



Luftrecht-Refresher 2020

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



- **Klarstellung der Sondervorschriften im Zusammenhang mit Coronavirus**
- **Hinweisen auf die Voraussetzungen zur Einweisung auf ein Flugzeugmuster**
- **Repetition der Regelungen bzgl. privater und gewerbmässiger Tätigkeit inkl. Haftung**
- **Beantwortung von relevanten Pilotenfragen aus der Praxis**

Präsentation und ausführliche Antworten der Foundation for Aviation Competence - FFAC aufgeschaltet unter www.pilotenschule.ch im Bereich pilot-zone/downloads/vortraege

Gliederung des Luftrecht-Refreshers



1. **Exemption Coronavirus**
2. **Einweisung Flugzeugmuster**
3. **Nachtflugvoraussetzungen**
4. **Entgeltliche Privatflüge ausserhalb Verein**
5. **Haftung des unentgeltlichen Privatpiloten**
6. **Bedeutung des Kabotage Verbots**
7. **Verbindlichkeit einer publizierten Platzrunde**
8. **Diskussion weiterer Fragen**

1. Exemption Coronavirus für General Aviation (1)



Frage zu den Exemption bzgl. Coronavirus

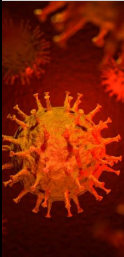
Welche Ausnahmen im Zusammenhang mit der Sars-CoV-2/COVID 19 Pandemie gelten für die General Aviation (Lizenzen, Medical, Language Proficiency)?

Geltungsbereich der Ausnahmeregelungen

Sämtliche heute gültigen Class-, Type- und Instrument-ratings sowie Mountain Ratings, werden ab sofort um 4 Mte. (längstens aber bis zum 19.11.2020) verlängert. Erfasst von der Verlängerung sind somit folgende Anforderungen:

- Checks (IR; Class Rating; Type MEP)
- Trainingsflüge (SEP; CB-IR)
- Erforderliche Stunden (LAPL)

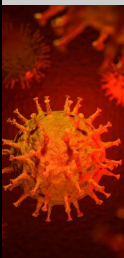
1. Exemption Coronavirus für General Aviation (2)



Voraussetzungen zur Anwendung der Sonderregelung

- Der betroffene Pilot muss ein spezielles Briefing mit einem Fluglehrer absolviert haben und eine darauf basierende schriftliche Bestätigung mitführen.
- Das Briefing kann telefonisch, per Bildschirmunterhaltung (namentlich Skype; WhatsApp), CBT oder Leaflet stattfinden; der Fluglehrer bestimmt den Inhalt.
- Das Briefing dient dazu, die erforderlichen theoretischen Kenntnisse des Kandidaten aufzufrischen, so dass die entsprechende Klasse oder der entsprechende Typ sicher operiert werden können.
- Das Briefing muss klassen- oder typenspezifische Verfahren für «Abnormals» und Notfälle umfassen.

1. Exemption Coronavirus für General Aviation (3)



Name of the Pilot, Candidate....., Licence#

The person above has successfully completed the required briefing as specified in the Attachment related to (qualification, recency, rating or endorsement)

Name of the instructor.....Signature.....

Date.....Place.....

Es genügt nicht, wenn der Pilot/Kandidat nur das BAZL Attachment studiert; vielmehr muss ein individuelles Briefing durch den Fluglehrer erfolgen

2. Einweisung Flugzeugmuster (1)



Frage zur Einweisung auf ein Luftfahrzeug

Darf die Einweisung auf ein Flugzeugmuster nur von einem Fluglehrer gemacht werden oder auch von einem Inhaber einer PPL, der über eine entsprechende Musterberechtigung verfügt?

Unterscheidung Umschulung und Einweisung

Für folgende Systeme/ Eigenschaften von einmotorigen Kolbenflugzeugen (SEP) ist eine Unterschiedsschulung mit einem Fluglehrer zwingend vorgeschrieben:

- Verstellpropeller
- Kolbenmotor mit Turbolader
- Elektronische Fluginstrumente (EFIS)
- Single Lever Power Control (SLPC)
- Einziehfahrwerk
- Druckkabine
- Heckrad

7

2. Einweisung Flugzeugmuster (2)



Voraussetzungen für eine Umschulung

Die Unterschiedsschulung muss in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten entsprechend unterzeichnet werden. Bei einem neuen Flugbuch muss deshalb ein Übertrag erfolgen. Als Alternative kann eine Bestätigung aller Umschulungen separat ausgestellt und mitgeführt werden.

Voraussetzungen für eine Einweisung

Für eine Einweisung (Familiarisation) ist kein Fluglehrer und kein Eintrag im Flugbuch nötig. Bei einem Unfall wird aber genau abgeklärt, ob der Pilot eine Einweisung hatte und wer ihm diese erteilte. Der Einweisende übernimmt eine grosse Verantwortung und ein Flugbucheintrag ist empfehlenswert.

8

3. Voraussetzungen Nachtflug (1)



Frage zu den Voraussetzungen für Nachtflug

Welche Voraussetzungen müssen grundsätzlich erfüllt sein, damit ein Pilot Nachtflug betreiben kann und dürfen zwei Piloten, welche beide die NIT-Erweiterung haben, aber in den letzten vier Monaten nicht in der Nacht geflogen sind, gemeinsam einen Nachtflug ausführen?

Allgemeine Voraussetzungen für Flächenflug

- Theoretische und praktische in DTO oder ATO
- mind. 5 Flugstd. bei Nacht, davon mind. 3 Std. Ausbildung mit einem Fluglehrer, davon mind. eine Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug von mind. 50 km
- 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen

3. Voraussetzungen Nachtflug (2)



Allgemeine Voraussetzungen für Helikopter

- Theoretische und praktische in DTO oder ATO
- mind. 100 Flugstd. nach der Lizenz, davon 60 als PIC und 20 Überlandflug
- 10 Flugstd. Instrumentenflug mit Fluglehrer
- 5 Flugstd. bei Nacht, davon mind. 3 Std. mit einem Fluglehrer, davon mind. eine Stunde Überland-Navigation
- 5 Platzrunden bei Nacht im Alleinflug

Besondere Voraussetzungen für Aufrechterhaltung

- Keine Anzahl Flugstd. bei Nacht vorgeschrieben
- Nur Passagiertransport als PIC zulässig, wenn in den letzten 90 Tagen mind. ein Start, ein Landeanflug und eine Landung bei Nacht durchgeführt wurde oder wenn eine gültige Instrumentenflug-Erweiterung besteht

4. Entgeltliche Privatflüge ausserhalb Verein (1)



Frage zu den Voraussetzungen für entgeltl. Privatflüge

Unter welchen Voraussetzungen dürfen Privatflüge in der Schweiz oder in der EU gegen Entgelt mit einer PPL oder einer LAPL ausserhalb eines Vereins legal durchgeführt werden?

Möglichkeit für entgeltliche Privatflüge in der Schweiz

Nach Art. 100 LFV ist ein Flug erst dann gewerbsmässig, wenn dafür in irgendeiner Form ein Entgelt entgegengenommen wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz und Flugsicherungsgebühren decken soll und kumulativ der Flug einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich gemacht wird (öffentliche Werbung / nicht nur innerhalb Verein)



4. Entgeltliche Privatflüge ausserhalb Verein (2)



Möglichkeit für entgeltliche Privatflüge in Europa

Auch nach der europ. Bestimmung (Art. 2 Ziff. 1d der VO (EU) Nr. 965/2012) liegt kein gewerblicher Flugbetrieb vor, wenn dieser nur im Freundes- und Familienkreis angeboten wird. Wird der Flug einem weiteren Personenkreis angeboten, so genügt im Unterschied zur schweizerischen Bestimmung in der EU aber bereits das kleinste Entgelt, (also schon 1 Franken) um als gewerblich betrachtet zu werden. Diese sehr restriktive Regelung wird immerhin durch die Möglichkeit von Kostenteilungsflügen etwas gelockert. Dazu müssen die direkten Kosten von allen Insassen des Lfz., einschliesslich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen ist auf max. 6 begrenzt.



5. Haftung des unentgeltlichen Privatpiloten (1)

?

Frage zur Haftung des unentgeltlichen Privatpiloten

Wie haftet ein Privatpilot bei einem Privatflug, wenn er für seine Tätigkeit kein Geld entgegennimmt, aber die Kosten des Fluges durch die Passagiere bezahlt werden und würde sich etwas ändern, wenn er von den Passagieren eine Verzichtserklärung unterschreiben lässt?



Keine Anwendung der Lufttransportverordnung

Da kein Entgelt entgegengenommen wird, gilt die LTrV nicht, wohl aber das Obligationenrecht. Damit kann die Haftung für leichte Fahrlässigkeit durch eine Verzichtserklärung wegbedungen werden. Allerdings gilt diese nicht bzgl. der Ansprüche von Hinterbliebenen im Todesfall des Passagiers.

13

www.advocat.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC

FFAC - Schweizerischer Anwaltsverband

5. Haftung des unentgeltlichen Privatpiloten (2)

?

Obligatorische Versicherung und Regress

Auch bei unentgeltlichen Privatflügen besteht nach LFV ein Versicherungsobligatorium des Luftfahrzeughalters. Gemäss Art. 132a Abs. 1 LFV beträgt die min. Sicherstellung für Haftpflichtansprüche 250 000 Sonderziehungsrechte (SZR) je Pax. Bei nichtgewerbsmässigen Flügen, die mit Lfz. mit einem Abfluggewicht bis zu 2700 kg durchgeführt werden, kann die min. Sicherstellung unter diesem Betrag liegen, muss aber mind. 113 100 SZR je Reisenden betragen. Entsprechend muss damit gerechnet werden, dass in Höhe dieser Summe, zumindest bei einem Verschulden des Piloten, ein Regress der Versicherung im Falle von grober Fahrlässigkeit erfolgt.



14

www.advocat.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC

FFAC - Schweizerischer Anwaltsverband

6. Bedeutung des Kabotage Verbots (1)



Frage zur Haftung des unentgeltlichen Privatpiloten

Ist es zulässig, dass ein Pilot mit seinem in der Schweiz immatrikulierten Lfz. aus der Schweiz nach Deutschland fliegt, um dort Freunde abzuholen und innerhalb von Deutschland von München nach Hamburg zu transportieren; oder gilt generell ein Kabotage (Cabotage) Verbot?

ZOLL
DOUANE

Begriff der Kabotagefreiheit nach Wikipedia

Unter Kabotagefreiheit ist zu verstehen, dass Verkehrsmittel aus einem Staat das Recht haben, in einem anderen Staat Transportleistungen gegen Entgelt anzubieten und durchzuführen. Seit dem 1. April 1997 gewähren die Luftverkehrsfreiheiten Nr. 8 und 9 innerhalb der EU für EU-Airlines die volle Kabotage. Das gilt aber nicht für die Schweiz!

6. Bedeutung des Kabotage Verbots (2)



Zulässigkeit der Kabotage

Bei rein privaten Flügen mit Passagieren (nicht gewerbmässiger Gelegenheitsverkehrs) ist Cabotage erlaubt (Art. 7 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt, abgeschlossen in Chicago am 7. Dezember 1944). Der unentgeltlich private Flug innerhalb von Deutschland ist also zulässig.

ZOLL
DOUANE

Zollproblematik bei der Kabotage

Bei einem Binnenflug in einem EU-Mitgliedstaat mit einem Lfz., das ausserhalb der EU (z.B. in der Schweiz) immatrikuliert ist, muss dieses verzollt werden. Dies bedeutet, dass das Luftfahrzeug eingeführt und die entsprechenden Abgaben zu entrichten sind, sonst drohen Bussgelder sowie die Beschlagnahmung des Luftfahrzeuges.

7. Verbindlichkeit einer publ. Platzrunde (1)



Frage zur Verbindlichkeit der publ. Platzrunde

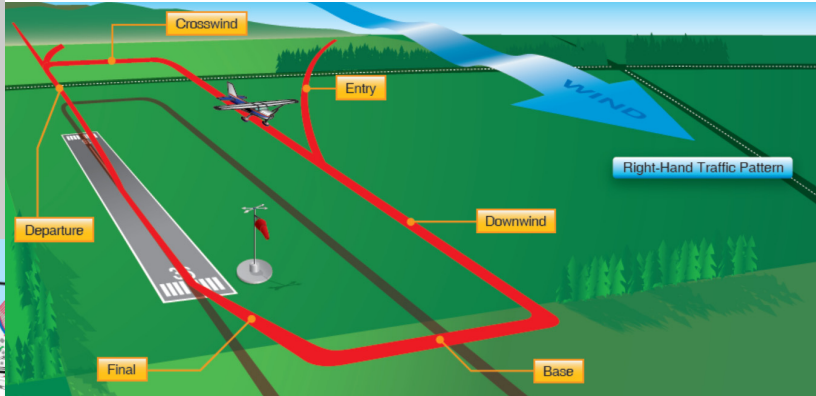
Wie verbindlich ist die in der VAC (visual approach chart) publizierte Platzrunde (Volte) und unter welchen Umständen kann oder muss von dieser abgewichen werden?

Vorschriften zur Platzrunde

Bei der Platzrunde (traffic pattern) handelt es sich um eine publizierte Route, welche für Luftfahrzeuge den An- bzw. Abflug von einem Flugplatz vorschreibt. Diese wird in der Schweiz zusammen mit dem Betriebsreglement vom BAZL genehmigt. In den einschlägigen nationalen und internationalen gesetzlichen Grundlagen finden sich keine Bestimmungen darüber, wie weit von einer vorgegebenen Volte abgewichen werden darf.



7. Verbindlichkeit einer publ. Platzrunde (2)



FAA Flying Handbook, Chap. 7, Airport Traffic Patterns, S. 4 lässt als horizontale Abweichung je nach Situation eine halbe Meile Abweichung zu!



7. Verbindlichkeit einer publ. Platzrunde (3)

?

Genauigkeit ist abhängig von vielen Faktoren

Wie genau eine Volte überhaupt geflogen werden kann, hängt von zahlreichen Faktoren ab:

- Leistung des Flugzeuges oder die Navigationsausrüstung
- Flugerfahrung des Piloten
- Heimflugplatz oder fremder Flugplatz für den Pilotenwird
- Wetter, insbesondere Wind und Wolken
- Verkehr



Entscheid des UVEK vom 27. August 1998, Ziff. 6

Das UVEK hat klargestellt, dass eine Volte nicht mit einer Eisenbahnschiene zu vergleichen sei. Verschiedene Parameter beeinflussen den Grad der Genauigkeit. Eine Abweichung von 300m ist deshalb zu tolerieren.

8. Zusatzfragen zum Luftrecht

?

?

Noch
Fragen?

