

| | |
|-----------------------|---------------|
| REGIERUNGSSEKRETARIAT | |
| E | 22. Juli 2022 |
| AZ: | BEMJ |

An das
Ministerium für Infrastruktur und Justiz
Frau Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter
Regierungsgebäude
Peter-Kaiser-Platz 1
FL-9490 Vaduz

| | |
|-------------------|---------------|
| REGIERUNGSKANZLEI | |
| E | 22. Juli 2022 |
| | BAAI |

Schaan, den 22. Juli 2022

Vernehmlassungsfrist zum Vernehmlassungsbericht (VNB) der Regierung betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (LFG)

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter

Anbei überlassen wir Ihnen fristgerecht unsere Stellungnahme hinsichtlich der im Betreff genannten Vernehmlassung zu Ihrer geschätzten Kenntnisnahme.

In den letzten zwei Tagen haben wir eine grosse Resonanz aus der inländischen Fliegerszene erhalten, welche die Übertragung der Entscheidungskompetenzen an die Schweiz (BAZL) in diesem Ausmass - wie sie im vorgelegten Gesetzesentwurf vorgesehen ist - für bedenklich halten. Da wir der Ansicht sind, dass sich aus dieser Szene noch einige Befürworter für unsere Stellungnahme finden lassen werden und diese allenfalls eine ergänzende Stellungnahme einbringen möchten, stellen wir nachfolgend einen Antrag auf Erstreckung der Vernehmlassungsfrist für uns und auch für die Personen, welche der Fliegerszene nahestehen oder sich für diese interessieren.

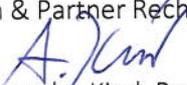
Aus den obigen Gründen ergeht daher der nachfolgende

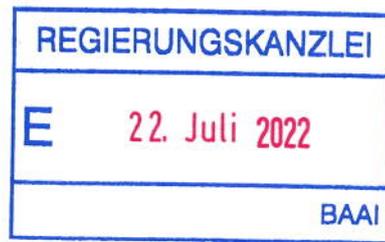
ANTRAG:

Die Fürstliche Regierung möge der Walch & Partner Rechtsanwälte AG sowie den der zivilen Fliegerei nahestehenden Personen eine Fristerstreckung von 4 Wochen, sohin bis zum 19. August 2022, hinsichtlich der Äusserungsfrist zum Vernehmlassungsbericht betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (LFG) bewilligen.

Mit der Bitte um Kenntnisnahme verbleiben wir

mit freundlichen Grüssen
Walch & Partner Rechtsanwälte AG


(Alexander Kind, Rechtsanwalt)



An das
Ministerium für Infrastruktur und Justiz
Frau Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter
Regierungsgebäude
Peter-Kaiser-Platz 1
FL-9490 Vaduz

Schaan, den 22. Juli 2022

Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht (VNB) der Regierung betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (LFG)

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter

Die Fürstliche Regierung verabschiedete in der Sitzung vom 27. April 2022 den Vernehmlassungsbericht betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG). Innert offener Frist erlaubt sich die Walch & Partner Rechtsanwälte AG, unterstützt durch die am Ende dieser Stellungnahme aufgeführten natürlichen Personen, welche ebenfalls (teilweise) die zivile Fliegerei betreiben oder dieser nahestehen, nachfolgende Stellungnahme hierzu abzugeben.

Einleitend halten wir fest, dass eine Aktualisierung des Luftfahrtgesetzes begrüssenswert ist. Eine Straffung des Gesetzes sowie die Schaffung von mehr Klarheit, Rechtssicherheit und Transparenz ist zu befürworten. Jedoch finden sich im aktuellen Gesetzesentwurf einige grundlegende und zentrale Kritikpunkte sowie viele, die Souveränität Liechtensteins untergrabende Kompetenzverschiebungen. Sohin wird aufgezeigt, dass eine derart weitreichende Kompetenzabtretung an ein fremdes Land - auch wenn es die befreundete Schweiz ist - staatspolitisch völlig verfehlt und daher abzulehnen ist.

Hierzu erlauben wir uns im Einzelnen auszuführen wie folgt:

1. Der totale Kompetenzverlust von Liechtenstein

Das Amt für Volkswirtschaft¹ überwacht gemäss geltendem Art. 24 Abs. 1 LFG den Vollzug dieses Gesetzes und der dazu erlassenen Verordnung. Es ist gemäss Abs. 2 leg. cit. insbesondere zuständig für:

- a) das Erteilen von Betriebsgenehmigungen (Art. 5 bis 8);

¹ Heute Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR). Zur Vereinfachung und Stimmigkeit mit dem aktuell geltenden Gesetzestext wird jedoch weiterhin vom Amt für Volkswirtschaft gesprochen.

- b) die Bearbeitung von Anträgen auf Eintragung ins liechtensteinische Luftfahrzeugregister (Art. 9 und 10);
- c) die Untersuchung von Unfällen und Störungen (Art. 12 bis 16);
- d) die Ausstellung und Anerkennung von Lizenzen für das Luftfahrtpersonal (Art. 17 bis 19);
- e) die Genehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten (Art. 20 und 21);
- f) die Zulassung und Anerkennung von Zulassungen im Bereich der technischen Vorschriften (Art. 22).

Vergleicht man diese noch aktuellen Kompetenzen, welche dem Fürstentum Liechtenstein (Amt für Volkswirtschaft) zukommen, mit der geplanten Totalrevision, so:

- kommt künftig das Erteilen von Betriebsgenehmigungen anstatt dem Amt für Volkswirtschaft² dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)³ zu;
- kommt künftig die Bearbeitung von Anträgen auf Eintragung ins liechtensteinische Luftfahrzeugregister anstatt dem Amt für Volkswirtschaft⁴ dem BAZL⁵ zu;
- kommt künftig die Ausstellung und Anerkennung von Lizenzen für das Luftfahrtpersonal anstatt dem Amt für Volkswirtschaft⁶ dem BAZL⁷ zu;
- kommt künftig die Zulassung und Anerkennung von Zulassungen im Bereich der technischen Vorschriften anstatt dem Amt für Volkswirtschaft⁸ dem BAZL⁹ zu;
- kommt künftig die Untersuchung von Unfällen und Störungen anstatt dem Amt für Volkswirtschaft¹⁰ der schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST)¹¹ zu;
- wird die Genehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten, welche sich in Art. 20 und 21 LFG befindet und dem Amt für Volkswirtschaft¹² zukommt, im Zuge der Totalrevision gänzlich gestrichen.

Betrachtet man die genannten Veränderungen, so ist deutlich zu sehen, dass das **Fürstentum Liechtenstein seine Kompetenzen**, welche bisher das Amt für Volkswirtschaft wahrnimmt, **zur Gänze verlieren soll**. Dies widerspricht insbesondere dem Vernehmlassungsbericht mit seiner Aussage „Die Bezeichnung des BAZL als zuständige Behörde (auch auf Basis von Art. 64 Abs. 2 der angeführten Verordnung) führt dabei nicht zu einer Übertragung zusätzlicher Aufgaben im Vergleich zum Istzustand, sondern trägt lediglich zu mehr Klarheit und Transparenz mit Blick auf all jene Aufgaben bei, die bereits heute gemäss Notenaustausch vom BAZL im direkten Verkehr mit den Adressaten der Luftfahrtgesetzgebung erledigt werden.“¹³ Im Zusammenhang damit findet sich zum Gesagten hinzu eine neue Kompetenz in Art. 7 Abs. 2 lit. g des Gesetzesentwurfs. Es handelt sich hierbei um die Festlegung der zulässigen Lärmimmission bei Flugplätzen. Diese Festlegung der zulässigen

² Art. 24 Abs. 2 lit. a) LFG.

³ Art. 7 Abs. 2 lit. b) des Gesetzesentwurfs.

⁴ Art. 24 Abs. 2 lit. b) LFG.

⁵ Art. 7 Abs. 2 lit. i) und j) des Gesetzesentwurfs.

⁶ Art. 24 Abs. 1 lit. d) LFG.

⁷ Art. 7 Abs. 2 lit. m) des Gesetzesentwurfs.

⁸ Art. 24 Abs. 2 lit. f) LFG.

⁹ Art. 7 Abs. 2 lit. f) und l) des Gesetzesentwurfs.

¹⁰ Art. 7 Abs. 2 lit. c) LFG.

¹¹ Art. 13 ff des Gesetzesentwurfs.

¹² Art. 24 Abs. 2 lit. e) LFG.

¹³ Seite 21 des Vernehmlassungsberichts.

Lärmimmission erhält etwa nicht das Land, in welchem sich der Flugplatz befindet und in welchem bereits bestehende Vorschriften¹⁴ dazu vorhanden sind, sondern auch diese Kompetenz wird der Schweiz unverständlicherweise übertragen. Eine blosser Abstimmung mit den liechtensteinischen Behörden und die Beachtung von in Liechtenstein anwendbaren Lärmschutzbestimmungen bei entsprechenden Verfahren¹⁵ darf nicht eine ausreichende Rechtfertigung für einen solchen Kompetenzabtritt sein, welcher klar dem Fürstentum Liechtenstein zugehören muss. **Die Entscheidungshoheit muss beim Land Liechtenstein verbleiben.**

Es ist an dieser Stelle berechtigterweise anzumerken, dass die Schweiz - vorwiegend durch das BAZL - bei allen genannten Kompetenzen des Amtes für Volkswirtschaft bereits stark im Vollzug des Luftfahrtgesetzes involviert ist.¹⁶ Doch basiert dies auf dem Notenaustausch und den Verwaltungsaufgaben, welche Liechtenstein der Schweiz übertragen hat.¹⁷ Diese umfassende Heranziehung der Schweiz bei Ausübung der Kompetenzen des Amtes für Volkswirtschaft begründet **keine Notwendigkeit eines solchen Kompetenzabtrittes von Liechtenstein an die Schweiz**, sondern beweist nur eine funktionierende Praxis basierend auf dem Notenaustausch. Weitere Kompetenzen an die Schweiz zu übertragen, ist - wie weiter unten noch detaillierter aufgezeigt wird - auch aus staatspolitischen Gründen völlig verfehlt. Möchte die Fürstliche Regierung mit der geplanten Totalrevision des Luftfahrtgesetzes mehr Klarheit und Transparenz schaffen, so ist dies begrüssenswert, doch auch möglich durch ein kompaktes und aktualisiertes Gesetz mit verbesserter, klarer Ausdrucksweise und Formulierung. Es bestünde auch die Möglichkeit zum nationalen Luftfahrtgesetz hinzu eine eigene ausführende Verordnung zu schaffen oder den bereits bestehenden Notenaustausch zu überarbeiten, um die genauen Vereinbarungen und Regelungen mit der Schweiz klarer, einfacher und transparenter zu formulieren.

Im Vergleich zum geltenden Art. 24 Abs. 2 LFG und dem darin enthaltenen Aufgabenbereich des Amtes für Volkswirtschaft soll das Fürstentum Liechtenstein nach der Totalrevision gemäss Art. 11 des vorgelegten Gesetzesentwurfs lediglich die nachfolgenden, untergeordneten Kompetenzen erhalten:

- a) Wahrnehmung der Aufgabe als Koordinationsstelle zwischen den liechtensteinischen Amtsstellen und den schweizerischen Behörden in Verfahren mit luftfahrtrechtlichem Bezug, insbesondere gegenüber dem BAZL;
- b) Vertretung des Landes in internationalen Arbeitsgruppen und Komitees;
- c) Erteilung von Ausnahmegewilligungen von regionalen Drohnenflugverboten;
- d) Erteilung von Diplomatic Clearances für Landungen von Militär und Staatsluftfahrzeugen in Hoheitsgebieten des Fürstentums Liechtenstein;

¹⁴ Bspw. die Lärmschutzverordnung (LSV) vom 14. Oktober 2008, LGBl. 2008 Nr. 253, idgF.

¹⁵ Seite 23 des Vernehmlassungsberichts.

¹⁶ Die Prüfung der Voraussetzungen im Falle der Betriebsgenehmigung, die Ausstellungen von Lizenzen, die Genehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten sowie die Erteilung und Anerkennung von Zulassungen werden bereits *de lege lata* vom BAZL geprüft. Ebenfalls richtet sich das Verfahren zur Eintragung in das Luftfahrzeugregister bereits nach schweizerischen Recht gemäss dem anwendbaren Notenaustausch. Die Durchführung der Untersuchung von Unfällen und (schweren) Störungen wird bereits dem schweizerischen Büro für Fluguntersuchung (BFU) übertragen.

¹⁷ Notenaustausch 2003 Punkt III.

- e) Erarbeitung von Stellungnahmen an die Regierungskanzlei im Rahmen der Erteilung von Aufführungsbewilligungen mit luftfahrtrechtlichem Bezug;
- f) Bereinigung der Anlagen zum Notenaustausch in Zusammenarbeit mit dem Rechtsdienst der Regierung.

Bei Lichte betrachtet agiert das Fürstentum Liechtenstein nur noch als Koordinationsstelle und stellt **nicht mehr als einen weiteren Kanton der Schweiz, aber mit Sicherheit kein souveräner Staat mit eigener Entscheidungskompetenz über den eigenen Luftraum dar**. Diese Bezeichnung findet sich sogar als Erklärungshilfe im vorgelegten Vernehmlassungsbericht.¹⁸ **Es ist unseres Erachtens dringend von einer solchen immensen Kompetenzabtretung abzusehen bzw. wäre dies auch staatsrechtlich äusserst bedenklich und rechtlich fragwürdig.**

2. Delegation hat keine staatsvertragliche Rechtsgrundlage

Der Verlust der Kompetenzen von Liechtenstein an die Schweiz ist nicht nur eine Untergrabung der Souveränität Liechtensteins, sondern diese **Delegation ist ferner auch rechtswidrig und nichtig**. Sie findet **keine Deckung auf staatsvertraglicher Ebene**. Heranzuziehen ist dabei der Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und der liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt. Aus dieser Rechtsgrundlage ergibt sich keine Übertragung von Kompetenzen dieses Ausmasses (bspw. die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bei Flugplätzen, vgl. Art. 7 Abs. 2 lit. g des Gesetzesentwurfs) von Liechtenstein an die Schweiz. Folglich wird damit das **Legalitätsprinzips verletzt**. Dieses besagt, dass staatliches Handeln stets auf einer (genügenden) Rechtsgrundlage beruhen muss. Durch die fehlende Rechtsgrundlage im einschlägigen Notenaustausch mit der Schweiz wäre das Handeln der Schweiz - ohne Aktualisierung des Notenaustausches und den Abschluss von neuen Verwaltungsvereinbarungen mit der Schweiz - staatsvertrags- und rechtswidrig.

3. Die fehlende Rechtsgrundlage für aktuelle (Verwaltungs-)Strafverfolgungen

Der Schweiz und dem BAZL wird gemäss Art. 7 Abs. 2 lit. o des Gesetzesentwurfes auch die Kompetenz der verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen übertragen. Eine solch wichtige Kompetenz darf nicht an die Schweiz abgegeben werden, sondern muss in jedem Fall beim Land Liechtenstein verbleiben. Darüber hinaus sieht der Notenaustausch - wie oben bereits erörtert - als heranzuziehende Rechtsgrundlage eine solche Kompetenzübertragung gar nicht vor. Auch sieht weder das aktuelle Luftfahrtgesetz noch das Schweizer Recht dies vor. Dadurch fehlt nicht nur die Rechtsgrundlage der Kompetenzübertragung im vorgelegten Gesetzesentwurf, sondern vielmehr auch die Rechtsgrundlage für einschlägige aktuelle (Verwaltungs-)Strafverfolgungen durch das BAZL und die Schweiz. Damit sind infolgedessen **jegliche aktuellen verwaltungsstrafrechtlichen Verfahren, welche zurzeit die Schweiz durch das BAZL gegen Personen und/oder Unternehmungen mit Wohn- oder Geschäftssitz in Liechtenstein führen, rechtswidrig.**

¹⁸ Seite 28 des Vernehmlassungsberichts.

4. Die Anwendbarkeit des neuen Rechts auf bereits hängige Verfahren¹⁹

Dass das neue, revidierte LFG auf bereits hängige Verfahren gemäss Art. 22 des Gesetzesentwurfs anzuwenden sein soll, ist in jedem Fall abzulehnen. Dies allein aus Sicht der **Rechtssicherheit**, welche ein Kerngehalt des Rechtsstaatsprinzips ist. Rechtssicherheit beruht auf dem Anspruch der Klarheit, Beständigkeit, Vorhersehbarkeit und Gewährleistung von Rechtsnormen. Es kann und darf daher nicht sein, dass im Sinne der Beständigkeit, Vorhersehbarkeit und Gewährleistung die neuen Rechtsnormen auf bereits **hängige Verfahren angewendet werden**. Dies widerspricht dem grundlegenden Teil einer rechtsstaatlichen Gesellschaftsordnung. Dadurch werden vorherige Zuständigkeiten und Aufgaben geändert und es resultiert dadurch eine Welle von rechtswidrigen Handlungen und Unzuständigkeiten. Eine Rückwirkung von Gesetzen ist nur in einzelnen Ausnahmefällen zulässig und vom Gesetzgeber anzuordnen. *In casu* sind keine Gründe ersichtlich, welche eine Rückwirkung rechtfertigen würden, insbesondere handelt es sich auch nicht um eine (echte) Rückwirkung eines begünstigenden Gesetzes, welche zulässig wäre.²⁰ Die Kompetenzübertragung an die Schweiz während hängigen Verfahren darf nicht dazu führen, dass in hängigen Verfahren auf einmal eine neue Behörde (BAZL) zuständig wird. Doch genau dies würde eine Anwendbarkeit des neuen Rechts auf bereits hängige Verfahren zur Folge haben. Es gibt bereits bekannte hängige Verfahren für welche das BAZL - wie gerade erörtert - keine Zuständigkeit hat. Durch die Anwendbarkeit des neuen Rechts auf bereits hängige Verfahren erhält das BAZL genau hier eine nachträgliche Zuständigkeit. Es macht **tatsächlich den Anschein als wolle Art. 22 des Gesetzesentwurfes insbesondere auf zurzeit hängige Verfahren einwirken**. Dies darf nicht sein und davon ist abzusehen. Welchen Grund oder Zweck Art. 22 des Gesetzesentwurfes hat und verfolgt, wird im Vernehmlassungsbericht mit keiner einzigen Silbe erläutert.²¹

5. Kompetenzübertragung ist staatspolitisch völlig verfehlt

Die Abtretung von praktisch sämtlichen Kompetenzen, insbesondere von relevanten Entscheidungskompetenzen im Bereich der zivilen Luftfahrt - wie es im von der Regierung vorgelegten Gesetzesentwurf des neuen LFG vorgesehen ist - ist aus der Perspektive des Fürstentums Liechtenstein als souveräner Staat höchst bedenklich und entschieden abzulehnen. Dies auch vor dem Hintergrund der Definition eines Staates im Völkerrecht: Gemäss dem völkerrechtlichen Staatsbegriff, welchem die „Drei-Elemente-Lehre“ von *Georg Jellinek* am ehesten gerecht wird, setzt ein Staat als rechtliche Zurechnungseinheit ein Staatsgebiet, ein Staatsvolk und eine Staatsgewalt voraus. Das Staatsgebiet als Voraussetzung eines jeden Staates wird wie folgt definiert:

*„Das Staatsgebiet bildet das territoriale Substrat des Staates. Dabei handelt es sich um ein Segment der Erdoberfläche **einschliesslich der darüberliegenden Luftsäule** und des darunterliegenden Erdreiches sowie einen Küstenstreifen von bis zu 12 Seemeilen.“²²*
(Hervorhebungen hinzugefügt)

¹⁹ Art. 22 des Gesetzesentwurfs.

²⁰ Vgl. KLEY ANDREAS, Grundriss des liechtensteinischen Verwaltungsrechts, S. 81.

²¹ Seite 35 des Vernehmlassungsberichts: Art. 22 des Gesetzesentwurfs – Auf die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes hängige Verfahren soll gemäss vorliegendem Entwurf das neue Recht uneingeschränkt Anwendung finden.

²² *Herdegen Matthias*, Völkerrecht, 9. Auflage, 2010, S. 78 unten.

Aus obiger Definition wird evident, dass Liechtenstein seine Hoheit und Entscheidungskompetenz über die über ihr liegende Luftsäule (Lufthoheit) nicht einfach aufgeben darf, widrigenfalls Liechtenstein - zumindest nach der oben zitierten „Drei-Elemente-Lehre“ - nicht mehr als Staat iSd Völkerrechts gilt.

Ferner verfügt Liechtenstein lediglich über einen Heliport in der Gemeinde Balzers. **Dieser privat betriebene Heliport stellt eine kritische Infrastruktur für ein eigenständiges und souveränes Land dar.** Sollte das Land Liechtenstein dereinst für die medizinische Versorgung von inländischen Patienten oder aber für die Löschung von Waldbränden - um nur zwei mögliche Beispiele von vielen zu nennen - einen Helikopter benötigen, ist es auf die Start- und Landemöglichkeit auf dem Heliport in Balzers angewiesen. Wenn aber nun praktisch sämtliche Kompetenzen an die Schweiz übertragen werden (BAZL), dann hat es der souveräne Staat Liechtenstein nicht mehr selbst in der Hand, ob und falls ja, wann und wie er den Heliport benutzen darf. Das Land Liechtenstein könnte auch keine neuen Heliports bewilligen. Es muss stets der lange Weg nach Bern zum BAZL genommen werden, dessen Beamte die Liechtenstein-spezifischen Anliegen und Landesinteressen im Krisenfall bestimmt nicht höher gewichten als ihre eigenen Landesinteressen. Das Land Liechtenstein hat überdies auch ein Interesse daran, dass sich am Heliport Balzers Luftrettungsbetriebe ansiedeln können, welche entscheidend zur möglichst schnellen Rettung im Notfall beitragen können.

Überdies besteht auch ein volkswirtschaftliches Interesse an der Aufrechterhaltung des Betriebs am Heliport Balzers, damit auch im Inland ansässige und privatwirtschaftlich betriebene Unternehmungen seine Transportdienstleistungen in Anspruch nehmen können. Ob und wie der Betrieb am Heliport Balzers aufrechterhalten werden kann, liegt derzeit nicht in den Händen und der Kompetenz des (souveränen) Staates Liechtenstein, sondern in denjenigen des BAZL.

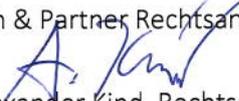
Das BAZL erlässt die sog. SIL-Objektblätter und darauf basierend das Betriebsreglement für den Heliport Balzers. In jenem Betriebsreglement wird vom BAZL - also durch die Schweiz - verbindlich festgelegt, wie viele Flugbewegungen auf dem Heliport Balzers pro Jahr durchgeführt werden dürfen. Diese Kompetenz muss ebenfalls beim Land Liechtenstein verbleiben. Dies nicht nur aufgrund staatspolitischer Bedenken, sondern insbesondere auch, um den spezifischen Interessen Liechtensteins genügend Rechnung tragen zu können.

Es ist auch völlig klar, dass Liechtenstein seine Betätigung im Bereich der zivilen Luftfahrt stets mit der Schweiz zu koordinieren hat und dass gewisse Aufgaben sinnvollerweise auch von den zuständigen schweizerischen Behörden übernommen werden sollten. **Nichtsdestotrotz muss die Entscheidungskompetenz in wesentlichen Bereichen der zivilen Luftfahrt letzten Endes beim Land Liechtenstein verbleiben.** Wenn die nötige Fachkompetenz bei der Landesverwaltung nicht vorhanden sein sollte, dann muss diese Kompetenz eben geschaffen werden. Es gibt genügend fähige und willige Fachkräfte, die diese Aufgaben übernehmen könnten.

Conclusio

Die Fürstliche Regierung möge die weitreichende Kompetenzübertragung an die Schweiz noch einmal gründlich überdenken und gegebenenfalls überarbeiten. Auch wenn die Schweiz basierend auf dem Notenaustausch (und allfälligen Verwaltungsvereinbarungen) und den darin enthaltenen Verwaltungsaufgaben bereits stark in die Aufgabenausführung bzw. in den Vollzug des bis anhin geltenden LFG involviert ist, so ist dies letztlich nur ein positives Zeichen einer funktionierenden Handhabung in der Praxis und kein Grund fast sämtliche Entscheidungskompetenzen an die Schweiz zu übertragen. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die aktuelle politisch unsichere Lage und den Ukraine-Krieg. Freiwillig seine Entscheidungskompetenzen als souveräner Staat an einen anderen Staat aus der Hand zu geben, kann in heutiger Zeit eine sehr gefährliche und risikoreiche Handlung sein. Die vorhandenen (hoheitlichen) Entscheidungskompetenzen im derzeit (noch) geltenden Luftfahrtgesetz sollten eindeutig weiterhin auch bei unserem souveränen Staat, dem Fürstentum Liechtenstein, verbleiben und der Gesetzesvollzug - soweit sinnvoll und erforderlich - dankbar in Kooperation mit der Schweiz und der dort vorhandenen Fachkompetenz ausgeführt werden. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass eine derart weitreichende Delegation von Aufgaben an einen fremden Staat im Hinblick auf die völkerrechtliche Definition eines Staates an der Souveränität Liechtensteins zweifeln lassen. Zudem muss dringend eine Überprüfung der rechtlichen Delegation der Kompetenz für aktuelle (Verwaltungs-)Strafverfolgungen sowie für die geplanten Kompetenzübertragungen durchgeführt werden. Letztlich ist eine Anwendbarkeit des geplanten Gesetzes auf hängige Verfahren aus Rechtssicherheitsgründen entschieden abzulehnen.

Mit der Bitte um Kenntnisnahme verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen
Walch & Partner Rechtsanwälte AG

(Alexander Kind, Rechtsanwalt)

Die folgenden natürlichen Personen unterstützen diese Stellungnahme:

- Uwe Bargetze;
- Norbert Meier;
- Dr. Martin Schädler;
- Felix Forrer;
- Nadia Vogt;
- Pascal Willi;
- Carmen Feger-Vogt;
- Jaël Feger;
- Sabrina Aldovini-Vogt;
- Laura Aldovini;
- Noel Feger.

| | |
|-----------------------|---------------|
| REGIERUNGSSEKRETARIAT | |
| E | 12. Aug. 2022 |
| AZ: | BEMJ |

An das
Ministerium für Infrastruktur und Justiz
Frau Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter
Regierungsgebäude
Peter-Kaiser-Platz 1
FL-9490 Vaduz

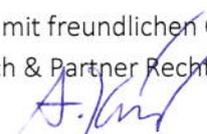
Schaan, den 11. August 2022

Vernehmlassungsfrist zum Vernehmlassungsbericht (VNB) der Regierung betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (LFG)

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter

In unserer Stellungnahme betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (LFG) vom 22. Juli 2022 haben wir versehentlich den Unterstützer Dr. Marco Felder vergessen anzuführen.

Mit der Bitte um Kenntnisnahme verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen
Walch & Partner Rechtsanwälte AG

(Alexander Kind, Rechtsanwalt)