Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-5692/2011

Urteil vom 25. Oktober 2012

Besetzung

Richterin Marianne Ryter (Vorsitz),
Richter Jérôme Candrian, Richterin Kathrin Dietrich,
Gerichtsschreiberin Mia Fuchs.

Parteien

X._____,
Y._____,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Philipp Perren,
Beschwerdeführer,

gegen

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL,
Vorinstanz.

Gegenstand

Warnungsentzug des Helikopterpilotenausweises.

Sachverhalt:

A.
Am 29. Dezember 2010 verliessen X._____ und Y._____ je in einem einmotorigen Helikopter der Air Zermatt AG, der HB-ZCX resp. HB-ZIA, um ca. 17.20 Uhr Sion, um Gäste nach Zermatt zu fliegen. Die Landung auf dem Heliport in Zermatt erfolgte um ca. 17.35 Uhr und damit etwa 10 Minuten nach Ende der bürgerlichen Abenddämmerung um 17.24 Uhr. In der Folge eröffnete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sowohl ein Verwaltungsstraf- als auch ein Administrativverfahren.

Mit Datum vom 16. Februar 2011 wurde beiden Piloten je ein Strafbescheid zugestellt und eine Busse über je Fr. 1'000.-- verfügt. Die Strafbescheide erwuchsen mit Unterzeichnung durch X._____ und Y._____ in Rechtskraft.

B.
Mit Schreiben vom 9. Juni 2011 gewährte das BAZL den Piloten im Rahmen des Administrativverfahrens das rechtliche Gehör. Am 12. September 2011 verfügte es einen Warnungsentzug beider Helikopterpilotenlizenzen für den Zeitraum von zwei Monaten.

C.
Dagegen haben X._____ (Beschwerdeführer 1) und Y._____ (Beschwerdeführer 2) am 13. Oktober 2011 Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben, mit dem Antrag, die Warnungsentzüge seien aufzuheben. Zur Begründung machen sie im Wesentlichen geltend, dass bereits eine Busse in Höhe von Fr. 1'000.-- für eine blosse Ordnungswidrigkeit verquert in der rechtlichen Landschaft stehe, die weiter ausgefällte Zusatzstrafe des Warnungsentzugs ein klares Berufsverbot darstelle, das sich nicht rechtfertigen lasse, unverhältnismässig sei und zudem gegen den Grundsatz von "ne bis in idem" verstosse, und schliesslich bei der Ausfällung der Strafe des Entzugs die bereits ausgesprochene Busse nicht mitberücksichtigt worden sei.

D.
Mit Zwischenverfügung vom 18. Oktober 2011 vereinigte die Instruktionsrichterin die beiden Verfahren A-5692/2011 und A-5719/2011 und führte sie unter der Verfahrensnummer A-5692/2011 weiter.

E.
Das BAZL (Vorinstanz) beantragt in seiner Vernehmlassung vom 16. De-

zember 2011 die Abweisung der Beschwerden. Es führt aus, Art. 92 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG, SR 748.0) gestehe der Behörde ein Entschliessungs-, aber auch ein sehr breites Auswahlermessen zu und sehe dabei eine dauerhafte oder temporäre Beschränkung oder einen Entzug einer Bewilligung explizit vor. Die vorliegend zu behandelnden Verfahren seien rechtlich unabhängig von den bereits abgeschlossenen Strafverfahren und somit auch bezüglich der Angemessenheit der Rechtsfolge isoliert zu betrachten. Vorliegend sei klar, dass die Beschwerdeführer wissentlich nicht beachtet hätten, wann die Nacht am fraglichen Tag im luftrechtlichen Sinne begonnen habe. Schwer wiege zudem, dass der Flug auf einen Landeplatz geführt habe, der grundsätzlich nicht für Landungen in der Nacht zugelassen sei. Das Befliegen des gebirgigen Geländes in der Nacht mit nur einem Motor habe für die Passagiere eine Gefahr geschaffen. Die konkrete Bemessung der Entzugsdauer sei unter Bezugnahme auf die einschlägigen Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts erfolgt. Hinsichtlich des gerügten Verstosses gegen das Verbot der Doppelbestrafung verweist die Vorinstanz auf die ständige bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach das Ausfällen einer administrativen Massnahme bei Verstössen gegen gewisse Strassenverkehrsvorschriften bei gleichzeitiger Bestrafung keine Verletzung des Grundsatzes darstelle.

F.
In ihrer Replik vom 21. Februar 2012 halten die Beschwerdeführer an den gestellten Anträgen fest. Sie legen insbesondere dar, dass das Ende der bürgerlichen Dämmerung eine reine Ordnungsvorschrift darstelle, der Beginn der Nacht auch anders definiert werden könne und der effektive konkrete Zeitpunkt der Eintritt der bürgerlichen Dämmerung wohl eher erst nach der Landung erfolgt sei. An jenem Abend sei es zudem wesentlich heller gewesen als an anderen Tagen. Die Mehrmotorigkeit habe weder Einfluss auf die Unfallhäufigkeit noch auf die Unfallschwere und derselbe Flug hätte, als privater Flug durchgeführt, als absolut legal gegolten.

G.
Die Vorinstanz reicht am 30. März 2012 eine Duplik ein.

H.
Mit Eingabe vom 29. Mai 2012 lassen die Beschwerdeführer dem Bundesverwaltungsgericht ihre Schlussbemerkungen zukommen.

I.
Auf weitere Vorbringen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit entscheidrelevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021). Das BAZL gehört zu den Behörden nach Art. 33 Bst. d VGG und ist daher eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerden zuständig.

1.2 Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Die Beschwerdeführer sind als Adressaten der angefochtenen Verfügungen durch diese beschwert und zur Beschwerde legitimiert.

1.3 Auf die frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden (Art. 50 und Art. 52 VwVG) ist demzufolge einzutreten.

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtenen Verfügungen auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG).

3.
Zum Streitgegenstand des vorliegenden Verfahrens gilt es vorweg festzuhalten, dass die Strafbescheide gegen die Beschwerdeführer mit deren Unterzeichnung rechtskräftig geworden sind (vgl. Art. 65 des Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht [VStrR, SR

313.0]). Diese bilden demnach, was von den Beschwerdeführern grundsätzlich auch nicht geltend gemacht wird, nicht Streitgegenstand dieses Beschwerdeverfahrens. Vielmehr ist vorliegend die den Beschwerdeführern nebst der Busse auferlegte Verwaltungsmassnahme, der Entzug der Helikopterpilotenausweise, zu überprüfen.

4.

Die Beschwerdeführer rügen zunächst, die Ausweisentzüge im Rahmen der Administrativmassnahme würden gegen das Prinzip "ne bis in idem" verstossen. Die doppelte Bestrafung, zum einen durch eine Busse im Strafbefehlsverfahren, zum anderen durch einen Ausweisentzug in einem weiteren Verfahren, verletze Art. 4 Abs. 1 des Protokolls Nr. 7 vom 22. November 1984 zur Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (Protokoll Nr. 7 zur EMRK, SR 0.101.07; für die Schweiz in Kraft seit 1. November 1988), wobei sie sich insbesondere auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (EGMR) vom 10. Februar 2009 i.S. Zolotoukhine c. Russland berufen.

4.1 Art. 4 Abs. 1 des Protokolls Nr. 7 zur EMRK bestimmt, dass niemand wegen einer strafbaren Handlung, wegen der er bereits nach dem Gesetz oder dem Strafverfahrensrecht eines Staates rechtskräftig verurteilt oder freigesprochen worden ist, in einem Strafverfahren desselben Staates erneut verfolgt oder bestraft werden darf. Der Grundsatz "ne bis in idem" ergibt sich auch aus Art. 14 Abs. 7 des Internationalen Paktes vom 16. Dezember 1966 über bürgerliche und politische Rechte (UNO-Pakt II, SR 0.103.2; für die Schweiz in Kraft seit 18. September 1992) und gilt nach der Praxis des Bundesgerichtes ausserdem als Grundsatz des Bundesstrafrechts, der sich direkt aus der Bundesverfassung ableiten lässt. Auch die Schweizerische Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (StPO, SR 312.0) sieht unter der Marginalie "Verbot der doppelten Strafverfolgung" vor, dass, wer in der Schweiz rechtskräftig verurteilt oder freigesprochen worden ist, wegen der gleichen Straftat nicht erneut verfolgt werden darf (Art. 11 Abs. 1 StPO; vgl. zum Ganzen BGE 137 I 363 E. 2.1, BGE 128 II 355 E. 5.2).

4.2

4.2.1 Das Bundesgericht hat im Bereich der Führerausweisentzüge eine langjährige Rechtsprechung entwickelt. Es rechtfertigt sich, diese vorliegend näher zu betrachten, zumal es bei den Ausweisentzügen nach LFG wie auch bei den Entzügen nach dem Strassenverkehrsgesetz vom

19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) letztlich um die Verkehrssicherheit geht (vgl. insb. nachstehende E. 4.2.2 und 4.3.3).

Nach dieser ständigen und langjährigen Praxis verletzt die im schweizerischen Recht vorgesehene Zweispurigkeit der Verfahren nach Strassenverkehrsdelikten den Grundsatz "ne bis in idem" nicht (BGE 128 II 133 E. 3b.aa, BGE 125 II 402 E. 1b). Diese Regelung wurde auch von der Europäischen Kommission für Menschenrechte als mit der EMRK konform bestätigt (vgl. den Entscheid des EGMR Nr. 31982/96 vom 30. Mai 2000 i.S. R.T. c. Schweiz, publ. in: Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB], 2000, Nr. 64.152). Während der Strafrichter über die strafrechtlichen Sanktionen Busse und Haftstrafe befindet, entscheidet die zuständige Administrativbehörde über die Administrativmassnahmen der Verwarnung und des Führerausweisentzugs. Obwohl der Führerausweisentzug eine gewisse Strafähnlichkeit aufweist, handelt es sich bei dieser Sanktion wesentlich um eine im Verwaltungsverfahren ausgesprochene Massnahme, welche primär die Erziehung des Fehlbaren, nicht dessen Bestrafung bezweckt. Es kann deshalb nicht die Rede davon sein, der Betroffene werde, wenn er für ein Verkehrsdelikt strafrechtlich belangt worden ist, mit dem Führerausweientzug ein zweites Mal für dasselbe Verhalten bestraft (BGE 128 II 133 E. 3b.aa).

4.2.2 Die Beschwerdeführer weisen auf einen neueren Entscheid des EGMR vom 10. Februar 2009 i.S. Zolotoukhine c. Russland hin (Grosse Kammer, Beschwerde Nr. 14939/03). Gegenstand jenes Verfahrens bildete die Frage, ob das Doppelbestrafungsverbot gemäss Art. 4 Protokoll Nr. 7 zur EMRK verletzt wurde, indem Sergey Zolotoukhine zwei Mal wegen derselben Straftat verurteilt worden war. Dieser war von einem Bezirksgericht wegen Beschimpfungen und Nicht-Reaktion auf Verwarnungen gestützt auf das Verwaltungsstrafgesetz zu drei Tagen Freiheitsstrafe verurteilt worden. Zudem wurde er in der Folge in einem Strafverfahren gestützt auf eine separate Strafnorm wegen Beleidigung und Bedrohung eines Beamten erneut durch dasselbe Bezirksgericht verurteilt.

Der EGMR prüfte, ob die Verurteilung auf der Grundlage des Verwaltungsstrafgesetzes eine "Straftat" im Sinne von Art. 4 Protokoll Nr. 7 zur EMRK darstellte. Anschliessend prüfte er, ob eine der strafbaren Handlungen, derentwegen Zolotoukhine angeklagt worden war, im Wesentlichen der Verwaltungsstraftat ähnelte, für die er zuerst verurteilt worden war. Dabei statuierte er eine harmonisierte Interpretation des Begriffs "derselben Straftat". Die Garantie durch Art. 4 Protokoll Nr. 7 zur EMRK

sei so zu verstehen, dass sie die Verfolgung oder Anklage einer zweiten strafbaren Handlung verbiete, wenn diese auf identischen Tatsachen oder auf Tatsachen beruhe, die im Wesentlichen dieselben seien. Im Ergebnis stellte der Gerichtshof in Bezug auf die Einleitung des Verfahrens wegen Beschimpfung und Störung der öffentlichen Ordnung eine Verletzung von Art. 4 Protokoll Nr. 7 zur EMRK fest.

In BGE 137 I 363 hielt das Bundesgericht fest, das Urteil des EGMR habe zwar Klarheit in Bezug auf den Begriff "derselben Straftat" bei Anwendung des Grundsatzes "ne bis in idem" gebracht, sich jedoch nicht explizit mit der Situation beim Führerausweisentzug auseinandergesetzt. Selbst wenn die neuere Rechtsprechung des Bundesgerichts den Warnungsentzug nicht mehr allein als Verwaltungsmassnahme verstehe, sondern auch deren strafähnlichen Charakter betone, habe das Bundesgericht stets daran festgehalten, dass der Warnungsentzug (trotz seines strafähnlichen Charakters) eine von der Strafe unabhängige Verwaltungssanktion mit präventiver und erzieherischer Funktion darstelle. Diese diene letztlich der Hebung der Verkehrssicherheit (BGE 137 I 363 E. 2.4, BGE 128 II 173 E. 3c, je mit Hinweisen). Weiter führte das Bundesgericht aus, dass angesichts des im SVG vorgesehenen dualen Systems lediglich das Zusammenwirken von Strafrichter und Administrativbehörde es ermögliche, sämtliche Tatsachen unter die rechtlichen Grundlagen zu subsumieren. Zwei verschiedene Behörden, die unterschiedliche Ziele verfolgen und über unterschiedliche Sanktionsmöglichkeiten verfügen, müssten sukzessiv über denselben Tatbestand in zwei verschiedenen Verfahren befinden. Dies habe sich im Fall Zolotoukhine, wo sich die Erwägungen auf zwei Verfahren bezogen, die denselben Tatbestand sanktionierten, und durch dasselbe Gericht beurteilt wurden, das über dieselben Sanktionsmöglichkeiten verfügte, anders gestaltet. Aus diesem Grund, sah es das Bundesgericht nicht als klar, dass der EGMR seinen Entscheid Nilsson c. Schweden vom 13. Dezember 2005 (Nr. 73661/01) in Frage stellen wollte, wonach das Bestehen von Administrativverfahren neben Strafverfahren im Bereich des Strassenverkehrsrechts den Grundsatz "ne bis in idem" nicht verletzt. Ebenso wenig lasse sich aus dem Entscheid i.S. Zolotoukhine (insb. Rz. 82 des Entscheids) ableiten, dass sämtliche Doppelverfahren, die in Rechtssystemen vorgesehen sind, zu untersagen seien (BGE 137 I 363 E. 2.4).

In der Folge gelangte das Bundesgericht zum Schluss, an seiner bisherigen Rechtsprechung festzuhalten, wobei es sich durch den Gesetzgeber bestärkt sah. Dieser hatte den Vorschlag, die Kompetenz zum Warnungs-

entzug des Führerausweises auf den Strafrichter zu übertragen, klar verworfen (vgl. BGE 137 I 363 E. 2.4 sowie Botschaft des Bundesrates vom 21. September 1998 zur Änderung des Schweizerischen Strafgesetzbuches und des Militärstrafgesetzes sowie zu einem Bundesgesetz über das Jugendstrafrecht, in: Bundesblatt [BBl] 1999 1979, 2059).

4.3 Fraglich ist, wie sich diese, im Bereich des Strassenverkehrsrechts entwickelte Rechtsprechung auf das Luftverkehrsrecht übertragen lässt.

4.3.1 Das BAZL hatte zunächst ein Verwaltungsstrafverfahren gegen die Beschwerdeführer eröffnet und diese in Anwendung von Art. 91 Abs. 1 LFG und Art. 98 Abs. 2 LFG mit Strafbescheid wegen Widerhandlung gegen Betriebs- und Verkehrsregeln (Ziff. 5.2 der Verordnung des UVEK vom 23. November 1973 über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr [VBR I, SR 748.127.1] und Art. 43 der Verordnung des UVEK vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge [VVR, SR 748.121.11]) schuldig gesprochen und ihnen je eine Busse über Fr. 1'000.-- auferlegt. Die Beschwerdeführer haben diese Strafbescheide vom 16. Februar 2011 unterschrieben und dabei auf jedes Rechtsmittel verzichtet, womit diese in Rechtskraft erwachsen sind.

4.3.2 Unabhängig davon eröffnete das BAZL gestützt auf Art. 92 LFG ein Administrativverfahren. Gemäss dieser Bestimmung kann das BAZL bei der Verletzung der Normen des LFG oder der von den zuständigen Behörden gestützt darauf erlassenen Verordnungen und weiteren Vorschriften oder der Bestimmungen einer zwischenstaatlichen Vereinbarung über die Luftfahrt, unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens, (unter anderem) folgende Massnahmen verfügen: den zeitweiligen oder dauernden Entzug oder eine Einschränkung des Geltungsbereiches von erteilten Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen (Bst. a; vgl. auch Art. 27 Abs. 1 Bst. f der Verordnung des UVEK vom 25. März 1975 über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals [SR 748.222.1]). Art. 11 Abs. 1 Bst. b der Verordnung des UVEK vom 14. April 1999 über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern (VJAR-FCL, SR 748.222.2) legt weiter fest, dass das BAZL u.a. die mit einer JAR-FCL-Lizenz oder -Ermächtigung verbundenen Rechte vorübergehend oder dauernd entziehen oder deren Gültigkeitsbereich beschränken darf, namentlich, wenn die Person, die sich für eine Lizenz oder Ermächtigung bewirbt oder eine solche besitzt, die JAR-FCL-Reglemente oder das nationale Recht in schwerer Weise oder wiederholt verletzt hat.

4.3.3 Anders als beim Führerausweisentzug im Strassenverkehrsrecht, wo die Kompetenzen auf den Strafrichter und die Verwaltungsbehörde verteilt sind, ist im Bereich des Luftverkehrsrecht das BAZL als einzige Behörde sowohl für das Straf- als auch das Administrativverfahren zuständig; insoweit besteht ein Unterschied zwischen den Verfahren in diesen beiden Rechtsbereichen.

Für die Anwendung des Grundsatzes "ne bis in idem" muss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zufolge dem Richter im ersten Verfahren unter anderem die Möglichkeit zugestanden haben, den Sachverhalt unter allen tatbestandsmässigen Punkten zu würdigen. Diese Voraussetzung trifft bei Führerausweisentzügen nach SVG gerade nicht zu: Der Strafrichter, der die Busse ausgesprochen hat, ist sachlich nicht zuständig einen Führerausweisentzug anzuordnen, und die Administrativbehörden sind nicht befugt, die Strafbestimmungen des SVG anzuwenden. Die Beurteilungskompetenz der zuerst entscheidenden Behörde ist somit immer beschränkt und nur beide Behörden zusammen können den Sachverhalt in seiner Gesamtheit unter allen rechtlichen Gesichtspunkten beurteilen (BGE 137 I 363 E. 2.3.2, BGE 125 II 402 E. 1b). Nach einer Verurteilung durch den Strafrichter aufgrund des SVG geht es bei der (in der Regel nachträglichen) Anordnung einer strassenverkehrsrechtlichen Administrativmassnahme durch die Verwaltungsbehörde "nur" noch um die Bestimmung der Rechtsfolge(n), wobei die Verwaltungsbehörde je nach Umständen in tatsächlicher und/oder rechtlicher Hinsicht an das Strafurteil gebunden ist (BGE 125 II 402 E. 1b mit Hinweis).

Im Übrigen geht es aber bei den Ausweisentzügen sowohl nach SVG als auch nach LFG massgeblich um die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dem Entzug kommt eine präventive und erzieherische Funktion zu. Die Rechtsprechung hat zwar einen strafähnlichen Charakter des Entzugs anerkannt, doch daran festgehalten, dass er eine von der Strafe unabhängige Verwaltungsmassnahme darstellt, die primär der Erziehung und nicht der Bestrafung dient (vgl. vorstehend E. 4.2.1 f.). Hieran hat das Bundesgericht auch in seiner Auseinandersetzung mit der jüngsten Rechtsprechung des EGMR zum Grundsatz "ne bis in idem" festgehalten. Massgeblich erscheinen somit der Charakter und Zweck der Massnahme. Diese sind aber sowohl im Bereich der Luftfahrt als auch des Strassenverkehrsrechts identisch, weshalb sich die zum Führerausweisentzug entwickelte bundesgerichtliche Rechtsprechung auch auf den vorliegenden Fall, wo dem BAZL sowohl die Kompetenz zum Erlass des Strafbescheids als auch der Administrativmassnahme zukommt, übertragen

lässt. Entscheidend erscheint dabei, dass das BAZL im Zusammenhang mit dem Ausweisentzug lediglich die Rechtsfolge bestimmt und eine andere Form von Sanktion ausspricht als im Verwaltungsstrafverfahren (vgl. BGE 125 II 402 E. 1b, anders sähe es aus, wenn in beiden Verfahren die gleichen Sanktionen ausgesprochen würden). Damit ist hier – entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführer – keine Verletzung des Grundsatzes "ne bis in idem" auszumachen, wenn die Vorinstanz nebst einer Busse im Verwaltungsstrafverfahren einen Entzug der Helikopterlizenz im Administrativverfahren angeordnet hat.

4.4 Der Entzug der Helikopterlizenzen der Beschwerdeführer durch die Vorinstanz erweist sich demnach als grundsätzlich zulässig.

5.
Fraglich ist, ob sich die verfügten Entzüge der Helikopterausweise auch als verhältnismässig erweisen.

5.1 Die Beschwerdeführer rügen eine Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit. Die Vorinstanz ist – wie jede Verwaltungsbehörde – an den Grundsatz der Verhältnismässigkeit gebunden (Art. 5 Abs. 2 BV). Ihre Verfügungen müssen demnach im Hinblick auf das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel erforderlich sein; sie haben zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Zweck ausreichen würde. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Beschwerdeführern auferlegt werden (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-874/2012 vom 16. August 2012 E. 5.4.1). Bei der Beurteilung dieser Frage sind die einander gegenüberstehenden öffentlichen und privaten Interessen sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Je gewichtiger das eine und je weniger gewichtig das andere Interesse ist, desto eher fällt die Interessenabwägung zugunsten des erheblichen Interesses aus (BGE 135 II 402 E. 4.6.1).

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts im Bereich des Führerausweisentzuges ist dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit auch bei der Prüfung der Massnahmeempfindlichkeit Rechnung zu tragen und deshalb zu berücksichtigen, in welchem Masse der Fahrzeugführer infolge beruflicher Angewiesenheit auf ein Motorfahrzeug stärker als andere Fahrer vom Entzug des Führerausweises betroffen ist (BGE 132 II 234 E. 2.3, BGE 123 II 572 E. 2c, Urteil des Bundesgerichts 1C_135/2008 vom 13. August 2008 E. 3.2.5, je mit Hinweisen). Wer beruflich auf das

Führen eines Motorfahrzeugs angewiesen ist, wird durch einen Führerausweisentzug wesentlich härter getroffen als der, bei dem das nicht der Fall ist. Entsprechend genügt für die Erfüllung des Warnzwecks eine kürzere Entzugsdauer (MATTHIAS HÄRRI, Die Bemessung des Führerausweisentzugs zu Warnungszwecken, in: Basler juristische Mitteilungen [BJM], 1999, S. 123). Deshalb ist bei der Bemessung der Massnahme die Strafempfindlichkeit des Betroffenen differenziert heranzuziehen und jegliche gegenüber dem "normalen" Fahrer erhöhte berufliche Angewiesenheit auf den Führerausweis straf- bzw. massnahmemildernd zu berücksichtigen (BGE 128 II 285 E. 2.4 mit Hinweis). Diese Rechtsprechung gilt es auch im vorliegenden Fall analog zu berücksichtigen.

5.2 Die Vorinstanz ging aufgrund des bestehenden, aber nicht qualifizierten Verschuldens und dem Mass der realisierten Gefährdung von einer mittelschweren Widerhandlung durch die Beschwerdeführer aus, weshalb sie in analoger Anwendung von Art. 16b Abs. 2 Bst. a SVG den Entzug der Lizenzen auf mindestens einen Monat veranschlagte. Bei der effektiven Bemessung der Entzugsdauer erachtete sie die Vorwerfbarkeit und das Mass des Verschuldens als sehr hoch. Den Piloten sei im Zeitpunkt des Starts ihre Verfehlung klar bewusst gewesen, was verschärfend ins Gewicht falle. Auch wenn ihr Vorleben bislang keine registrierten luftrechtlichen Verfehlungen gezeigt habe und die Strafempfindlichkeit aufgrund der beruflichen Stellung als professionelle Helikopterpiloten als hoch anzusehen sei, rechtfertige sich angesichts des erheblichen Handlungsunwerts eine Erhöhung der Mindestentzugsdauer um einen Monat auf zwei Kalendermonate.

5.3 Im Gegensatz zum SVG, das eine Unterscheidung in leichte, mittelschwere und schwere Widerhandlungen trifft (vgl. Art. 16a – c SVG), die verschieden lange Mindestentzugsdauern (resp. lediglich eine Verwarnung) nach sich ziehen, sieht Art. 92 LFG keine solche Differenzierung vor. Das Gesetz schreibt einzig vor, dass das BAZL, unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens, den zeitweiligen oder dauernden Entzug des Ausweises verfügen kann (Bst. a). Dass die Vorinstanz zur Festlegung der Entzugsdauer auf die Strassenverkehrsgesetzgebung und die dortige Rechtsprechung zurückgegriffen hat, ist grundsätzlich nicht zu beanstanden. Fraglich erscheint aber, ob vorliegend tatsächlich von einer Handlung, die einer nach SVG mittelschweren Widerhandlung entspricht, ausgegangen werden muss bzw. überhaupt auf eine derartige Differenzierung abgestellt werden soll. Der Vorwurf der Verkehrs- und Betriebsregelverletzungen durch die Be-

schwerdeführer besteht darin, dass diese ca. 10 Minuten nach Ende der bürgerlichen Abenddämmerung auf dem Heliport in Zermatt gelandet sind. Der Sachverhalt ist insoweit von den Beschwerdeführern anerkannt und unbestritten. Der Vorinstanz zufolge wiegt schwer, dass der Flug auf einen Landeplatz geführt habe, der grundsätzlich nicht für Landungen in der Nacht zugelassen sei. Das Befliegen von gebirgigem Gelände in der Nacht mit nur einem Motor habe für die Passagiere eine Gefahr geschaffen, die eine Busse von Fr. 1'000.-- und einen zweimonatigen Ausweisentzug ohne Weiteres rechtfertige.

5.4 Vorliegend erweist sich die Abwägung zwischen den privaten Interessen der Beschwerdeführer und dem öffentlichen Interesse als entscheidend. Die Sicherheit im Luftverkehrsbereich gilt dabei als wichtiges öffentliches Interesse (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-6784/2011 vom 3. Juli 2012 E. 5 mit Hinweisen).

Unbestritten ist, dass die Beschwerdeführer nach Ende der bürgerlichen Abenddämmerung, gemäss der massgeblichen Tabelle im Luftfahrthandbuch der Schweiz (Aeronautical Information Publication, AIP, vgl. auch Art. 38 Abs. 3 VVR) am 29. Dezember 2010 um 17.24 Uhr, auf dem Heliport in Zermatt eingetroffen sind. Ihre Verspätung betrug allerdings lediglich 10 Minuten, was zwar, wie die Vorinstanz zu Recht geltend macht, nichts am Regelverstoss zu ändern vermag, doch jedenfalls das Verschulden der Beschwerdeführer vermindert. In Bezug auf das Verschulden ist zudem zu berücksichtigen, dass die Beschwerdeführer beauftragt worden waren, Kunden, die mit einem Privatjet in Sion landeten, nach Zermatt weiter zu befördern. Nachdem dieser Jet bereits mit Verspätung in Sion eintraf, ist es, wenn auch nicht entschuldigend, verständlich, dass es den Beschwerdeführern ein Anliegen war, die Gäste möglichst am selben Tag noch an ihr Ziel bringen zu können.

Hinsichtlich der Gefahr, die durch den verspäteten Abflug für Dritte entstanden ist, ist sodann relevant, wie sich die effektiven Licht- und Witterungsverhältnisse verhielten. Zwar kann nicht auf die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Definitionen der Nacht in anderen Luftrechten oder den tatsächlichen Beginn der Nacht abgestellt werden, da die gesetzlichen Vorgaben in dieser Hinsicht klar sind – und im Grundsatz auch von den Beschwerdeführern anerkannt werden –, nachdem es sich aber nur um eine geringfügige Verspätung handelte und angesichts der Schneelandschaft selbst nach Einbruch der Dämmerung verhältnismäs-

sig helle Bedingungen geherrscht haben dürften, ist insofern von einer minderen Gefährdung auszugehen.

An dieser Stelle kann offen bleiben, ob – wie die Vorinstanz – ausdrücklich von einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung analog dem SVG ausgegangen werden soll, zumal die Luftverkehrsgesetzgebung diese Unterscheidung, wie gesehen, nicht explizit vorsieht. Entscheidend ist vielmehr, dass die überschrittene Zeitdauer relativ gering und das Verschulden der Beschwerdeführer verhältnismässig klein ist. Zudem hatte deren bisheriges Verhalten als Helikopterpiloten keinerlei Anlass zu Beanstandungen gegeben. Des Weiteren kommt hinzu, dass die Beschwerdeführer, beides professionelle Piloten, beruflich auf ihre Fluglizenzen angewiesen sind, sich der Ausweisentzug somit faktisch als Berufsverbot auf sie auswirkt. Bereits eine kürzere Entzugsdauer erfüllt ihnen gegenüber somit den Warnzweck, weshalb die berufliche Angewiesenheit entsprechend massnahmemildernd zu berücksichtigen ist.

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung im Strassenverkehrsrecht müssen die aufgrund der bestehenden Doppelspurigkeit von Straf- und Administrativverfahren ausgesprochenen Sanktionen in ihrer Gesamtheit schuldangemessen sein und dürfen nicht zu einer verkappten Doppelbestrafung führen (BGE 128 II 133 E. 3b.bb, BGE 123 II 464 E. 2a). Dies hat auch die Vorinstanz insoweit berücksichtigt, als sie die Busse *und* den Entzug der Ausweise für die Dauer von 2 Monaten als gerechtfertigt bezeichnete (Vernehmlassung vom 16. Dezember 2011 Ziff. II.4.a). Angesichts vorstehender Überlegungen, insbesondere der geringen Verspätung und des noch als klein zu bezeichnenden Verschuldens der Beschwerdeführer, erscheint der von der Vorinstanz verfügte Entzug für eine Dauer von 2 Monaten indes als unverhältnismässig. Die Beschwerdeführer lediglich zu verwarnen, würde demgegenüber der erzieherischen und Präventivfunktion des Warnungsentzugs nicht genügen, zumal sich die Beschwerdeführer doch eines klaren Regelverstosses schuldig gemacht haben und mit der Verkehrssicherheit ein hohes Gut betroffen ist. Somit erscheint vorliegend im Sinne einer milderen Massnahme die Reduktion der Dauer des Entzugs auf 1 Monat als angemessen. Die Entzugsdauer ist daher, in Abänderung der angefochtenen Verfügung, zu reduzieren.

6.

Die Beschwerden erweisen sich demnach als teilweise begründet und sind in diesem Umfang gutzuheissen. Im Übrigen sind sie abzuweisen.

7.
Die Verfahrenskosten werden in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Vorliegend gelten die Beschwerdeführer lediglich als teilweise unterliegend, weshalb es gerechtfertigt erscheint, ihnen die Verfahrenskosten von insgesamt Fr. 2'000.-- zur Hälfte, ausmachend Fr. 1'000.--, aufzuerlegen. Ihnen sind damit, nach Verrechnung mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 2'000.--, nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils Fr. 1'000.-- zurückzuerstatten. Der Vorinstanz sind keine Verfahrenskosten zu überbinden (Art. 63 Abs. 2 VwVG).

8.
Ganz oder teilweise obsiegende Parteien haben für ihnen erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Obsiegt die Partei nur teilweise, ist die Parteientschädigung entsprechend zu kürzen (Art. 7 Abs. 2 VGKE). Wird – wie im vorliegenden Fall – keine Kostennote eingereicht, setzt das Gericht die Entschädigung auf Grund der Akten fest (Art. 14 Abs. 2 VGKE). Vorliegend erscheint aufgrund des lediglich teilweisen Obsiegens der Beschwerdeführer eine Parteientschädigung von Fr. 2'000.-- (inkl. Mehrwertsteuer) als angemessen und wird der Vorinstanz zur Bezahlung auferlegt (Art. 64 Abs. 2 VwVG i.V.m. Art. 10 und 14 VGKE).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerden werden im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen. Im Übrigen werden sie abgewiesen.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 2'000.-- werden den Beschwerdeführern im Umfang von Fr. 1'000.-- auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 2'000.-- verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 1'000.-- wird den Beschwerdeführern nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet. Hierfür haben sie dem Bundesverwaltungsgericht einen Einzahlungsschein zuzustellen oder ihre Kontonummer anzugeben.

3.
Die Vorinstanz hat den Beschwerdeführern nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 2'000.-- (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen.

4.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführer 1 und 2 (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. 1/18/18-02; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Die vorsitzende Richterin:	Die Gerichtsschreiberin:
Marianne Ryter	Mia Fuchs

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift

ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: