



Aviatishes Grundwissen

FACH 010

RECHT DER LUFTFAHRT

LUFTRECHT IN THEORIE UND PRAXIS

9. Auflage – Juli 2012

Mit diesem Lehrmittel erwerben Sie ein Werk, welches Ihnen das Grundwissen über dieses Fachgebiet der Luftfahrt vermittelt. Der Autor hat das Thema umfassend behandelt und vermittelt auf diese Weise die theoretischen Grundkenntnisse für weitere aviatische Tätigkeiten, in denen dieses Fachwissen erforderlich ist.

Die Themenauswahl entspricht dem Syllabus der theoretischen Ausbildung, wie er von den europäischen Luftfahrtbehörden JAA für Flächenflugzeuge und für Hubschrauber vorgegeben ist. Zudem werden die nationalen Vorschriften zur Ausbildung der Ballonpiloten berücksichtigt.

Autor: Prof. Dr. iur. Roland Müller
Rechtsanwalt/Fluglehrer
Titularprofessor für Privat- und Wirtschaftsrecht
sowie Luftrecht an der Universität St. Gallen
CH-9422 Staad/SG
www.advocat.ch



Die Übersetzung in die französische Sprache wird durch den Motorflug-Verband der Schweiz finanziell unterstützt.

Verlag: BAK-Lehrmittelverlag
c/o Famo AG
Schulhausstrasse 7
CH-6055 Alpnach Dorf
Phone +41 (0)41 672 91 72
Fax +41 (0)41 672 91 70
Email lehrmittel@famo.ch

ISBN 978-3-905036-08-4



BASIC AVIATION KNOWLEDGE / BAK

Rechtliche Voraussetzungen

Die minimalen Anforderungen für die theoretische Ausbildung zu den Lizenzen des Luftfahrt-Personals sind im Anhang 1 zum Abkommen von Chicago weltweit festgelegt. Diese Vorgaben enthalten allerdings keine Einzelheiten zu den einzelnen Ausbildungsbereichen.

Mit der EU-Verordnung Nr. 1178/2011 vom 3. November 2011 wurden deshalb für Europa konkrete Vorgaben für das Flight Crew Licensing (FCL) und die medizinischen Anforderungen bzw. Medical (MED) erlassen. Damit wurden gleichzeitig die früheren Vorgaben der Joint Aviation Requirements (JAR) ersetzt.

Die Aufteilung der Fächer im BAK entstammt dem Standard des ICAO-Annex 1. Gleichzeitig werden damit aber auch die Anforderungen an die Theorieprüfung gemäss EU-VO 1178/2011 Part. FCL für Privatpiloten erfüllt.

Was ist Basic Aviation Knowledge / BAK?

BAK enthält Basiswissen für alle aviatischen Tätigkeiten. Es ist eine Sammlung des Wissens, welches in den Standards der ICAO und den Anforderungen der EU Part. FCL definiert ist. Mit BAK soll den Auszubildenden eine ganzheitliche Betrachtungsweise des aviatischen Grundwissens vermittelt werden.

Zusätzlich haben die Autoren ihr Teilgebiet um jene Inhalte erweitert, welche für das Verständnis der Zusammenhänge notwendig ist. Auch die nationalen Anforderungen für die Grundausbildung in den deutschsprachigen Ländern sind – soweit bekannt – berücksichtigt.

Fachübergreifendes Wissen

Bei der Aufteilung eines Gesamtwissens in einzelne Fächer entstehen Grenzflächen. Sie betreffen Grundlagenwissen, welches in zwei oder mehreren Fächern vorkommt. Mit einer Zusammenfassung dieses Wissens in fachübergreifenden Theorien zeigen die Autoren des BAK diese Zusammenhänge auf. Ein Beispiel dafür ist das Kapitel «Atmosphäre». Kenntnisse über die Atmosphäre sind notwendig für das Verständnis der Fächer Meteorologie, der Aerodynamik, aber auch der menschlichen Leistungsfähigkeit und -grenzen. Das Kapitel Atmosphäre enthält Referenzen zu den einzelnen Kapiteln.

Die Lernmethode

In einem Sammelband soll in allen Teilfächern mit der «gleichen Sprache» gesprochen werden. Deshalb ist die Darstellung für alle Fächer gleich. Es wurde eine einheitlich Lernmethode gewählt. Ein Abkürzungsverzeichnis und ein Stichwortregister im Teil 6 erleichtern dabei das Lernen.

Da die Prüfung im Fach Luftrecht ausschliesslich mit Multiple Choice Fragen erfolgt, werden in diesem Lehrbuch zu jedem Kapitel entsprechende Beispielfragen gestellt; die korrespondierenden Lösungen finden sich auf der letzten Seite des Buches.

Neuigkeiten in der 9. Auflage des Lehrmittels zum Fach 010

Zahlreiche Änderungen in der nationalen und internationalen Gesetzgebung wurden verarbeitet. So wurden u.a. die Luftraumklassierungen aktualisiert und die revidierte Verordnung über die Lufttüchtigkeit sowie die überarbeitete Verordnung über die Ausweise für Flugpersonal anstelle des früheren Ausweisreglements (RFP) berücksichtigt. Nicht prüfungsrelevante Teile wurden soweit sinnvoll weggelassen. Die EASA wird in einem eigenen Kapitel behandelt, doch hat die EU-VO 1178/2011 mit dem Teil FCL noch keine direkten Änderungen im PPL-Prüfungsstoff bewirkt. Für Flugschüler ist relevant, dass nun auch in der Schweiz kein Lernausweis mehr verlangt wird.

Das Lehrmittel ist neu vollständig farbig gestaltet, wodurch die Verständlichkeit und Übersicht wesentlich gesteigert werden konnten.

Dank zahlreichen Hinweisen und Fragen konnten auch in der 9. Auflage wiederum zusätzliche unklare Punkte geklärt bzw. bereinigt werden.

Die Autoren wünschen allen Lernenden Spass beim Lernen und Erfolg bei den Prüfungen. Sie nehmen gerne Anregungen entgegen. Diese sind an den Verlag zu richten.

Das BAK Autorenteam

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	5	3.2 Das Bundesgesetz über die Luftfahrt	71
1.1 Einleitung	5	3.2.1 Bedeutung und Gliederung	71
1.2 Lernempfehlungen	6	3.2.2 Die Regelung von Aufsicht und Beschwerde	71
1.3 Ikonen	7	3.2.3 Regelungen bezüglich Luftraum und Erdoberfläche	72
1.4 Gesetzestexte	9	3.2.4 Rechtsbeziehungen aus dem Betrieb der Luftfahrt	75
2. Internationales Luftrecht	13	3.2.5 Strafbestimmungen	76
2.1 Einleitung	13	3.3 Die Verordnung über die Luftfahrt	81
2.1.1 Der Luftraum und die Lufthoheit	13	3.3.1 Einleitung	81
2.1.2 Die internationale Normenhierarchie	13	3.3.2 Die wichtigsten Bestimmungen	81
2.1.3 Die Luftfahrtbehörden im Überblick	14	3.4 Die Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	87
2.1.4 Die Freiheiten im Luftverkehr	15	3.4.1 Einleitung	87
2.2 Das Abkommen von Chicago	19	3.4.2 Die wichtigsten Bestimmungen	87
2.2.1 Historischer Hintergrund	19	3.5 Verordnung des UVEK über die Ausweise für Flugpersonal	95
2.2.2 Die wichtigsten Bestimmungen	19	3.5.1 Einleitung	95
2.2.3 Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation	22	3.5.2 Allgemeine Bestimmungen	95
Annexes / Anhänge	24	3.5.3 Ausweis für Motorpiloten	104
2.3 Das Übereinkommen von Montreal	27	3.6 Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten	111
2.3.1 Bedeutung	27	3.6.1 Einleitung	111
2.3.2 Die wichtigsten Bestimmungen	27	3.6.2 Die wichtigsten Bestimmungen	111
2.4 Die Joint Aviation Requirements	33	3.7 Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt	115
2.4.1 Entstehung und Bedeutung	33	3.7.1 Einleitung	115
2.4.2 Die wichtigsten Joint Aviation Requirements	33	3.7.2 Die wichtigsten Bestimmungen	115
2.4.3 JAR-FCL 1 für Piloten von Flächenflugzeugen	34	4. Luftraum und Verkehrsregeln	121
2.4.4 JAR-FCL 2 für Piloten von Hubschraubern	51	4.1 Einleitung	121
2.5 European Aviation Safety Agency (EASA)	63	4.1.1 Bedeutung	121
2.5.1 Entstehung und Bedeutung	63	4.1.2 Begriffe	121
2.5.2 Verordnung (EU) Nr. 1178/2011	63	4.1.3 Geltung der Verkehrsregeln	127
3. Nationales Luftrecht	65	4.2 Luftraumstruktur	131
3.1 Einleitung	65	4.2.1 Überblick	131
3.1.1 Die Luftfahrtbehörden in der Schweiz	65	4.2.2 Luftraumklassen	131
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST)	65	ATS Luftraum-Klassierung nach ICAO	
Skyguide	65	VVR Anhang 1	132
Der Aero-Club der Schweiz	66	4.2.3 Luftraumtypen	134
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt und seine Delegationsempfänger	66	Anwendung der Luftraumklassen in der Schweiz	135
3.1.2 Die Normenhierarchie in der Schweiz	66	4.3 Allgemeine Verkehrsregeln	139
Derogation durch höher stehendes Recht	66	4.3.1 Schutz von Personen und Sachen	139
Weisungen und Richtlinien des BAZL	67	4.3.2 Verhütung von Zusammenstössen	141
Luftfahrthandbuch der Schweiz	67	Ausweichregeln	142
		Prioritätenliste	143

4.4 Signale	151	6. Literaturhinweise, Abkürzungen, Register und Lösungen	203
4.4.1 Einleitung	151	6.1 Literaturhinweise	203
4.4.2 Not- und Dringlichkeitssignale	151	6.2 Abkürzungen	205
4.4.3 Abfangvorschriften	151	6.3 Alphabetisches Stichwortregister	209
4.4.4 Lichtsignale	153	6.4 Antwortblätter und Lösungen	213
Lichtsignale an ein Luftfahrzeug am Boden	154	6.4.1 Antwortblätter	213
Lichtsignale an ein Luftfahrzeug in der Luft	155	6.4.2 Lösungen	216
4.5 Flugplan	163		
4.5.1 Einleitung	163		
4.5.2 Flugplandaten und Flugplanpflicht	163		
4.6 Dienste der Flugsicherung	167		
4.6.1 Einleitung	167		
4.6.2 Flugverkehrsleitdienst	168		
4.6.3 Unterbruch der Funkverbindung	168		
4.7 Sichtflugregeln	173		
4.7.1 Einleitung	173		
4.7.2 Mindestsichtweiten und Wolkenabstände	173		
4.7.3 Mindestflughöhen	177		
4.7.4 Höhenmessereinstellung und Halbkreisregel	178		
4.7.5 Einschränkungen von VFR-Flügen und Veröffentlichungen	181		
5. Haftung und Versicherung	189		
5.1 Einleitung	189		
5.1.1 Haftungsarten	189		
5.1.2 Vertragsverhältnisse	190		
Schulflug	190		
Privater Flug	190		
5.1.3 Gesetzliche Versicherungspflicht	191		
5.2 Verordnung über den Lufttransport	193		
5.2.1 Allgemeine Bestimmungen	193		
5.2.2 Beförderungsscheine	194		
5.2.3 Haftung des Luftfrachtführers	194		
5.2.4 Besondere Fälle	196		
5.3 Beförderungsschein und Verzichtserklärung	199		
5.3.1 Beförderungsschein	199		
5.3.2 Verzichtserklärung	201		

1. Allgemeines

1.1 Einleitung

Mit Luftfahrzeugen können sehr rasch nicht nur Landesgrenzen, sondern auch Zeitzonen überflogen werden. Um bei der Dichte des heutigen Luftverkehrs Kollisionen zu vermeiden und dennoch gewerbsmässige Passagiertransporte so wenig als möglich zu behindern, sind deshalb Regelungen notwendig, welche im Grundsatz überall auf der Welt akzeptiert werden. Das Luftrecht kann, anders als zum Beispiel das Strassenverkehrsrecht, nicht nur aus Bestimmungen in einem einzigen Gesetz und einer dazu gehörenden Vollzugsverordnung bestehen. Tatsächlich umfasst das Luftrecht der Schweiz sowohl Bestimmungen, welche direkt auf der nationalen Gesetzgebung basieren, als auch Bestimmungen aus supranationalen Abkommen, welche teilweise sogar dem Landesrecht vorgehen. Vorallem die Vorschriften der International Civil Aviation Organisation (ICAO) und die europäischen Regelungen sind von grosser Bedeutung. Zudem umfasst das Luftrecht sowohl öffentlichrechtliche als auch privatrechtliche Bestimmungen, weshalb auch Fragen bezüglich Haftung und Versicherung zu beantworten sind. Andererseits muss das Luftrecht ständig den technischen Neuerungen und den veränderten Umweltbedingungen angepasst werden. Es ist deshalb auch für Luftrechtsspezialisten schwierig, den Überblick über dieses, sich in permanenten Wandel befindende Rechtsgebiet auf nationaler und internationaler Ebene zu bewahren. Nicht zuletzt deshalb wurde an der Universität St. Gallen ein Luftfahrtkompetenzzentrum errichtet (vgl. www.cfac.ch).

Trotz seines Umfangs und seiner Vielfältigkeit ist das Luftrecht von ausserordentlicher Wichtigkeit. Dies beweisen leider immer wieder aktuelle Flugunfälle. Besonders drastisch wird die Wichtigkeit des Luftrechtes dann vor Augen geführt, wenn es zu Kollisionen zwischen zwei Luftfahrzeugen kommt, von denen eines sich auf einer unzulässigen Flugfläche (Flight Level) befunden hat. Mit der heutigen Satellitennavigation können die Piloten nämlich ihre Flugwege sehr genau einhalten. Um dennoch Kollisionen auf viel beflogenen Strecken zu verhindern, sind genaue Flughöhen vorgeschrieben (sogenannte Halbkreisregel). Eine Missachtung der vorgeschriebenen Flughöhe ist zu vergleichen mit der Wahl einer falschen Fahrspur auf der Autobahn. Entsprechend gravierend sind auch die Sanktionen (Bussen, Ausweisentzug etc.) bei Verstössen gegen das geltende Luftrecht. Anders als beim Strassenverkehr ist der Pilot grundsätzlich einer ständigen Radarüberwachung ausgesetzt, weshalb vor allem Verstösse bezüglich der Luftraumvorschriften sofort erkannt und geahndet werden.

Das Recht der Luftfahrt und damit verbunden die Verfahren der Flugverkehrsleitung sind nicht nur in der Schweiz ein vorgeschriebenes Prüfungsfach für die Theorieprüfung von Piloten. Dieses Prüfungsfach ist vielmehr für alle Staaten vorgeschrieben, welche das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (das Abkommen von Chicago) akzeptiert haben. Je höher die angestrebte Pilotenlizenz, um so schwieriger sind auch die entsprechenden Fragen im Luftrecht. Im gewerbsmässigen Luftverkehr sind die Flugbetriebsunternehmer sogar gesetzlich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die eingesetzten Piloten stets mit den geltenden Vorschriften und den Verfahren vertraut sind. Dies sollte auch für Privatpiloten Ansporn genug sein, sich nicht nur über technische Neuerungen in der Aviatik, sondern auch über Änderungen im Luftrecht regelmässig zu informieren. Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) berichtet mit seiner regelmässig erscheinenden Aero-Revue über wichtige Änderungen und Neuerungen im Luftrecht; eine Mitgliedschaft beim AeCS ist deshalb empfehlenswert.

Die Pilotenlizenzen für Flächenflugzeuge werden gemäss den Vorgaben der ICAO in vier Kategorien aufgeteilt: Privatpilotenlizenz (PPL/Private Pilot Licence), Berufspilotenlizenz (CPL/Commercial Pilot Licence), Multicrew-Pilotenlizenz (MPL/Multi-Crew Licence) und Linienpilotenlizenz (ATPL/Air Transport Pilot Licence). In Europa gibt es gemäss EU-Verordnung 1178/2011 zusätzlich die Leichtflugzeug-Pilotenlizenz (LAPL/Light Aircraft Pilot Licence), die Lizenz für Segelflugzeuge bzw. Sailplane (SPL) und für Ballone (BPL). Die Schweiz kennt gemäss Verordnung über die Ausweise für Flugpersonal derzeit auch noch den beschränkten Privatpilotausweis (RPPL) und den beschränkten Berufspilotausweis (BB); der RPPL Ausweis wird in eine LAPL Lizenz überführt und der BB-Ausweis wird per Ende 2015 aufgehoben. Die bisherigen JAR-Lizenzen werden seit 1. Juni 2012 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sukzessive in EASA-Lizenzen umgewandelt. Unabhängig davon basieren die Fragen zur Theorieprüfung im Fach Luftrecht jedoch vorerst noch immer auf den JAR-FCL. Dies ist der Grund, warum auch in diesem Lehrbuch noch immer die Regelungen der JAR-FCL dargestellt und auf die Regelungen der EASA nur am Rande eingegangen wird.

1.2 Lernempfehlungen

Das vorliegende Werk eignet sich sowohl zum Selbststudium als auch zum Unterricht in Theoriekursen. Generell muss jedoch festgestellt werden, dass in Theoriekursen ein vertieftes und breiteres Wissen vermittelt werden kann. Zudem bieten sich dort oftmals Gelegenheiten, auch Fragen zur praktischen Ausbildung und Anwendung zu beantworten. Soweit in den einzelnen Kapiteln nicht spezielle Lernziele vorgegeben werden, wird allgemein folgendes Lernziel angestrebt:



Sie verstehen die prüfungsrelevanten rechtlichen Zusammenhänge und können die gestellten Prüfungsfragen richtig beantworten.

Im vorliegenden Werk werden alle prüfungsrelevanten Gesetzesbestimmungen in der zur Zeit der Drucklegung aktuellen Form wiedergegeben. Leider sind diese Gesetzestexte aber oftmals schwer verständlich formuliert und meist noch in einer schlecht einprägsamen Form gestaltet. Wo es notwendig erscheint, werden deshalb die Bestimmungen nochmals in anderer Form zusammengefasst oder mit Illustrationen verdeutlicht. Soweit möglich sind zudem nützliche Hinweise für die Praxis angefügt. Um die Prüfungsvorbereitung zu optimieren, werden zusätzlich bei jedem prüfungsrelevanten Kapitel Kontrollfragen gestellt, die weitgehend an die echten Prüfungsfragen angeglichen sind. Insbesondere die Form der Fragen (Multiple Choice) entspricht exakt den tatsächlichen Prüfungsfragen.



Die Lösungen der Kontrollfragen sind hinten auf S. 216 abgedruckt.

Das Lernen ist am effizientesten, wenn vorerst jedes Kapitel einmal durchgelesen wird, um den Stoffüberblick zu erhalten. Dann sind die relevanten Gesetzesbestimmungen nochmals in der aktuellen Fassung nachzulesen, und schliesslich sind die Aufgaben anhand der Gesetzestexte zu lösen. Bei Unklarheiten helfen das Abkürzungsverzeichnis und die Register im Kapitel 6. Ein stures Auswendiglernen der Fragen ist wenig sinnvoll, da die Fragen an der Prüfung zum Teil umgestellt oder verändert erscheinen und deshalb der Sinn jeder Vorschrift verstanden werden sollte. Als Gedächtnishilfe und auch später für die Praxis sehr nützlich ist der VFR-Guide im Luftfahrthandbuch (VFR-Manual), sofern die wichtigen Stellen mit Registern zum schnellen Auffinden versehen werden.

Bei den Theorieprüfungen dürfen nach den aktuellen Vorschriften keine eigenen Unterlagen benutzt werden. Weil zur Lösung der Multiple-Choice-Aufgaben im Fach 010 auch keine zusätzlichen Dokumente abgegeben werden, können Sie die Fragen nur mit Hilfe Ihres Gedächtnisses und allenfalls gestützt auf die Gesetze und Verordnungen im Sammelband «Luftfahrt» (Bestellung über: verkauf.gesetze@bbl.admin.ch www.bbl.admin.ch/bundespublikationen/shop/gesetz) beantworten. Da die zur Lösung der Fragen stehende Zeit sehr knapp bemessen ist, hilft ein Nachschlagen in den Gesetzen und Verordnungen aber nur in wenigen Fällen. Für jede Multiple-Choice-Aufgabe stehen vier mögliche Antworten zur Auswahl, von denen nur eine einzige als richtig angekreuzt werden darf. Von den maximal möglichen Punkten müssen mindestens 75% erreicht werden, um die Prüfung zu bestehen. Jede Frage bzw. richtige Antwort wird einheitlich mit 5 Punkten bewertet, so dass sich bei 20 Fragen insgesamt max. 100 Punkte ergeben.



Die Theorieprüfungen werden in der Schweiz zwar nach den europäischen Bestimmungen durchgeführt. Dennoch müssen im Fach Luftrecht auch zusätzlich die nationalen Vorschriften beherrscht werden, insbesondere die speziellen Regelungen bzgl. Luftraumstruktur und Verkehrsregeln.

1.3 Ikonen

Um die Übersicht im Text und das Lernen zu erleichtern, werden im gesamten Werk einheitliche Ikonen verwendet. Diese Ikonen haben folgende Bedeutung:



Zielbeschreibung. Aus den Zielen lassen sich Schwerpunkte ableiten. Hier steht, was Sie am Schluss dieses Abschnittes können sollten.



Gesetzestext. Hier wird der prüfungsrelevante Gesetzestext im originalen Wortlaut wiedergegeben. Die übrigen Gesetzestexte dienen nur dem besseren Verständnis, sind aber nicht prüfungsrelevant.



Ballon. Diese Bestimmungen gelten nur für Piloten von Ballonen.



Querverweis. Das ist der Verweis auf ein bereits erörtertes Kapitel. Was nachfolgend behandelt wird, baut auf diesem Wissen auf.



Flächenflugzeuge. Diese Bestimmungen gelten ausschliesslich für Piloten von Flächenflugzeugen.



Hubschrauber. Diese Bestimmungen gelten nur für Piloten von Hubschraubern.



Wichtig. Das müssen Sie beachten und behalten.



Erkenntnis/Wissenssicherung/Folgerungen. Behandeln Sie das hier Besprochene wie eine Notiz an der Pinwand. An das müssen Sie sich erinnern können.



Kontrollfragen. Mit diesen prüfungsähnlichen Fragen können Sie Ihr Wissen testen. Die Lösungen finden Sie im Kapitel 6.4.



Hinweis nach hinten. Hier wird auf ein Thema verwiesen, das noch nicht behandelt wurde.



Hinweis nach vorne. Hier wird auf ein Thema verwiesen, das schon behandelt wurde.

1.4 Gesetzestexte

Die nationalen und internationalen Gesetzestexte bzw. Abkommen zum Luftrecht sind leider noch nicht vollständig in der Systematischen Rechtssammlung (SR) veröffentlicht. Diejenigen, welche für die Privatpiloten-Theorieprüfung relevant sind, können beim BBL, Verkauf Bundespublikationen, CH-3003 Bern bestellt werden. Konkret sind dies folgende Dokumente:

- Sammelband Luftfahrt der Erlasse des Landesrechtes (jeweils aktuellste Ausgabe mit entsprechenden Nachträgen; in der Regel erscheint jährlich eine aktualisierte Ausgabe)
- Bundesbeschluss betreffend Ratifikation des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt durch die Schweiz (Separatdruck der systematischen Rechtssammlung Nr. 0.748)

Sehr einfach und gebührenfrei gelangt man zu den aktuellen Gesetzestexten über die offizielle Internetseite des BAZL unter www.bazl.admin.ch. Im Teil Dokumentation/Rechtliche Grundlagen finden sich zuerst die wichtigsten nationalen und dann auch die internationalen Vorschriften zum Luftrecht inkl. ICAO-Dokumente.



Beim **AIP-Versand, Postfach, CH-3052 Zollikofen** (aipversand@skyguide.ch), kann das *Luftfahrthandbuch (VFR Manual)* bestellt werden. Dieser Ordner enthält neben den Anflugkarten der schweizerischen Flugplätze einen VFR-Guide mit prüfungsrelevanten Darstellungen und Zusammenfassungen, welche später in der Praxis ohnehin gebraucht werden (z.B. die Tabelle mit den Tag- und Nachtgrenzen). Die Bestellung dieses VFR-Manuals mit den jeweils aktuellen Nachträgen ist deshalb dringend zu empfehlen. Die vollständigen Gesetzestexte im Sammelband Luftfahrt sind dagegen in der Praxis nicht erforderlich.

Welche Artikel konkret zu lernen sind, ergibt sich aus der folgenden Auflistung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL). Die mit einem Kreuz bezeichneten Zellen weisen darauf hin, dass die Kenntnis des Artikels für die entsprechende Lizenzkategorie (A = Airplane / Flächenflugzeug; H = Helikopter / Hubschrauber; B = Ballon) erforderlich ist. Alle Bestimmungen sind in vollem Wortlaut im vorliegenden Lehrbuch abgedruckt.

748.0 LFG	(A)	(H)	(B)
Art. 3	x	x	x
Art. 4	x	x	x
Art. 7	x	x	x
Art. 8 Abs. 1-3	x	x	x
Art. 9	x	x	–
Art. 11 Abs. 1, 3	x	x	x
Art. 16	x	x	x
Art. 17	x	x	x
Art. 18 Abs. 1	x	x	x
Art. 21	x	x	x
Art. 23	x	x	x
Art. 24	x	x	x
Art. 64	x	x	x
Art. 65	x	x	x
Art. 88	x	x	x
Art. 89a	x	x	x
Art. 90	x	x	x
Art. 90bis	x	x	x
Art. 91	x	x	x
Art. 92	x	x	x
Art. 97 Abs. 1, 2	x	x	x

748.01 LfV	(A)	(H)	(B)
Art. 80	x	x	x
Art. 83	x	x	x
Art. 100	x	x	x
Art. 125	x	x	x
Art. 132a	x	x	x
Art. 137	x	x	x

748.121.11 VVR	(A)	(H)	(B)
Art. 1	x	x	x
Art. 2	x	x	x
Art. 4	x	x	x
Art. 4a	x	x	x
Art. 5	x	x	x
Art. 6	x	x	x
Art. 7	x	x	x
Art. 8	x	x	x
Art. 9	x	x	–
Art. 10	x	x	x
Art. 12	–	–	x
Art. 13	x	x	x

	(A)	(H)	(B)
Art. 13a	x	x	x
Art. 14	x	x	x
Art. 15	x	x	x
Art. 16	x	x	–
Art. 17	x	x	–
Art. 18	x	x	–
Art. 20	x	x	x
Art. 21	x	x	x
Art. 22	x	x	x
Art. 23	x	x	x
Art. 24	x	x	–
Art. 25	x	x	x
Art. 27 Abs. 2, 3	x	x	x
Art. 28	x	x	x
Art. 29	x	x	x
Art. 30	x	x	x
Art. 31 Abs. 1	x	x	x
Art. 32	x	x	x
Art. 32a	x	x	x
Art. 33	x	x	x
Art. 34	x	x	x

	(A)	(H)	(B)
Art. 35	x	x	x
Art. 37	x	x	x
Art. 38	x	x	x
Art. 39	x	x	x
Art. 40	–	x	x
Art. 41 Abs. 1	x	x	–
Art. 42	x	x	–
Art. 43	–	–	x
Art. 44	x	x	x
Art. 45	x	x	x
Art. 46	x	x	–
Art. 47	x	x	x
Art. 52a	x	x	x
Anhang 1	x	x	x
Anhang 2	x	x	x
Anhang 3	–	–	x
Anhang 4	–	–	x
Anhang 5	x	x	–

748.215.1 VLL	(A)	(H)	(B)
Art. 1	x	x	x
Art. 11	x	x	x
Art. 19	x	x	x
Art. 20	x	x	x
Art. 22	x	x	x
Art. 23	–	–	x
Art. 24	x	x	x
Art. 26	–	–	x
Art. 29	x	x	x
Art. 32	x	x	–
Art. 33	–	–	x
Art. 36	x	x	x
Art. 37	x	x	x
Art. 41	x	x	–
Art. 50	x	x	x
Art. 51	x	x	x
Art. 51a	x	x	x

748.222.1 VAF	(A)	(H)	(B)
Art. 1	x	x	–
Art. 1a	x	x	x
Art. 2	x	x	x
Art. 4 Abs. 2	x	x	x
Art. 12	x	x	x
Art. 13	x	x	–
Art. 13 lit. h	–	–	x
Art. 14 Abs. 1	x	x	–
Art. 15 Abs. 1	x	x	x
Art. 15 Abs. 2-4	x	x	–
Art. 17	–	x	x
Art. 19	x	x	x
Art. 20	x	x	x
Art. 21	x	x	x
Art. 22 Abs. 1	–	–	x
Art. 23	–	–	x
Art. 24	x	x	x
Art. 25	x	x	x
Art. 26	x	x	x
Art. 32	–	–	x
Art. 34	x	x	x
Art. 35	–	–	x
Art. 37	x	x	x
Art. 54	x	–	–
Art. 55	x	–	–
Art. 56	x	–	–
Art. 57e	x	–	–
Art. 57f	x	–	–
Art. 57h	x	–	–
Art. 93 Abs. 1, 3	x	–	x
Art. 118	–	x	–
Art. 202	–	–	x
Art. 203	–	–	x
Art. 209	–	–	x
Art. 210	–	–	x
Art. 210	–	–	x

748.225.1 VKL	(A)	(H)	(B)
Art. 1	x	x	x
Art. 3	x	x	x
Art. 5	x	x	x
Art. 6	x	x	x
Art. 7	x	x	x
Art. 11	x	x	x
Art. 12	x	x	–
Art. 13	x	x	x
Art. 14	x	x	x
Art. 17	x	x	x
Art. 21	x	x	x

748.411 LTrV	(A)	(H)	(B)
Art. 1	x	x	x
Art. 3	x	x	x
Art. 5 Abs. 1	x	x	x
Art. 5 Abs. 2-4	–	–	x
Art. 7	x	x	x
Art. 8	–	–	x
Art. 12	x	x	x
Art. 16	x	x	x
Art. 17	x	x	x

748.131.1 VIL	(A)	(H)	(B)
Art. 1	x	x	x
Art. 2	x	x	x
Art. 23	x	x	–
Art. 25	x	x	–
Art. 27	x	x	–
Art. 36	x	x	–
Art. 37	x	x	x
Art. 38	x	x	–
Art. 50	x	x	–
Art. 52	x	x	–
Art. 61	x	x	x

Abkommen von Chicago	(A)	(H)	(B)
Art. 5 Abs. 1	x	x	x
Art. 12	x	x	x
Art. 16	x	x	x
Art. 32	x	x	x
Art. 36	x	x	x
Art. 43	x	x	x
Art. 44	x	x	x
Art. 96	x	x	x

Übereinkommen von Montreal	(A)	(H)	(B)
Art. 1	x	x	x
Art. 3	x	x	x
Art. 17 Abs. 1	x	x	x
Art. 17 Abs. 2-4	–	–	x
Art. 20	x	x	x
Art. 21	x	x	x
Art. 26	–	–	x

JAR-FCL 1	(A)	(H)	(B)
Subpart A			
1.025	x	–	–
1.035	x	–	–
1.040	x	–	–
1.050	x	–	–
1.065	x	–	–
Subpart B			
1.085	x	–	–
1.090	x	–	–
1.095	x	–	–
Subpart C			
1.100	x	–	–
1.105	x	–	–
1.110	x	–	–
1.115	x	–	–
1.120	x	–	–
1.125	x	–	–
1.130	x	–	–
1.135	x	–	–
Subpart E			
1.175	x	–	–
Subpart F			
1.215	x	–	–
1.225	x	–	–
1.245	x	–	–
Subpart H			
1.300	x	–	–

JAR-FCL 2	(A)	(H)	(B)
Subpart A			
2.001	–	x	–
2.025	–	x	–
2.035	–	x	–
2.040	–	x	–
2.050	–	x	–
2.065	–	x	–
Subpart B			
2.085	–	x	–
2.090	–	x	–
2.095	–	x	–
Subpart C			
2.100	–	x	–
2.105	–	x	–
2.110	–	x	–
2.120	–	x	–
2.125	–	x	–
2.130	–	x	–
2.135	–	x	–
Subpart E			
2.175	–	x	–
Subpart F			
2.225	–	x	–
2.245	–	x	–
Subpart H			
2.305	–	x	–

[illegible]

2. Internationales Luftrecht

2.1 Einleitung

2.1.1 Der Luftraum und die Lufthoheit

Nach einem allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz ist der Luftraum frei. Doch bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde von den Juristen die Einschränkung gemacht, dass bei der Benützung des Luftraumes auf die Sicherheitsbedürfnisse der angrenzenden Staaten Rücksicht zu nehmen sei. Damit sollte der Luftraum dem Verkehr ebenso frei zugänglich sein, wie die Hohe See. Doch verschiedene Staaten wollten den Luftraum über ihrem Staatsgebiet ganz oder teilweise für fremde Luftfahrzeuge sperren. Um über ihrem Gebiet die Lufthoheit zu wahren, setzten sie rigoros Waffengewalt ein. Leider gibt es auch heute noch Staaten, die selbst harmlosen zivilen Luftfahrzeugen den Überflug verweigern. So wurde 1996 anlässlich des damaligen Gordon Bennet Race ein Ballon über Weissrussland ohne Vorwarnung abgeschossen und 1998 wurde der Weltrekordversuch des Ballonfahrers Bertrand Piccard durch eine Überflugsverweigerung von China gestoppt. Selbst internationale Ambulanzflüge der Schweizerischen Rettungsflugwacht werden leider immer noch tagtäglich auf Grund von luftraumrechtlichen Problemen behindert oder sogar verunmöglicht.

Die enorme Zunahme des internationalen Luftverkehrs machte den Abschluss von internationalen Abkommen unumgänglich. Dabei wurde von der Interessentheorie ausgegangen, d.h. jeder Staat kann über seinen Luftraum höhenmässig so weit verfügen, als sein Interesse reicht. Damit ist die vertikale Ausdehnung des Luftraumes zwar immer noch nicht definiert, doch steht wenigstens fest, dass zumindest für Satelliten keine Überflugsgenehmigungen eingeholt werden müssen.

2.1.2 Die internationale Normenhierarchie

Nicht alle luftrechtlichen Vorschriften haben die gleiche Bedeutung; sie stehen deshalb auch nicht alle auf der gleichen Hierarchiestufe. Grundsätzlich können, bezogen auf die Schweiz, folgende Stufen unterschieden werden, wobei jeweils die höhere der tieferen vorgeht:

- a) **Völkerrecht**
 - Gesetze und Gebräuche des Völkerrechtes
- b) **Internationales Luftrecht**
 - multilaterale Abkommen (insbesondere das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das sogenannte Abkommen von Chicago, nachstehend mit CHI abgekürzt) mit entsprechenden Anhängen und Dokumenten
 - bilaterale Abkommen (z.B. der Staatsvertrag mit Frankreich betreffend den Flughafen Basel oder der Staatsvertrag mit Österreich betreffend den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein)
 - Anhänge, Änderungsprotokolle und Dokumente zu internationalen Abkommen (so z.B. die 18 Anhänge zum Abkommen von Chicago)
- c) **Regionales Luftrecht (im Sinne von supranationalem europäischem Luftrecht)**
 - Verordnungen der Europäischen Union (bei Anträgen der EASA auch als EASA-Rules bezeichnet)
 - Richtlinien des Europäischen Rates
- d) **Nationalen Quellen**
 - Bundesverfassung (insbesondere Art. 87)
 - Bundesgesetze (insbesondere das Luftfahrtgesetz)
 - Verordnungen des Bundesrates (insbesondere die Luftfahrtverordnung)
 - Weisungen und Richtlinien des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)

Die internationale Normenhierarchie hat eine grosse Bedeutung für das Luftrecht der Schweiz. Als beispielsweise der Anhang 1 zum Abkommen von Chicago mit den Vorschriften über Berechtigungen für das Luftfahrtpersonal (Personal Licensing) dahingehend geändert wurde, dass für den Erwerb der Privatpilotenlizenz (PPL) insgesamt 40 statt wie vorher nur 35 Flugstunden erforderlich sein sollen, musste auch die Schweiz diese Regelung übernehmen. Die Schweiz hat das Abkommen von Chicago nämlich ratifiziert und somit als verbindliche Regelung anerkannt. Hätte sie die Änderung nicht übernommen, wären die schweizerischen Privatpilotenausweise im Ausland sehr bald nicht mehr akzeptiert worden. Dasselbe hat sich später mit den europäischen Vorschriften wiederholt. Zuerst wurde in JAR-FCL 1.120 vorgeschrieben, dass der Bewerber für eine PPL(A) im Zeitpunkt der Flugprüfung sogar mindestens 45 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen muss. Dann wurde diese Vorschrift durch die ähnlich lautende Regelung FCL.210.A der EUVO 1178/2011 ersetzt mit der Ergänzung, dass Piloten mit einer Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) zusätzlich noch 10 Stunden Flugausbildung absolvieren müssen. Wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt deshalb Neuerungen und Änderungen bestehender Regelungen bekanntgegeben werden, so erfolgen diese meistens gar nicht aus eigenem Antrieb, sondern unter dem Druck des internationalen oder regionalen bzw. europäischen Luftrechts.

2.1.3 Die Luftfahrtbehörden im Überblick

Schon die Vielfalt der Rechtsquellen lässt vermuten, dass es auch verschiedene Behörden gibt, welche die Luftrechtsnormen vollziehen. Auch hier kann zwischen internationalen, regionalen (im Sinne von europäischen) und nationalen Behörden unterschieden werden.

a) Internationale Luftfahrtbehörden

ICAO (International Civil Aviation Organisation / Internationale Zivilluftfahrt Organisation), eine Unterorganisation der UNO mit Sitz in Montreal / Canada

b) Regionale bzw. Europäische Luftfahrtbehörden

JAA (Joint Aviation Authorities / Vereinigte Zivilluftfahrtbehörden), eine Gemeinschaftsorganisation der europäischen Zivilluftfahrtbehörden mit Sitz in Hofdoorp / Holland
EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit / European Aviation Safety Agency), unabhängige europäische Sicherheits- und Aufsichtsbehörde für die Zivilluftfahrt (vgl. www.easa.eu.int.)

c) Nationale Luftfahrtbehörden

NAA (National Aviation Authority / Nationale Zivilluftfahrtbehörde), in der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) mit Sitz in Bern

Von diesen Luftfahrtbehörden ist die ICAO mit Abstand am wichtigsten. Ihre Erlasse sind für die über 170 Vertragsstaaten des Übereinkommens über die Zivilluftfahrt verbindlich. Es bleibt den einzelnen Vertragsstaaten überlassen, ob sie die ICAO-Vorschriften als direkt anwendbar erklären oder über nationale Erlasse in das Landesrecht umsetzen wollen.

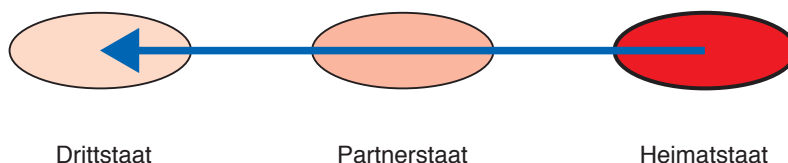
2.1.4 Die Freiheiten im Luftverkehr

In der rechtlichen Entwicklung des Luftverkehrs haben die Luftverkehrsfreiheiten schon immer eine grosse Bedeutung gespielt, und zwar nicht nur im Zusammenhang mit dem Überflugsrecht über die Hohe See. Mit der Öffnung des Luftverkehrs in der EU und der damit verbundenen Problematik für die Schweiz haben entsprechende Diskussionen und Berichterstattungen noch zugenommen. Zudem führen neue Formen der Zusammenarbeit, wie Code-Sharing und Franchising zu neuen Freiheiten. Auch die Freiheiten im Luftverkehr sind nicht prüfungsrelevant, doch gehören sie zum wünschbaren Wissenshorizont eines Piloten. Nachstehend sollen deshalb die oft zitierten Freiheiten im Luftverkehr im Überblick dargestellt werden. Die beiden ersten Freiheiten können dabei als technische Freiheiten und die übrigen als kommerzielle Freiheiten zusammengefasst werden.

Die einzelnen Luftverkehrsfreiheiten stehen den Flugzeugen jenes Staates zu, in dem sie immatrikuliert sind (sogenannter Register- oder Heimatstaat). Bestehen in Bezug auf den Luftverkehr vertragliche Beziehungen zu einem anderen Staat (z.B. auf Grund des Abkommens von Chicago), so spricht man von einem Partnerstaat. Der neben dem Heimatstaat und dem Partnerstaat betroffene Staat wird konsequenterweise als Drittstaat bezeichnet.

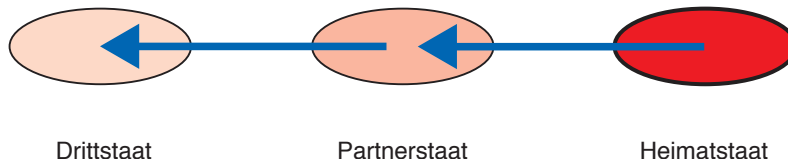
1. Freiheit: Recht zum Überflug ohne Landung

Das Recht, das Territorium eines anderen Staates zu überfliegen und dann in einem Drittstaat zu landen.



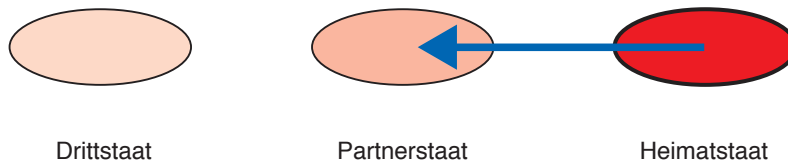
2. Freiheit: Recht zu technischen Zwischenlandungen

Das Recht, auf dem Territorium eines anderen Staates technische Zwischenlandungen vorzunehmen (z.B. wegen Treibstoffs oder Reparatur) und dann in einen Drittstaat zu fliegen.



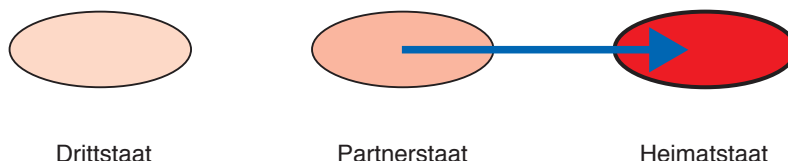
3. Freiheit: Recht zu Beförderungen aus dem Heimat- in einen Partnerstaat

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post im Heimatstaat an Bord zu nehmen und in einem Partnerstaat abzusetzen.



4. Freiheit: Recht zu Beförderungen aus einem Partner- in den Heimatstaat

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post in einem Partnerstaat an Bord zu nehmen und in den Heimatstaat zu transportieren.

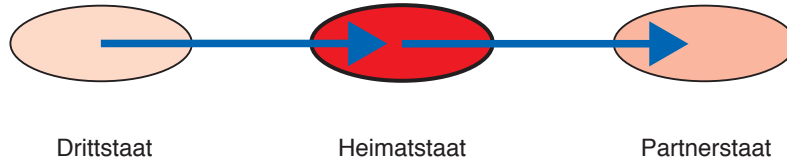


5. Freiheit: Recht zu Beförderungen zwischen einem Partnerstaat und Drittstaaten

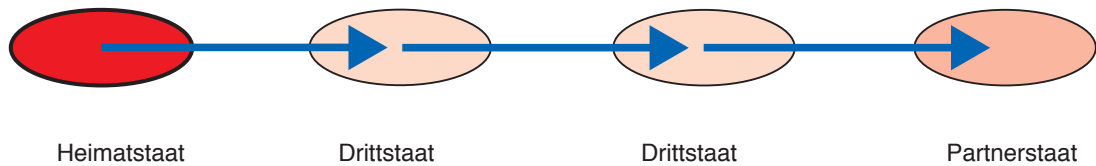
Das Recht, Passagiere, Fracht und Post zwischen einem Partnerstaat und dritten Staaten auf einer bestimmten Strecke zu befördern. Diese Luftverkehrsfreiheit wird noch weiter unterschieden:

a) Die 5. Freiheit bevor:

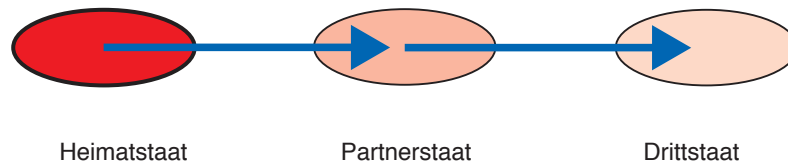
Hier erfolgen der Start in einem Drittstaat, die Zwischenlandung im Heimatstaat und die Schlusslandung in einem Partnerstaat.

**b) Die 5. Freiheit dazwischen:**

Hier erfolgen der Start im Heimatstaat, eine oder mehrere Zwischenlandungen in Drittstaaten und die Schlusslandung in einem Partnerstaat.

**c) Die 5. Freiheit darüber hinaus:**

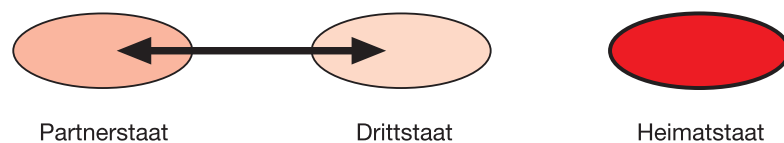
Hier erfolgen der Start im Heimatstaat, die Zwischenlandung im Partnerstaat und die Schlusslandung in einem Drittstaat.

**6. Freiheit: Recht zu Beförderungen aus dem Partnerstaat in den Heimatstaat und weiter nach Drittstaaten oder aus Drittstaaten in den Heimatstaat und weiter nach dem Partnerstaat**

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post in einem Partnerstaat an Bord zu nehmen und via Heimatstaat in einen Drittstaat zu transportieren. Es handelt sich demnach um einen Sonderfall der dritten und vierten Freiheit.

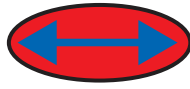
**7. Freiheit: Recht zu Beförderungen zwischen dem Partnerstaat und einem Drittstaat ohne Verbindung mit dem Heimatstaat**

Das Recht, Passagiere, Fracht und Post in einem Partnerstaat an Bord zu nehmen und in einen Drittstaat zu transportieren oder umgekehrt ohne irgend einen Bezug zum Heimatstaat. Es handelt sich demnach um einen Sonderfall der fünften Freiheit.

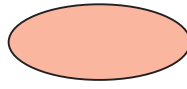


8. Freiheit: Recht zu Beförderungen innerhalb des Partnerstaates

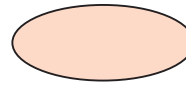
Das Recht, Passagiere, Fracht und Post innerhalb eines Partnerstaates zu befördern. Diese Freiheit wird mit dem Fachausdruck Kabotage umschrieben.



Heimatstaat



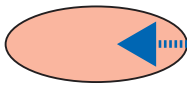
Partnerstaat



Drittstaat

9. Freiheit: Recht zu Beförderungen unter der Flugnummer einer Partnerfluggesellschaft

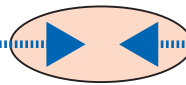
Das Recht, die einer Partnerfluggesellschaft eingeräumten Freiheiten unter Verwendung ihrer Flugnummer zu nutzen. Wird die Strecke mit gemischten Flugnummern bedient, spricht man von Code-Sharing, bei vollständiger Übernahme der Flugdienste von Code-Branching.



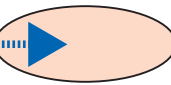
Partnerstaat



Heimatstaat



Drittstaat



Drittstaat

2.2 Das Abkommen von Chicago

2.2.1 Historischer Hintergrund

Basis und wesentliches Vertragswerk zur Regelung der internationalen Zivilluftfahrt ist das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, in der Praxis Abkommen von Chicago genannt (nachstehend abgekürzt mit CHI). Es wurde gegen Ende des Zweiten Weltkrieges durch die Konferenz von Chicago im Jahr 1944 geschaffen und von der Schweiz bereits 1946 ratifiziert. Dieses internationale Abkommen ist in der Systematischen Rechtssammlung (SR) unter der Nummer 0.748 (www.admin.ch/ch/d/sr/c0_748_0.html) veröffentlicht. Heute haben über 170 Staaten diese Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt als für sie verbindlich anerkannt.

Das Abkommen von Chicago regelt insbesondere die folgenden vier Punkte:



- den internationalen Verkehr privater Zivilluftfahrzeuge
- das Recht des Überfluges und der nichtkommerziellen Landungen
- die Verfahren beim Überflug von Landesgrenzen (Zollflugplatz nötig für Start und Landung)
- die Luftfotografie (jeder Staat kann diese Frage für sein Gebiet regeln wie er will)

Die Regelungen des Abkommens sind nicht abschliessend. Ihre Weiterentwicklung wird durch gemeinsame Beschlüsse der Vertragsstaaten ausgelöst. Denkbar ist die Übernahme bestimmter Bereiche durch andere internationale Organisationen. In insgesamt 18 Anhängen (Annexes) zum Abkommen werden die technischen Normen über Flugsicherheit, Flugsicherung, Crew Licensing etc. festgelegt.

Mit dem Abkommen von Chicago wurde gleichzeitig die Internationale Organisation für die Zivilluftfahrt, die ICAO (International Civil Aviation Organisation), gegründet. Sie ist heute eine der erfolgreichsten Unterorganisationen der UNO.

2.2.2 Die wichtigsten Bestimmungen

Die nachstehenden Texte entsprechen der deutschen Übersetzung des englischen Abkommens. Verbindlich bleibt jedoch der englische Originaltext. Um Unklarheiten zu vermeiden, wurde am Schluss des Abkommens in Art. 96 eine Definition von vier wichtigen Begriffen vorgenommen. Die folgenden Gesetztexte beziehen sich deshalb immer auf diese Begriffsbestimmungen.

Die engagierte Diskussion über den rechtlichen Status des Luftraumes über der Erde führte anlässlich der Konferenz von Chicago zu einer grundsätzlichen Einigung über die Lufthoheit. Das Abkommen beginnt deshalb gleich mit dem entsprechenden Artikel:

Art. 1: Lufthoheit

Die Vertragsstaaten erkennen an, dass jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschliessliche Lufthoheit besitzt.

In Art. 3 des Abkommens von Chicago wird nur zwischen Staatsluftfahrzeugen und Privatluftfahrzeugen unterschieden, wobei mit dem Ausdruck private Luftfahrzeuge in diesem Abkommen zivile Luftfahrzeuge gemeint sind. Unterscheidungen zwischen «Flugzeugen im gewerbsmässigen oder nichtgewerbsmässigen Luftverkehr» werden nicht gemacht. Trotz der Mängel, welche das Abkommen von Chicago aufweist und trotz seiner teilweise unklaren Formulierungen, hat es bis heute seine wichtige Rolle für die internationale Zivilluftfahrt bewahrt.

Art. 3: Privat- und Staatsluftfahrzeuge

- (a) Dieses Abkommen findet nur auf Privatluftfahrzeuge Anwendung; auf Staatsluftfahrzeuge ist es nicht anwendbar.
- (b) Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- und Polizeidienst verwendet werden, gelten als Staatsluftfahrzeuge.
- (c) Staatsluftfahrzeuge eines Vertragsstaats dürfen das Hoheitsgebiet eines anderen Staates nur auf Grund einer durch besondere Vereinbarung oder auf andere Weise erteilten Ermächtigung und nur nach Massgabe der in dieser festgesetzten Bedingungen überfliegen oder dort landen.
- (d) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, bei dem Erlass von Vorschriften für ihre Staatsluftfahrzeuge auf die Sicherheit des Verkehrs der Privatluftfahrzeuge gebührend Rücksicht zu nehmen.

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt regelt den internationalen Verkehr privater Luftfahrzeuge. Es sieht das Recht des Überfluges und das Recht nichtkommerzieller Landungen (z.B. zur Treibstoffaufnahme) in anderen Mitgliedstaaten vor. Erst in der Europäischen Union wurde auch das Recht auf freien Linienverkehr verwirklicht.

**CHI
Art. 5****Recht auf nicht planmässige Flüge**

Jeder Vertragsstaat erklärt sich damit einverstanden, dass alle nicht im planmässigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten vorbehaltlich der Beachtung der Bestimmungen dieses Abkommens berechtigt sind, ohne Einholung einer vorherigen Erlaubnis in sein Hoheitsgebiet einzufliegen oder es ohne Aufenthalt zu durchfliegen, und dort nicht gewerbliche Landungen vorzunehmen, vorbehaltlich des Rechts des überflogenen Staates, eine Landung zu verlangen. Jeder Vertragsstaat behält sich jedoch das Recht vor, aus Gründen der Flugsicherheit zu verlangen, dass Luftfahrzeuge, die sich in unzugängliche Gebiete oder solche ohne genügende Luftfahrteinrichtungen begeben wollen, vorgeschriebene Strecken einhalten oder eine Sondererlaubnis für solche Flüge einholen.

Das Abkommen von Chicago gilt ausdrücklich nur für nicht gewerbsmässige Überflüge und Landungen. Entsprechend wurde in Art. 6 der Linienverkehr von einer Erlaubnis oder Ermächtigung des überflogenen Staates abhängig gemacht. Doch nicht nur der internationale Verkehr wurde an der Konferenz in Chicago besprochen. Auch der Inlandverkehr durch fremde Fluggesellschaften sollte geregelt werden. Diesbezüglich wurde Artikel 7 statuiert.

Art. 7: Kabotage

Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, den Luftfahrzeugen anderer Vertragsstaaten die Erlaubnis zu verweigern, innerhalb seines Hoheitsgebietes Fluggäste, Post und Fracht zur entgeltlichen Beförderung nach einem anderen Ort innerhalb seines Hoheitsgebietes aufzunehmen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, keine Übereinkommen zu treffen, die auf der Grundlage der Ausschliesslichkeit einem anderen Staat oder einem Luftverkehrsunternehmen eines anderen Staates ein solches Recht ausdrücklich zusichern, und auch kein solches ausschliessliches Recht von einem anderen Staat zu erwerben.

Das Recht, in einem anderen Staat innerstaatliche gewerbsmässige Flüge auszuführen (sogenannte Kabotage oder 8. Freiheit) wird also im Abkommen von Chicago ausdrücklich ausgeschlossen. In der Schweiz wurde diese Vorschrift in Art. 35 des Luftfahrtgesetzes (LFG) nochmals in einem anderen Wortlaut festgehalten. Erst in der Europäischen Union wurde auch diese Freiheit verwirklicht. Selbst Charterflüge von Zürich nach Genf zum Automobilsalon können demnach nur über schweizerische Fluggesellschaften angeboten werden. Dabei dürfen jedoch diese schweizerischen Fluggesellschaften auch ausländisch immatrikulierte Flugzeuge einsetzen.

Die vertragsschliessenden Parteien waren sich sehr wohl bewusst, dass mit dem internationalen Flugverkehr auch zollrechtliche Probleme auftauchen. In Artikel 10 wurde deshalb eine besondere Regelung für Landungen im Ausland vorgesehen, welche in der Schweiz mit Art. 9 LFG dahingehend konkretisiert wurde, dass die Oberzolldirektion im Einvernehmen mit dem BAZL auch die Benützung von anderen Abflug- und Landungsstellen gestatten kann.

Art. 10: Landung auf Zollflughäfen

Abgesehen von Fällen, in denen Luftfahrzeuge nach den Bestimmungen dieses Abkommens oder auf Grund einer besonderen Ermächtigung das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates ohne Landung überfliegen dürfen, hat jedes Luftfahrzeug, das in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates einfliegt, auf einem von diesem Staat für Zwecke der Zollabfertigung oder sonstiger Untersuchung bestimmten Flughafen zu landen, sofern die Vorschriften dieses Staates es verlangen. Beim Verlassen des Hoheitsgebietes eines Vertragsstaates hat das Luftfahrzeug von einem auf gleiche Weise bestimmten Zollflughafen abzufliegen. Einzelheiten über alle als solche bestimmten Zollflughäfen sind von jedem Staat zu veröffentlichen und der gemäss Teil 11 dieses Abkommens errichteten Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Mitteilung an alle anderen Vertragsstaaten zu übersenden.

Dieser Artikel hat eine grosse Bedeutung für die Flugpraxis, und zwar nicht nur deshalb, weil wie beim Autofahren über die Grenze der Pass mitgenommen werden sollte.



Bei Flügen mit Landung im Ausland muss deshalb schon beim Abflug ein Zollflugplatz ausgewählt und dort der Pass vorgezeigt werden. In der Flugplanung ist zu berücksichtigen, dass die erste Landung im Ausland auf einem offiziellen Zollflugplatz zu erfolgen hat. Nur bei Flügen innerhalb des EU-Gebietes sind keine Zollflugplätze nötig.

Eine der wichtigsten Errungenschaften des Abkommens von Chicago neben dem Überflugsrecht ist aber zweifellos die Einführung von allgemein gültigen Luftverkehrsregeln. Während im Strassenverkehr noch heute Uneinigkeit über Links- bzw. Rechtsverkehr herrscht, gilt im Luftverkehr praktisch seit 1944 eine einheitliche Regelung (so gilt z.B. heute in der Luft überall auf der Welt der Rechtsvortritt).



CHI Art. 12

Luftverkehrsregeln

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, durch Massnahmen sicherzustellen, dass jedes sein Hoheitsgebiet überfliegende oder darin verkehrende sowie jedes mit seinem Staatszugehörigkeitszeichen versehene Luftfahrzeug, wo immer es sich befinden mag, die in dem entsprechenden Hoheitsgebiet geltenden Flug- und Luftverkehrsregeln und -vorschriften befolgt. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, seine eigenen diesbezüglichen Vorschriften so weit wie möglich denjenigen anzugleichen, die jeweils auf Grund dieses Abkommens erlassen werden. Über dem offenen Meer gelten die auf Grund dieses Abkommens aufgestellten Regeln. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die Verfolgung aller Personen sicherzustellen, welche die anzuwendenden Vorschriften verletzen.

Da sich jeder vertragsschliessende Staat verpflichtet, die Verletzung der internationalen Luftverkehrsregeln zu ahnden, ist es selbstverständlich, dass in der Schweiz derartige Verkehrsregelverletzungen streng verfolgt werden, und zwar gemäss Art. 90 LFG mit Gefängnis bis zu drei Jahren.

Um nicht nur das Luftfahrzeug, sondern auch die Besatzung kontrollieren zu können, wird in Art. 29 des Abkommens von Chicago die Mitführung von bestimmten Dokumenten verlangt. Auch diese Vorschrift wurde ins schweizerische Luftrecht mit Art. 22 der Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL übernommen). Dieselbe Liste findet sich aber auch im VFR-Guide unter FAL 1, so dass jeder Pilot sehr rasch in der Lage ist, die Vollständigkeit seiner Bordpapiere zu kontrollieren.

Artikel 29: In Luftfahrzeugen mitzuführende Dokumente

Jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug eines Vertragsstaates hat in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens folgende Papiere mitzuführen:

- (a) seinen Eintragungsausweis
- (b) sein Lufttüchtigkeitszeugnis
- (c) die für jedes Mitglied der Besatzung erforderlichen Erlaubsscheine
- (d) das Bordbuch
- (e) wenn es mit Funkgerät ausgerüstet ist, die Genehmigungsurkunde zur Errichtung und zum Betrieb einer Bordfunkstelle
- (f) wenn es Fluggäste befördert, eine Liste ihrer Namen, Abflug- und Bestimmungsorte
- (g) wenn es Fracht befördert, ein Manifest und Einzelangaben über die Fracht

Um die Mitführung der Bordpapiere sicherstellen zu können, wurde den Vertragsstaaten gestattet, die Luftfahrzeuge zu untersuchen.



CHI Art. 16

Untersuchung der Luftfahrzeuge

Die zuständigen Behörden jedes Vertragsstaates sind berechtigt, die Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten bei der Landung oder beim Abflug ohne unbillige Verzögerung zu untersuchen und die Zeugnisse und anderen durch dieses Abkommen vorgeschriebenen Papiere zu prüfen.

Selbstverständlich werden nicht nur gewisse Dokumente betreffend das Luftfahrzeug vorgeschrieben. Auch für die Besatzung der Luftfahrzeuge müssen entsprechende Befähigungszeugnisse, sogenannte Lizenzen, vorhanden sein.

**CHI**
Art. 32**Ausweise für Luftfahrtpersonal**

- a) Der Luftfahrzeugführer und die anderen Mitglieder des Betriebspersonals jedes in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuges müssen mit Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen versehen sein, die vom Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig anerkannt sind.
- b) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die einem seiner Staatsangehörigen von einem anderen Vertragsstaat ausgestellt sind, für Flüge über seinem Gebiet die Anerkennung zu verweigern.

Unter dem Eindruck des Zweiten Weltkrieges gab die Verwendung von Fotoapparaten oder Filmen natürlich besonders viel zu diskutieren. Die Vertragsstaaten konnten sich nicht einigen, ob man die Verwendung von solchen Lichtbildgeräten nun gestatten oder verbieten sollte. Schliesslich einigte man sich darauf, dass jeder Vertragsstaat diesbezüglich selbst entscheiden darf. Angesichts der heutigen Aufnahmetechniken ist die Formulierung «Lichtbildgerät» zweifellos nicht mehr zeitgemäss, doch hat sich am Grundsatz nichts geändert.

**CHI**
Art. 36**Lichtbildgerät**

Jeder Vertragsstaat kann die Benutzung von Lichtbildgeräten in Luftfahrzeugen über seinem Hoheitsgebiet verbieten oder regeln.

2.2.3 Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt wurde gleichzeitig die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO = International Civil Aviation Organisation) der UNO geschaffen. Sie hat ihren Sitz in Montreal, Kanada. Ausserdem bestehen in verschiedenen Erdteilen sogenannte Regionalbüros. Das Büro für Europa befindet sich in Paris.

Die ICAO hat drei Organe:

- Die Versammlung, ein Plenum mit einem Vertreter pro Mitgliedstaat
- Der Rat, er ist ein ständiges Organ und hat 33 Mitglieder
- Die Kommission

Die Publikationen der ICAO sind:

- annexes to the convention– standards and recommended practices
- procedures for air navigation services
- regional supplementary procedures

**CHI**
Art. 43**Name und Zusammensetzung**

Durch dieses Abkommen wird eine Organisation geschaffen, die dem Namen Internationale Zivilluftfahrt-Organisation führt. Sie besteht aus einer Versammlung, einem Rat und den sonst erforderlichen Organen.


**CHI
Art. 44**
Aufgaben

Ziel und Aufgaben der Organisation sind, die Grundsätze und die Technik der internationalen Luftfahrt zu entwickeln sowie die Planung und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu fördern, um

- (a) ein sicheres und geordnetes Wachsen der internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt zu gewährleisten;
- (b) den Bau und den Betrieb von Luftfahrzeugen zu friedlichen Zwecken zu fördern;
- (c) die Entwicklung von Luftstrassen, Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen für die internationale Zivilluftfahrt zu fördern;
- (d) den Bedürfnissen der Völker der Welt nach einem sicheren, regelmässigen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Luftverkehr zu entsprechen;
- (e) wirtschaftlicher Verschwendung, die durch übermässigen Wettbewerb verursacht wird, vorzubeugen;
- (f) zu gewährleisten, dass die Rechte der Vertragsstaaten voll beachtet werden und dass für jeden Vertragsstaat eine angemessene Möglichkeit besteht, internationale Luftverkehrsunternehmen zu betreiben;
- (g) eine unterschiedliche Behandlung von Vertragsstaaten zu vermeiden;
- (h) die Flugsicherheit in der internationalen Zivilluftfahrt zu fördern;
- (i) allgemein die Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in jeder Hinsicht zu fördern.


**CHI
Art. 96**
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bedeutet der Ausdruck

- (a) «Fluglinienverkehr» jeden planmässigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durchgeführt wird.
- (b) «Internationaler Fluglinienverkehr» einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat erfolgt.
- (c) «Luftverkehrsunternehmen» jedes Luftbeförderungsunternehmen, das einen internationalen Fluglinienverkehr anbietet oder betreibt.
- (d) «Landung zu nicht gewerblichen Zwecken» eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post.

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt wird ergänzt durch 18 Anhänge, den sogenannten Annexes, und einer Reihe von Dokumenten. Diese enthalten die «Standard and Recommended Procedures». Damit hat die ICAO praktisch alle wichtigen Probleme der Zivilluftfahrt standardisiert.

Früher wurden in der Schweiz sämtliche Regelungen der ICAO jeweils in die Landessprachen übersetzt. Oftmals erschienen die Übersetzungen erst, wenn die entsprechenden Anhänge oder Dokumente zwischenzeitlich schon wieder geändert waren. Seit 1995 ist der Bundesrat jedoch auf Grund des neuen Art. 6a LFG berechtigt, ausnahmsweise einzelne Anhänge, einschliesslich zugehöriger technischer Vorschriften, als unmittelbar anwendbar zu erklären.

Für den Privatpiloten besonders wichtig ist der Annex 1. Dieser enthält die Vorgaben der ICAO für die Lizenzierung von Flugpersonal. Für die Schweiz sind die entsprechenden Vorschriften ursprünglich im Reglement für die Ausweise von Flugpersonal umgesetzt worden. Mit der Einführung der JAR-FCL wurden dann aber in allen JAA-Mitgliedländern, und somit auch in der Schweiz einheitliche Regeln für die Lizenzierung von Flugpersonal gültig.

Annexes / Anhänge

Nummer	Titel englisch	Titel deutsch	Jahr
1	Personal Licensing	Berechtigungen für das Luftfahrtpersonal	1948
2	Rules of the Air	Verkehrsregeln	1948
3	Meteorological Services for International Air Navigation	Wetterdienste für die Internationale Luftfahrt	1948
4	Aeronautical Charts	Luftfahrtkarten	1948
5	Dimensional Units to be used in Air and Ground Operation	Masseinheit für die Operation in der Luft und am Boden	1948
6	Operation of Aircraft	Flugbetrieb	1948
	Part I International Commercial Air Transport Aeroplanes	Teil I Internationaler gewerbsmässiger Luftverkehr mit Flugzeugen	
	Part II International General Aviation Aeroplanes	Teil II Internationale Allgemeine Luftfahrt mit Flugzeugen	
	Part III International Operations Helicopters	Teil III Internationale Operation mit Helikoptern	
7	Aircraft Nationality and Registration Marks	Hoheitszeichen und Registrierung von Luftfahrzeugen	1948
8	Airworthiness of Aircraft	Lufttüchtigkeit von Flugzeugen	1948
9	Facilitation of International Air Transport	Erleichterungen im internationalen Luftverkehr	1949
10	Aeronautical Telecommunication	Luftfahrt Fernmeldesystem	
	Vol I Part I Equipment and Systems Part II Radio Frequencies	Bd I Teil I Ausrüstung und Systeme Teil II Radio Frequenzen	
	Vol II Communications including those with PANS status	Bd II Kommunikation unter Einbezug wderjenigen mit PANS Status	
11	Air Traffic Services	Flugverkehrsdienste	1949
12	Search and Rescue	Such- und Rettungsdienste	1950
13	Aircraft Accident Inquiry	Flugunfalluntersuchung	1951
14	Aerodromes	Flugplätze	1951
	Vol I Aerodromes Design and Operation	Bd I Flugplatzplanung und -operation	
	Vol II Heliports	Bd II Heliports	
15	Aeronautical Information Services	Luftfahrt-Informationsdienst	1953
16	Environmental Protection	Umweltschutz	1971
	Vol I Aircraft Noise	Bd I Lärm von Flugzeugen	
	Vol II Aircraft Engine Emissions	Bd II Lärm von Triebwerken	
17	Security Safeguarding International Civil Aviation against Unlawful Interference	Sicherheit Sicherung der Luftfahrt gegen ungesetzliche Eingriffe	1974
18	The Safe Transport of Dangerous Goods by Air	Transport gefährlicher Güter auf dem Luftweg	1984

Der Bundesrat kann gemäss Art. 6a des Luftfahrtgesetzes (LFG) ausnahmsweise einzelne dieser Anhänge als unmittelbar anwendbar erklären. Dies hat er insbesondere bezüglich Anhang 18 (Transport gefährlicher Güter auf dem Luftweg) bereits getan. Damit hat die Schweiz tatsächlich direkt anwendbare englische Vorschriften.

Kontrollfragen



Frage 2-2 / 1

Welche Rechte gestehen sich die Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago für diejenigen Luftfahrzeuge zu, welche nicht für den regelmässigen internationalen Luftverkehr bestimmt sind?

- a) Die Rechte für den Überflug und für nichtkommerzielle Landungen
- b) Nur das Überflugsrecht
- c) Nur das Recht für nichtkommerzielle Landungen ohne Überflug
- d) Das Recht, ohne zollamtliche Abfertigung nichtkommerzielle Landungen vornehmen zu können

Frage 2-2 / 2

Was ist bei Flügen über Landesgrenzen (ICAO-Staaten ausserhalb des EU-Gebietes) mit anschliessender Landung im Ausland zu beachten?

- a) Für jeden solchen Flug ist eine Bewilligung des Staates einzuholen, in welchem die Landung erfolgt
- b) Jeder Fluggast muss im Besitze eines Beförderungsscheines sein
- c) Es dürfen nur vom Staat bestimmte Zollflugplätze benützt werden
- d) Es bestehen keine besonderen Vorschriften

Frage 2-2 / 3

Wie ist der Gebrauch photographischer Apparate in Luftfahrzeugen international geregelt?

- a) Deren Gebrauch ist allgemein gestattet
- b) Deren Gebrauch ist allgemein verboten
- c) Jeder Staat kann deren Gebrauch über seinem Gebiet verbieten oder regeln
- d) Deren Gebrauch zu privaten Zwecken ist allgemein gestattet; gewerbsmässige Aufnahmen sind jedoch bewilligungspflichtig

Frage 2-2 / 4

Welche internationale Organisation wurde mit dem Abkommen von Chicago geschaffen?

- a) IATA
- b) ICAO
- c) AOPA
- d) IFALPA

Frage 2-2 / 5

Wird im Abkommen von Chicago das Mitführen bestimmter Dokumente an Bord von Luftfahrzeugen, die in der internationalen Luftfahrt verwendet werden, vorgeschrieben?

- a) Ja
- b) Ja, aber nur für den Linienverkehr
- c) Nein, es ist nicht vorgeschrieben, sondern nur empfohlen
- d) Nein, es besteht keine solche Vorschrift

2.3 Das Übereinkommen von Montreal

2.3.1 Bedeutung

Am 12. Juli 1929 startete zum ersten Mal eine Do X mit 12 Triebwerken vom Bodensee aus. Bereits drei Monate später transportierte dieses Flugschiff der Dornier Flugzeugwerke von Altenrhein 169 Passagiere. Damit hatte die Zeit der Grossflugzeuge begonnen. Dennoch war das Reisen mit Flugzeugen damals noch gefährlich und nach einem Flugzeugunglück endete die betroffene Fluggesellschaft meistens im Konkurs. Es verwundert daher nicht, dass im gleichen Jahr, am 12. Oktober 1929, in Warschau ein internationales Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr abgeschlossen wurde, mit dem gleichzeitig eine wirkungsvolle Haftungsbeschränkung des Luftfrachtführers bei internationalen Luftbeförderungen verwirklicht werden konnte. Dieses Warschauer Abkommen wurde im Verlaufe von Jahrzehnten durch zahlreiche Protokolle ergänzt und in der Schweiz durch ein entsprechendes Lufttransportreglement auch für die nationale Luftbeförderung als anwendbar erklärt. Ein Privatpilot erhielt damit die Möglichkeit, bei entgeltlichen Flügen seine Haftung gegenüber den Passagieren durch Ausstellen eines Flugscheines zu begrenzen.

Über die Jahrzehnte wurde das Fliegen immer sicherer und insbesondere von den USA wurde eine Aufhebung der Haftungsbeschränkungen gemäss Warschauer Abkommen gefordert. Am 31.10.1995 schlossen verschiedene grössere Luftfahrtunternehmen im Rahmen der International Air Transport Association (IATA) das «Intercarrier Agreement on Passenger Liability» ab. Nach den Bestimmungen dieser freiwilligen Vereinbarung haften die angeschlossenen Fluggesellschaften im Falle von Personenschäden unbegrenzt. Dieses Intercarrier Agreement wurde schliesslich von mehr als 100 Luftfahrtunternehmen aus aller Welt unterzeichnet. Gleichzeitig verlor das Warschauer Abkommen immer mehr an Bedeutung.

Am 28. Mai 1999 wurde auf Einladung der ICAO in Montreal von 52 Staaten ein Übereinkommen geschlossen mit dem Ziel, einen modernen Rechtsrahmen für die Luftbeförderung von Passagieren, Gepäck und Fracht zu schaffen. Die offizielle Bezeichnung dieses in der Originalsprache französischen Staatsvertrages lautet: «Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international». Leider wurde dafür die deutsche Kurzbezeichnung «Übereinkommen von Montreal» gewählt, obwohl es bereits ein Montrealer Übereinkommen von 1971 gibt; doch die Verwechslungsgefahr wurde in Kauf genommen. Mit dem neuen Übereinkommen wurde die unbegrenzte Haftung bei Personenschäden im internationalen Luftverkehr eingeführt. Gleichzeitig wurde bis zur Höhe von 100'000 Sonderziehungsrechten (rund CHF 190'000.-) eine Kausalhaftung festgesetzt, so dass bis zu diesem Betrag auch ohne Verschulden eine Haftung besteht.

Die Schweiz hat die Ratifikationsurkunde zum Übereinkommen von Montreal (SR 0.748.411, nachstehend mit MÜ abgekürzt) am 7. Juli 2005 hinterlegt und das Inkrafttreten der entsprechenden Bestimmungen auf den 5. September 2005 festgelegt. Auf das gleiche Datum trat auch die neue Verordnung über den Lufttransport (SR 748.411, LTrV) in Kraft, mit welcher die neuen Haftungsbestimmungen weitgehend auch für die Inlandbeförderung anwendbar erklärt wurden. Gleichzeitig wurde das frühere Lufttransportreglement aufgehoben. Seither können Privatpiloten ihre Haftung für Passagierschäden bei einem entgeltlichen Flug nicht mehr durch Ausstellen eines Flugscheins begrenzen.

2.3.2 Die wichtigsten Bestimmungen

Im ersten Artikel des Übereinkommens von Montreal wird sein Anwendungsbereich geregelt. Es gilt vorab nur für internationale Beförderungen von Personen, Reisegepäck oder Gütern durch Luftfahrzeuge. Zudem ist sein Anwendungsbereich auf die gewerbsmässige Beförderung und die private Beförderung gegen Entgelt beschränkt. Das Übereinkommen von Montreal gilt deshalb nicht für unentgeltliche Privatflüge, bei denen Passagiere, Gepäck oder Fracht befördert werden.



**MÜ
Art. 1**

Anwendungsbereich

- ¹ Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.
- ² Als «internationale Beförderung» im Sinne dieses Übereinkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten liegen oder, wenn diese Orte zwar im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaats liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Vertragsstaat ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebiets nur eines Vertragsstaats ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens.

³ Ist eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen, so gilt sie, gleichviel ob der Beförderungsvertrag in der Form eines einzigen Vertrags oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist, bei der Anwendung dieses Übereinkommens als eine einzige Beförderung, sofern sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart worden ist; eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, dass ein Vertrag oder eine Reihe von Verträgen ausschliesslich im Hoheitsgebiet desselben Staates zu erfüllen ist.

⁴ Dieses Übereinkommen gilt auch für Beförderungen nach Kapitel V vorbehaltlich der darin enthaltenen Bedingungen.

Im letzten Absatz dieses ersten Artikels wird auf Kapitel V des Übereinkommens von Montreal verwiesen. Dort sind Bestimmungen (Art. 39-48) zur Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer aufgeführt. Diese Regelungen sind für Privatpiloten nicht von Bedeutung und deshalb auch nicht prüfungsrelevant.

Unter der Herrschaft des Warschauer Abkommens war die Ausstellung von Flugscheinen noch von grosser Bedeutung. Wurde bei einem entgeltlichen Privatflug kein Flugschein ausgestellt, so haftete der Pilot bei Passagierschäden unbegrenzt, während die Versicherung ihre Leistungen nur in jenem Umfang erbrachte, wie wenn ein Flugschein ausgestellt worden wäre. Seit dem Inkrafttreten des Übereinkommens von Montreal haften Piloten auch bei entgeltlichen Privatflügen für Passagierschäden unbegrenzt (vgl. dazu weiter hinten Art. 21 MÜ). Dennoch haben sie gemäss nachstehendem Art. 3 weiterhin einen Flugschein auszustellen.



MÜ Art. 3

Reisende und Reisegepäck

¹ Bei der Beförderung von Reisenden ist ein Einzel- oder Sammelbeförderungsschein auszuhändigen; er muss enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsorts;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaats liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe von zumindest einem dieser Zwischenlandepunkte.

² Jede andere Aufzeichnung, welche die in Absatz 1 genannten Angaben enthält, kann anstelle des in jenem Absatz genannten Beförderungsscheins verwendet werden. Werden derartige andere Aufzeichnungen verwendet, so muss der Luftfrachtführer anbieten, dem Reisenden eine schriftliche Erklärung über die darin enthaltenen Angaben auszuhändigen.

³ Der Luftfrachtführer hat dem Reisenden für jedes aufgegebene Gepäckstück einen Beleg zur Gepäckidentifizierung auszuhändigen.

⁴ Der Reisende ist schriftlich darauf hinzuweisen, dass dieses Übereinkommen, soweit es Anwendung findet, die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung, für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gepäck sowie für Verspätung regelt und beschränken kann.

⁵ Die Nichtbeachtung der Absätze 1 bis 4 berührt weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags; dieser unterliegt gleichwohl den Vorschriften dieses Übereinkommens einschliesslich derjenigen über die Haftungsbeschränkung.

Der **Flugschein** wird in diesem Artikel neu als «**Beförderungsschein**» bezeichnet und kann entweder als Einzelbeförderungsschein oder als Sammelbeförderungsschein ausgestellt und ausgehändigt werden. Es ist also möglich, für mehrere Passagiere gemeinsam einen zusammenfassenden Beförderungsschein auszustellen. Entsprechend sind die einzelnen Namen der Passagiere auch nicht mehr zwingend aufzuführen. Im Hinblick auf die Suche und Identifizierung von Verletzten bei einem Flugunfall wird jedoch dringend empfohlen, auch zukünftig auf dem Beförderungsschein den Namen des Passagiers anzugeben. Das Muster eines solchen Beförderungsscheins ist hinten unter 5-3 / Seite 1 abgedruckt. In der Praxis hat sich die alte Bezeichnung Flugschein derart eingebürgert, dass sie wohl auch noch zukünftig in der Umgangssprache verwendet wird; gemeint ist damit aber eigentlich der Beförderungsschein.

Gemäss dem vierten Absatz dieses Artikels müssen die Reisenden schriftlich darauf hingewiesen werden, dass eine allfällige Haftungsbeschränkung besteht. Tatsächlich ist die Haftung für Schäden aus Verspätung sowie für Reisegepäck und Güter limitiert (für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung max. 1'000 Sonderziehungsrechte pro Reisenden gemäss Art. 8 LTrV). Diese Haftungslimitierung gilt nach der Regelung im fünften Absatz auch dann, wenn ein entsprechender Hinweis auf dem Beförderungsschein fehlt oder gar kein Beförderungsschein abgegeben wurde.

Im nachstehenden Art. 17 des Übereinkommens von Montreal wird die generelle Haftpflicht des Luftfrachtführers für Schäden am Passagier oder an dessen Reisegepäck festgeschrieben. Ausdrücklich wird die Haftung auch auf Unfallschäden ausgedehnt, die sich beim Ein- oder Aussteigen ereignen.



**MÜ
Art. 17**

Tod und Körperverletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck

¹ Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet oder körperlich verletzt wird, jedoch nur, wenn sich der Unfall, durch den der Tod oder die Körperverletzung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.

² Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck entsteht, jedoch nur, wenn das Ereignis, durch das die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder während eines Zeitraums eingetreten ist, in dem sich das aufgegebene Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand. Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit der Schaden auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen ist. Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschliesslich persönlicher Gegenstände, haftet der Luftfrachtführer, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist.

³ Hat der Luftfrachtführer den Verlust des aufgegebenen Reisegepäcks anerkannt oder ist das aufgegebene Reisegepäck nach Ablauf von einundzwanzig Tagen seit dem Tag, an dem es hätte eintreffen sollen, nicht eingetroffen, so kann der Reisende die Rechte aus dem Beförderungsvertrag gegen den Luftfrachtführer geltend machen.

⁴ Vorbehaltlich entgegenstehender Bestimmungen bezeichnet in diesem Übereinkommen der Begriff «Reisegepäck» sowohl aufgegebenes als auch nicht aufgegebenes Reisegepäck.

Die Haftung trifft den «Luftfrachtführer». Als Luftfrachtführer gilt bei einem gewerbsmässigen Flug das vertragsschliessende oder ausführende Flugunternehmen, welches über die notwendigen Bewilligungen zum gewerbsmässigen Transport von Personen oder Gütern verfügt. Bei Privatflügen wird der Pilot zum Luftfrachtführer, sobald er die Beförderung von Personen oder Gütern gegen Entgelt ausführt. Die Höhe des Entgeltes spielt dabei keine Rolle; diese ist vielmehr ein Kriterium für die Abgrenzung der Gewerbsmässigkeit (vgl. Art. 100 LfV hinten S. 82).

In einigen wenigen Sonderfällen kann unter Umständen die generelle Haftung des Luftfrachtführers dahinfallen. Diese besonderen Fälle sind in Art. 20 des Übereinkommens von Montreal aufgeführt. Allerdings hat der Luftfrachtführer zu beweisen, dass eine Haftungsbefreiung vorliegt. Im Zweifel ist von der Haftung gemäss Art. 17 MÜ auszugehen.



**MÜ
Art. 20**

Haftungsbefreiung

Weist der Luftfrachtführer nach, dass die Person, die den Schadenersatzanspruch erhebt, oder ihr Rechtsvorgänger den Schaden durch eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit, als diese Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Verlangt eine andere Person als der Reisende wegen dessen Tod oder Körperverletzung Schadenersatz, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung insoweit befreit, als er nachweist, dass eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des Reisenden, sei es auch nur fahrlässig, den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Dieser Artikel gilt für alle Haftungsbestimmungen in diesem Übereinkommen einschliesslich Artikel 21 Absatz 1.

Am Schluss dieses Artikels wird auf Art. 21 des Übereinkommens von Montreal hingewiesen. Dort wird bis zur Höhe von 100'000 Sonderziehungsrechten eine Kausalhaftung (vgl. die weiteren Ausführungen hinten S. 189) festgelegt. Selbst diese Kausalhaftung entfällt, wenn der Passagier den Unfall selbst verursacht hat.

Die Haftungsbeziehung nach Art. 20 ist klar zu unterscheiden vom Haftungsausschluss gemäss dem nachstehenden Art. 21. Im vorstehenden Artikel wird eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des betroffenen Passagiers vorausgesetzt. Im nachstehenden Artikel wird dagegen vom Luftfrachtführer der Nachweis erbracht, dass ihn keinerlei Verschulden trifft. Im ersten Fall tritt eine generelle Haftungsbeziehung ein, während im zweiten Fall nur die Haftung über 100'000 Sonderziehungsrechten entfällt.



MÜ
Art. 21

Schadenersatz bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden

¹ Für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, die 100'000 Sonderziehungsrechte je Reisenden nicht übersteigen, kann die Haftung des Luftfrachtführers nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden.

² Der Luftfrachtführer haftet nicht für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, soweit sie 100'000 Sonderziehungsrechte je Reisenden übersteigen, wenn er nachweist, dass

- a) dieser Schaden nicht auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist oder
- b) dieser Schaden ausschliesslich auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist.

Unter Sonderziehungsrecht (SZR) bzw. auf Englisch Special Drawing Right (XDR) wird eine hypothetische Währung nach der Definition des internationalen Währungsfonds verstanden, welche aus den massgebenden Leitwährungen der Mitgliedstaaten entsprechend ihrer Bedeutung (Quote) berechnet wird. Derzeit gilt ein Umrechnungskurs von 1 SZR = 1.4 CHF (vgl. aktuellen Umrechnungskurs unter www.xe.com).



MÜ
Art. 26

Unwirksamkeit von Vertragsbestimmungen

Jede Bestimmung des Beförderungsvertrags, durch welche die Haftung des Luftfrachtführers ausgeschlossen oder der in diesem Übereinkommen festgesetzte Haftungshöchstbetrag herabgesetzt werden soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des gesamten Vertrags zur Folge; dieser unterliegt gleichwohl diesem Übereinkommen.

Schliesslich bestimmt Art. 26 MÜ, dass ein genereller Haftungsausschluss nichtig ist. Wie bei der Verzichtserklärung im Falle eines unentgeltlichen Privatfluges (vgl. hinten S. 210) nützt es deshalb auch beim entgeltlichen Privatflug nichts, wenn der Passagier eine schriftliche Erklärung abgibt, wonach er auf jeglichen Schadenersatzanspruch gegenüber dem Piloten bzw. Luftfrachtführer verzichtet.



Das Übereinkommen von Montreal hat das Warschauer Abkommen ersetzt und zu einer unbegrenzten Haftung für Personenschäden im internationalen Lufttransport bei gewerbsmässigen Flügen und bei entgeltlichen Privatflügen geführt. Auf solchen Flügen sind weiterhin Flugscheine auszustellen und abzugeben, die neu als Beförderungsscheine bezeichnet werden und sowohl als Einzelbeförderungsschein als auch als Sammelbeförderungsschein zulässig sind. Für Schäden am Reisegepäck und an Gütern sowie aus Verspätung gelten weiterhin Haftungsbeschränkungen. Auf unentgeltliche Privatflüge ist das Übereinkommen von Montreal nicht anwendbar. Bei solchen Flügen kann der Passagier eine Verzichtserklärung ausstellen.

Auf die Unterscheidung zwischen gewerbsmässigen und privaten Flügen wird hinten S. 82 näher eingegangen. Bei unentgeltlichen Privatflügen kann der Passagier auf die Haftung wegen leichter Fahrlässigkeit verzichten; das Muster einer solchen Verzichtserklärung findet sich hinten S. 210.

Kontrollfragen



Frage 2-3 / 1

Für welche Flüge ist das Übereinkommen von Montreal anwendbar?

- a) Nur für gewerbsmässige Flüge
- b) Für entgeltliche und unentgeltliche Privatflüge
- c) Nur für private Flüge
- d) Für entgeltliche Privatflüge

Frage 2-3 / 2

Ein Kollege bittet Sie, ihn gegen eine angemessene Entschädigung privat von Bern nach Friedrichshafen zu fliegen. Müssen Sie für diesen Flug einen Beförderungsschein ausstellen und abgeben?

- a) Ja, wobei sowohl der Abgangs- als auch der Bestimmungsort anzugeben ist
- b) Nein, denn der Beförderungsvertrag kommt unabhängig vom Beförderungsschein zustande
- c) Ja, denn damit wird jegliche Haftung betragsmässig begrenzt
- d) Nein, denn ein Beförderungsschein muss nur ausgestellt, aber nicht abgegeben werden

Frage 2-3 / 3

Wie haftet der Luftfrachtführer bei einem Flug, auf den das Übereinkommen von Montreal anwendbar ist?

- a) Er haftet nur für Schäden, die dadurch entstehen, dass ein Reisender an Bord des Luftfahrzeuges getötet oder verletzt wird
- b) Er haftet für Schäden, die dadurch entstehen, dass ein Reisender beim Ein- oder Aussteigen verletzt oder getötet wird
- c) Er haftet nur für Schäden, die dadurch entstehen, dass Reisegepäck an Bord des Luftfahrzeuges beschädigt oder zerstört wird
- d) Er haftet für Schäden, die dadurch entstehen, dass Reisegepäck nicht aufgegeben wurde

Frage 2-3 / 4

Drei Personen aus ihrem Bekanntenkreis fragen Sie an, ob Sie mit ihnen einen Alpenrundflug ab Bad Ragaz mit Zwischenlandung in Innsbruck (A) durchführen könnten. Die Passagiere übernehmen dabei die Kosten des Fluges. Mit welcher der untenstehenden Massnahmen können Sie Ihre allfällige Haftung begrenzen?

- a) Ausstellen einer von den Passagieren zu unterzeichnenden Erklärung, wonach diese den Piloten von jeglicher Haftpflicht vollumfänglich befreien
- b) Ausstellen eines Sammelbeförderungsscheines, womit der Beweis für einen Beförderungsvertrag erbracht werden kann und somit die Haftung für Schäden am Reisegepäck und aus Verspätung begrenzt wird
- c) Abschluss einer speziellen Insassenversicherung, wobei die Passagiere die Kosten der Versicherung zu übernehmen haben
- d) Sie brauchen nichts weiter vorzukehren, da mit dem neuen Übereinkommen von Montreal bereits jegliche Haftung des Piloten aufgehoben wurde

Frage 2-3 / 5

Ein Pilot befördert einen Passagier gegen Entgelt mit einer Piper Archer von Friedrichshafen (D) nach St.Gallen-Altenrhein. Doch bei der Landung in St.Gallen-Altenrhein bricht das rechte Hauptfahrwerk wegen Materialermüdung und der Passagier wird verletzt. Wie haftet der Pilot, wenn ihm keinerlei fahrlässiges Verhalten vorgeworfen werden kann?

- a) Weist der Luftfrachtführer nach, dass ihn keinerlei Verschulden trifft, so kommt es zur Haftungsbehebung und der Pilot haftet überhaupt nicht
- b) Der Pilot haftet in jedem Falle nur bis zum Höchstbetrag von 100'000 Sonderziehungsrechten
- c) Der Pilot haftet bis zu 100'000 Sonderziehungsrechten kausal, darüber kann er sich der Haftung entledigen, wenn er den Nachweis erbringt, dass ihn keinerlei Verschulden trifft
- d) Der Pilot haftet in jedem Falle unbegrenzt, auch wenn ihn keinerlei Verschulden trifft

2.4 Die Joint Aviation Requirements

2.4.1 Entstehung und Bedeutung

Im Zusammenhang mit der Entwicklung und der Produktion des Airbus in Europa entstand in den 70-er Jahren das Bedürfnis nach einheitlichen europäischen Bauvorschriften. Aus diesem Grunde schlossen verschiedene europäische Flugzeughersteller eine Vereinbarung unter der Bezeichnung «Joint Airworthiness Authorities» und einigten sich auf gemeinsame Normen unter der Bezeichnung «Joint Airworthiness Requirements». 1987 beschlossen diese Staaten eine Ausdehnung ihrer Vereinbarung über die bisherigen Bauvorschriften (JAR 25) hinaus. Von nun an sollten unter anderem auch einheitliche europäische Regelungen gelten für die Unterhaltbetriebe (JAR 145), die Ausweise von Flugpersonal (JAR-FCL), die Zertifizierung von Luftfahrzeugen (JAR 21) und den gewerbsmässigen Flugbetrieb (JAR-OPS). Gleichzeitig wurden auch die Bezeichnungen wie folgt angepasst:

JAA	Joint Aviation Authorities	Vereinigte europäische Luftfahrtbehörden
JAR	Joint Aviation Requirements	Veröffentlichungen der Anforderungen der JAA

Am 11. September 1990 unterzeichneten 27 europäische Staaten, darunter auch die Schweiz, das *Abkommen von Zypern*. Mit dieser Verwaltungsvereinbarung verpflichteten sich die unterzeichneten Staaten, die von den JAA als anwendbar erklärten JAR in ihr nationales Recht zu überführen und die bisherigen nationalen Vorschriften entsprechend anzupassen oder aufzuheben. Im Gegensatz zum Abkommen von Chicago, mit dem die eigenständige internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO als Unterorganisation der UNO gegründet wurde, ist das Abkommen von Zypern kein Staatsvertrag. Die JAA ist deshalb auch keine eigene Zivilluftfahrtbehörde, sondern bezeichnet lediglich den *Zusammenschluss der europäischen Zivilluftfahrtbehörden im technischen Bereich*.

Die Joint Aviation Authorities (JAA) waren zuletzt ein Zusammenschluss der zivilen Luftfahrtbehörden von 34 europäischen Ländern. Sie wurden jedoch per 30. Juni 2009 aufgelöst. Ihre Aufgaben wurden weitgehend von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) übernommen. Heute besteht noch eine Ausbildungsorganisation unter dem Namen JAA-TO (Training Organisation), welche Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt anbietet.

Die Reglemente der JAA wurden primär in Englisch erlassen. In der Ausbildung zum Instrumentenflug-Rating oder zum Linienpiloten werden deshalb in der Schweiz nur die englischen Originaltexte verwendet und auch die diesbezüglichen Prüfungsfragen im Fach Luftrecht erfolgen in Englisch. Auf der Stufe Privatpilot sind die Prüfungsfragen in der Schweiz weiterhin in Deutsch abgefasst. Aus diesem Grunde kann in der Ausbildung zum Privatpiloten auch auf der deutschen Übersetzung der JAA-Bestimmungen basiert werden.

2.4.2 Die wichtigsten Joint Aviation Requirements

Für die Piloten von Flächenflugzeugen sind insbesondere die beiden nachstehenden Reglemente der JAA, welche von der Schweiz auf dem Verordnungswege in das nationale Recht übernommen wurden, von grosser Bedeutung.

a) JAR-OPS 1

Die Requirements for Aeroplanes Commercial Air Transportation (JAR-OPS 1) wurden am 8. September 1997 mit der *Verordnung über den Betrieb von Flugzeugen im gewerbsmässigen Lufttransport* (VJAR-OPS 1, SR 748.127.8) in das schweizerische Recht übernommen. Wie schon der Verordnungstitel verheisst, regelt JAR-OPS 1 die Voraussetzungen, unter denen Flugbetriebsunternehmen operieren dürfen. Damit ändern bzw. ersetzen sie die früheren Vorschriften der Verordnung vom 23. November 1973 über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (SR 748.127.1). Die VJAR-OPS 1 ist zwar am 1. November 1997 in Kraft getreten, doch setzt das BAZL jedem Flugbetriebsunternehmen eine Frist, in der es den Betrieb und das Betriebsreglement den Bestimmungen der JAR-OPS 1 anzupassen hat.

b) JAR-FCL

Die Requirements for Flight Crew Licencing (JAR-FCL) wurden am 14. April 1999 mit der *Verordnung über JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern* (VJAR-FCL, SR 748.222.2) in das schweizerische Recht übernommen. Geregelt werden im Reglement JAR-FCL 1 die Erteilung der Lizenzen zum Führen von Flugzeugen, im Reglement JAR-FCL 2 die Erteilung der Lizenzen zum Führen von Hubschraubern und im Reglement JAR-FCL 3 die medizinischen Belange im Zusammenhang mit den Lizenzen. Soweit die VJAR-FCL nichts anderes vorsieht, gelten zusätzlich die Bestimmungen in der Verordnung über die Ausweise für Flugpersonal (VAF, SR 748.222.1) in der Fassung vom 1. April 2011.

2.4.3 JAR-FCL 1 für Piloten von Flächenflugzeugen

Die Joint Aviation Requirements for Flight Crew Licensing (Aeroplane) sind in zwei Sektionen unterteilt: in die eigentlichen Bestimmungen (Requirements) und in die Ausführungsbestimmungen (AMC, Applicable Mean of Compliance) mit interpretierendem und erklärendem Material (IEM, Interpretative and Explanatory Material). Aus dem ersten Teil werden von Flächenflugpiloten folgende Abschnitte als Prüfungsstoff im Fach Luftrecht verlangt:

JAR-FCL Abschnitt A

- 1.025
- 1.035
- 1.040
- 1.050
- 1.065

Allgemeine Bestimmungen

Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen
Flugmedizinische Tauglichkeit
Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit
Anrechnung von Flugzeiten
Ausstellerstaat der Lizenz

JAR-FCL Abschnitt B

- 1.085
- 1.090
- 1.095

Flugschüler

Anforderungen
Mindestalter
Flugmedizinische Tauglichkeit

JAR-FCL Abschnitt C

- 1.100
- 1.105
- 1.110
- 1.115
- 1.120
- 1.125
- 1.130
- 1.135

Privatpilotenlizenz

Mindestalter
Flugmedizinische Tauglichkeit
Rechte und Voraussetzungen
Berechtigungen für besondere Zwecke
Flugerfahrung und Anrechnung
Ausbildungslehrgang
Theoretische Prüfung
Praktische Fähigkeiten

JAR-FCL Abschnitt E

- 1.175

Instrumentenflugberechtigung

Erfordernis einer Instrumentenflugberechtigung

JAR-FCL Abschnitt F

- 1.215
- 1.225
- 1.245

Klassen- und Musterberechtigungen

Einteilung von Klassenberechtigungen
Erfordernis von Muster- oder Klassenberechtigungen
Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

JAR-FCL Abschnitt H

- 1.300

Lehrberechtigungen

Ausbildung - Allgemeines

Im Abschnitt A – Allgemeine Bestimmungen werden zuerst die wichtigsten Bestimmungen und Abkürzungen definiert. Weitere Abkürzungen sind hinten im Kapitel 6.2 erklärt.



JAR-FCL
1.001

Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Alleinflugzeit:

Die Flugzeit, in der sich ein Flugschüler allein an Bord eines Luftfahrzeuges befindet.

Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (Student Pilot-in-Command/SPIC):

Die Flugzeit, in der ein Flugschüler die Tätigkeit des verantwortlichen Piloten ausübt und der Fluglehrer ihn nur beobachtet und den Flug nicht beeinflusst.

Ausbildungszeit mit Fluglehrer:

Die Flugzeit oder Instrumentenbodenzeit in der eine Person von einem dazu ermächtigten Lehrer ausgebildet wird.

Befähigungsüberprüfungen:

Nachweis der weiteren fliegerischen Befähigung für die Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen einschliesslich mündlicher Prüfungen, die der Prüfer für erforderlich hält.

Berechtigung:

In eine Lizenz eingetragene besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen.

Beruflich tätiger Pilot:

Ein Pilot im Besitz einer Lizenz (CPL/ATPL), die eine fliegerische Tätigkeit im gewerblichen Luftverkehr zulässt.

Erneuerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung):

Das Verwaltungsverfahren zur Erneuerung einer abgelaufenen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Flugzeit:

Die Gesamtzeit zwischen der erstmaligen Bewegung eines Luftfahrzeuges mit eigener oder fremder Kraft zum Zwecke des Abfluges bis zum Stillstand nach Beendigung des Fluges.

Flugzeuge mit einem Piloten:

Flugzeuge mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von einem Piloten.

Flugzeuge mit zwei Piloten:

Flugzeuge mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten.

Instrumentenflugzeit:

Die Zeit, in der ein Pilot ein Luftfahrzeug ausschliesslich nach Instrumenten führt.

Instrumentenbodenzeit

Die Zeit, in der ein Pilot eine Ausbildung im simulierten Instrumentenflug in synthetischen Flugübungsgeräten (*Synthetic Training Devices/STDs*) erhält.

Instrumentenzeit:

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

Kategorie (eines Luftfahrzeuges):

Die Einteilung von Luftfahrzeugen nach bestimmten grundlegenden Eigenschaften, z.B. Flugzeug, Hubschrauber, Segelflugzeug, Freiballon.

Muster (eines Luftfahrzeuges):

Luftfahrzeuge desselben Grundmusters, einschliesslich sämtlicher Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Handhabung, Flugeigenschaften oder Zusammensetzung der Flugbesatzung haben.

Nacht:

Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder jeder andere Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, der von der zuständigen Behörde festgelegt wird.

Praktische Prüfungen:

Praktische Prüfungen sind Nachweise der fliegerischen Befähigung für den Erwerb von Lizenzen oder Berechtigungen einschliesslich mündlicher Prüfungen, die der Prüfer für erforderlich hält.

Privatpilot:

Ein Pilot mit einer Lizenz, die eine fliegerische Tätigkeit im gewerblichen Luftverkehr nicht zulässt.

Reisemotorsegler (Touring Motor Glider/TMG):

Ein Motorsegler mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis, der über ein fest eingebautes Triebwerk und einen nicht einklappbaren Propeller verfügt. Der Motorsegler muss gemäss den Bestimmungen des Flughandbuchs eigenstartfähig sein und mit eigener Leistung steigen können.

Sonstige Übungsgeräte:

Ausbildungshilfen ausser Flugsimulatoren, Flugübungsgeräten oder Flug- und Navigationsverfahrensübungsgeräten, die zur Ausbildung eingesetzt werden können, wenn kein vollständiges Cockpit erforderlich ist.

Streckenabschnitt:

Ein Flug, der Start, Abflug, Reiseflug von nicht weniger als 15 Minuten, Anflug und Landephase umfasst.

Umschreibung (einer Lizenz):

Die Erteilung einer Lizenz gemäss JAR-FCL auf der Grundlage einer Lizenz eines Staates, der kein Mitglied der JAA ist (Nicht-JAA-Staat).

Verlängerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung):

Das Verwaltungsverfahren zur Verlängerung einer noch gültigen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Multi-Crew Co-Operation/MCC):

Die Zusammenarbeit der Flugbesatzung unter der Leitung des verantwortlichen Piloten.



Die *Begriffsbestimmung Nacht* gemäss JAR-FCL ist in der Schweiz bereits in gleicher Form in Art. 1 der Verkehrsregelverordnung (hinten Kapitel 4.1) festgelegt worden. Zusätzlich gilt auf dem gesamten Gebiet der Schweiz jedoch die Regelung, dass die Dauer der Dämmerung stets mit 30 Minuten angenommen wird, auch wenn dies astronomisch gesehen nicht korrekt ist (vgl. die Tabelle im VFR-Guide des AIP unter RAC 1-1).

Die *Flugzeit* wird auch als Blockzeit bezeichnet, (vgl. die Definitionen unter Kapitel 3.5.2).

Neben diesen Begriffsbestimmungen im allgemeinen Teil der JAR-FCL sind folgende Ausdrücke im Zusammenhang mit den Fluglizenzen für die Piloten von Interesse:

Englisch	Deutsch	Bedeutung
Class	Klasse	Zusammenfassung der Leichtflugzeuge – mit gleicher Anzahl Triebwerke – gleicher Antriebsart (Kolben, Turboprop, etc.) – gleichem Einsatzspektrum (Land/See)
Difference Training	Unterschiedsschulung/ Umschulung	Wechsel innerhalb des Musters auf eine andere Baureihe mit unterschiedlicher Ausrüstung oder unterschiedlichen Verfahren
Familiarisation	Vertrautmachen / Einweisung	Die Einweisung auf ein Flugzeug des gleichen Musters oder der gleichen Baureihe
Medical	Medizinische Tauglichkeit	Medizinische Tauglichkeitsprüfung als Grundlage für die Lizenzierung (Klasse I oder II)
Proficiency Check	Überprüfung / Befähigungsprüfung	Überprüfung der Fähigkeit bei periodischer Verlängerung einer Lizenz / Berechtigung durch FE, TRE, IRE, SFE
Renewal	Erneuerung	Erneuerung eines Medical, einer Berechtigung nach deren Verfall. Es gelten besondere Bestimmungen
Revalidation	Verlängerung	Periodische Verlängerung eines Medical, einer Berechtigung vor Ablauf des Verfalldatums
Serie	Baureihe	Familie von Flugzeugen innerhalb einer Klasse mit ähnlicher Charakteristik und ähnlichem Flugverhalten (Bsp. Cessna 1XX, Piper PA 28)
Skill Test	Prüfung / Praktische Prüfung	Prüfung durch FE zur Ausstellung einer Lizenz, Berechtigung
Type	Muster	Luftfahrzeuge desselben Grundmusters mit gleicher Handhabung, gleichen Flugeigenschaften und gleicher Mindestbesatzung (Bsp. A320 Familie)
Validation	Anerkennung	Zeitlich beschränkte Anerkennung einer Lizenz / Berechtigung



Es gibt vier Arten von Lizenzen:

- **LAPL** (Light Aircraft Pilot Licence / Leichtflugzeugpilotenlizenz)
- **PPL** (Privat Pilot Licence / Privatpilotenlizenz)
- **CPL** (Commercial Pilot Licence / Berufspilotenlizenz)
- **ATPL** (Airline Transport Pilot Licence / Linienpilotenlizenz)

**JAR-FCL
1.025****Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen**

- (a) Der Inhaber einer Lizenz darf die Rechte einer von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz oder Berechtigung nur dann ausüben, wenn er die entsprechenden Anforderungen der JAR-FCL erfüllt.
- (b) Die Gültigkeit der Lizenz wird durch die Gültigkeit der eingetragenen Berechtigungen und des Tauglichkeitszeugnisses bestimmt.
- (c) Die Lizenz wird für längstens 5 Jahre ausgestellt. Innerhalb dieses Zeitraumes wird die Lizenz von der Behörde in folgenden Fällen neu ausgestellt:
 - (1) beim Ersterwerb sowie bei der Erneuerung einer Berechtigung;
 - (2) wenn unter Punkt XII der Lizenz kein Platz für weitere Eintragungen zur Verfügung steht;
 - (3) aus verwaltungstechnischen Gründen;
 - (4) nach Ermessen der Behörde, bei Verlängerung einer Berechtigung.

Gültige Berechtigungen werden von der Behörde in die neu ausgestellte Lizenz übernommen. Der Lizenzinhaber hat bei der Behörde einen Antrag auf Neuausstellung der Lizenz zu stellen.



Auch wenn die *Lizenz* grundsätzlich für 5 Jahre ausgestellt werden kann, so bedeutet dies noch nicht, dass während dieser Zeit auch ohne weitere Bewilligung geflogen werden kann. Zusätzlich zur Lizenz wird ein *Rating* benötigt, das nur ein oder zwei Jahre gültig ist (vgl. hinten JAR-FCL 1.245) und schliesslich wird noch ein *Medical* vorausgesetzt, dessen Gültigkeit je nach Alter und Lizenz nach 6 Monaten bis 5 Jahren abläuft. Die Berechtigung zum Führen eines Flugzeuges beruht deshalb auf folgendem Dreisäulenprinzip:



Die vom BAZL ausgestellten JAR-konformen Pilotenlizenzen geben Auskunft über die Ablaufdaten von Lizenz und Berechtigungen. Nationale Erweiterungen (wie z.B. Kunstflug) werden in einem separaten Attachment aufgeführt.

Abbreviations
Abkürzungsverzeichnis

Abbreviations	Abkürzungsverzeichnis
(A)	Aeroplane
PPL	Private Pilot Licence
CPL	Commercial Pilot Licence
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
FI	Flight Instructor
IRI	Instrument Rating Instructor
CRI	Class Rating Instructor
TRI	Type Rating Instructor
SFI	Synthetic Flight Instructor
NIT	Night Flight
RTI	Radio Telephony international english
RTN	Radio Telephony national
IR	Instrument rating
	Flugzeug
	Privatpilotenlizenz
	Berufspilotenlizenz
	Universitätspilotenlizenz
	Fluglehrer
	Fluglehrer Instrumentenflug
	Fluglehrer Klassenberechtigung
	Fluglehrer Musterberechtigung
	Fluglehrer Simulator
	Nachtflug
	Radio Telephony international english
	Radio Telephony national
	Instrumentenberechtigung

Joint Aviation Authorities
Flight Crew Licence
Lizenz für
Flugpersonal

Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL standards
Ausgestellt in Übereinstimmung mit den Normen der ICAO und JAR-FCL Bestimmungen

Rating	Date of test	Valid until	CH-Examiner	CH-Examiner	Remarks
Berechtigung	Prüfungsdatum	gültig bis	Art der Lizenz	Unterschrift des Sachverständigen	Bemerkungen
		Class / Type	Berechtigung Nr des Sachverständigen		
		Klasse / Muster	IR Kategorie		

Instructions on Rights of Appeal:
An appeal must be filed as official language (German, French or Italian) within 30 days of the issue with the Federal Appeals Commission of Infrastructure and Environment (REKO UVEK), Schwarzenstrasse 59, PO Box 336, 3000 Bern 14. The Appeal document must be submitted in duplicate, stating the matters being appealed against and the grounds thereof, and a copy of the contested judgement must be attached.

Rechtsmittelbelehrung:
Gegen diese Verfügung kann in einer der drei Amtssprachen (Deutsch, Französisch oder Italienisch) innert 30 Tagen ab Eröffnung bei der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO UVEK), Schwarzenstrasse 59, Postfach 336, 3000 Bern 14, Beschwerde geführt werden. Die Beschwerdeschrift ist im Doppel und unter Beilage des angefochtenen Entscheides einzureichen und hat die Begründen und deren Begründung zu enthalten.

This licence reflects all previously issued documents under the same name.
Dieses Lizenzpapier ersetzt alle früheren, auf den gleichen Namen ausgestellten Papiere.

Federal Office of Civil Aviation / Bundesamt für Zivilluftfahrt
CH-3003 Bern

III	Licence No	CH-48133/JAR
Lizenz Nr	Switzerland	Schweiz
I	State of Issue	Switzerland
IV	Last and first name of holder	Keel Markus
	Name und Vorname des Inhabers	
XIV	Date of birth	11.01.1957
	Geburtsdatum	
XIV	Place of origin	Rebstein
	Heimort	
VI	Nationality	Swiss
	Staatsangehörigkeit	
VII	Signature of holder	
	Unterschrift des Inhabers	
VIII	Issuing Authority	Federal Office of Civil Aviation
	Ausstellende Behörde	Bundesamt für Zivilluftfahrt
X	Date	09.10.2006
	Datum	
X	Signature of issuing officer	
	Unterschrift ausstellende Person	U. Herren / Piro
XI	Stamp	
	Stempel	

II	Title of licence	Date of initial issue	Country code
Art der Lizenz	Datum Erstaussstellung	Landescode	
PPL(A)	18.07.1996	CH	

IX	Validity / Gültig bis	Country code
Diese Lizenz ist spätestens neu auszustellen am	Landescode	
09.10.2011	CH	

This licence is to be re-issued not later than
Diese Lizenz ist spätestens neu auszustellen am
The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege.
A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.
Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein für die gewünschte Nutzung gültiges Tauglichkeitszeugnis mit sich führt.
Zur Feststellung der Identität des Erlaubnisinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen

XII	Class/Type Ratings	Class/Type Ratings
Klassen/Muster	Gültig bis	IR Kat. Gültig bis
SEP (land)	18.07.2008	
MEP (land)	15.05.2007	

XII	Ratings	Berechtigungen
-	no entries	

XII	Instructor ratings	Fluglehrer-Berechtigungen
Instructor	Valid until	Remarks
Fluglehrer	Gültig bis	Bemerkungen

Um die englischen Abkürzungen auf der Lizenz zu verstehen, sollten folgende Ausdrücke bekannt sein:

ATPL	Airline Transport Pilot Licence <i>Verkehrspilotenlizenz</i>
CPL	Commercial Pilot Licence <i>Berufspilotenlizenz</i>
PPL	Private Pilot Licence <i>Privatpilotenlizenz</i>
IR	Instrument rating <i>Instrumentenflugberechtigung</i>
(A)	Aeroplane <i>Flugzeug</i>
(H)	Helicopter <i>Hubschrauber</i>
SE	Single-engine <i>einmotorig</i>
ME	Multi-engine <i>mehrmotorig</i>
MPA	Multi-pilot aeroplane <i>Flugzeug für Mehrmannbesatzung</i>
SPA	Single-pilot aeroplane <i>Flugzeug mit Einmannbesatzung</i>
R/T	Radio Telephony <i>Sprechfunk</i>
MEP	Multi-engine piston aeroplanes <i>mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerken</i>
SEP	Single-engine piston aeroplanes <i>einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk</i>
FI	Flight Instructor <i>Fluglehrer</i>
FE	Flight Examiner <i>Flugprüfer, Flugexperte</i>
TRE	Type Rating Examiner <i>Prüfer für Musterberechtigungen</i>



JAR-FCL 1.035

Flugmedizinische Tauglichkeit

(a) Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses muss geistig und körperlich tauglich sein, um die Rechte der jeweiligen Lizenz sicher auszuüben.

(b) Tauglichkeitszeugnis

Der Inhaber einer Lizenz oder Bewerber um eine solche muss im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses sein, das in Übereinstimmung mit JAR-FCL 3 (Medizin) ausgestellt wurde und den Rechten der jeweiligen Lizenz entspricht.

(c) Flugmedizinische Verfahrensweisen

Nach der Untersuchung muss dem Bewerber mitgeteilt werden, ob er tauglich oder untauglich ist oder an die Behörde zur Entscheidung verwiesen werden muss. Der anerkannte flugmedizinische Sachverständige (AME) muss den Bewerber über alle medizinischen, flugbetrieblichen oder sonstigen Gründe informieren, die die Flugausbildung und/oder die Rechte einer erteilten Lizenz einschränken könnten.

(d) Einschränkung der Musterberechtigung (Operational Multicrew Limitation/OML - Class 1 only)

- (1) Die Einschränkung «gültig nur für eine Tätigkeit als oder mit qualifiziertem Copiloten» wird festgelegt, wenn der Inhaber einer CPL oder ATPL die Anforderungen für das Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 nicht vollständig erfüllt, jedoch als tauglich im Rahmen des akzeptierten Ausfallrisikos (siehe JAR-FCL 3 Flugmedizin) eingestuft wird. Diese Einschränkung wird von der Behörde im Rahmen des Flugbetriebs mit zwei Piloten erlassen. Eine solche Einschränkung kann nur von der Behörde festgelegt oder aufgehoben werden.
- (2) Der zweite Pilot muss über die entsprechende, Qualifikation für das Muster verfügen, darf höchstens 60 Jahre alt sein und muss ein Tauglichkeitszeugnis ohne Einschränkungen besitzen.

- (e) *Einschränkung Sicherheitspilot Klasse 2 (Operational Safety Pilot Limitation/OSL - Class 2 only)*

Ein Sicherheitspilot ist ein Pilot, der als verantwortlicher Pilot Flugzeuge der/des entsprechenden Klasse/Musters führen darf und an Bord eines mit Doppelsteuer ausgerüsteten Flugzeugs mitfliegt, um das Steuer zu übernehmen, falls der verantwortliche Pilot, der im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses mit OSL-Einschränkung ist, ausfallen sollte. Eine OSL-Einschränkung kann nur von der Behörde festgelegt oder aufgehoben werden.

Die flugmedizinische Tauglichkeit wird mit dem Medical bestätigt. Für eine PPL ist ein Medical Class II und für eine höhere Lizenz ein Medical Class I erforderlich. Die Gültigkeitsdauer dieser Medicals sind dabei abhängig vom Alter des Piloten:

Alter bis 40 Jahre:	Klasse 2 = 5 Jahre	Klasse 1 = 12 Monate*
Alter über 40 bis 50 Jahre:	Klasse 2 = 24 Monate	Klasse 1 = 12 Monate*
Alter über 50 bis 60 Jahre:	Klasse 2 = 12 Monate	Klasse 1 = 12 Monate*
Alter über 60 bis 65 Jahre:	Klasse 2 = 12 Monate	Klasse 1 = 6 Monate
Alter über 65 Jahre:	Klasse 2 = 12 Monate	Klasse 1 = nicht mehr möglich

* bei Einmann-Besatzungen mit Passagieren nur 6 Monate

Ein Medical ist für jede Art der Ausweiserneuerung von Inhabern einer PPL(A) nötig. Unabhängig davon, ob es sich um eine ICAO-, JAR- oder nationale Lizenz handelt.



JAR-FCL
1.040

Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

Lizenzinhaber oder Flugschüler dürfen die mit ihrer Lizenz, Berechtigung oder Ermächtigung verbundenen Tätigkeiten nicht ausüben, wenn sie eine Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit feststellen, aus der sich Zweifel an einer sicheren Flugdurchführung ergeben könnten. Darüber hinaus muss der Lizenzinhaber in folgenden Fällen unverzüglich die Weisung der Behörde oder eines anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen (AME) einholen:

- nach einem stationären Klinik- oder Krankenhausaufenthalt von mehr als 12 Stunden;
- nach einem chirurgischen Eingriff oder einer invasiven Massnahme;
- bei der regelmässigen Einnahme von Medikamenten;
- wenn das ständige Tragen einer korrigierenden Sehhilfe erforderlich wird.

Der/die Inhaber(in) des gemäss den Bestimmungen von JAR-FCL 3 (Medizin) erteilten Tauglichkeitszeugnisses, der/die

- (a) unter einer erheblichen Verletzung leidet, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt;
oder
- (b) unter einer Erkrankung leidet, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied für mindestens 21 Tage nicht zulässt;
oder
- (c) schwanger ist,

muss die Behörde schriftlich über die Verletzung oder Schwangerschaft sowie bei einer Erkrankung über den Ablauf der 21-Tage Frist unverzüglich informieren. Vom Zeitpunkt des Auftretens einer Verletzung, des Überschreitens der genannten Frist oder der Bestätigung der Schwangerschaft ist das Tauglichkeitszeugnis als ruhend anzusehen. Des weiteren gilt:

- (1) Im Falle einer Verletzung oder Erkrankung wird das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses aufgehoben, wenn der Inhaber gemäss den Vorgaben der Behörde untersucht und für tauglich befunden worden ist, seine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied wiederaufzunehmen oder wenn die Behörde, vorbehaltlich der von ihr festgelegten Auflagen, auf eine Untersuchung verzichtet.
- (2) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses von der Behörde, vorbehaltlich der von ihr festgelegten Auflagen, für einen bestimmten Zeitraum aufgehoben werden und ist aufgehoben, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft gemäss den Vorgaben der Behörde untersucht und für tauglich befunden wurde, ihre Tätigkeit wiederaufzunehmen.



Bei zweifelhafter körperlicher Verfassung darf nicht geflogen werden. In folgenden Fällen muss zuerst schriftlich das BAZL orientiert bzw. ein neues Medical vorgelegt werden, bevor wieder geflogen werden kann:

- bei einem Krankenhausaufenthalt von mehr als 12 Stunden
- nach jedem chirurgischen Eingriff
- bei auftretender Notwendigkeit zur regelmässigen Einnahme von Medikamenten
- bei Krankheit oder Verletzung von mindestens 21 Tagen Arbeitsunfähigkeit
- bei einer Schwangerschaft

Noch restriktiver ist Art. 7 VVR (Kapitel 4.3.1), welcher jedem Piloten das Fliegen verbietet, der sich krank fühlt, ermüdet ist, unter dem Einfluss von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten steht. Nur der anerkannte flugmedizinische Sachverständige (früher «Vertrauensarzt») kann entscheiden, welche Medikamente letztlich noch zulässig sind.



Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen

(a) Anrechnung von Flugzeiten

JAR-FCL
1.050

- (1) Sofern in den Bestimmungen der JAR-FCL nicht anders festgelegt, müssen Flugzeiten, die für eine Lizenz oder Berechtigung angerechnet werden sollen, in der gleichen Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz oder Berechtigung beantragt wird.
- (2) Verantwortlicher Pilot oder Pilot in der Ausbildung
 - (i) Dem Bewerber für eine Lizenz oder Berechtigung wird die gesamte Alleinflugzeit, Ausbildungszeit mit Fluglehrer oder Flugzeit als verantwortlicher Pilot in vollem Umfang auf die für die Lizenz oder Berechtigung erforderliche Gesamtflugzeit angerechnet.
 - (ii) Der Absolvent einer durchgehenden Flugausbildung für Verkehrspiloten hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 50 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten, Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.
 - (iii) Der Absolvent einer durchgehenden Flugausbildung für CPL/IR hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 50 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Berufspiloten sowie einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.
- (3) Copilot
 - (i) Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der als Copilot tätig ist, hat Anspruch auf die Anrechnung der gesamten Flugzeit als Copilot auf die für eine höherwertige Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit.
 - (ii) Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der als Copilot unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Tätigkeiten und Aufgaben eines solchen ausübt, hat Anspruch auf die vollständige Anrechnung dieser Flugzeit auf die für eine höherwertige Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit, vorausgesetzt, dass die Behörde der Art der Aufsicht zugestimmt hat.

(b) Anrechnung von theoretischen Kenntnissen

- (1) Dem Inhaber einer IR(H) wird die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung für eine IR(A) angerechnet.
- (2) Den Inhabern folgender Lizenzen wird die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung angerechnet vorausgesetzt, dass die entsprechende ergänzende Ausbildung abgeschlossen und die Prüfung (siehe Richtlinie AMC FCL 1.050(b)(2) - in Vorbereitung) abgelegt wurde.
 - (i) Dem Inhaber einer Lizenz für Hubschrauber für den Erwerb einer PPL(A); oder
 - (ii) dem Inhaber einer nicht auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkten ATPL(H) für den Erwerb einer CPL(A) oder ATPL(A); oder
 - (iii) dem Inhaber einer auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkten ATPL(H) oder einer CPL(H) für den Erwerb einer CPL(A).



Ausstellerstaat der Lizenz

JAR-FCL
1.065

- (a) Der Bewerber hat die ordnungsgemässe Erfüllung aller Anforderungen für die Erteilung einer Lizenz der Behörde des Staates nachzuweisen, in dem Ausbildung und Prüfung für die entsprechende Lizenz durchgeführt wurden. Nach der Ausstellung ist dieser Staat als „Ausstellerstaat der Lizenz“ zu bezeichnen (siehe JAR-FCL 1.010(c)).
- (b) Weitere Berechtigungen können in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL in jedem JAA-Mitgliedstaat erworben werden und werden vom Ausstellerstaat der Lizenz in die Lizenz eingetragen.
- (c) Als Erleichterung für den Lizenzinhaber kann dieser anschliessend, z. B. bei einer Verlängerung, die Zuständigkeit für die Lizenz auf einen anderen JAA-Mitgliedstaat übertragen, vorausgesetzt, dass der Lizenzinhaber in diesem Staat in einem Arbeitsverhältnis steht oder seinen Haupt-Wohnsitz dort hat (vgl. JAR-FCL 1.070). Dieser Staat tritt dann an die Stelle des Ausstellerstaates der Lizenz und übernimmt die Verantwortung für die Ausstellung der Lizenz, wie in Absatz (a) beschrieben.
- (d) Der Bewerber darf nicht gleichzeitig im Besitz von mehreren Pilotenlizenzen (Flugzeug) gemäss JAR-FCL sein.

Für den Beginn der fliegerischen Ausbildung ist nach JAR-FCL weder ein Mindestalter noch ein Lernausweis vorgeschrieben. Notwendig ist aber in jedem Falle, dass die Ausbildung von Anfang an im Rahmen einer dazu berechtigten Schule erfolgt. Die Schweiz verzichtet seit dem 1. April 2011 ebenfalls auf einen Lernausweis; der frühere Art. 61 LFG wurde aufgehoben. Hingegen wird in Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Ausweise für Flugpersonal (VAF) das Mindestalter für den Beginn einer Ausbildung wie folgt vorgeschrieben:

- a. 15 Jahre für Segelflugschüler
- b. 16 Jahre für:
 - 1. Ballonfahrschüler
 - 2. Motorflug- und Hubschrauberflugschüler



Anforderungen

JAR-FCL
1.085

- (a) Der Flugschüler hat Anforderungen zu erfüllen, die von der Behörde des Staates, in dem er seine Ausbildung durchführen möchte, festgelegt werden. Mit diesen Anforderungen hat die Behörde sicherzustellen, dass Flugschüler nicht durch die Ausübung der ihnen erteilten Rechte eine Gefahr für den Luftverkehr darstellen.
- (b) Der Flugschüler darf ohne Flugauftrag des Fluglehrers keine Alleinflüge durchführen.



Selbst wenn der Flugschüler in der Ausbildung schon sehr weit fortgeschritten ist und allenfalls sogar kurz vor der Prüfung steht, so darf er ohne Flugauftrag des Fluglehrers nicht zu einem Alleinflug starten. Damit soll sichergestellt werden, dass der Flugschüler nur bei Wetterbedingungen und nur auf Streckenabschnitten fliegt, die seinem Können entsprechen.



Mindestalter

Der Flugschüler muss vor seinem ersten Alleinflug mindestens 16 Jahre alt sein.

JAR-FCL
1.090



JAR-FCL
1.095

Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Flugschüler darf Alleinflüge nur durchführen, wenn er im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 ist.



JAR-FCL
1.100

Mindestalter

Der Bewerber für eine PPL(A) muss mindestens 17 Jahre alt sein.

Massgebend ist der Zeitpunkt der praktischen Flugprüfung. Die theoretische Prüfung kann bereits zu einem früheren Zeitpunkt absolviert werden. Für Segelflieger, Ballonfahrer und Bordradiotelefonisten beträgt das Mindestalter für den Erwerb eines Ausweises gemäss Art. 3 VAF nur 16 Jahre. Für Privatpiloten von Hubschraubern gilt ebenfalls ein Mindestalter von 17 Jahren zum Ausweiserwerb.



JAR-FCL
1.105

Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine PPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 sein. Für die Ausübung der Rechte einer PPL(A) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 oder 2 vorgeschrieben.

Die Erstuntersuchung für ein Medical Class II, wie es für ein PPL(A) verlangt wird, kann sowohl beim Flugmedizinischen Zentrum (AMC, Aeronautical Medical Center), als auch bei einem Vertrauensarzt (AME, Aeromedical Examiner) erfolgen. Ein Medical Class I, wie es für ein CPL(A) notwendig ist, kann dagegen bei der Erstuntersuchung nur von einem AMC ausgestellt werden.



JAR-FCL
1.110

Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehältlich weiterer, von der JAA festgelegter Bestimmungen, ist der Inhaber einer PPL(A) berechtigt, als verantwortlicher Pilot oder Copilot auf Flugzeugen im nichtgewerbsmässigen Luftverkehr ohne Entgelt tätig zu sein.

(b) Voraussetzungen

- (1) Der Bewerber für eine PPL(A), der die Voraussetzungen gemäss JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125(a) und (b), 1.130 und 1.135 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer PPL(A) und hat mindestens die Klassen- / Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben.
- (2) Für die Durchführung von Flügen bei Nacht hat der Lizenzinhaber die Bestimmungen gemäss JAR-FCL 1.125 (c) zu erfüllen.
- (3) Beförderung von Fluggästen
 - (i) Inübungshaltung
Der Inhaber einer PPL(A) darf als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen zur Beförderung von Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Starts und drei Landungen als allein steuernder Pilot eines Flugzeuges desselben Musters oder derselben Klasse durchgeführt hat.
 - (ii) Flüge bei Nacht
Für die Durchführung von Flügen bei Nacht hat der Lizenzinhaber die Bestimmungen gemäss JAR-FCL 1.125 (c) zu erfüllen.

Die deutsche Übersetzung «Entgelt» im ersten Absatz von JAR-FCL 1.110 ist verwirrend. Tatsächlich sollte der englische Begriff «Remuneration» besser mit «Gehalt» oder «Lohn» übersetzt werden. Entgeltliche Privatflüge müssen weiterhin zulässig sein. Was im Luftrecht als Gewerbsmässigkeit gilt, wird weder in der JAR-FCL noch in der JAR-OPS definiert. Auch das Abkommen von Chicago und das Übereinkommen von Montreal schweigen sich darüber aus. Deshalb gilt die schweizerische Begriffsbestimmung in Art. 100 der Luftfahrtverordnung (☐ dazu ausführlich im Kapitel 3.3.1).

JAR-FCL 1.110 präzisiert Art. 15 Abs. 2 VAF (☐ Kapitel 3.5.2). Dort werden zum Passagiertransport nur 3 Starts und 3 Landungen in den letzten 3 Monaten verlangt. Nach JAR-FCL sind es nun 90 Tage und der Pilot muss das Flugzeug allein gesteuert haben. Um mehr als 3 Passagiere zu befördern, müsste der Pilot nach Art. 54 VAF zudem mindestens 100 Flugstunden, davon 50 als Kommandant nachweisen. Da eine analoge Bestimmung in den JAR-FCL fehlt, ist diese Einschränkung heute nicht mehr anwendbar.

Für die private Beförderung von Passagieren bei Nacht sind die Voraussetzungen von JAR FCL 1.110 (i) und (ii) kumulativ zu erfüllen. Es braucht also neben den 3 Starts und 3 Landungen in den letzten 90 Tagen noch eine Nachtflugerweiterung oder eine IR-Erweiterung. Fehlt eine gültige IR-Erweiterung so muss der Pilot vorgängig gemäss JAR FCL 1.026 (b) in den letzten 90 Tagen mindestens ein Start und eine Landung bei Nacht durchgeführt haben.



JAR-FCL 1.115

Berechtigungen für besondere Zwecke

Berechtigungen für besondere Zwecke in Verbindung mit der PPL(A) (z.B. Fliegen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen, Schleppflüge, Kunstflug, Absetzen von Fallschirmspringern), können von der Behörde, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des jeweiligen JAA-Mitgliedstaats, für den ausschliesslichen Gebrauch in dem Hoheitsgebiet dieses Staates erteilt werden. Die Verwendung einer solchen Berechtigung in einem anderen JAA-Mitgliedstaat bedarf der vorherigen Genehmigung der jeweiligen Staaten.



Eine nach den JAR-FCL durch einen JAA-Mitgliedstaat ausgestellte Lizenz wird in allen JAA-Mitgliedstaaten anerkannt (vgl. vorne JAR-FCL 1.065). Eine zusätzliche Validierung ist nicht erforderlich. Die Erweiterungen für Schleppflug, Kunstflug und Absetzen von Fallschirmspringern gelten dagegen als nationale Berechtigungen und müssen jeweils ausdrücklich von einem anderen Staat anerkannt werden, wenn sie dort verwendet werden sollen.



JAR-FCL 1.120

Flugerfahrung und Anrechnung

Der Bewerber für eine PPL(A) muss mindestens 45 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen; davon können 5 Stunden in einem FNPT oder Flugsimulator durchgeführt worden sein. Inhaber von Pilotenlizenzen oder gleichwertigen Rechten für Hubschrauber, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit starren Tragflügeln, Segelflugzeuge oder Motorsegler können 10% ihrer gesamten Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf diesen Luftfahrzeugen, jedoch nicht mehr als 10 Stunden, für die PPL(A) anrechnen lassen.



Im Zeitpunkt der Flugprüfung muss der Flugschüler mindestens 45 Stunden Flugzeit nachweisen. Als Flugzeit gilt dabei die Blockzeit (vgl. vorne JAR-FCL 1.001 und hinten RFP Art. 35 unter Kapitel 3.5.2). An diese Flugzeit können maximal 5 Stunden Ausbildungszeit auf einem zertifizierten Trainingsgerät für Navigations- und Flugverfahren (FNPT, z.B. ELITE) angerechnet werden.

Lizenzierte Ultraleichtpiloten können bis zu 10% ihrer Flugzeit als verantwortlicher UL-Pilot anrechnen. Ausdrücklich verboten sind nach Art. 2b LFV in der Schweiz jedoch vorerst weiterhin bemannte Flugzeuge, deren Flächenbelastung weniger als 20 kg/m² beträgt. Im November 2002 hat das UVEK der Einführung einer neuen Klasse «Ecolight» mit einer Flächenbelastung von mehr als 20 kg/m² zugestimmt. Diese Luftfahrzeugkategorie entspricht den Ultraleichtflugzeugen gemäss JAR-FCL 1.120. Der Aero-Club der Schweiz wurde beauftragt, die Ausbildung und Lizenzierung im Bereich der Ecolight durchzuführen.

Seit dem 1.6.2005 gibt es Luftfahrzeuge der Klasse Ecolight, welche in der Schweiz immatrikuliert sind und die auch zu Schulungszwecken verwendet werden dürfen. Die auf solchen Luftfahrzeugen absolvierten Schulungsstunden zum Erwerb einer RPPL werden bei der späteren Schulung für eine Privatpiloten-Lizenz vollumfänglich angerechnet.


**JAR-FCL
1.125**
Ausbildungslehrgang
(a) Allgemeines

Der Bewerber für eine PPL(A) hat in einem Ausbildungsbetrieb oder einer akzeptierten, registrierten Ausbildungseinrichtung die erforderliche Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäss Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 nachzuweisen. Die Voraussetzungen für die Registrierung der Ausbildungseinrichtung sind in Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.125 enthalten.

(b) Flugausbildung

Der Bewerber für eine PPL(A) muss mindestens 25 Stunden mit Fluglehrer und mindestens 10 Stunden im Alleinflug unter Aufsicht auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen, darin müssen mindestens 5 Stunden im Allein-Überlandflug mit mindestens einem Flug über eine Strecke von mindestens 270 km (150 NM) enthalten sein, bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind. Wurde dem Bewerber Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf anderen Luftfahrzeugen gemäss JAR-FCL 1.120 angerechnet, kann sich die geforderte Ausbildungszeit mit Fluglehrer auf Flugzeugen auf eine Mindestanzahl von 20 Stunden verringern.

(c) Nachtflugqualifikation

Für die Durchführung von Flügen bei Nacht sind mindestens 5 zusätzliche Stunden auf Flugzeugen bei Nacht durchzuführen, davon 3 Stunden mit Fluglehrer mit mindestens 1 Stunde Überlandflugnavigation, fünf Alleinstarts und fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand. Diese Qualifikation wird in die Lizenz eingetragen.

Die Nachtflugausbildung kann in die PPL-Ausbildung integriert werden ohne dass sich damit die notwendige Gesamtstundenzahl von 45 gemäss JAR-FCL 1.120 erhöht. Da diese Ausbildung überdies für jeden Privatpiloten sinnvoll ist, stellt sie eine zweckmässige Ergänzung der Grundflugausbildung dar.


**JAR-FCL
1.130**
Theoretische Prüfung

Der Bewerber für eine PPL(A) hat der Behörde theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der PPL(A) entsprechen. Die Bestimmungen und Verfahren für die theoretische Prüfung sind in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135 enthalten.

Eine in Übereinstimmung mit den JAR-FCL Bestimmungen bestandene theoretische PPL-Prüfung ist nur während *24 Monaten* ab dem Datum der letzten bestandenen Prüfung (z.B. Voice-Prüfung) gültig (Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 Ziff. 5; dies im Gegensatz zu Art. 32 VAF, wo noch eine generelle Gültigkeitsdauer von 36 Monaten statuiert war). Die theoretische CPL(A) oder IR(A) Prüfung ist dagegen 36 Monate gültig (JAR-FCL 1.495).

Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung des PPL(A)-Lehrganges muss nach Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 folgendes umfassen:

- Luftrecht
- allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
- Flugleistung und Flugplanung
- menschliches Leistungsvermögen
- Meteorologie
- Navigation
- betriebliche Verfahren
- Aerodynamik
- Sprechfunkverkehr

Die theoretische PPL-Prüfung im Fach Luftrecht darf nach Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 maximal 1:30 Std. dauern. In der Schweiz sind innerhalb von *20 Minuten 20 Fragen* im Mehrfachantwortsystem (Multiple Choice) zu beantworten, wobei jeweils nur eine Antwort richtig ist. Die Prüfung gilt nach denselben Bestimmungen als bestanden, wenn der Bewerber mindestens *75% der möglichen Punktzahl* erreicht hat.



Praktische Fähigkeiten

JAR-FCL
1.135

Der Bewerber für eine PPL(A) muss die Fähigkeit nachweisen, als verantwortlicher Pilot eines Flugzeuges die entsprechenden Verfahren und Übungen für einmotorige Flugzeuge gemäss Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135 und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135 und/oder für mehrmotorige Flugzeuge gemäss Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 1.240 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern. Die praktische Prüfung ist innerhalb von 6 Monaten nach Beendigung der Flugausbildung abzulegen (siehe JAR-FCL 1.125(a)).



Erfordernis einer Instrumentenflugberechtigung

JAR-FCL
1.175

Der Inhaber einer Pilotenlizenz (A) darf ein Flugzeug nur dann nach den Instrumentenflugregeln (IFR) führen, wenn er im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung (IR(A)) gemäss JAR-FCL ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Ausbildung mit Fluglehrer. In Staaten, in denen Flüge nach Sichtflugregeln unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) bei Nacht nicht gestattet sind, müssen Inhaber einer PPL oder CPL zur Durchführung von Flügen nach Instrumentenflugregeln unter Sichtflugwetterbedingungen in dem betreffenden Staat mindestens über die Nachtflugqualifikation gemäss JAR-FCL 1.125(c) verfügen.



Fliegt ein Pilot, der nicht über eine gültige Instrumentenflugberechtigung (IR) verfügt, in Nebel oder in eine Wolke ein, weil er z.B. eine Hochnebeldecke durchstossen will, so setzt er rechtswidrig einen VFR-Flug unter Instrumentenflugbedingungen (IMC) fort. Ereignet sich in der Folge ein Unfall, so wird der betreffende Pilot mit drei gravierenden Problemen konfrontiert:

1. Ein Strafverfahren, weil er grobfahrlässig luftrechtliche Vorschriften verletzte und dabei allenfalls sogar Leib und Leben gefährdete; eine Busse und ev. sogar eine Gefängnisstrafe wird die Folge sein.
2. Ein Administrativverfahren wegen Missachtung diverser luftrechtlicher Vorschriften; ein Lizenzentzug und ev. die Auflage einer Prüfungswiederholung wird daraus resultieren.
3. Ein Zivilverfahren, weil die Versicherung im Schadenfall auf den Piloten wegen Grobfahrlässigkeit Regress nimmt. Allenfalls können sogar die Hinterbliebenen eine Durchbrechung der Haftungslimiten nach dem Warschauer Abkommen geltend machen; hohe Schadenersatzforderungen sind die Folge.

**JAR-FCL**
1.215**Einteilung von Klassenberechtigungen**

(a) Einteilung

Für Flugzeuge mit einem Piloten, die keine Musterberechtigung erfordern, sind folgende Klassenberechtigungen festgelegt:

- (1) einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk;
- (2) einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbentriebwerk;
- (3) Reisemotorsegler;
- (4) einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb eines Herstellers;
- (5) einmotorige Wasserflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb eines Herstellers;
- (6) mehrmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk;
- (7) mehrmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbentriebwerk.

(b) Aufstellung

Klassenberechtigungen für Flugzeuge werden in Übereinstimmung mit der Aufstellung gemäss Richtlinie AMC FCL 1.215 erteilt.

(c) Die Bedingungen für die Erteilung und Verlängerung von Klassenberechtigungen für Wasserflugzeuge werden von der Behörde festgelegt.



Privatpiloten werden am Schluss ihrer Ausbildung in der Regel zuerst das Class Rating SEP(L) erhalten. Dies berechtigt zum Fliegen von einmotorigen Landflugzeugen mit einem Kolbentriebwerk (Single Engine Piston Land).

**JAR-FCL**
1.225**Erfordernis von Muster- oder Klassenberechtigungen**

Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf ein Flugzeug nur dann führen, wenn er im Besitz der entsprechenden gültigen Klassen- oder Musterberechtigung ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Flugausbildung. Werden für eine Klassen- oder Musterberechtigung die Rechte eines Piloten auf die Tätigkeit als Copilot beschränkt oder bestehen andere, in der JAA abgestimmte Auflagen, ist die Berechtigung mit diesen Einschränkungen oder Auflagen zu versehen.



JAR-FCL
1.245

Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

(a) *Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge – Gültigkeit*

Die Gültigkeit von Klassen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge beträgt 1 Jahr, beginnend mit dem Ausstellungsdatum oder, bei einer Verlängerung der Berechtigung innerhalb der Gültigkeitsdauer, mit dem Ablauf der Gültigkeitsdauer.

(b) *Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge – Verlängerung*

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge hat der Inhaber folgendes nachzuweisen:

- (1) eine Befähigungsüberprüfung gemäss Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 auf einem Flugzeug der/des entsprechenden Klasse/Musters innerhalb der letzten 3 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung;

und

- (2) mindestens zehn Streckenabschnitte als Pilot eines Flugzeuges der/des entsprechenden Klasse/Musters, oder einen Streckenabschnitt als Pilot eines Flugzeuges der/des entsprechenden Klasse/Musters in Begleitung eines Prüfers innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung.

- (3) Die Verlängerung einer IR(A) ist unter Berücksichtigung der Bestimmungen gemäss JAR-FCL 1.185 mit der Verlängerung einer Klassen/Musterberechtigung gemäss der obengenannten Absätze (1) und (2) zu verbinden.

(c) *Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten – Gültigkeit und Verlängerung*

Die Gültigkeit von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten beträgt 2 Jahre vom Ausstellungsdatum oder dem Ablauf der Gültigkeitsdauer, sofern die Berechtigung innerhalb der Gültigkeitsdauer verlängert wird.

- (1) Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk und Berechtigungen für Reisemotorsegler – Verlängerung

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und/oder Klassenberechtigungen für Reisemotorsegler muss der Bewerber auf einmotorigen Landflugzeugen und/oder Reisemotorseglern:

- (i) innerhalb der letzten 3 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung mit einem ermächtigten Prüfer auf einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbentriebwerk oder einem Reisemotorsegler ablegen;

oder

- (ii) innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung:

- (A) mindestens 12 Flugstunden in der Klasse nachweisen; darin müssen 6 Stunden als verantwortlicher Pilot und zwölf Starts und zwölf Landungen enthalten sein;

sowie

- (B) einen Übungsflug von mindestens 1 Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers durchführen. Dieser Flug kann durch jede Befähigungsüberprüfung oder praktische Prüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung ersetzt werden.

- (2) Einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb mit einem Piloten – Verlängerung

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb mit einem Piloten hat der Inhaber innerhalb der letzten 3 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung mit einem ermächtigten Prüfer in der entsprechenden Flugzeugklasse abzulegen.

- (d) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassen- oder Musterberechtigung besteht, darf die Rechte dieser Berechtigung nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.
- (e) *Erweiterung der Gültigkeitsdauer oder Verlängerung von Berechtigungen unter besonderen Umständen:*
- (1) Werden die Rechte einer Muster-, Klassen- oder Instrumentenflugberechtigung ausschliesslich auf einem Flugzeug ausgeübt, das in einem Nicht-JAA-Staat eingetragen ist, kann die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Staates erfüllt sind.
 - (2) Werden die Rechte einer Muster-, Klassen- oder Instrumentenflugberechtigung auf einem Flugzeug ausgeübt, das in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist und von einem Luftfahrtunternehmer eines Nicht-JAA-Staates gemäss Artikel 83bis des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt betrieben wird, kann die Behörde nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Staates erfüllt sind.
 - (3) Für jede Berechtigung, die gemäss Absatz 1) und 2) erweitert oder verlängert wurden, hat eine Verlängerung gemäss JAR-FCL 1.245(b) oder (c) und, soweit zutreffend, JAR-FCL 1.185 zu erfolgen, bevor die Rechte auf Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind und von einem Luftfahrtunternehmer eines JAA-Mitgliedstaates betrieben werden.
 - (4) Eine in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erworbene oder verwendete Berechtigung kann nach Ermessen der zuständigen Stelle weiterhin als Teil einer JAR-FCL-Lizenz gelten, vorausgesetzt, dass die Anforderungen des betreffenden Staates erfüllt sind und die Berechtigung auf in diesem Staat eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt ist.
- (f) *Abgelaufene Berechtigungen*
- (1) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge hat der Bewerber alle von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen zu erfüllen und eine Befähigungsüberprüfung gemäss Anhang 1 und 2 oder 3 zu JAR-FCL 1.240 abzulegen. Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung beginnt mit dem Zeitpunkt der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erneuerung.
 - (2) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten hat der Bewerber die praktische Prüfung gemäss Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 1.240 abzulegen.



Die Gültigkeitsdauer einer Lizenz ist von der Gültigkeitsdauer des Medical und des Rating unabhängig. Während eine Privatpilotenlizenz für maximal 5 Jahre ausgestellt werden kann (vgl. JAR-FCL 1.025), ist das Rating für einmotorige Flugzeuge grundsätzlich nur zwei Jahre gültig. Um die Klassenberechtigung (Class Rating) für einmotorige Kolbenflugzeuge mit einem Piloten (SEP) zu verlängern müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Innerhalb der letzten 3 Monate wurde ein Prüfungsflug absolviert, oder
- Innerhalb der letzten 12 Monate wurden 12 Flugstunden in dieser Klasse geflogen (wovon 6 Stunden als Kommandant), 12 Starts und 12 Landungen absolviert und ein Checkflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer durchgeführt.

Nach JAR-FCL wird verlangt, dass diese 12 Flugstunden in der entsprechenden Klasse geflogen wurden, dass darin 6 Stunden als Kommandant enthalten sind, dass 12 Starts und Landungen nachgewiesen werden und überdies ein stündiger Checkflug mit einem Fluglehrer durchgeführt wurde. Gemäss Art. 57 VAF können Hubschrauber- und Segelflugstunden bis zur Hälfte der vorgeschriebenen Flugstundenzahl angerechnet werden.



Ausbildung – Allgemeines

JAR-FCL
1.300

- (a) Die für den Erwerb einer Pilotenlizenz oder Berechtigung geforderte Flugausbildung dürfen nur Personen durchführen, die
 - (1) im Besitz einer Pilotenlizenz einschliesslich Lehrberechtigung sind; oder
 - (2) im Besitz einer besonderen, von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten Ermächtigung sind, für den Fall, dass:
 - (i) neue Flugzeuge eingeführt werden;
 - (ii) historische Flugzeuge oder Flugzeuge spezieller Bauart zum Verkehr zugelassen werden, für die niemand eine Lehrberechtigung besitzt; oder
 - (iii) die Ausbildung ausserhalb von JAA-Mitgliedstaaten von Fluglehrern durchgeführt wird, die nicht im Besitz einer Lizenz gemäss JAR-FCL sind.
- (b) Die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten dürfen nur Personen durchführen, die im Besitz einer Lehrberechtigung (FI(A), TRI(A), CRI(A), IRI(A)) oder Ermächtigung (SFI) (A) sind.



Nicht jeder Computerfreak, der mit einem Flugsimulator umgehen kann, darf nun auch an Flugübungsgeräten ausbilden. Vielmehr ist nach JAR-FCL 1.300 auch für diese Art Ausbildung eine entsprechende Lehrberechtigung notwendig. Allerdings muss dies nicht unbedingt ein Fluglehrer (FI) sein; es genügt auch die Anerkennung als SFI (Synthetic Flight Instructor / Instruktor auf Simulator) durch das BAZL.

Seit der Änderung von Art. 27 LFV im Oktober 2003 darf die Ausbildung von Luftfahrtpersonal auch auf geeigneten Luftfahrzeugen durchgeführt werden, die in einem ausländischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind, sofern der entsprechende Registerstaat dagegen nichts einwendet. Bei amerikanisch (N) immatrikulierten Flugzeugen ist zu beachten, dass nach Sec. 61.41 FAR die Ausbildung zwar von einem schweizerischen Fluglehrer durchgeführt werden kann, der Eintrag im Flugbuch (Familiarisation / Difference Training) jedoch von einem amerikanischen Fluglehrer vorgenommen werden muss.

2.4.4 JAR-FCL 2 für Piloten von Hubschraubern

Auf den 1. Januar 2007 sind die Änderungen des UVEK über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern (VJAR-FCL) in Kraft getreten. Das Reglement JAR-FCL 2 regelt nun die Erteilung der Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen und Bewilligungen zum Führen von Hubschraubern und legt die Voraussetzungen für die Durchführung einer anerkannten Ausbildung und von Fähigkeitsprüfungen im Bereich der Hubschrauber fest. Der Aufbau der JAR-FCL 2 entspricht weitgehend demjenigen von JAR-FCL 1. Deshalb gelten die dortigen Kommentare analog und werden nachstehend nicht nochmals wiederholt. Ausnahmen zu den Regelungen von JAR-FCL 2 sind in einer Richtlinie geregelt und auf der Webseite des Bundesamtes für Zivilluftfahrt www.bazl.admin.ch einsehbar (Richtlinie zur Verordnung über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern [VJAR-FCL, SR 748.222.2] im Bereich Hubschrauber).



Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

JAR-FCL
2.001

Alleinflugzeit (Solo flight time):

Die Flugzeit, in der sich ein Flugschüler allein an Bord eines Luftfahrzeuges befindet.

Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (Student Pilot-In-Command/SPIC):

Die Flugzeit, in der ein Flugschüler die Tätigkeit des verantwortlichen Piloten ausübt und der Lehrberechtigte ihn nur beobachtet und den Flug nicht beeinflusst.

Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem (Dual instruction):

Die Flugzeit oder Instrumentenbodenzeit, in der eine Person von einem dazu anerkannten Lehrer ausgebildet wird.

Befähigungsüberprüfungen (Proficiency checks):

Der Nachweis der weiteren fliegerischen Befähigung für die Verlängerung oder Erneuerung einer Berechtigung oder Anerkennung gegenüber einem Prüfer einschliesslich der mündlichen Kenntnissprüfung, sofern vorgeschrieben oder von dem Prüfer für erforderlich gehalten.

Berechtigung (Rating):

In eine Lizenz eingetragene besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen.

Beruflich tätiger Pilot (Professional pilot):

Ein Pilot im Besitz einer Lizenz (CPL/ATPL), die eine fliegerische Tätigkeit im gewerblichen Luftverkehr zulässt.

Kopilot (Co-pilot):

Ein Pilot, der nicht als verantwortlicher Pilot ein Luftfahrzeug führt, für das gemäss der Musterzulassung des Luftfahrzeuges oder den betrieblichen Vorschriften nach denen der Flug durchgeführt wird, mehr als ein Pilot gefordert wird. Ausgenommen sind Piloten, die sich ausschliesslich zu ihrer Flugausbildung für eine Lizenz oder Berechtigung an Bord befinden.

Erneuerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung) (Renewal):

Das Verwaltungsverfahren zur Erneuerung einer abgelaufenen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Flugingenieur (Flight Engineer/FE):

Eine Person, die die Anforderungen der JAR-FCL 4 erfüllt.

Flugzeit:

Bei Hubschraubern gilt die Zeit vom Beginn der Rotorblattdrehung bis zum Stillstand des Rotors als Flugzeit (Logbucheintrag).

Hubschrauber mit einem Piloten (Single-Pilot Helicopter / SPH):

Hubschrauber mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von einem Piloten.

Hubschrauber mit zwei Piloten (Multi-Pilot Helicopter / MPH):

Hubschrauber mit einer durch die Musterzulassung oder die Bestimmungen von JAR-OPS 3 vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten.

Instrumentenflugzeit (Instrument flight time):

Die Zeit, in der ein Pilot ein Luftfahrzeug ausschliesslich nach Instrumenten führt.

Instrumentenbodenzeit (Instrument ground time):

Die Zeit, in der ein Pilot eine Ausbildung im simulierten Instrumentenflug in synthetischen Flugübungsgeräten (Synthetic Training Devices/STDs) erhält.

Instrumentenzeit (Instrument time):

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

Kategorie (eines Luftfahrzeuges) (Category [of aircraft]):

Die Einteilung von Luftfahrzeugen nach bestimmten grundlegenden Eigenschaften, z.B. Flugzeug, Hubschrauber, Segelflugzeug, Freiballon.

Muster (eines Luftfahrzeuges) (Type [of aircraft]):

Luftfahrzeuge desselben Grundmusters einschliesslich sämtlicher Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Handhabung, Flugeigenschaften oder Zusammensetzung der Flugbesatzung haben.

Nacht (Night):

Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder jeder andere Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, der von der zuständigen Behörde festgelegt wird.

Praktische Prüfungen (Skill test):

Der Nachweis der fliegerischen Befähigung für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gegenüber einem Prüfer, einschliesslich der mündlichen Kenntnisprüfung sofern vorgeschrieben oder von dem Prüfer für erforderlich gehalten.

Privatpilot (Private pilot):

Ein Pilot mit einer Lizenz, die eine fliegerische Tätigkeit im gewerblichen Luftverkehr nicht zulässt.

Sonstige Übungsgeräte (Other Training Devices / OTDs):

Ausbildungshilfen ausser Flugsimulatoren, Flugübungsgeräte oder Flug- und Navigationsverfahrensübungsgeräte, die zur Ausbildung eingesetzt werden können, wenn kein vollständiges Cockpit erforderlich ist.

Umschreibung (einer Lizenz) (Conversion [of a licence]):

Die Erteilung einer Lizenz gemäss JAR-FCL auf der Grundlage einer Lizenz eines Staates, der kein Mitglied der JAA ist (Nicht-JAA-Staat).

Verlängerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung) (Renewal):

Das Verwaltungsverfahren zur Verlängerung einer noch gültigen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Multi-Crew Co-Operation/MCC):

Die Zusammenarbeit der Flugbesatzung unter der Leitung des verantwortlichen Piloten.



JAR-FCL
2.025

Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen

- (a) Der Inhaber einer Lizenz darf die Rechte einer von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz oder Berechtigung nur dann ausüben, wenn er die entsprechenden Anforderungen der JAR-FCL erfüllt.
- (b) Die Gültigkeit der Lizenz wird durch die Gültigkeit der eingetragenen Berechtigungen und des Tauglichkeitszeugnisses bestimmt.
- (c) Die Lizenz wird für längstens fünf Jahre ausgestellt. Innerhalb dieses Zeitraumes wird die Lizenz von der zuständigen Stelle in folgenden Fällen neu ausgestellt:
 - (1) beim Ersterwerb sowie bei der Erneuerung einer Berechtigung;
 - (2) wenn unter Punkt XII der Lizenz kein Platz für weitere Eintragungen zur Verfügung steht;
 - (3) aus veraltungstechnischen Gründen;
 - (4) nach Ermessen der zuständigen Stelle bei Verlängerung einer Berechtigung.

Gültige Berechtigungen werden von der zuständigen Stelle in die neu ausgestellte Lizenz übernommen. Der Lizenzinhaber hat bei der zuständigen Stelle einen Antrag auf Neuausstellung der Lizenz zu stellen.

Neben den JAR-Lizenzen existieren auch künftig nationale Lizenzen. Inhaber einer nationalen Lizenz können ihre Lizenz bis zum 31. Dezember 2007 noch gemäss RFP erneuern (☐ 3-5 / S. 11 Art. 118 und 119 RFP). Ab 1.1.2008 müssen auch nationalen Lizenzen nach den Richtlinien von JAR-FCL 2 erneuert werden. In beiden Fällen wird dem Lizenzträger weiterhin nur eine nationale Lizenz ausgestellt.



JAR-FCL
2.035

Flugmedizinische Tauglichkeit

- (a) *Flugmedizinische Tauglichkeit*
Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses muss geistig und körperlich tauglich sein, um die Rechte der jeweiligen Lizenz sicher auszuüben.
- (b) *Tauglichkeitszeugnis*
Der Inhaber einer Lizenz oder Bewerber um eine solche muss im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses sein, das in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL 3 ist und den Rechten der jeweiligen Lizenz entspricht.
- (c) *Flugmedizinische Verfahrensweisen*
Nach der Untersuchung muss dem Bewerber mitgeteilt werden, ob er tauglich oder untauglich ist oder an die zuständige Stelle zur Entscheidung verwiesen werden muss. Der anerkannte flugmedizinische Sachverständige (Authorised Medical Examiner/AME) muss den Bewerber über alle medizinischen, flugbetrieblichen oder sonstigen Gründe informieren, die die Flugausbildung und/oder die Rechte einer erteilten Lizenz einschränken könnten.



JAR-FCL
2.040

Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

- (a) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf die mit seiner Lizenz, Berechtigung oder Anerkennung verbundenen Tätigkeiten nicht ausüben, wenn er eine Einschränkung seiner flugmedizinischen Tauglichkeit feststellt, aus der sich Zweifel an einer sicheren Flugdurchführung ergeben könnten.
- (b) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf nur dann verschreibungspflichtige oder nicht verschreibungspflichtige Arzneimittel zu sich nehmen oder sich einer andersartigen Behandlung unterziehen, wenn er absolut sicher ist, dass das betreffende Arzneimittel oder die Behandlung ihn in der sicheren Ausübung seiner Tätigkeiten nicht beeinträchtigt. Sollten in dieser Hinsicht Zweifel bestehen, ist die Weisung des flugmedizinischen Dienstes der Behörde (Aeromedical Section/AMS), eines vom Bundesamt für Zivilluftfahrt anerkannten flugmedizinischen Zentrums (AMC) oder eines anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen (AME) einzuholen. Weitere Einzelheiten können JAR-FCL 3 entnommen werden.
- (c) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses hat in folgenden Fällen unverzüglich die Weisung der zuständigen Stelle eines vom Bundesamt für Zivilluftfahrt anerkannten flugmedizinischen Zentrums (AMC) oder eines anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen (AME) einzuholen:
 - (1) nach einem stationären Klinik- oder Krankenhausaufenthalt von mehr als 12 Stunden oder
 - (2) nach einem chirurgischen Eingriff oder einer invasiven Massnahme oder
 - (3) bei regelmässiger Einnahme von Medikamenten oder
 - (4) wenn das ständige Tragen einer korrigierenden Sehhilfe erforderlich wird.
- (d) Der/die Inhaber(in) eines Tauglichkeitszeugnisses, der/die:
 - (1) unter einer erheblichen Verletzung leidet, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt
oder
 - (2) unter einer Erkrankung leidet, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied für mindestens 21 Tage nicht
zulässt oder
 - (3) schwanger ist,
 muss die zuständige Stelle schriftlich über die Verletzung oder Schwangerschaft sowie bei einer Erkrankung über den Ablauf der 21-Tage-Frist unverzüglich informieren. Vom Zeitpunkt des Auftretens einer Verletzung, des Überschreitens der genannten Frist oder der Bestätigung der Schwangerschaft ist das Tauglichkeitszeugnis als ruhend anzusehen. Des weiteren gilt:
 - (4) Im Falle einer Verletzung oder Erkrankung wird das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses aufgehoben, wenn der Inhaber gemäss den Vorgaben der zuständigen Stelle untersucht und für tauglich befunden worden ist, seine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied wieder aufzunehmen oder wenn die zuständige Stelle, vorbehaltlich der von ihr festgelegten Auflagen, auf eine Untersuchung verzichtet.
 - (5) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses von der zuständigen Stelle, vorbehaltlich der von ihr festgelegten Auflagen, für einen bestimmten Zeitraum aufgehoben werden und ist aufgehoben, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft gemäss den Vorgaben der zuständigen Stelle untersucht und für tauglich befunden wurde, ihre Tätigkeit wieder aufzunehmen.



JAR-FCL
2.050

Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen

- (a) Anrechnung von Flugzeiten
 - (1) Sofern in den Bestimmungen der JAR-FCL nicht anders festgelegt, müssen Flugzeiten, die für eine Lizenz oder Berechtigung angerechnet werden sollen, in der gleichen Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz oder Berechtigung beantragt wird.
 - (2) Verantwortlicher Pilot oder Pilot in der Ausbildung
 - (i) Dem Bewerber für eine Lizenz oder Berechtigung wird die gesamte Alleinflugzeit, Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem oder Flugzeit als verantwortlicher Pilot in vollem Umfang auf die für die Lizenz oder Berechtigung erforderliche Gesamtflugzeit angerechnet.

- (ii) Der Absolvent einer durchgehenden Flugausbildung für eine Lizenz für Verkehrspiloten hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 50 Stunden der Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten und einer Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.
- (3) Kopilot
 - (i) Der Inhaber einer Lizenz, der als Kopilot tätig ist, hat Anspruch auf die Anrechnung der gesamten Flugzeit als Kopilot auf die für eine höherwertige Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit.
 - (ii) Der Inhaber einer Lizenz, der als Kopilot unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Tätigkeiten und Aufgaben eines solchen ausübt, hat Anspruch auf die vollständige Anrechnung dieser Flugzeit auf die für eine höherwertige Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit, vorausgesetzt, dass die zuständige Stelle der Art der Aufsicht zugestimmt hat.
- (b) Anrechnung von theoretischen Kenntnissen
 - (1) Dem Inhaber einer IR(A) werden die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung für eine IR(H) angerechnet.
 - (2) Den Inhabern folgender Lizenzen wird die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung angerechnet, vorausgesetzt, dass die entsprechende ergänzende Ausbildung abgeschlossen und die Prüfung abgelegt wurde:
 - (i) Dem Inhaber einer Lizenz für Flugzeuge für den Erwerb einer PPL(H); oder
 - (ii) dem Inhaber einer ATPL(A) für den Erwerb einer CPL(H) oder ATPL(H); oder
 - (iii) dem Inhaber einer CPL(A) mit theoretischer ATPL(A)-Ausbildung und -Prüfung für den Erwerb einer ATPL(H).
 - (3) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer ATPL(H) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die für den Erwerb einer PPL(H), CPL(H) und IR(H) geforderte theoretische Ausbildung angerechnet.
 - (4) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die für den Erwerb einer PPL(H) geforderte theoretische Ausbildung angerechnet.



JAR-FCL
2.065

Ausstellerstaat der Lizenz

- (a) Der Bewerber hat die ordnungsgemässe Erfüllung aller Anforderungen für die Erteilung einer Lizenz der zuständigen Stelle des Staates nachzuweisen, in dem die flugmedizinische Erstuntersuchung und Beurteilung sowie Ausbildung und Prüfung für die entsprechende Lizenz durchgeführt wurden. Nach der Ausstellung ist dieser Staat als «Ausstellerstaat der Lizenz» zu bezeichnen (siehe JAR-FCL 2.010(c)).
- (b) Zwei Staaten können vereinbaren, dass ein Bewerber, der seine Ausbildung unter der Verantwortung des einen Staates begonnen hat, seine Ausbildung unter der Verantwortung des anderen Staates vollenden kann. Eine solche Vereinbarung kann Regelungen vorsehen für:
 - (1) die theoretische Flugausbildung und Prüfung
 - (2) die medizinische Tauglichkeitsprüfung und Untersuchung
 - (3) die praktische Flugausbildung und Prüfung
 Die beiden Staaten haben sich darauf zu einigen, wer als «Ausstellerstaat der Lizenz» bezeichnet wird.
- (c) Weitere Berechtigungen können in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL in jedem JAA Mitgliedstaat erworben werden und werden vorn Ausstellerstaat der Lizenz in die Lizenz eingetragen.
- (d) Als Erleichterung für den Lizenzinhaber kann dieser anschliessend, z.B. bei einer Verlängerung, die Zuständigkeit für die Lizenz auf einen anderen JAA-Mitgliedstaat übertragen, vorausgesetzt, dass der Lizenzinhaber in diesem Staat in einem Arbeitsverhältnis steht oder seinen Haupt-Wohnsitz dort hat (vgl. JAR-FCL 2.070). Dieser Staat tritt dann an die Stelle des Ausstellerstaates der Lizenz und übernimmt die Verantwortung für die Ausstellung der Lizenz, wie in Absatz (a) beschrieben.
- (e) Der Bewerber darf immer nur im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz (Hubschrauber) und eines Tauglichkeitszeugnisses sein.

**JAR-FCL**
2.085**Anforderungen**

- (a) Ein Flugschüler hat die Anforderungen desjenigen Staates zu erfüllen, in dem er die Ausbildung absolvieren will. Mit diesen Anforderungen hat die zuständige Stelle sicherzustellen, dass Flugschüler nicht durch die Ausübung der ihnen erteilten Rechte eine Gefahr für den Luftverkehr darstellen.
- (b) Der Flugschüler darf ohne Flugauftrag des Fluglehrers keine Alleinflüge durchführen.

**JAR-FCL**
2.090**Mindestalter**

Der Flugschüler muss vor seinem ersten Alleinflug mindestens 16 Jahre alt sein.

**JAR-FCL**
2.095**Flugmedizinische Tauglichkeit**

Der Flugschüler darf Alleinflüge nur durchführen, wenn er im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 ist.

**JAR-FCL**
2.100**Mindestalter**

Der Bewerber für eine PPL(H) muss mindestens 17 Jahre alt sein.

**JAR-FCL**
2.105**Flugmedizinische Tauglichkeit**

Der Bewerber für eine PPL(H) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 sein. Für die Ausübung der Rechte einer PPL(H) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 oder 2 vorgeschrieben.

**JAR-FCL**
2.110**Rechte und Voraussetzungen**

- (a) *Rechte*
Vorbehaltlich weiterer in JAR's festgelegter Regelungen, ist der Inhaber einer PPL(H) berechtigt, als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern im nichtgewerbsmässigen Luftverkehr tätig zu sein.
- (b) *Voraussetzungen*
 - (1) Der Bewerber für eine PPL(H), der die Voraussetzungen gemäss JAR-FCL 2.100, 2.105, 2.120, 2.125(a) und (b), 2.130, 2.135 und 2.251(a) nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer PPL(H) und hat mindestens die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Hubschraubermuster erworben.
 - (2) Für die Durchführung von Flügen bei Nacht hat der Lizenzinhaber die Bestimmungen gemäss JAR-FCL 2.125 (c) zu erfüllen.


JAR-FCL
 2.120

Flugerfahrung und Anrechnung

Der Bewerber für eine PPL(H) muss mindestens 45 Stunden als Pilot auf Hubschraubern nachweisen; davon können fünf Stunden in einem FNPT oder Flugsimulator durchgeführt worden sein. Inhaber von Lizenzen oder gleichwertigen Rechten für Flugzeuge, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit starren Tragflügeln, Ultraleicht-Hubschrauber, Tragschrauber, Segelflugzeuge oder Motorsegler können 10% ihrer gesamten Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf diesen Luftfahrzeugen, jedoch nicht mehr als sechs Stunden, für die PPL(H) anrechnen lassen.


JAR-FCL
 2.125

Ausbildungslehrgang

 (a) *Allgemeines*

Der Bewerber für eine PPL(H) hat in einem Ausbildungsbetrieb oder einer akzeptierten, registrierten Ausbildungseinrichtung die erforderliche Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäss Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125 nachzuweisen. Eine registrierte Ausbildungseinrichtung darf nur auf einmotorigen Hubschraubern mit einer genehmigten Sitzanzahl von höchstens vier ausbilden. In Ausnahmefällen können bereits verwendete einmotorige Hubschrauber weiterhin in einer registrierten Ausbildungseinrichtung verwendet werden, sofern dazu eine Genehmigung der Behörde vorliegt. Die Voraussetzungen für die Registrierung der Ausbildungseinrichtung sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.125 und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.125 enthalten.

 (b) *Flugausbildung*

Der Bewerber für eine PPL(H) muss mindestens 25 Stunden mit einem Lehrberechtigtem, davon mindestens fünf Stunden Instrumentenausbildungszeit und mindestens zehn Stunden im Alleinflug unter Aufsicht auf Hubschraubern mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen, darin müssen mindestens fünf Stunden im Allein-Überlandflug mit mindestens einem Flug über eine Strecke von mindestens 185 km (100 NM) enthalten sein, bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen mit Absetzen des Hubschraubers am Boden durchzuführen sind.

 (c) *Nachtflugqualifikation*

- (1) Für die Durchführung von Flügen bei Nacht muss der Inhaber einer PPL(H) im Besitz einer Nachtflugqualifikation gemäss Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125 sein.
- (2) Der Inhaber einer Lizenz, der im Besitz einer IR(A) ist oder war, muss in Übereinstimmung mit Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125 die Übungen 4 bis 6 durchführen und die Übungen 1 bis 3, nach Ermessen eines Lehrberechtigten für Flugausbildung (FI[H]), mit mindestens fünf Stunden Instrumentenausbildungszeit absolvieren.
- (3) Diese Qualifikation wird in die Lizenz eingetragen.


JAR-FCL
 2.130

Theoretische Prüfung

Der Bewerber für eine PPL(H) hat der zuständigen Stelle theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der PPL(H) entsprechen. Die Bestimmungen und Verfahren für die theoretische Prüfung sind in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130, 2.135 und JAR-FCL 2.261(a) enthalten.


JAR-FCL
 2.135

Praktische Fähigkeiten

Der Bewerber für eine PPL(h) muss die Fähigkeit nachweisen, als verantwortlicher Pilot eines Hubschraubers die entsprechenden Verfahren und Übungen gemäss Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.135 und Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern. Die praktische Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Flugausbildung abzulegen (siehe JAR-FCL 2.125(a)).

**JAR-FCL**
2.175**Erfordernis einer IR(H)**

- (a) Der Inhaber einer Lizenz (H) darf einen Hubschrauber nur dann nach Instrumentenflugregeln (IFR) führen, wenn er im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung (IR(H)) gemäss JAR-FCL ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Ausbildung mit einem Lehrberechtigten.

**JAR-FCL**
2.225**Erfordernis von Musterberechtigungen**

Der Inhaber einer Lizenz darf einen Hubschrauber nur dann führen, wenn er im Besitz der entsprechenden gültigen Musterberechtigung ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Flugausbildung. Werden für eine Musterberechtigung die Rechte eines Piloten auf die Tätigkeit als Kopilot beschränkt oder bestehen andere JAR-konforme Auflagen, ist die Berechtigung mit diesen Einschränkungen oder Auflagen zu versehen.

**Musterberechtigungen – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung**

- (a) *Musterberechtigungen für Hubschrauber – Gültigkeit*
Die Gültigkeit von Musterberechtigungen für Hubschrauber beträgt ein Jahr, beginnend mit dem Ausstellungsdatum oder, bei einer Verlängerung der Berechtigung innerhalb der Gültigkeitsdauer, mit dem Ablauf der Gültigkeitsdauer.
- (b) *Musterberechtigungen Hubschrauber – Verlängerung*
Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber hat der Inhaber Folgendes nachzuweisen:
- (1) eine Befähigungsüberprüfung gemäss Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 auf einem Hubschrauber des entsprechenden Musters innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung; und
 - (2) mindestens zwei Stunden als Pilot des entsprechenden Hubschraubermusters innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung. Die Flugzeit bei der Befähigungsprüfung kann an diese zwei Stunden angerechnet werden.
 - (3) für die in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3) aufgeführten einmotorigen Hubschrauber mit Kolbenantriebwerk mindestens die Befähigungsüberprüfung gemäss JAR-FCL 2.245 (b)(1) auf einem der entsprechenden Muster für die eine Berechtigung erworben wurde, vorausgesetzt, dass der Bewerber mindestens zwei Stunden als verantwortlicher Pilot auf dem/den anderen Muster(n) während der Gültigkeitsdauer, die mit der Befähigungsüberprüfung verlängert werden soll, geflogen ist.
- (c) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Musterberechtigung besteht, darf die Rechte dieser Berechtigung oder anderer Berechtigungen gemäss Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245 (b) (1) nicht ausüben bis er eine neue Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.
- (d) Erweiterung der Gültigkeitsdauer oder Verlängerung von Berechtigungen unter besonderen Umständen:
- (1) Werden die Rechte einer Muster- oder Instrumentenflugberechtigung ausschliesslich auf einem Hubschrauber ausgeübt, der in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist, kann die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaates erfüllt sind.
 - (2) Werden die Rechte einer Muster- oder Instrumentenflugberechtigung auf einem Hubschrauber ausgeübt, der in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist und von einem Luftfahrtunternehmer eines Nicht-JAA-Mitgliedstaates gemäss Artikel B3 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt betrieben wird, kann die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaates erfüllt sind.

- (3) Für jede Berechtigung, die gemäss Absatz (1) und (2) erweitert oder verlängert wurde, hat eine Verlängerung gemäss JAR-FCL 2.245 (b) und, soweit zutreffend, JAR-FCL 2.185 zu erfolgen, bevor die Rechte auf Hubschraubern ausgeübt werden, die in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind und von einem Luftfahrtunternehmer eines JAA-Mitgliedstaates betrieben werden.
- (4) Eine in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erworbene oder verwendete Berechtigung kann nach Ermessen der zuständigen Stelle weiterhin als Teil einer JAR-FCL-Lizenz gelten, vorausgesetzt, dass die Anforderungen des betreffenden Staates erfüllt sind und die Berechtigung auf Hubschrauber beschränkt ist, die in diesem Staat eingetragen sind oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Mitgliedstaates betrieben werden.
- (e) *Abgelaufene Berechtigungen*
Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Musterberechtigung hat der Bewerber alle von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen zu erfüllen und eine Befähigungsüberprüfung gemäss Anhang 1 und 2 oder 3 zu JAR-FCL 2.240 abzulegen. Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung beginnt mit dem Zeitpunkt der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erneuerung.

Im Zusammenhang mit Fragen zu JAR-FCL 2.245 wird an der Theorieprüfung der englischsprachige Text zur Verfügung gestellt. Nachstehend wird deshalb auch noch die englische Version vorgestellt.



JAR-FCL 2.245

Type ratings – Validity, revalidation and renewal

- (a) *Type ratings, helicopter – Validity.* Type ratings for helicopters are valid for one year from the date of issue, or the date of expiry if revalidated within the validity period.
- (b) *Type ratings, helicopter – Revalidation.* For revalidation of type ratings, helicopter, the applicant shall complete:
 - (1) a proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.255 in the relevant type of helicopter within the three months immediately preceding the expiry date of the rating; and
 - (2) at least 2 hours as a pilot of the relevant helicopter type within the validity period of the rating. The proficiency check may be counted towards the two hours.
 - (3) for single-engine piston helicopters, as listed in Appendix 1 to JAR-FCL 2.245(b)(3), at least the proficiency check in accordance with JAR-FCL 2.245 (b)(1) on one of the applicable types held provided that the applicant has fulfilled at least 2 hours pilot-in-command flight time on the other type(s) during the validity period to which that revalidation proficiency check shall carry across. The proficiency check shall always be performed on the type least recently used for a proficiency check.
 - (4) for single-engine turbine helicopters with a MTOM < 3175 kg. at least the proficiency check in accordance with JAR-FCL 2.245(b)(1) on one of the applicable types held provided that the applicant has:
 - (i) completed 300 hours as PIC on helicopter; and
 - (ii) completed 15 hours on each of the type(s) to which that revalidation proficiency check shall carry across; and
 - (iii) fulfilled at least 2 hours pilot-in-command flight time on each of the other type(s) during the validity period to which that revalidation proficiency check shall carry across; and
 - (iv) the proficiency check shall always be performed on the type least recently used for a proficiency check, unless an individual written permission has been given by the Authority.
 - (5) The revalidation of an IR(H), if held should be combined with the type rating revalidation requirements in (1) above, in accordance with JAR-FCL 2.246.
- (c) An applicant who fails to achieve a pass in the type rating proficiency check before the expiry date of the type rating shall not exercise the privileges in that type and types to which it carries across according to JAR-FCL 2.245(b) 3) or (b)(4), until the proficiency check has successfully been completed on the same type.

- (d) Extension of the validity period or revalidation of ratings in special circumstances:
- (1) When the privileges of a helicopter type or instrument rating are being exercised solely on a helicopter registered in a non-JAA Member State, the Authority may at its discretion extend the validity period of the rating, or revalidate the rating provided the requirements of that non-JAA Member State are fulfilled.
 - (2) When the privileges of a helicopter type or instrument rating are being exercised in a JAA registered helicopter being operated by an operator of a non-JAA Member State under the provisions of Article 83bis of the International Convention on Civil Aviation, Chicago, the Authority may at its discretion extend the validity period of the rating, or revalidate the rating provided the requirements of that non-JAA Member State are fulfilled.
 - (3) Any rating revalidated or of which the validity period has been extended under the provisions of (1) or (2) above shall be revalidated in accordance with JAR-FCL 2.245(b) and, if applicable: JAR-FCL 2.185 before the privileges are exercised on helicopters registered in and operated by an operator of a JAA Member State.
 - (4) A rating issued or used in a non-JAA Member State may remain in a JAR-FCL licence at the discretion of the Authority provided the requirements of that non-JAA Member State are fulfilled and the rating is restricted to helicopters registered in or operated by an operator of that non-JAA Member State.
- (e) *Expired ratings.* If a type rating has expired, the applicant shall meet any refresher training requirements as determined by the Authority and complete a proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 in the relevant type of helicopter. The rating will be valid from the date of completion of the renewal requirements.
- (f) *Compliance with JAR-OPS.* The revalidation requirements of JAR-FCL 2.245(b) will be met when an applicant operating under JAR-OPS 3 fulfils the Operating Proficiency Check requirements contained in JAR-OPS 3.965, and if the operator demonstrates to the satisfaction of the Authority that the mandatory items from Appendix 2 or 3 to JAR-FCL 2.240 are fulfilled in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 during the 12 months prior to the revalidation in accordance with JAR-OPS 3.965(a)(2). For this purpose the Operator Proficiency Check shall be performed in the three months immediately preceding the expiry date of the rating.



JAR-FCL
2.305

Lehrberechtigungen - Allgemeines

- (a) *Voraussetzungen*
Alle Lehrberechtigten müssen mindestens im Besitz der Lizenz, Berechtigung und Qualifikation sein, für die sie ausbilden (sofern nicht anders festgelegt), und müssen berechtigt sein, das Luftfahrzeug während dieser Ausbildung als verantwortlicher Pilot zu führen.
- (b) *Mehrere Lehrberechtigungen*
Lehrberechtigte können im Besitz mehrerer Lehrberechtigungen sein, wenn sie die entsprechenden Anforderungen erfüllen.
- (c) *Anrechnung von Kenntnissen für weitere Lehrberechtigungen*
Bewerbern, die bereits eine Lehrberechtigung besitzen, können die dabei erworbenen und nachgewiesenen Kenntnisse und Fähigkeiten für eine Ausbildungstätigkeit auf den Erwerb weiterer Lehrberechtigungen angerechnet werden.

Kontrollfragen



Frage 2-4 / 1 (für Piloten von Flächenflugzeugen)

Was ist unter dem Begriff «Flugzeit» zu verstehen?

- a) Die Zeit zwischen dem Abheben und dem Aufsetzen eines Luftfahrzeuges
- b) Die Zeit in der ein Pilot ein Luftfahrzeug in der Luft steuert
- c) Die Zeit in der die Triebwerke des Luftfahrzeuges laufen
- d) Die Zeit zwischen dem Beginn des Rollens zum Start bis zum Anhalten nach der Landung

Frage 2-4 / 2

Wie lange ist eine JAR-Fluglizenz gültig?

- a) 2 Jahre
- b) 5 Jahre
- c) Solange wie die eingetragenen Berechtigungen und das Tauglichkeitszeugnis
- d) Solange wie das Medical

Frage 2-4 / 3

Wann verliert das medizinische Tauglichkeitszeugnis nach JAR-FCL seine Gültigkeit?

- a) Bei einer Arbeitsunfähigkeit zufolge Krankheit oder Unfall von mindestens 21 Tagen
- b) Bei jedem Krankenhausaufenthalt
- c) Bei einer durch den Augenarzt diagnostizierten Änderung des Brillenrezeptes
- d) Bei Tod oder Handlungsunfähigkeit des Vertrauensarztes, welcher das Medical ausstellte

Frage 2-4 / 4

Unter welchen Voraussetzungen darf ein Privatpilot nach JAR-FCL Passagiere transportieren?

- a) Wenn unter Punkt XIII seiner Lizenz die Berechtigung zum Passagiertransport eingetragen ist
- b) Wenn er innerhalb der letzten 90 Tage 3 Starts und 3 Landungen als allein steuernder Pilot mit einem Flugzeug desselben Musters oder derselben Klasse durchgeführt hat
- c) Wenn er innerhalb der letzten 3 Monaten 3 Starts und 3 Landungen mit einem Luftfahrzeug absolvierte
- d) Wenn er 100 Flugstunden, davon 50 Flugstunden als Kommandant nachweisen kann

Frage 2-4 / 5

Wieviele Flugstunden muss der Bewerber für eine PPL nach JAR-FCL im Zeitpunkt der praktischen Flugprüfung mindestens nachweisen, wenn er nie auf einem Flugnavigationstrainer oder einem Flugsimulator geschult hat?

- a) 36 effektive Flugstunden
- b) 40 effektive Flugstunden
- c) 45 effektive Flugstunden
- d) 45 Blockstunden

Frage 2-4 / 6 (für Piloten von Flächenflugzeugen)

Unter welchen Voraussetzungen wird eine Klassenberechtigung (Class Rating) für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten nach JAR-FCL verlängert?

- a) Wenn der Pilot mindestens 24 Flugstunden in den letzten 24 Monaten und davon mindestens 12 Stunden in den letzten 12 Monaten nachweist
- b) Wenn der Pilot in den letzten 3 Monaten einen stündigen Checkflug mit einem Fluglehrer absolvierte
- c) Wenn der Pilot in den letzten 12 Monaten mindestens 12 Flugstunden in dieser Klasse nachweist, davon 6 Stunden als Kommandant, einen mindestens einstündigen Checkflug mit einem Fluglehrer absolvierte und in den letzten 3 Monaten 3 Starts und 3 Landungen in dieser Klasse absolvierte
- d) Wenn der Pilot in den letzten 12 Monaten mindestens 12 Flugstunden in dieser Klasse nachweist, davon 6 Stunden als Kommandant, einen mindestens einstündigen Checkflug mit einem Fluglehrer absolvierte und in den letzten 12 Monaten 12 Starts und 12 Landungen in dieser Klasse absolvierte

Frage 2-4 / 7

Welche drei Voraussetzungen sind mindestens notwendig, damit Sie nach JAR-FCL ein Flugzeug pilotieren dürften?

- a) Gültige Lizenz, genügende Kaskoversicherung, gültiges Medical
- b) Gültiges Medical, gültige Lizenz, gültiges Rating
- c) Gültiges Medical, gültiges Rating und Checkflug mit einem Fluglehrer
- d) Proficiency Check, Gültige Lizenz und gültiges Rating

Frage 2-4 / 8 (für Piloten von Flächenflugzeugen)

Wie können Sie Ihre demnächst ablaufende Klassenberechtigung erneuern, wenn Sie zwar über eine gültige Lizenz und ein gültiges Medical Class 2 verfügen, jedoch die erforderliche Anzahl Flugstunden nicht vorweisen können?

- a) Beim BAZL 45 Tage vor Ablauf der Klassenberechtigung einen schriftlichen Übungsantrag stellen, um die noch fehlenden Flugstunden unter Aufsicht eines Fluglehrers innerhalb von 3 Monaten nachzuholen
- b) Einen Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers vor Ablauf der Gültigkeitsdauer durchführen
- c) Innerhalb der letzten 3 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer eine Befähigungsprüfung (Proficiency Check) mit einem ermächtigten Prüfer ablegen
- d) Wiederholung der praktischen Prüfung mit einem ermächtigten Prüfer nach den Vorschriften von JAR-FCL1

Frage 2-4 / 9

Unter welchen Bedingungen dürfen Sie Trainingsflüge mit einem Fluglehrer absolvieren, wenn Ihr Rating verfallen ist?

- a) Wenn Sie über ein gültiges Medical, eine gültige Lizenz und mindestens 100 Stunden Flugerfahrung verfügen
- b) Wenn nur noch wenige Stunden für die Erneuerung fehlen, ein gültiges Medical vorliegt und Ihre Erfahrung dies rechtfertigt
- c) Mit einer Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)
- d) Mit einem gültigen Medical Class 2 und einer noch nicht abgelaufenen Lizenz

Frage 2-4 / 10 (für Hubschrauberpiloten)

Wie lange dauert die Gültigkeit von Musterberechtigungen für Hubschrauber?

- a) 2 Jahre ab letzter Erneuerung
- b) 2 Jahre ab Ausstellungsdatum
- c) 1 Jahr ab letzter Erneuerung
- d) 1 Jahr ab Ausstellungsdatum

Frage 2-4 / 11 (für Hubschrauberpiloten)

Was ist für die Verlängerung der Musterberechtigung für Hubschrauber nachzuweisen?

- a) 24 Flugstunden in den letzten 24 Monaten, davon 12 Stunden in den letzten 12 Monaten, auf dem betreffenden Muster
- b) 12 Flugstunden auf dem entsprechenden Hubschraubermuster innerhalb der Gültigkeitsdauer und einen Proficiency Check
- c) 2 Flugstunden auf dem entsprechenden Hubschraubermuster innerhalb der Gültigkeitsdauer und einen Proficiency Check innerhalb der letzten drei Monate vor dem Ablauf
- d) 2 Flugstunden auf dem entsprechenden Hubschraubermuster innerhalb der Gültigkeitsdauer und einen JAR-Trainingsflug mit einem Fluglehrer

Frage 2-4 / 12 (für Hubschrauberpiloten)

Wann darf ein Hubschrauberpilot wieder fliegen, wenn sein Rating ohne Verlängerung abgelaufen ist?

- a) Wenn er innerhalb der Nachfrist gemäss Übungserlaubnis die noch fehlenden Stunden nachgeholt hat
- b) Wenn er alle Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulung erfüllt und einen Proficiency Check erfolgreich abgelegt hat
- c) Wenn er einen Skill Test besteht und mindestens über ein gültiges Medical Class 2 verfügt
- d) Wenn er 2 Flugstunden auf dem entsprechenden Hubschraubermuster innerhalb der Gültigkeitsdauer und einen Proficiency Check nach dem Ablauf bestanden hat

Frage 2-4 / 13

Können Hubschrauber- und Segelflugstunden an die Verlängerung einer SEP-Klassenberechtigung angerechnet werden?

- a) Nein
- b) Ja, aber nur 10 Stunden
- c) Ja, aber nur bis zu 10% der vorgeschriebenen Flugstundenzahl
- d) Ja, aber nur bis zur Hälfte der vorgeschriebenen Flugstundenzahl

2.5 European Aviation Safety Agency (EASA)

2.5.1 Entstehung und Bedeutung

Mit der Verordnung (EG) 1592/2002 (sog. EASA-Grundverordnung) wurde die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency, EASA) errichtet. Sie hat am 28.9.2003 ihre Tätigkeit zuerst in Brüssel und anschliessend an ihrem Sitz in Köln aufgenommen. Mit rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verfolgt die EASA folgende Ziele:

- Gewährleistung grösstmöglicher Sicherheit in der europäischen Zivilluftfahrt
- Einhaltung der Umweltschutzvorschriften
- Gewährleistung des freien Verkehrs für Waren, Personen und Dienstleistungen
- Weltweite Verbreitung der EASA Normen
- Schaffung von Zulassungsverfahren für bestimmte Flugzeugmodelle, Triebwerke und Ausrüstungsteile

Die EASA hat als europäische Institution eigene Rechtspersönlichkeit. Ihre Organe sind der Verwaltungsrat, der Exekutivdirektor als gesetzlicher Vertreter der EASA und die unabhängige Beschwerdekammern zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen der EASA und den nationalen Behörden. Gegen die Entscheidungen der Beschwerdekammern kann beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) Nichtigkeitsklage erhoben werden.

Für die europäische Zivilluftfahrt ist die EASA von grosser Bedeutung. Deshalb konnte die Schweiz nicht abseits stehen. Im November 2005 hat der National- und Ständerat einen Beitritt der Schweiz zur EASA ohne Gegenstimme gutgeheissen. Ursprünglich hatte die Schweiz nur einen Beobachterstatus. Am 15. September 2006 gab der EU-Ministerrat aber grünes Licht für die Teilnahme der Schweiz an der EASA und damit am Einheitlichen Europäischen Luftraum (Single European Sky). Seither können Vertreter der Schweiz in den EASA-Gremien gleich wie die EWR-Staaten Norwegen und Island mitwirken.

Nachdem die Joint Aviation Authorities (JAA) per 30.6.2009 aufgelöst wurden, übernahm sukzessive die EASA deren Aufgaben. Die wichtigsten sind derzeit:

- Vorbereitung von Gesetzesvorschlägen sowie technische Beratung für die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten
- Durchführung von Inspektionen, Ausbildungs- und Standardisierungs-Programmen für eine einheitliche Umsetzung der europäischen Sicherheitsvorschriften
- Musterzulassungen luftfahrttechnischer Produkte (Flugzeuge, Triebwerke, Ausrüstungsgegenstände)
- Genehmigung (und Aufsicht) von Entwicklungsbetrieben weltweit sowie von Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben im EU-Ausland
- Datenerhebung, Analyse und Forschung zur Verbesserung der Flugsicherheit

Die EASA hat selbst keine Rechtssetzungsbefugnis, deshalb werden ihre Vorschläge in Form von EU-Verordnungen erlassen. In der EU sind diese „EASA-Regulierungen“ bzw. „EASA Rules“ direkt rechtsgültig. In der Schweiz werden alle EASA Regulierungen zuerst in das Schweizer Recht überführt. Änderungen bei den grundlegenden Anforderungen müssen durch den Bundesrat genehmigt werden. Änderungen bei den Ausführungsbestimmungen werden automatisch übernommen.

2.5.2 Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

Gestützt auf die EASA-Grundverordnung (Verordnung EG 216/2008) hat die Europäische Kommission am 3. November 2011 die Verordnung 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt erlassen. Diese Verordnung enthält einen Teil FCL, in welchem Vorschriften zu den fliegerischen Lizenzwesen aufgestellt werden, und einen Teil MED mit Regelungen zur medizinischen Tauglichkeit. Damit werden die früheren Bestimmungen der JAR-FCL 1, 2 und 3 vollständig ersetzt.

Die Bestimmungen der EU-Verordnung 1178/2011 sind in den EU-Mitgliedstaaten seit dem 8. April 2012 anwendbar. In der Schweiz erfolgt die Umsetzung sukzessive seit dem 1. Juni 2012. Von der Umstellung von den JAR-Regulierungen zu den EASA-Regulierungen sind nicht nur die Piloten von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen betroffen, sondern auch Piloten von Segelflugzeugen und Ballonen, da die EASA-Regulierungen im Gegensatz zu den JAR-FCL auch Bestimmungen zu diesen Luftfahrtaktivitäten enthält.

Mit der EU-Verordnung 1178/2011 wurde für alle Luftfahrzeugkategorien die neue Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) eingeführt. Dies ist eine nicht ICAO-konforme Lizenz, die ausschliesslich zum Fliegen auf dem von der EU regulierten Gebiet berechtigt.

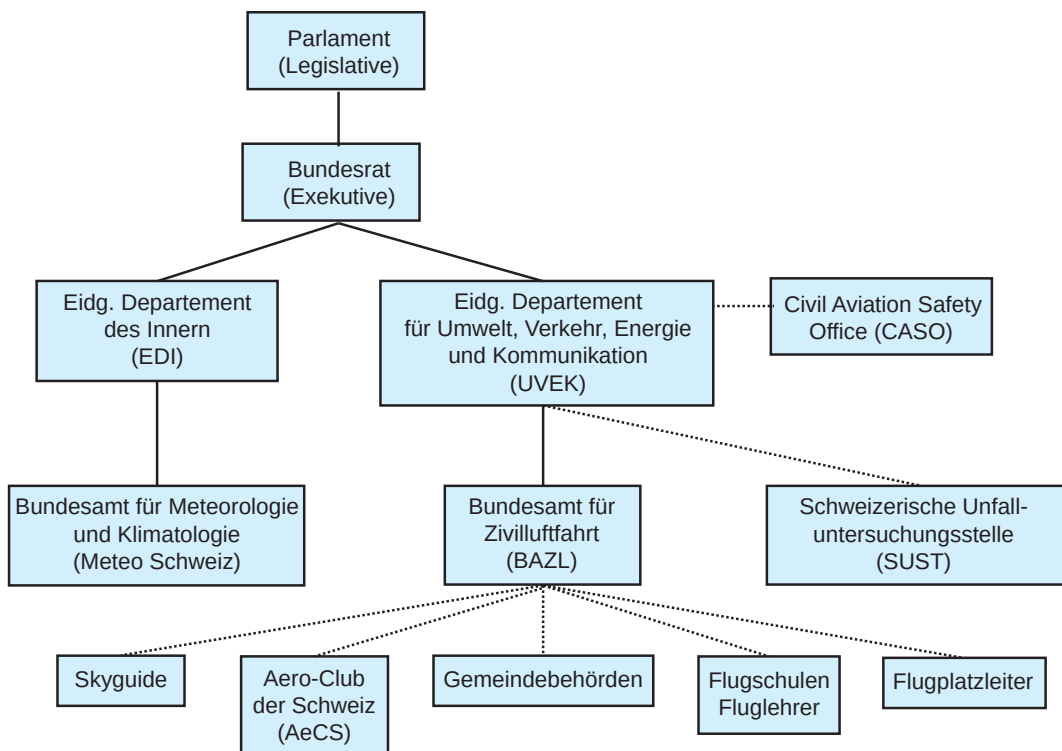
Im März 2012 hat das BAZL Informationen zur Umsetzung der EASA-Regulierungen publiziert. Darin wird u.a. darauf hingewiesen, dass gemäss Vorgaben der EASA nun alle Ausbildungen in Theorie und Praxis in einer Flugschule, einer sogenannten „Approved Training Organisation (ATO)“ stattfinden muss. Ein reines Selbststudium im Bereich Theorie, wie es früher für Privatpiloten, Segelflieger und Ballonfahrer möglich war, ist nicht mehr zulässig. Es muss in jedem Fall ein Kurs einer ATO besucht werden. Auch eine Aufteilung von Ausbildung und Prüfung auf verschiedene Staaten ist nicht möglich. Die Prüfung (Theorie und Praxis) muss im selben Land stattfinden, in welchem die Ausbildung erfolgte.

3. Nationales Luftrecht

3.1 Einleitung

3.1.1 Die Luftfahrtbehörden in der Schweiz

Nach Art. 87 der neuen Bundesverfassung der Schweiz ist die Gesetzgebung über die Luft- und Raumfahrt ausschliesslich Sache des Bundes. Damit steht in der Behördenhierarchie das eidgenössische Parlament an oberster Stelle. Die weiteren Luftfahrtbehörden lassen sich wie folgt aufteilen:



Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST)

Die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) untersucht Unfälle mit Schwerverletzten, Toten und hohem Sachschaden bei Eisenbahnen, Seilbahnen, Strassenbahnen und Schiffen zuhanden der Gerichts- und Verwaltungsbehörden. Zudem geht sie Zwischenfällen in der zivilen Luftfahrt nach. Sie existiert seit dem 1. November 2011 und ist aus dem Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) und der Untersuchungsstelle für Bahnen und Schiffe (UUS) hervorgegangen. Geleitet wird die neue Einheit von einer ausserparlamentarischen Kommission. Diese wählt die Geschäftsstelle, welche die eigentlichen Untersuchungen durchführt, und kontrolliert die Untersuchungsberichte. Die SUST ist nicht zuständig zur rechtlichen Beurteilung von Flugunfällen; diese Aufgabe verbleibt den Gerichtsbehörden.

Skyguide

Die Skyguide ist heute eine rechtlich selbständige Aktiengesellschaft, die auch finanziell selbsttragend operieren muss. Sie führt im Auftrag des Bundes die Flugsicherung im Luftraum der Schweiz durch. Zur Bewirtschaftung der oberen Lufträume arbeitet sie mit der Flugsicherung der Nachbarstaaten und der EUROCONTROL zusammen.

Der Aero-Club der Schweiz

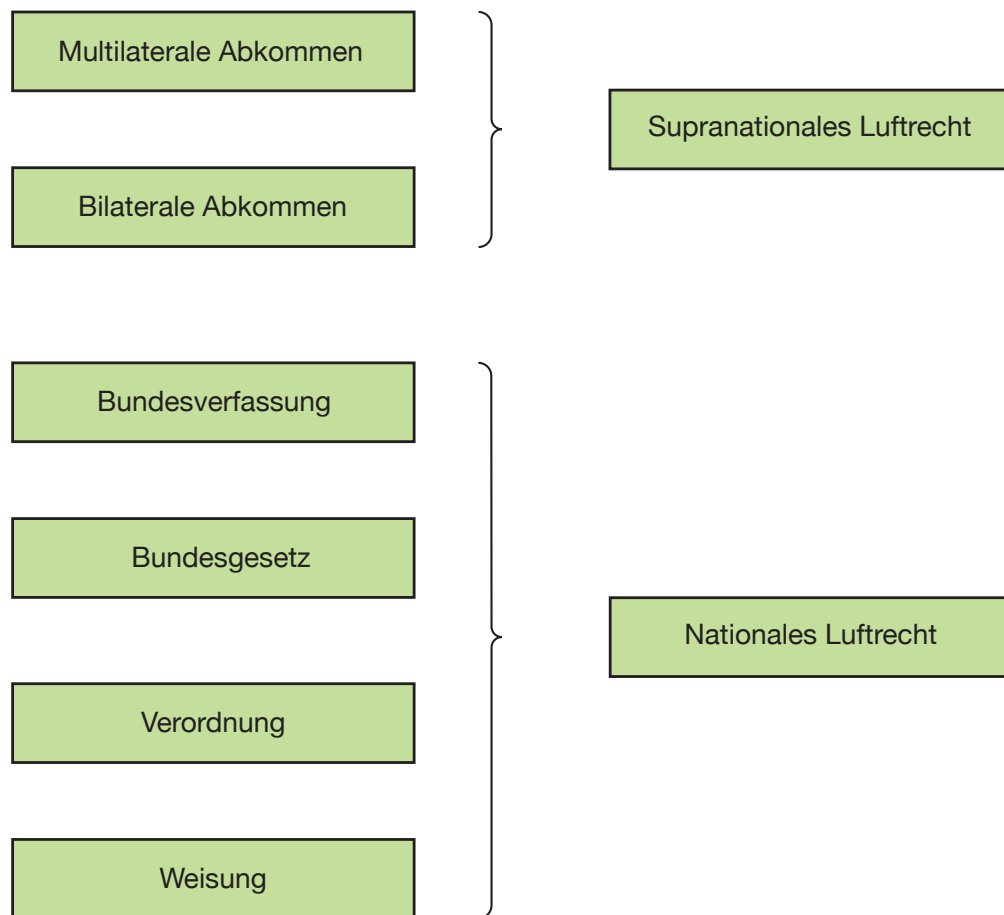
Der AeCS ist ein Dachverband der Leichtaviatik mit über 21'000 Mitgliedern, aufgeteilt in Regional- und Spartenverbände. Der AeCS führt im Auftrage des Bundes die fliegerische Vorschulung (FVS) durch. Zudem hat das BAZL dem AeCS die Kontrolle über die Aktivitäten der Fallschirmspringer übertragen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt und seine Delegationsempfänger

Das BAZL kann einzelne Kompetenzen nicht nur an geeignete Verbände wie den AeCS, sondern auch an die Gemeindebehörden, Flugplatzleiter und Flugschulen bzw. Fluglehrer delegieren. Wie später noch bei den Ausführungen zum Luftfahrtgesetz (LFG) gezeigt wird, hat das BAZL in zahlreichen Fällen von dieser Delegationskompetenz Gebrauch gemacht. Ohne diese Delegation wäre die Arbeit der Vollzugsbehörde schwierig und teuer. Sie könnte ihre Aufgaben mit der begrenzten Mitarbeiterzahl nicht erfüllen.

3.1.2 Die Normenhierarchie in der Schweiz

Analog zur Behördenhierarchie gibt es auch eine Normenhierarchie im Luftrecht. Im Grundsatz gilt dabei folgendes:



Derogation durch höher stehendes Recht

Es gibt zwar multilaterale Abkommen, welche die Schweiz unterzeichnet hat, die aber trotzdem nicht sofort anwendbares Recht darstellen und demzufolge zuerst mit einem Bundesgesetz ins Landesrecht umgesetzt werden müssen. Im Luftrecht stehen die multilateralen Abkommen jedoch in der Regel über dem nationalen Recht. Sie gehen also diesem vor und setzen widersprüchliches Landesrecht ausser Kraft (Derogation).

Die Bundesgesetze werden durch Verordnungen konkret umgesetzt. Es kommt aber leider auch vor, dass eine Verordnung zuerst existiert, bevor überhaupt das Gesetz erlassen ist (so geschehen bei der MWST-Verordnung). Da in der Bundesverfassung (Art. 87) das Recht zur Gesetzgebung auf dem Gebiete des Luftrechts dem Bund vorbehalten ist, kann kein Kanton darüber Gesetze erlassen.

Weisungen und Richtlinien des BAZL

Das BAZL erlässt neben den individuellen Verfügungen auch allgemein verbindliche Weisungen. Diese sind Ausführungsbestimmungen zu den Standards der ICAO, den Anforderungen (Requirements) der JAA, den Beschlüssen des Parlamentes und des Bundesrates als Aufsichtsbehörde. Auch diese Weisungen (z.B. die Weisung über die Durchführung von Kunstflügen mit Passagieren) sind für die Betroffenen verbindlich.

Neben den verbindlichen Weisungen gibt es auch Richtlinien des BAZL. Diese stellen Empfehlungen dar, deren Nichtbeachtung keine direkten Sanktionen zur Folge haben. So führt zum Beispiel die Nichtbeachtung der Richtlinie über die Ausbildung zum Privatpiloten nicht zu einem Entzug des Lernaussweises, doch kann der Betroffene allenfalls grosse Mühe bei der praktischen Privatpilotenprüfung haben.

Luftfahrthandbuch der Schweiz

Das BAZL publiziert Informationen von bleibender Geltung, die für den sicheren Betrieb des zivilen Luftverkehrs wesentlich sind, im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP ■ Seite 181). Das AIP VOL 2 wird VFR Manual genannt, da es ausschliesslich Informationen für den Sichtflug enthält. Allerdings können diese Informationen, z.B. die Öffnungszeiten der schweizerischen Flugplätze, mit separaten NOTAM ergänzt oder geändert werden; diese NOTAM sind deshalb genauso wie das VFR Manual vor jedem Flug zu konsultieren.

Das VFR Manual ist wie folgt eingeteilt:

- GEN General / allgemeiner Teil mit einem alphabetischen Abkürzungsverzeichnis
- AGA Aerodromes, air routes and ground aids / Flugplatzübersicht, Snowtam-Meldungen, Verzeichnis der Gebirgslandeplätze, u.a.
- COM Communications / Übersichtskarten mit Funkfrequenzen
- RAC Rules of the Air and Air Traffic Services / Flugzeugkategorien, Flugplanerläuterungen, Abfangvorschriften, Verkehrsregeln, Signale, u.a.
- MAP Kartenlegende
- COR Correction / Korrekturangaben für das ganze VFR Manual, z.B. neue Funkfrequenzen und korrekte Tag- bzw. Nachtgrenzen

Das VFR Manual wird ergänzt durch einen VFR-Guide, welcher die gleiche Einteilung mit denselben Abkürzungen hat. Dort findet man neben Umrechnungstabellen und Adressangaben insbesondere auch die Flugplatzkennungen, die Tag- bzw. Nachtgrenzen, die Boden- und Lichtsignale sowie die Detailangaben zur Luftraumstruktur. Es lohnt sich deshalb, den VFR-Guide eingehend zu studieren!

Kontrollfragen



Frage 3-1 / 1

Was ist im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP-Schweiz) enthalten?

- a) Richtlinien, welche ausschliesslich auf Flüge nach Instrumentenflugregeln anwendbar sind
- b) Weisungen über die Ausbildung von Luftfahrtpersonal aller Kategorien
- c) Mitteilungen administrativer Art, Erläuterungen zu Reglementen und die Bekanntgabe amtlicher Erlasse
- d) Informationen von bleibender Geltung, die für den sicheren Betrieb des zivilen Luftverkehrs wesentlich sind

Frage 3-1 / 2

Welche der folgenden Aussagen trifft für die im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP-Schweiz) enthaltenen Informationen zu?

- a) Sie sind verbindlich und können jederzeit und bedenkenlos verwendet werden
- b) Sie können nur unter gleichzeitiger Beachtung der NOTAM verwendet werden
- c) Sie sind nicht verbindlich und brauchen nicht unbedingt angewandt zu werden
- d) Sie können nur verwendet werden, nachdem das Bundesamt für Zivilluftfahrt deren Gültigkeit telefonisch bestätigt hat.

Frage 3-1 / 3

In welchem Kapitel des AIP finden Sie die Angaben über die Verkehrsregeln?

- a) Im Kapitel FAL
- b) Im Kapitel SAR
- c) Im Kapitel RAC
- d) Im Kapitel GEN

