkommen, deren Überweisung an das Bundesstrafgericht ihres be-

sondern Charakters oder ihrer politischen Bedeutung wegen als erwünscht erscheint, wie dies z. B. im Falle Bassanesi im Jahre 1930 zutraf.

Es ist schon wiederholt die Schaffung besonderer Luftfahrtgerichte in Anlehnung an die im Auslande bestehenden Sondergerichte für die Seefahrt angeregt und diskutiert worden. Für die Schweiz glaubten wir von der Errichtung eines solchen Sondergerichtes absehen zu sollen, da sich bisher, an der zu behandelnden Zahl der Fälle gemessen, kein genügendes Bedürfnis dafür gezeigt hat.

Dagegen kennt das Bundesstrafprozessrecht seit über 10 Jahren die Strafverfügung der Verwaltung im Übertretungsrecht der Spezialgesetzgebung. Diese Institution fand beispielsweise Anwendung im Postverkehrsgesetz sowie in der Gesetzgebung über die Getreideversorgung, die Edelmetallkontrolle und die Ursprungszeugnisse. Sie wurde generell geregelt im Bundesgesetz vom 15. Juni 1934 über die Bundesstrafrechtspflege (A. S. 50, 685), in den Artikeln 321—326. Die technische Natur einer grossen Zahl der bei den luftrechtlichen Übertretungen zu beurteilenden Fragen sowie die ohnehin zu statuierende Meldepflicht von Unfällen und sonstigen Vorkommnissen an die Aufsichtsbehörde lassen es als besonders angezeigt erscheinen, die administrative Strafverfügung auch auf dem Gebiete des Luftverkehrs vorzusehen. In der Tat besteht gerade hier zwischen dem Übertretungsfall und der Aufsicht der Bundesverwaltung ein enger Zusammenhang. Vor allem hat das eidgenössische Luftamt in den meisten Fällen gleichzeitig die Frage der weiteren Zulassung des beteiligten Piloten, eventuell auch des Luftfahrzeuges, zu prüfen.

Wie wir schon in unserer Botschaft vom 10. September 1929 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Bundesstrafrechtspflege (Bundesbl. 1929, II, 575 ff.) auszuführen Gelegenheit hatten, liegt die vorläufige Entscheidung durch eine administrative Strafverfügung aber auch im Interesse des Beschuldigten. Seine Rechte erleiden keine Einbusse; es bleibt ihm unbenommen, innert 14 Tagen seit Mitteilung der schriftlichen Verfügung den gerichtlichen Entscheid anzurufen. In diesem Falle muss die Verwaltungsbehörde die Akten, direkt oder durch Vermittlung der Bundesanwaltschaft, an das zuständige kantonale Gericht weiterleiten (Art. 325 Bundesstrafrechtspflegegesetz).

Gestützt auf diese Erwägungen kommen wir zum Schluss, dass das vorgeschlagene Verfahren auch auf diesem Spezialgebiet, bei voller Garantie der Verteidigungsrechte, eine rationelle Pflege des Übertretungsstrafrechtes erlauben wird.

Um endlich unsere Strafjustiz nicht mit Fällen belasten zu müssen, in denen unter Umständen nicht das geringste Verfolgungsinteresse von Seiten der Schweiz aus besteht, stellt Abs. 3 die Verfolgung von Delikten, begangen an Bord ausländischer Luftfahrzeuge über der Schweiz oder an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge ausserhalb der Schweiz, ins Ermessen des Bundesrates. In ähnlicher Weise haben auch Deutschland und Italien auf diesem Gebiet das Opportunitätsprinzip eingeführt.

Art. 82. Diese Bestimmung erweist sich besonders im Hinblick auf Flüge in ausländischem, vor allem in staatenlosem Gebiet als nötig, obschon das Gesetz die Regelung der Stellung des Kommandanten im übrigen den Ausführungsvorschriften überlässt (s. Art. 46 des Entwurfs). Die konkurrierende Verpflichtung des Kommandanten schliesst dabei die nach der Landung gegebene örtliche Polizeikompetenz nicht aus. Eine ähnliche Situation ergibt sich im Seerecht für ein im Hafen liegendes Schiff, auf dem sowohl der Kapitän wie die Hafenbehörde zum Eingreifen kompetent sind.

Dritter Teil:

Schlussbestimmungen.

Art. 83. Der Konzessionspflicht der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung unterstehen sowohl die Bodenfunkstellen auf den Flugplätzen wie auch die Bordfunkgeräte der im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge. Die letztgenannten sind gleichzeitig auch der Kontrolle des Luftamtes unterworfen.

Das Personal des Flugfunks muss das ordentliche Telegraphistenpatent I. oder II. Klasse besitzen und sich über die nötigen Kenntnisse in der internationalen Organisation des Flugfunks ausweisen.

Art. 84. Wie schon früher erwähnt, kann es nicht Aufgabe des Luftfahrtgesetzes sein, in die Kompetenzbereiche anderer Verwaltungszweige überzugreifen. Umgekehrt werden aber auch luftrechtliche Normen, die mangels eines Luftfahrtgesetzes in andern Erlassen provisorisch vorweggenommen worden waren, mit Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes dahinfallen.

Die wichtigsten Bestimmungen, auf die Art. 84 hinweist, sind die Art. 4, 53—56 und 73 ff. des Zollgesetzes vom 1. Oktober 1925 (A. S. 42, 287 ff.), und Art. 5, 7, 113 und 114 der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz vom 10. Juli 1926 (A. S. 42, 339 ff.). Nun wird in diesen Vorschriften wiederholt die Einhaltung der festgesetzten «Luftstrassen» verlangt (s. z. B. Art. 53 Zollgesetz). In der Praxis sind jedoch solche Zollstrassen für den Luftverkehr überhaupt nie eingeführt worden (vgl. unsere Ausführungen zu Art. 8 des Entwurfs). Wir betrachten deshalb diese zollrechtlichen Bestimmungen über Luftstrassen als überholt und durch das Luftfahrtgesetz (Art. 8) ersetzt.

Für Landungen ausserhalb Zollflugplätzen ist Art. 15 des Entwurfs massgebend.

Art. 85. Dieser Artikel bestimmt, inwieweit das Luftfahrtgesetz auf die wichtigste Kategorie von Staatsluftfahrzeugen, die Militärflugfahrzeuge, Anwendung finden soll.

Dem durch den ganzen Gesetzesentwurf hindurch befolgten Grundsatz entsprechend, ist auch für diesen Fall keine Ausnahme von den Haftpflichtbestimmungen vorgesehen. Es ist zwar die Frage aufgeworfen worden, ob die unbeschränkte Kausalhaftung, die für private Luftfahrzeuge ihre Be-

rechti gung habe, auch für die schweizerischen Militärluftfahrzeuge festgelegt werden solle. Demgegenüber müssen wir fragen, mit welchem Recht der Staat einem Privaten diese Haftung — sogar für Schwarzfahrten! — zumuten könnte, wenn er nicht selber bereit ist, genau die gleiche Last zu tragen. Sinn und Zweck dieses Grundsatzes sind der unbedingte Schutz von Leib und Gut des unbeteiligten Dritten auf der Erdoberfläche. Dieses Ziel würde aber nicht mehr erreicht, wenn ein Unterschied bestände, je nachdem, ob ein Schaden durch ein Zivil- oder ein Militärluftfahrzeug verursacht würde. Billigerweise sind beide Fälle gleich zu behandeln. Diese Lösung wurde nicht nur in der Literatur verfochten, sie ist für das Gebiet des Automobilrechts durch Art. 47 des Motorfahrzeuggesetzes bereits verwirklicht worden. Der gleichen Auffassung huldigt auch mit das geltende Luftrecht (Art. 30 der Luftverkehrsordnung).

Was die Frage einer eventuell abweichenden Regelung der staatlichen Haftung in Kriegszeiten anbelangt, ist zu sagen, dass sie, wenn überhaupt darauf eingetreten werden soll, Gegenstand eines Kriegserlasses bilden müsste, ähnlich dem Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1943 betreffend Entschädigung von Land- und Sachschaden während des Aktivdienstes. Der Erlass eines solchen Beschlusses hat sich jedoch, bis jetzt jedenfalls, erübrigt.

Art. 86 soll die Berücksichtigung von Sonderfällen erlauben, in denen sich die allgemeine Regelung als zu starr erweisen würde. In Frage kommen besondere Bestimmungen für Polizei-, Zoll- oder Postflugzeuge sowie beispielsweise für Ballone.

Dabei wird aber eine Aufhebung der allgemeinen haftpflicht- und strafrechtlichen Bestimmungen ausdrücklich ausgeschlossen.

Art. 87. Die Bundesbeiträge für die Förderung des Luftverkehrs waren bisher festgelegt durch Art. 16 des Bundesbeschlusses vom 31. Januar 1936 über neue ausserordentliche Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalte in den Jahren 1936 und 1937, verlängert durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1938 über die Durchführung der Übergangsordnung des Finanzhaushalts und durch Bundesratsbeschluss vom 30. April 1940 über Massnahmen zur Tilgung der ausserordentlichen Wehraufwendungen und zur Ordnung des Finanzhaushaltes des Bundes, gültig bis Ende 1945.

Wir halten dafür, dass — im Gegensatz zu diesen provisorischen Erlassen, welche die Bundesbeiträge für den Luftverkehr auf Fr. 495 000 jährlich festsetzten — das Gesetz keinen bestimmten Betrag nennen kann. Denn die eidgenössischen Räte sollen anlässlich der Beratung der Voranschläge oder besonderer Beschlüsse jeweilen die Möglichkeit haben, die den Bedürfnissen entsprechenden Beträge zu bewilligen.

Unter lit. e des vorgesehenen Artikels kann beispielsweise unsere Beitragsleistung an eine internationale Organisation, wie sie von der Luftverkehrskonferenz von Chicago vorgesehen worden ist, oder an die Ausarbeitung

von Projekten für Flugplätze, welche dem schweizerischen Flugplatzprogramm entsprechen, in Frage kommen.

Art. 88 entspricht der auch im Motorfahrzeuggesetz vorgesehenen Regelung (Art. 69, Abs. 5).

Art. 89. Es versteht sich von selbst, dass auch sämtliche vom Luftamt und zum Teil vom Post- und Eisenbahndepartement gestützt auf die aufgehobenen Erlasse aufgestellten zahlreichen Vorschriften ausser Kraft treten.

Bezüglich der Zollvorschriften verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Art. 84 des Entwurfes.

Art. 90 gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

* * *

In der Wissenschaft und an internationalen Luftprivatrechtskonferenzen ist auch die Frage aufgeworfen worden, ob ein besonderes Pfandrecht an Luftfahrzeugen zu schaffen sei. Ein genügend starkes praktisches Bedürfnis hat sich aber bisher hierfür nicht geltend gemacht. Italien, Frankreich und Finnland besitzen zwar diesbezügliche Gesetze. Da eine befriedigende Lösung aber eine rechtliche «Immobilisierung» des Luftfahrzeuges auf internationalem Boden, d. h. die allgemeine Einführung von Registern mit privatrechtlicher Wirkung in Ergänzung der bestehenden nationalen Immatrikulationsregister voraussetzt, muss zunächst die internationale Entwicklung des Rechts auf diesem Gebiete abgewartet werden.

Wir empfehlen Ihnen den beiliegenden Gesetzesentwurf zur Annahme.

* * *

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. März 1945.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ed. v. Steiger.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesgesetz

über

die Luftfahrt.

(Luftfahrtgesetz.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Art. 37^{ter} und 86 der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 23. März 1945,
beschliesst:

Erster Teil.

Die Grundlagen der Luftfahrt

Erster Titel.

Luftraum und Erdoberfläche.

Erster Abschnitt.

Die Lufthoheit und ihre Auswirkungen.

Art. 1.

¹ Die Benützung des schweizerischen Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist im Rahmen der Bestimmungen dieses Gesetzes und der übrigen Bundesgesetzgebung gestattet.

1. Recht zur Benützung des schweizerischen Luftraumes.
1. Grundsatz.

² Der Bundesrat kann die Benützung des Luftraumes im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit vorübergehend verbieten oder einschränken.

Art. 2.

Zum Verkehr im schweizerischen Luftraum sind, solange sie lufttüchtig sind, zugelassen:

2. Zugelassene Luftfahrzeuge.

a. die schweizerischen Staatsluftfahrzeuge;

- b. Luftfahrzeuge, die im schweizerischen Luftfahrzeugregister (Art. 37) eingetragen und mit den in Art. 39 verlangten Ausweisen versehen sind;
- c. Luftfahrzeuge, denen auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen die Benützung des schweizerischen Luftraumes gestattet ist;
- d. Luftfahrzeuge, die auf Grund einer besondern Verfügung des eidgenössischen Luftamtes die Bewilligung zur Benützung des schweizerischen Luftraumes erhalten haben.

Art. 3.

II. Bundesaufsicht. 1. Eidgenössische Behörden.

¹ Der Bundesrat hat die Aufsicht über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft. Er lässt sie durch das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement ausüben.

² Die unmittelbare Aufsicht steht dem eidgenössischen Luftamt, einer besonderen Abteilung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, zu.

³ Das Nähere bestimmt der Bundesrat; insbesondere setzt er die zu erhebenden Gebühren fest.

Art. 4.

2. Delegation.

Einzelne Aufsichtsbefugnisse können auch kantonalen oder Gemeindebehörden, den Flugplatzleitungen oder Sportverbänden übertragen werden.

Art. 5.

3. Beschwerden.

¹ Die auf Grund von Art. 7, 8, 12 (Abs. 2), 21, 22, 23 (Abs. 2), 25 und 76 getroffenen Entscheide können auf dem ordentlichen Instanzenwege bis an den Bundesrat weitergezogen werden.

² Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement entscheidet endgültig über alle übrigen auf Grund dieses Gesetzes erhobenen Verwaltungsbeschwerden

- a. gegen erstinstanzliche Verfügungen des eidgenössischen Luftamtes;
- b. gegen Beschwerdeentscheide des eidgenössischen Luftamtes über Verfügungen der Organe, denen nach Art. 4 einzelne Aufsichtsbefugnisse delegiert worden sind.

³ Die Bestimmungen des Art. 84 bleiben vorbehalten.

Art. 6.

III. Schranken für die Luftfahrt. 1. Luftsperrgebiete.

¹ Der Bundesrat kann das Überfliegen bestimmter Gebiete mit Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit oder aus militärischen Gründen dauernd oder zeitweise verbieten oder einschränken.

² Soweit Luftsperrgebiete aus militärischen Gründen errichtet werden, finden auf sie die besonderen Bestimmungen der Militärgesetzgebung Anwendung.

Art. 7.

Das eidgenössische Luftamt kann Flugwege vorschreiben, welche ^{2. Flugwege und Flugplätze.} die Luftfahrzeuge einzuhalten haben, und Flugplätze bestimmen, zu deren Benützung die Luftfahrzeuge verpflichtet sind.

Art. 8.

¹ Beim Luftverkehr über die Landesgrenzen dürfen die Landung ^{3. Zollflugplätze und Grenzpassagen.} und der Abflug nur auf Zollflugplätzen erfolgen, ausnahmsweise auch auf anderen Landungsstellen, deren Benützung von der Oberzolldirektion im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Luftamt gestattet worden ist.

² Im Einvernehmen mit der Oberzolldirektion kann das eidgenössische Luftamt Punkte bestimmen, zwischen denen die Landesgrenzen nicht überflogen werden dürfen.

Art. 9.

¹ Der Luftraum über der Schweiz ist den schweizerischen Gesetzen ^{IV. Räumliche Geltung der Gesetze.} unterworfen.

² Vorbehalten bleiben die Bestimmungen des Strafrechts und der Staatsverträge sowie anerkannte Regeln des Völkerrechts und des internationalen Privatrechts.

Zweiter Abschnitt.

Regeln für die Benützung des Luftraumes.

Art. 10.

Der Bundesrat erlässt die erforderlichen Polizeivorschriften.

^{1. Allgemeine Polizeivorschriften.}
^{1. Zuständigkeit.}

Art. 11.

Der Bundesrat kann insbesondere für die Abhaltung von öffentlichen ^{2. Bewilligungen.} Flugveranstaltungen, die Ausführung von Kunstflügen, akrobatischen Demonstrationen an Luftfahrzeugen, Fallschirmabsprüngen und Fesselballonaufstiegen die vorherige Einholung einer Bewilligung des eidgenössischen Luftamtes vorschreiben.

Art. 12.

¹ Der Abwurf von Gegenständen aus im Fluge befindlichen Luft- ^{3. Verbote.} fahrzeugen ist unter Vorbehalt der vom Bundesrat zu bestimmenden Ausnahmen verboten.

² Der Bundesrat kann photographische Aufnahmen aus der Luft und deren Verbreitung, die Reklame und Propaganda unter Verwendung von Luftfahrzeugen sowie die Beförderung bestimmter Gegenstände auf dem Luftwege verbieten oder von einer Bewilligung des eidgenössischen Luftamtes abhängig machen.

Art. 13.

4. Besondere Sicherheitsmassnahmen.

Allfällige besondere Sicherheitsmassnahmen bestimmt das eidgenössische Luftamt bei der Erteilung einer Bewilligung nach Art. 11 oder 12, oder durch besondere Verfügung.

Art. 14.

5. Inspektion.

Die Aufsichtsorgane sind jederzeit berechtigt, die Luftfahrzeuge und deren Inhalt zu untersuchen und alle Urkunden, mit denen sie ausgerüstet sein müssen, zu prüfen.

Art. 15

6. Anssenlandungen.

¹ Falls ein Luftfahrzeug ausserhalb der bewilligten Flugplätze landet, hat der Führer die Weisungen der zuständigen Luftpolizeibehörde durch Vermittlung der Ortsbehörden einzuholen. Bis zum Eintreffen dieser Weisungen bleibt das Luftfahrzeug nebst Insassen und Inhalt unter Aufsicht der Ortsbehörden.

² Diese Vorschrift gilt auch für nicht lenkbare Luftfahrzeuge.

³ Das eidgenössische Luftamt kann für Flüge zum Zwecke der Ausbildung, für Segelflüge und für Flugveranstaltungen Ausnahmen bewilligen.

Art. 16.

II. Landungszwang.

¹ Aus Gründen der öffentlichen Sicherheit kann jedes Luftfahrzeug zur Landung angehalten werden. Es hat den Landungssignalen unverzüglich Folge zu leisten.

² Jedes Luftfahrzeug, das den schweizerischen Luftraum benützt, ohne hiezu berechtigt zu sein, hat auf dem nächstgelegenen Zollflugplatz zu landen und sich einer Kontrolle durch die zuständigen Behörden zu unterziehen. Es bleibt beschlagnahmt, bis es vom eidgenössischen Luftamt die Bewilligung zum Verkehr erhalten hat.

Art. 17.

III. Verkehrsregeln; Signaldienst.

¹ Das eidgenössische Luftamt bestimmt das Nähere über die von den Luftfahrzeugen zu beobachtenden Verkehrsregeln.

² Es erlässt auch Vorschriften über den Signaldienst.

Art. 18.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement erlässt unter IV. Verkehr auf Berücksichtigung der Interessen der Schifffahrt besondere Vorschriften über die Benützung der schweizerischen Gewässer und des darüber liegenden Luftraumes durch Luftfahrzeuge. IV. Verkehr auf und über Gewässern.

Art. 19.

¹ Die Handhabung der Luftpolizei steht den vom Bundesrat be- v. Handhabung zeichneten Organen zu. der Luft- polizei.

² Die allgemeinen polizeilichen Befugnisse von Bund und Kantonen auf den Flugplätzen und andern dem Luftverkehr dienenden Grundstücken bleiben vorbehalten.

Art. 20.

¹ Die zuständigen Ortsbehörden sowie die Organe der Luftpolizei VI. Flugunfälle; haben von Flugunfällen dem eidgenössischen Luftamt auf dem raschesten Rettungs- dienst. Wege Kenntnis zu geben.

² Die Ortsbehörden sorgen dafür, dass — abgesehen von den notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten — keine Veränderungen auf der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die amtliche Untersuchung erschweren könnten.

³ Das eidgenössische Luftamt kann über die Organisation des Rettungsdienstes bei Flugunfällen sowie über die Feststellung der Unfallursachen Vorschriften erlassen.

Art. 21.

Die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Sachen auf dem VII. Gewerbs- mässige Luftfahrt. Luftwege bedarf einer Konzession. Diese wird durch das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement erteilt. 1. Konzession.

Art. 22.

Die gewerbsmässige Ausführung von Flügen aller Art, die nicht 2. Bewilligungen. unter Art. 21 fallen, sowie der Betrieb von Schulen für die Ausbildung von Luftfahrtpersonal bedürfen einer besonderen Bewilligung des eidgenössischen Luftamtes.

Art. 23.

¹ Die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern in 3. Vorbehalt für Luftfahrzeugen zwischen zwei in der Schweiz gelegenen Orten ist grund- den internen sätzlich den schweizerischen Luftverkehrsunternehmungen vorbehalten. Luftverkehr.

² Die Bewilligung von Ausnahmen zugunsten von ausländischen Luftverkehrsunternehmungen kann an die Bedingung geknüpft werden, dass der betreffende ausländische Staat Gegenrecht hält.

Dritter Abschnitt. Die Bodenorganisation.

Art. 24.

I. Flugplätze. 1. Zuständigkeit.

Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über die Anlage und den Betrieb von Land- und Wasserflugplätzen.

Art. 25.

2. Flugplatzkonzessionen und -bewilligungen.

¹ Für die Anlage und den Betrieb von dem öffentlichen Verkehr dienenden Flugplätzen bedarf es einer Konzession. Diese wird durch das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement erteilt.

² Für die Anlage und den Betrieb aller andern Flugplätze ist eine Bewilligung des eidgenössischen Luftamtes erforderlich.

³ Für jeden Flugplatz ist ein verantwortlicher Leiter zu bestimmen.

Art. 26.

II. Flugsicherungsdienst.

Das eidgenössische Luftamt ordnet den Flugsicherungsdienst.

Art. 27.

III. Flughindernisse.

¹ Der Bundesrat kann über die Verhinderung der Entstehung von Flughindernissen und die Beseitigung bereits bestehender Flughindernisse Vorschriften aufstellen.

² Für die völlige oder teilweise Beseitigung von Anlagen und Anpflanzungen, die vor Erlass der massgebenden Vorschriften über Flughindernisse bestanden haben, gilt die Bundesgesetzgebung über die Ent-eignung.

Art. 28.

IV. Beschränkungen des Grundeigentums.

1. Unentgeltliche Inanspruchnahme.

¹ Der Bund und die Inhaber von Flugplatzkonzessionen sind be-rechtigt, für Flugsicherungseinrichtungen öffentliches und Privateigen-tum unentgeltlich in Anspruch zu nehmen, sofern dadurch die bestim-mungsgemässe Benützung der betreffenden Grundstücke, Gebäude oder Anlagen nicht beeinträchtigt wird.

² Durch den Bau und Unterhalt der Flugsicherungseinrichtungen allfälliger entstehender Schaden ist jedoch zu ersetzen.

Art. 29.

2. Baubeschränkungen.

¹ Der Bundesrat kann auf dem Verordnungswege vorschreiben, dass Bauten und andere Anlagen in einem bestimmten Umkreis um einen Flugplatz oder eine Flugsicherungseinrichtung oder in einem bestimmten Abstand von Flugwegen nur errichtet werden dürfen, wenn sie die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigen und wenn die Pläne zuvor vom eidgenössischen Luftamt im Einvernehmen mit den übrigen be-teiligten Amtsstellen genehmigt worden sind.

² Die Betroffenen haben Anspruch auf Ersatz des Schadens, den sie unmittelbar und ausschliesslich durch solche Massnahmen erleiden.

Art. 30.

Zu Lasten der Flugplatzhalter gehen, unter Vorbehalt von Art. 87, die Kosten der Anlage und des Betriebes des Flugplatzes, und, soweit sie mit der Benützung eines Flugplatzes im Luftverkehr zusammenhängen:

- a. die Kosten der Einrichtungen für den Flugsicherungsdienst und ihres Betriebes;
- b. die Kosten der Beseitigung oder Anpassung bestehender Flughindernisse;
- c. die Kosten der Entschädigungen beim Erlass von Baubeschränkungen zugunsten der Benützung des betreffenden Flugplatzes.

v. Kostenträger.
1. Flugplatzhalter.

Art. 31.

Zur Tragung besonderer Kosten des Flugsicherungsdienstes, die durch den Betrieb bestimmter Luftverkehrslinien verursacht werden, können auch die betreffenden Luftverkehrsunternehmungen herangezogen werden.

2. Luftverkehrsunternehmungen.

Art. 32.

Die Kosten der Anpassung neu zu erstellender Anlagen Dritter an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt fallen ausschliesslich zu Lasten der betreffenden Bauherren.

3. Dritte.

Art. 33.

Die übrigen Kosten des Flugsicherungsdienstes und der Massnahmen zur Beseitigung oder Anpassung von Flughindernissen trägt der Bund.

4. Bund.

Art. 34.

¹ Der Bundesrat bestimmt die zuständigen Behörden und regelt das Verfahren

vi. Zuständigkeit und Verfahren.

- a. für die Beurteilung von Anständen über die unentgeltliche Inanspruchnahme von Grundeigentum nach Art. 28, Abs. 1;
- b. für den Entscheid über Schadenersatzforderungen nach Art. 28, Abs. 2, und Art. 29, Abs. 2;
- c. für die Beurteilung von Anständen über die Tragung der Kosten nach Art. 30—33.

² Die Endentscheide der vom Bundesrat bezeichneten Behörden können durch Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht weitergezogen werden.

Art. 35.

¹ Der Bundesrat kann für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen das Enteignungsrecht gemäss der Bundesgesetzgebung über die Enteignung ausüben oder es an Dritte übertragen.

vii. Enteignung.

² Das Enteignungsrecht kann auch für Vorkehren zur Flugsicherung ausgeübt oder übertragen werden, sofern dafür die in Art. 28 und 29 bezeichneten Rechte nicht ausreichen.

Zweiter Titel.

Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal.

Erster Abschnitt.

Die Luftfahrzeuge.

Art. 36.

I. Einteilung.

¹ Der Bundesrat erlässt die nähern Vorschriften über die Einteilung der Luftfahrzeuge in einzelne Kategorien.

² Er bestimmt insbesondere, welche Luftfahrzeuge als schweizerische Staatsluftfahrzeuge zu gelten haben.

Art. 37.

II. Luftfahrzeugregister. 1. Eintragung.

¹ Das eidgenössische Luftamt führt das schweizerische Luftfahrzeugregister.

² Ein Luftfahrzeug kann unter Vorbehalt von Absatz 3 im schweizerischen Luftfahrzeugregister nur eingetragen werden, wenn es

a. bei der amtlichen Prüfung als lufttüchtig befunden wurde;

b. in keinem ausländischen staatlichen Luftfahrzeugregister eingetragen ist;

c. Eigentum von Schweizern ist.

³ Ausnahmsweise können auch Luftfahrzeuge, die nicht Eigentum von Schweizern sind, in das schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen werden, sofern sie ihren normalen Standort in der Schweiz haben.

⁴ Der Bundesrat bestimmt das Nähere über die Voraussetzungen, den Inhalt und die Änderung der Eintragungen sowie die Löschung von solchen.

Art. 38.

2. Rechtsfolgen.

Die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge gelten als schweizerische Luftfahrzeuge.

Art. 39.

III. Ausweise.

¹ Das eidgenössische Luftamt stellt für alle im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge Ausweise aus, in denen die Tatsache der Eintragung, die Lufttüchtigkeit und die Zulassung zum Verkehr bescheinigt werden. Diese Ausweise müssen alle für die Feststellung der Identität des Luftfahrzeuges wesentlichen Angaben enthalten.

² Die Ausweise über die Zulassung zum Verkehr dürfen dem Bewerber nur ausgehändigt werden, wenn er nachweist, dass die durch dieses Gesetz vorgeschriebene Sicherstellung der Haftpflichtansprüche geleistet ist.

³ Der Bundesrat bestimmt das Nähere über die Gültigkeitsdauer der Ausweise, ihre Erneuerung und ihren Entzug.

Art. 40.

¹ Das eidgenössische Luftamt bestimmt die Zusammensetzung der IV. Besatzung und die Ausrüstung der in der Schweiz verkehrenden Luftfahrzeuge sowie die mitzuführenden Bordpapiere.

² Vorbehalten bleiben die Bestimmungen der internationalen Abkommen.

Art. 41.

- ¹ Jedes Luftfahrzeug ist auf seine Lufttüchtigkeit zu prüfen:
- a. vor der Eintragung in das schweizerische Luftfahrzeugregister;
 - b. nach Ablauf einer vom eidgenössischen Luftamt zu bestimmenden Zeitdauer;
 - c. wenn besondere Umstände, zum Beispiel Unfälle oder ernstliche Beschädigungen, eine Prüfung als angezeigt erscheinen lassen.

V. Prüfung der Lufttüchtigkeit.

² Das eidgenössische Luftamt kann auch ausländische Luftfahrzeuge einer technischen Prüfung unterziehen lassen, wenn Zweifel über ihre Lufttüchtigkeit vorhanden sind.

³ Die Prüfung der Lufttüchtigkeit, deren Art und Umfang das eidgenössische Luftamt bestimmt, erfolgt auf Kosten des Halters des Luftfahrzeuges.

Art. 42.

¹ Jedes im schweizerischen Luftraume verkehrende Luftfahrzeug VI. Kennzeichen hat deutliche Kennzeichen zu tragen.

² Das eidgenössische Luftamt bestimmt die Art der Kennzeichen, soweit diese nicht durch internationale Abkommen festgesetzt sind.

Zweiter Abschnitt.

Das Luftfahrtpersonal.

Art. 43.

¹ Wer bei der Führung eines Luftfahrzeuges mitwirken oder Luft-I. Persönliche fahrtpersonal ausbilden will, bedarf zur Ausübung seiner Tätigkeit einer Erlaubnis. periodisch zu erneuernden Erlaubnis des eidgenössischen Luftamtes.

² Der Bundesrat bestimmt, welche Kategorien des übrigen Luftfahrtpersonals für die Ausübung ihrer Tätigkeit einer Erlaubnis bedürfen.

³ Er erlässt die nähern Vorschriften über die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Erlaubnis.

Art. 44.

II. Lernausweis.

¹ Wer sich in einer Tätigkeit ausbilden lassen will, für die auf Grund von Art. 43 eine Erlaubnis nötig ist, bedarf eines vom eidgenössischen Luftamt ausgestellten Lernausweises.

² Das eidgenössische Luftamt stellt die für die Erteilung und den Entzug sowie für den Geltungsbereich der Lernausweise massgebenden Regeln auf.

Art. 45.

III. Ausländische Ausweise.

¹ Über die Anerkennung ausländischer Ausweise entscheidet das eidgenössische Luftamt, sofern nicht zwischenstaatliche Vereinbarungen massgebend sind.

² Das eidgenössische Luftamt ist berechtigt, dem von einem ausländischen Staat einem schweizerischen Staatsangehörigen ausgestellten Ausweis für den Verkehr im schweizerischen Luftraum die Anerkennung zu verweigern.

Art. 46.

IV. Rechte und Pflichten des Luftfahrtpersonals.

Der Bundesrat kann die Rechte und Pflichten des Luftfahrtpersonals in der Vollziehungsverordnung oder besonderen Reglementen näher umschreiben.

Zweiter Teil.

Rechtsbeziehungen aus dem Betrieb der Luftfahrt.

Erster Titel.

Die Haftpflicht gegenüber Drittpersonen.

Art. 47

I. Umfang der Ersatzpflicht.
1. Grundsatz.

¹ Für Schäden, die von einem Luftfahrzeug im Flug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, ist durch den Halter des Luftfahrzeuges Ersatz zu leisten, sofern nur feststeht, dass der Schaden entstanden und dass er vom Luftfahrzeug verursacht worden ist.

² Unter diese Bestimmung fallen auch:

- a. Schäden, die durch einen aus dem Luftfahrzeug fallenden Körper verursacht werden (auch bei erlaubttem Abwurf von Ballast oder bei einem Abwurf, der in Not erfolgt);
- b. Schäden, die durch eine an Bord des Luftfahrzeuges befindliche Person verursacht werden; gehört diese Person nicht zur Besatzung, so haftet der Halter nur bis zum Betrage der Sicherstellung, zu der er gemäss Art. 53 und 54 verpflichtet ist.

³ Das Luftfahrzeug gilt als im Fluge befindlich vom Beginn der Abflugsmanöver bis zur Beendigung der Ankunftsmanöver.

Art. 48.

Benützt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des 2. Bei Schwarz-
Halters, so trifft ihn die Verpflichtung zum Ersatz des verursachten fahrten.
Schadens. Ausser ihm haftet auch der Halter, aber nur bis zum Betrage
der Sicherstellung, zu der er gemäss Art. 53 und 54 verpflichtet ist.

Art. 49.

Wird ein Schaden auf der Erde dadurch verursacht, dass zwei oder 3. Bei Zusammen-
mehr Luftfahrzeuge zusammenstossen, so sind die Halter dieser Luftfahr-
zeuge den geschädigten Dritten als Solidarschuldner ersatzpflichtig. stoes.

Art. 50.

Für die Entscheidung über Ansprüche auf Schadenersatz ist nach II. Gerichts-
Wahl des Klägers das Gericht am Wohnsitz des Beklagten oder am stand.
Orte der Schadensverursachung zuständig.

Art. 51.

¹ Die Ansprüche verjähren in einem Jahr nach dem Tage des III. Verjährung.
Schadenfalles. Beweist der Geschädigte, dass er von dem Schaden oder
dessen Umfang oder von der Person des Haftpflichtigen keine Kenntnis
haben konnte, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist mit dem Tage,
an dem er diese Kenntnis haben konnte.

² In allen Fällen verjährt der Anspruch mit dem Ablauf von drei
Jahren seit dem Tage, an dem der Schaden verursacht worden ist.

Art. 52.

Die Bestimmungen dieses Titels gelten nicht für Schäden auf der IV. Vorbehalt
Erde, deren Ersatz sich nach einem Vertrag bestimmt, der zwischen dem des Ver-
Geschädigten und dem gemäss diesem Gesetz Ersatzpflichtigen abge- tragsrechtes.
schlossen ist.

Art. 53.

¹ Jeder Halter eines im schweizerischen Luftfahrzeugregister ein- v. Sicher-
getragenen Luftfahrzeugs muss unter Vorbehalt von Art. 54 hiernach stellung der
gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber Drittpersonen bei einer Haftpflicht-
vom Bundesrat für diesen Geschäftszweig in der Schweiz zugelassenen ansprüche.
Versicherungsunternehmung versichert sein. 1. Versiche-
rungspflicht.

² Die Versicherung hat auch die Haftpflicht der vom Halter mit der
Führung des Luftfahrzeuges oder mit sonstigen Dienstleistungen an
Bord betrauten Personen zu decken für Schäden, die sie in Ausübung
ihrer beruflichen Tätigkeit im Dienste des Halters Dritten zufügen.

Art. 54.

2. Hinterlegung
und Bürg-
schaft.

¹ Die Sicherstellung der Haftpflichtansprüche kann auch erfolgen durch Hinterlegung von leicht verwertbaren Realsicherheiten bei einer öffentlichen Kasse oder einer dem eidgenössischen Luftamt genehmen Bank sowie durch Solidarbürgschaft einer solchen Bank oder einer vom Bundesrat zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsunternehmung.

² Die Realsicherheit und die Bürgschaft müssen ergänzt werden, sobald sich die Möglichkeit ergibt, dass die Höhe der Sicherheit um den Betrag einer Schadenersatzleistung vermindert wird.

Art. 55.

3. Vollziehungs-
vorschriften.

Der Bundesrat erlässt die näheren Vorschriften über die Erfüllung der Sicherstellungspflicht, insbesondere über die Höhe der Sicherstellungen und Ausstellung von amtlichen Bescheinigungen über die Art, Höhe und Geltungsdauer der geleisteten Sicherheiten.

Art. 56.

4. Befreiung von
der Sicher-
stellungspflicht.

Die Luftfahrzeuge des Bundes und der Kantone sind von der Pflicht zur Sicherstellung befreit.

Art. 57.

5. Sicherstel-
lungspflicht
für ausländische Luft-
fahrzeuge.

Für ausländische Luftfahrzeuge richtet sich die Sicherstellungspflicht nach den geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen. Soweit solche nicht bestehen, kann das eidgenössische Luftamt die Benützung des schweizerischen Luftraumes von der vorherigen Leistung einer Sicherheit abhängig machen.

Zweiter Titel.

Das Lufttransportrecht.

Art. 58.

1. Lufttrans-
portregle-
ment.

¹ Der Bundesrat ordnet im Rahmen dieses Gesetzes und der von der Schweiz eingegangenen zwischenstaatlichen Verpflichtungen die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Gütern und Tieren in einem besonderen Lufttransportreglement.

² Die Regelung des internen Verkehrs ist dabei den Vorschriften anzupassen, die nach den für die Schweiz geltenden Staatsverträgen für die internationale Beförderung massgebend sind, soweit nicht die besondern Bedürfnisse des internen Verkehrs eine Abweichung erheischen. Insbesondere können vereinfachte Abfertigungsarten zugelassen werden.

II. Vorbehalt
der Post-
gesetz-
gebung.

Art. 59.

Für die Beförderung von Postsendungen auf dem Luftwege bleiben die besondern Bestimmungen der Postgesetzgebung vorbehalten.

Dritter Titel.

Gemeinsame Bestimmungen über die Haftpflicht.

Art. 60.

¹ Ist der durch einen Flugunfall Verletzte oder Getötete bei der I. Eidgenössische Unfallversicherung. Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versichert, so bestimmen sich die Ansprüche nach der eidgenössischen Gesetzgebung über die Unfallversicherung. Für ihre Leistungen hat die Unfallversicherungsanstalt den gesetzlichen Rückgriff gemäss Art. 100 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung gegen den Haftpflichtigen und den allfälligen Versicherer.

² Weitergehende Ansprüche aus dem Flugunfall bleiben dem Verletzten oder den Hinterlassenen des Getöteten gewahrt.

³ Der Art. 129 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung bleibt vorbehalten.

Art. 61.

Wird eine der Militärversicherung unterstellte Person durch den II. Militärversicherung. Betrieb eines Militärluftfahrzeuges verletzt oder getötet, so findet ausschliesslich die Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung.

Art. 62.

Soweit die Art. 47 bis 61 sowie die zu ihrer Ausführung vom Bundes- III. Obligationenrecht. rate erlassenen Vorschriften nichts anderes bestimmen, gelten die Bestimmungen des schweizerischen Obligationenrechtes.

Vierter Titel.

Die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen.

Art. 63.

Unter «Sicherungsbeschlagnahme» im Sinne der nachfolgenden I. Begriff. Artikel ist jede wie auch immer benannte Massnahme zu verstehen, durch die ein Luftfahrzeug wegen privater Interessen zugunsten eines Gläubigers, des Eigentümers oder des Inhabers eines auf dem Luftfahrzeug lastenden dinglichen Rechtes festgehalten wird, ohne dass derjenige, der die Beschlagnahme betreibt, sich auf eine zuvor im ordentlichen Verfahren erlangte vollstreckbare gerichtliche Entscheidung oder auf einen gleichwertigen vollstreckbaren Titel berufen könnte.

Art. 64.

- ¹ Der Sicherungsbeschlagnahme sind nicht unterworfen: II. Ausschluss.
- a. Luftfahrzeuge, die ausschliesslich für einen staatlichen Dienst bestimmt sind oder verwendet werden;

- b. Luftfahrzeuge, die tatsächlich in den Dienst einer regelmässig beflogenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie eingesetzt sind, und die unentbehrlichen Ersatzluftfahrzeuge;
- c. alle andern Luftfahrzeuge, die zur Beförderung von Personen und Gütern gegen Entgelt bestimmt sind oder verwendet werden, wenn sie zum Abflug für eine solche Beförderung fertig sind und es sich nicht etwa um eine für diese Reise eingegangene Schuld oder um eine während der Reise entstandene Forderung handelt.

² Dieser Artikel bezieht sich nicht auf die Sicherungsbeschlagnahme, die ein Eigentümer betreibt, wenn ihm der Besitz seines Luftfahrzeuges durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden ist.

Art. 65.

III. Abwendung durch Sicherheitsleistung.

¹ Falls die Sicherungsbeschlagnahme nicht untersagt ist oder der Halter ihre Unzulässigkeit nicht geltend macht, wird durch eine ausreichende Sicherheitsleistung die Beschlagnahme abgewendet oder das Recht auf ihre sofortige Aufhebung begründet.

² Die Sicherheit ist ausreichend, wenn sie den Betrag der Schuld und der Kosten deckt und ausschliesslich zur Befriedigung des Gläubigers bestimmt ist. Sie ist auch ausreichend, wenn sie dem Wert des Luftfahrzeuges entspricht, sofern dieser niedriger ist als der Betrag der Schuld und der Kosten.

Art. 66.

IV. Verfahren.

¹ In allen Fällen ist über den Antrag auf Aufhebung der Sicherungsbeschlagnahme in einem summarischen und beschleunigten Verfahren zu entscheiden.

² Die Kantonsregierungen haben auf dem Verordnungswege die hierfür notwendigen Verfahrensbestimmungen aufzustellen; diese unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 67.

V. Schadenersatzpflicht bei ungerechtfertigter Sicherungsbeschlagnahme.

¹ Ist ein Luftfahrzeug beschlaggenommen worden, das nach diesem Gesetz nicht der Sicherungsbeschlagnahme unterliegt, oder hat der Schuldner Sicherheit leisten müssen, um die Beschlagnahme eines solchen Luftfahrzeuges abzuwenden oder ihre Aufhebung zu erreichen, so hat der betreibende Gläubiger gemäss den Vorschriften des Obligationenrechtes den Schaden zu ersetzen, der dem Halter oder dem Eigentümer daraus erwächst.

² Dieselbe Regel gilt, wenn die Sicherungsbeschlagnahme ungerechtfertigt war.

³ Die Klage auf Schadenersatz ist entweder beim Gericht des Wohnortes des Beklagten oder beim Gericht des Ortes der Sicherungsbeschlagnahme anzubringen.

Art. 68.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten nicht für Sicherungsmassnahmen, die auf Grund von konkursrechtlichen, verwaltungsrechtlichen oder strafrechtlichen Vorschriften getroffen werden.

Art. 69.

Die Bestimmungen der Art. 63 bis 68 gelten auch für ausländische Luftfahrzeuge, sofern der Staat, in dessen Luftfahrzeugregister sie eingetragen sind, Gegenrecht hält.

VII. Sicherungs-
beschlag-
nahme aus-
ländischer
Luftfahr-
zeuge.

Art. 70.

Die Bestimmungen der internationalen Abkommen über den Schutz des geistigen Eigentums bleiben vorbehalten.

VIII. Beschlag-
nahme
wegen
Ver-
letzung
von Pa-
tenten,
Mustern
oder Mo-
dellen.

Fünfter Titel.

Strafbestimmungen.

Erster Abschnitt.

Strafbare Handlungen.

Art. 71.

¹ Wer in Verletzung einer Verkehrssperre (Art. 1, Abs. 2) vorsätzlich in den schweizerischen Luftraum einfliegt oder in der Schweiz abfliegt oder ein gesperrtes Gebiet der Schweiz (Art. 6) überfliegt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bis zu 10 000 Franken bestraft.

I. Vergehen.
1. Verletzung
der schwei-
zerischen
Luftthoheit.

² Verletzt der Täter überdies die Vorschriften über den Landungszwang (Art. 16), so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren und Busse bis zu 20 000 Franken.

³ Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 5000 Franken.

Art. 72.

¹ Wer vorsätzlich ein Luftfahrzeug mit falschem oder verfälschtem Kennzeichen oder ohne Kennzeichen (Art. 42) führt oder führen lässt, wird mit Gefängnis bis zu fünf Jahren und Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

2. Führung von
Luftfahr-
zeugen mit
falscher
Kennzeich-
nung.

² In besonders leichten Fällen kann auf Busse allein erkannt werden.

³ Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu 6 Monaten oder Busse bis zu 10 000 Franken.

⁴ Der Täter ist auch strafbar, wenn er ausserhalb der Schweiz ein Luftfahrzeug mit schweizerischem Kennzeichen führt oder führen lässt, ohne hiezu berechtigt zu sein.

Art. 73.

3. Gefährdung
durch die
Luftfahrt.

¹ Wer während eines Fluges als Führer des Luftfahrzeuges oder sonst als Zugehöriger des Luftfahrtpersonals oder als Passagier die gesetzlichen Vorschriften oder anerkannte Regeln des Verkehrs vorsätzlich missachtet und dadurch wissentlich Leib oder Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft.

² Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 10 000 Franken.

Art. 74.

II. Über-
tretungen.

Wer den Bestimmungen dieses Gesetzes, seinen Vollziehungsvorschriften oder den Bestimmungen eines Luftfahrtabkommens, insbesondere den Vorschriften über den Luftverkehr, die Luftpolizei, die Bodenorganisation, die Luftfahrzeuge oder das Luftfahrtpersonal zuwiderhandelt, wird mit Haft bis zu drei Monaten oder mit Busse bis zu 2000 Franken bestraft.

Art. 75.

III. Admini-
strative
Mass-
nahmen.
1. Im allge-
meinen.

Bei der Verletzung der Bestimmungen dieses Gesetzes oder der von den zuständigen Behörden gestützt darauf erlassenen Verordnungen und weiteren Vorschriften oder der Bestimmungen eines Luftfahrtabkommens kann, unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens, das eidgenössische Luftamt folgende Massnahmen verfügen:

- a. den dauernden oder zeitweiligen Entzug oder eine Einschränkung des Geltungsbereiches von erteilten Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen;
- b. die Beschlagnahme von Luftfahrzeugen, deren weiterer Gebrauch die öffentliche Sicherheit gefährden würde.

Art. 76.

2. Konzessions-
entzug.

Eine auf Grund von Art. 21 oder 25 erteilte Konzession kann bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Pflichten des Konzessionärs jederzeit ohne Entschädigung zurückgezogen werden.

Art. 77.

IV. Juristische
Personen
und Gesell-
schaften.

Werden strafbare Handlungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder einer Handelsgesellschaft 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 oder Handelsgesellschaft für die Bussen und Kosten.

Art. 78.

Die allgemeinen Bestimmungen des schweizerischen Strafgesetzbuches finden Anwendung. v. Strafgesetzbuch.

Zweiter Abschnitt.

Geltungsbereich und Strafverfolgung.

Art. 79.

Soweit dieses Gesetz (Art. 72⁴ und 80) oder das schweizerische Strafgesetzbuch (Art. 4—6) nichts anderes vorsehen, ist den Strafbestimmungen nur unterworfen, wer im Inland eine strafbare Handlung verübt. 1. Räumliche Geltung der Strafbestimmungen.
1. Im schweizerischen Luftraum.

Art. 80.

¹ Die Bestimmungen des schweizerischen Strafrechts gelten überdies für Taten, die an Bord eines im gewerbsmässigen Verkehr verwendeten schweizerischen Luftfahrzeuges ausserhalb der Schweiz verübt werden, wenn sich der Täter in der Schweiz befindet und nicht an das Ausland ausgeliefert wird oder wenn er der Eidgenossenschaft wegen dieser Tat ausgeliefert wird. 2. Ausserhalb der Schweiz.

² Diese Regel gilt für Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften eines von der Schweiz abgeschlossenen Luftfahrtabkommens auch dann, wenn das Luftfahrzeug nicht in gewerbsmässigem Verkehr verwendet wird.

³ Mitglieder der Besatzung eines in gewerbsmässigem Verkehr verwendeten schweizerischen Luftfahrzeuges sind dem schweizerischen Strafrecht stets unterworfen, wenn sie die Tat an Bord des Luftfahrzeuges oder in Zusammenhang mit ihren dienstlichen Verrichtungen verübt haben.

Art. 81.

¹ Die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen Verbrechen und Vergehen unterstehen der Bundesstrafgerichtsbarkeit. II. Gerichtsbarkeit.

² Übertretungen nach Art. 74 werden durch das eidgenössische Luftamt nach Massgabe des Fünften Teiles des Bundesgesetzes vom 15. Juni 1934 über die Bundesstrafrechtspflege verfolgt und beurteilt.

³ Sind die strafbaren Handlungen an Bord ausländischer Luftfahrzeuge über der Schweiz oder an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge ausserhalb der Schweiz verübt worden, so kann die zuständige Bundesbehörde von der Durchführung des Strafverfahrens absehen.

Art. 82.

¹ Wird innerhalb oder ausserhalb der Schweiz an Bord eines im gewerbsmässigen Verkehr verwendeten schweizerischen Luftfahrzeuges ein Verbrechen oder Vergehen verübt, so hat der Kommandant die Spuren III. Stellung des Kommandanten.

der Tat festzustellen und zu sichern. Er nimmt bis zum Eingreifen einer zuständigen Behörde die Untersuchungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen, und schreitet nötigenfalls zur vorläufigen Festnahme eines Verdächtigen, zur Durchsuchung der Passagiere und Besatzungsmitglieder sowie zur Beschlagnahme der als Beweismittel geeigneten Gegenstände. Die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 15. Juni 1934 über die Bundesstrafrechtspflege, welche die vorläufige Festnahme (Art. 62 ff.), die Beschlagnahme (Art. 65), die Durchsuchung von Papieren (Art. 69) und die Abhörung von Zeugen (Art. 74 bis 85) betreffen, finden entsprechende Anwendung.

² Landet das Luftfahrzeug nach Feststellung der Tat im Ausland, so ist der schweizerische Konsul, in dessen Bezirk sich der Landungsort befindet, zu benachrichtigen und dessen Weisung einzuholen.

³ Über die Tat und ihre Untersuchung berichtet der Kommandant nach Beendigung der Reise schriftlich an das eidgenössische Luftamt.

Dritter Teil.

Schlussbestimmungen.

Art. 83.

I. Vorbehalt der Telegraphen- und Telephon-gesetzgebung.

¹ Für die Erstellung und den Betrieb von Funkanlagen bedarf es einer Konzession der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung.

² Die Bedienung von Funkanlagen darf nur Personen anvertraut werden, denen die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung auf Grund der gesetzlichen Vorschriften einen Fähigkeitsausweis ausgestellt hat.

Art. 84.

II. Vorbehalt der Zoll-gesetzgebung.

Die Bestimmungen der Zollgesetzgebung bleiben vorbehalten.

Art. 85.

III. Anwendung des Gesetzes auf militärische Luftfahrzeuge.

¹ Der Bund haftet für Schäden, die von einem schweizerischen Militär-luftfahrzeug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, ausschliesslich gemäss den Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 47—57 und 60—62).

² Im übrigen gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes für militärische Luftfahrzeuge nur, soweit sie vom Bundesrat oder vom Militärdepartement im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Amtsstellen des Bundes ausdrücklich als anwendbar erklärt werden.

³ Über die Beachtung der im Interesse der Verkehrssicherheit aufgestellten Verkehrsregeln und der Signalordnung durch militärische Luftfahrzeuge trifft die zuständige Abteilung des eidgenössischen Militär-

departements im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Luftamt die erforderlichen Anordnungen. Soweit solche Regeln durch von der Schweiz abgeschlossene zwischenstaatliche Vereinbarungen festgelegt sind, sind sie auch für schweizerische Militärluftfahrzeuge ohne weiteres verbindlich.

Art. 86.

Der Bundesrat kann verfügen, dass einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes auf andere staatliche Luftfahrzeuge als Militärluftfahrzeuge sowie andere private Luftfahrzeuge als Flugzeuge keine Anwendung finden und gegebenenfalls für die betreffenden Arten von Luftfahrzeugen Sonderregeln aufstellen. Dabei dürfen jedoch die Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftpflicht und die Strafbestimmungen nicht geändert werden.

IV. Anwendung des Gesetzes auf andere staatliche Luftfahrzeuge und auf andere private Luftfahrzeuge als Flugzeuge.

Art. 87.

Der Bund kann folgende Zwecke mit Beiträgen unterstützen, wenn dies dem allgemeinen Landesinteresse dient:

V. Bundesbeiträge.

- a. den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien;
- b. die Erstellung und den Betrieb von Flugplätzen, Notlandungsplätzen, Flugsicherungseinrichtungen und anderen Massnahmen für Flugsicherung;
- c. die Ausbildung des Luftfahrtpersonals mit Einschluss desjenigen des Flugsicherungsdienstes und der Flugzeugindustrie;
- d. die Einführung und Erprobung von neuem Flugmaterial;
- e. weitere der Förderung des Flugwesens und dem Ausbau der internationalen Verbindungen im Luftverkehr dienende Massnahmen.

Art. 88.

Der Bundesrat ist ermächtigt, diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen:

VI. Durchführung von Staatsverträgen und Anpassung an die technische Entwicklung.

- a. zur Durchführung von durch die Bundesversammlung genehmigten Staatsverträgen auf dem Gebiete der Luftfahrt;
- b. zur Anwendung der betreffenden staatsvertraglichen Regeln auf den innerschweizerischen Luftverkehr;
- c. zur Anpassung an neue technische Erscheinungen auf dem Gebiete der Luftfahrt.

Art. 89.

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sind alle ihm widersprechenden Bestimmungen aufgehoben, namentlich:

VII. Aufhebung früherer Erlasse.

- a. der Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920 betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz und die gestützt darauf vom

eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und vom eidgenössischen Luftamt erlassenen Vorschriften;

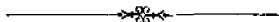
- b. die vom Bundesrate erlassenen Vorschriften vom 24. Januar 1921 betreffend den Verkehr von Luftfahrzeugen auf und über Gewässern.

Art. 90.

VIII. Inkraft-
treten;
Vollzug.

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes; er wird mit dessen Vollzug beauftragt.

5368



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Luftfahrt. (Vom 28. März 1945.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1945
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	07
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4655
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.03.1945
Date	
Data	
Seite	341-394
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 266

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.