



SBAV Sicherheitsseminar 2015

Rechtliche Konsequenzen von Luftraumverletzungen

Need to know für Ballonpiloten

Prof. Dr. iur. Roland Müller, Rechtsanwalt/Fluglehrer
Titularprofessor an den Universitäten St.Gallen und Bern



Zielsetzungen des Referates

- **Überblick verschaffen über die relevanten Konsequenzen im Zusammenhang mit Luftraumverletzungen**
- **Aufzeigen der konkreten technischen, strafrechtlichen, administrativen und zivilrechtlichen Folgen von Luftraumverletzungen**
- **Empfehlungen abgeben im Zusammenhang mit Luftraumverletzungen**

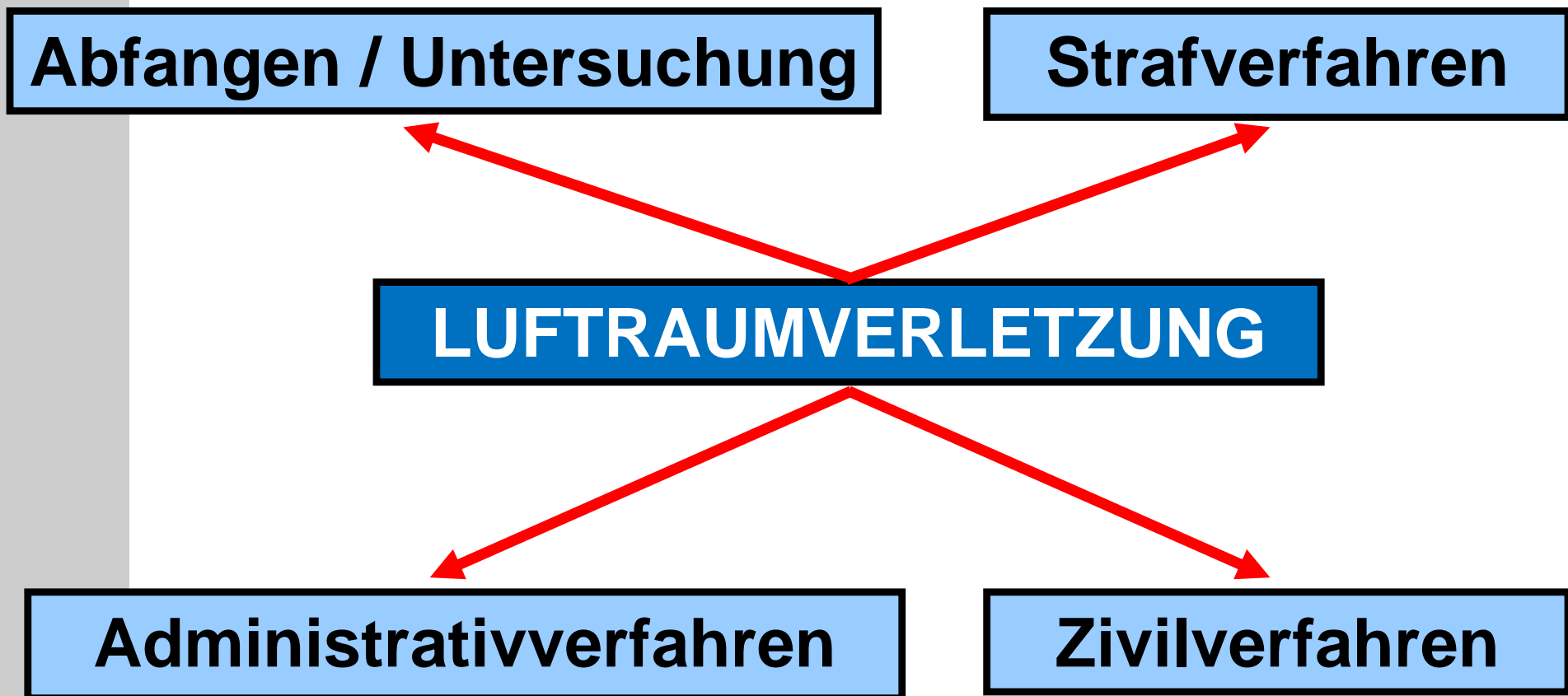


Gliederung des Referates

- 1. Überblick über die Konsequenzen**
- 2. Abfangmanöver und SUST-Untersuchung**
- 3. Konkrete Fälle**
- 4. Möglichkeit der Selbstanzeige**
- 5. Empfehlungen**



Überblick über die allgemeinen Konsequenzen





Überblick über die rechtlichen Konsequenzen

■ Strafrechtliche Risiken

- *Busse wegen Verkehrsregelverletzung*
- *Busse wegen Störung des öff. Verkehrs oder Gefährdung*
- *Gefängnis wegen fahrlässiger Körperverletzung oder Tötung*
- *Auferlegung der Kosten im Strafverfahren*

■ Administrative Konsequenzen

- *Verwarnung*
- *Einschränkung der Pilotenlizenz*
- *Befristeter Entzug der Pilotenlizenz*
- *Entzug der Pilotenlizenz mit Auflagen zur Wiedererteilung*
- *Auferlegung der Kosten im Administrativverfahren*

■ Zivilrechtliche Risiken

- *Forderung wegen Betriebsausfall*
- *Betreibung und Klage auf Schadenersatz*
- *Verurteilung zu Schadenersatz*
- *Auferlegung der Gerichts- und Anwaltskosten*



Gliederung des Referates

1. Überblick über die Konsequenzen
2. **Abfangmanöver und SUST-Untersuchung**
3. Konkrete Fälle
4. Möglichkeit der Selbstanzeige
5. Empfehlungen



ICAO Annex 2: Luftverkehrsregeln



CHI Annex 2 Ziff. 3.8.2 Abfangen

Der Bordkommandant eines zivilen Luftfahrzeuges, welches abgefangen wurde, muss gemäss den Standards gemäss Appendix 2, Sektionen 2 und 3 handeln und visuelle Signale so interpretieren und darauf reagieren, wie in Appendix 1, Sektion 2 spezifiziert..





ICAO Annex 2: Luftverkehrsregeln

Schaukeln des Abfangflugzeuges mit den Flügeln, Ein- und Ausschalten der Positionslichter sowie flache Horizontalkurve - bedeutet: "Sie werden abgefangen. Folgen Sie mir!"

Bestätigung durch Winken sowie Ein- und Ausschalten der Positionslichter.

Abfangflugzeug fährt Fahrwerk aus, betätigt seinen Landescheinwerfer und überfliegt Piste - bedeutet: "Landen Sie auf diesem Flugplatz!"

Bestätigung durch Winken, Ein- und Ausschalten der Positionslichter sowie Landung auf dem Flugplatz.



In jedem Falle Notfrequenz 121.50 einschalten!



SUST Untersuchung bei schwerem Vorfall



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Swiss Confederation

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST
Service d'enquête suisse sur les accidents BESA
Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni SISI
Swiss Accident Investigation Board SAIB
Bereich Aviatik

Schlussbericht Nr. 2218 der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle SUST

über den schweren Vorfall (Fastkollision)
zwischen einem Gleitschirm Atlas
und den Flugzeugen

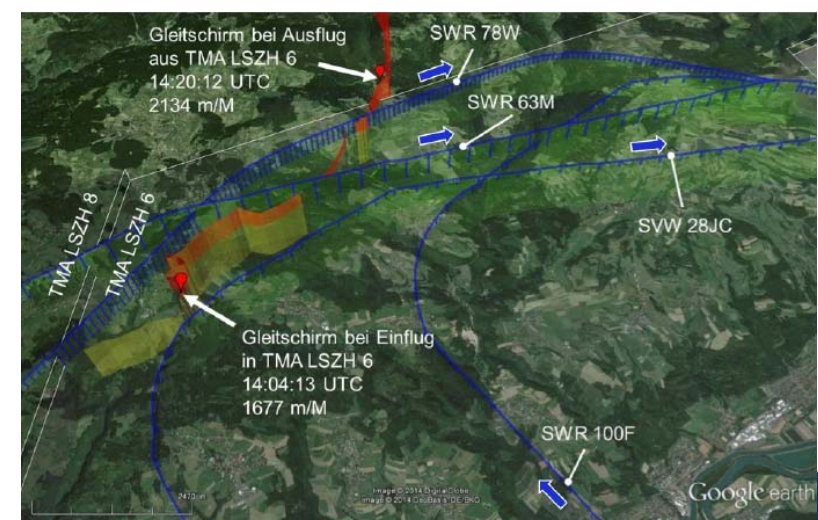
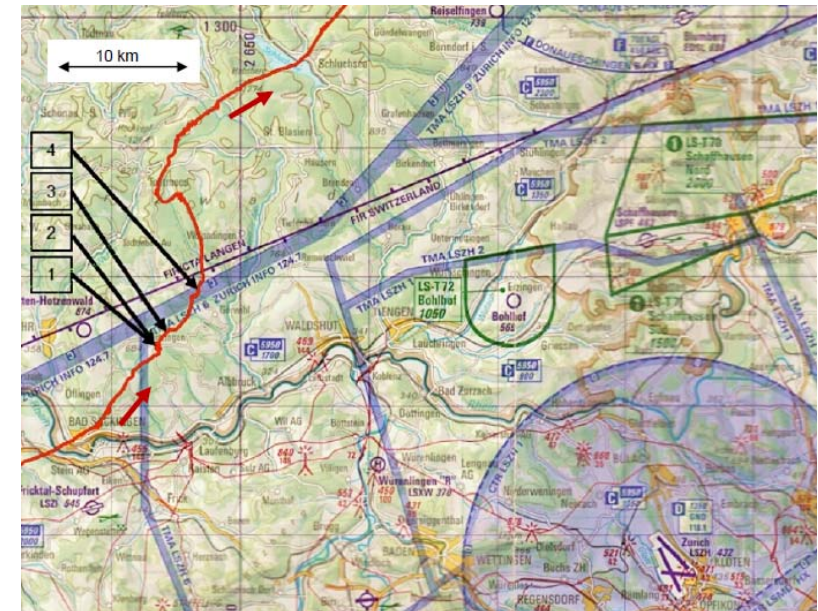
Airbus A319-112, HB-IPX
betrieben durch Swiss International Air Lines AG unter
Flugplankennzeichen SWR 63M

und AVRO 146-RJ100, HB-IYS
betrieben durch Swiss European Air Lines AG unter
Flugplankennzeichen SWR 78W

vom 8. Mai 2013

in der TMA LSZH 6, 24 NM westnordwestlich des
Flughafens Zürich

Aéropôle 1, 1530 Payerne
Tel +41 59 466 33 00, Fax +41 59 466 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch





Gliederung des Referates

1. Überblick über die Konsequenzen
2. Abfangmanöver und SUST-Untersuchung
3. **Konkrete Fälle**
4. Möglichkeit der Selbstanzeige
5. Empfehlungen



1. Fall: Verletzung mit aktivem Transponder

Ausgangslage

Ein Ballonpilot mit gutem Leumund fährt mit eingeschaltetem Transponder in eine TMA (oder CTR) ein. Da er Kontakt mit FIS hat, kann er auf seinen Fehler aufmerksam gemacht werden, bevor es zu weiteren Problemen kommt. Trotzdem muss der Flugverkehrsleiter einen Report erstellen.

Konsequenzen

Der Pilot erhält vom BAZL einen standardisierten Fragebogen, um Stellung zu nehmen (aber nicht um sich selbst zu belasten!). Sektion Flugschule und Leichtaviatik behandelt den Fall. Inspektor stellt Antrag an BAZL-Juristen.

Strafe: CHF 300 Busse (bei leichtem Fall und Einsicht ev. auch nur Verwarnung).



2. Fall: Verletzung mit inaktivem Transponder

Ausgangslage

Ein Ballonpilot mit gutem Leumund fährt mit ausgeschaltetem Transponder in eine TMA (oder CTR) ein. Da er Kontakt mit FIS hat, kann er auf seinen Fehler aufmerksam gemacht werden, bevor es zu weiteren Problemen kommt. Trotzdem muss der Flugverkehrsleiter einen Report erstellen.

Konsequenzen

Grundsätzlich gleiches Vorgehen wie beim 1. Fall. Aber jetzt ist ein Zusatzdelikt vorhanden! Eine Verwarnung ist damit gar nicht mehr möglich

Strafe: CHF 450 Busse und je nach Umständen Entzug der Lizenz für 1 Monat (ev. verbunden mit Auflage zur Absolvierung einer theor. oder prakt. Nachschulung)



3. Fall: Wiederholte Verletzung

Ausgangslage

Ein Ballonpilot fährt bereits zum dritten Mal in eine TMA (oder CTR) ohne Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitung. Es kommt zwar nicht zu einer gefährlichen Annäherung, doch erstellt der Flugverkehrsleiter einen Report an das BAZL.

Konsequenzen

Jetzt steht nicht mehr die Strafe im Vordergrund, sondern die sichernde Massnahme. Es muss verhindert werden, dass der Täter weitere Delikte begeht.

Strafe: mind. CHF 600 Busse (Eintrag Zentralstrafregister) verbunden mit zusätzl. Massnahmen (Ausweisentzug, ev. Sicherungsentzug bei älteren Piloten, Gutachten und neue Prüfung mit Examiner)



4. Fall: Verletzung mit Nearmiss (Airprox)

Ausgangslage

Ein Ballonpilot fährt ohne Bewilligung in eine TMA (oder CTR). Es kommt zu einer gefährlichen Annäherung an ein Flugzeug, weshalb der Flugverkehrsleiter einen Report an das BAZL und die SUST erstellt. Als Folge wird eine Flugunfalluntersuchung durchgeführt (Airprox-Bericht).

Konsequenzen

Die Bundesanwaltschaft wird zwingend wegen Störung des öff. Verkehrs eingeschaltet. Parallel zum Strafverfahren gibt es ein Administrativmassnahmeverfahren des BAZL.

Strafe: mind. CHF 1'000 Busse plus Verurteilung zu bedingten Tagessätzen (nach Einkommen) plus Kosten des Verfahrens und zusätzlich Sicherungsentzug



5. Fall: Verletzung mit Abfangen (WEF)

Ausgangslage

Ein Ballonpilot fährt ohne Bewilligung in eine Verbotzone ein (prohibited zone wie WEF). Er wird deshalb durch ein Flugzeug der Luftwaffe abgefangen (z.B. PC 7). Nach der Landung (ev. auf einem Militärflughafen) wird der Ballon durch die milit. Untersuchungsbehörden beschlagnahmt.

Konsequenzen

Die Luftwaffe ist entscheidend, da sie eine Empfehlung für die Sanktionen abgibt. In der Regel wird die Bundesanwaltschaft eingeschaltet und es gibt ein zus. Strafverfahren.

Strafe: mind. CHF 1'000 Busse plus Verurteilung zu bedingten Tagessätzen (nach Einkommen) plus Kosten des Verfahrens und zusätzlich Sicherungsentzug



6. Fall: Verletzung mit Flugunfall

Ausgangslage

Ein Ballonpilot fährt ohne Bewilligung in eine TMA (oder CTR). Als Folge kommt es zu einer Kollision mit einem Flugzeug, wobei Sach- und Personenschaden entsteht.

Konsequenzen

Es wird eine Flugunfalluntersuchung durchgeführt. Die Bundesanwaltschaft eröffnet ein Strafverfahren wegen div. Delikte. Das BAZL eröffnet ein Administrativverfahren. Die Opfer klagen gegen den fehlbaren Piloten.

Strafe: mind. CHF 1'000 Busse plus Verurteilung zu bedingten Tagessätzen (nach Einkommen) plus Kosten des Verfahrens und zusätzlich Sicherungsentzug. Dazu Verurteilung zu Schadenersatz (ohne Versicherung!)



Gliederung des Referates

1. Überblick über die Konsequenzen
2. Abfangmanöver und SUST-Untersuchung
3. Konkrete Fälle
4. **Möglichkeit der Selbstanzeige**
5. Empfehlungen



7. Fall: Strafloze Selbstanzeige

Ausgangslage

Ein Ballonpilot fliegt mit eingeschaltetem Transponder in eine TMA (oder CTR) ein. Da er Kontakt mit FIS hat, kann er auf seinen Fehler aufmerksam gemacht werden, bevor es zu weiteren Problemen kommt. Doch bevor der Report beim BAZL eingeht, macht der Pilot eine Selbstanzeige.

Konsequenzen

Eine straflose Selbstanzeige schadet nie! Damit sie aber auch etwas nützt, muss sie vor dem Report beim BAZL eingehen. Bei einfacher Fahrlässigkeit bleibt der Ballonpilot straflos. Bei Grobfahrlässigkeit oder bei einem schweren Vorfall erfolgt Strafverfahren unabhängig von Meldung.



Möglichkeit der Selbstanzeige (SWANS)


 Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun Svizra
 Federal Office of Civil Aviation (FOCA)

SWISS AVIATION NOTIFICATION SYSTEM (SWANS)

1. Verfasser der Meldung:

(Diese Angaben sind freiwillig und dienen lediglich für Rückfragen oder Empfangsbestätigungen bei Bedarf)

Name, Vorname	Firma:	Datum:
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Kontaktadresse:		
<input type="text"/>		
Telefon:	E-Mail:	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Telefax:	Sonstige:	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Empfangsbestätigung:		
<input type="checkbox"/> Ja *) <input type="checkbox"/> Nein		
*) nicht möglich bei anonymen		

Meldungen

3. Meldungskriterien:

Zu meldende Ereignisse/Vorfälle:

Betriebsunterbrechungen, Mängel, Fehlfunktionen oder andere Missstände, bei welchen die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, seine Insassen oder Dritter gefährdet war oder künftig gefährdet sein könnte. Gemeldet werden können ebenfalls Ereignisse, die bisher keine Gefahr darstellten aber dennoch ein potentielles Risiko für die Sicherheit im Luftfahrtssystem enthalten.



Gliederung des Referates

1. Überblick über die Konsequenzen
2. Abfangmanöver und SUST-Untersuchung
3. Konkrete Fälle
4. Möglichkeit der Selbstanzeige
5. **Empfehlungen**



Empfehlungen bzgl. Luftraumverletzungen

- Gewissenhafte Flugvorbereitung mit aktuellen Karten
- Positionsbestimmung dreidimensional mit Strukturangaben
- Flugsicherung kontaktieren und Transponder aktivieren
- Weder horizontal noch vertikal ans Limit gehen
- Nicht nur auf GPS-Angaben verlassen (alte Database)
- Bei klarem Verstoss und Gefährdung SWANS benutzen
- Auch in Zukunft Pilotenrefresher der MFGT besuchen

