ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Aktuelles aus dem Luftrecht

Vortrag auf dem Flugplatz Birrfeld, 21.2.2013

Philip Bärtschi
lic. iur., Rechtsanwalt

www.baertschi-legal.ch

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Persönliches

- Rechtsanwalt in Luzern
- Vorstandsmitglied Aero-Club der Schweiz
- Leiter Ressort Recht Aero-Club d. Schweiz
- Experte der Expertengruppe Regulation des Weltluftsportverbandes FAI
- Mitglied nationales Safety Oversight Committee
- Mitglied Consultation of Aviation Safety Recommendations
- Instruktor für Luftfahrtrecht (FSG & SAT)
- Herausgeber der Erlasssammlung Luftrecht
- Privatpilot JAR-PPL (A)

Übersicht

1. Lizenzwesen
2. Language Proficiency
3. Medical
4. Diverse Einzelfragen (u.a. Ramp Inspections)
5. Gewerbsmässigkeit
6. Luftfahrtpolitik
7. SWANS
8. Verhalten nach einem Unfall

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Ein guter Pilot findet für jedes Problem eine Lösung.
Ein gutes Bundesamt für jede Lösung ein Problem.

Ein „einfaches“ Rechenbeispiel:

Wussten Sie, dass die geplante Auslagerung der Sicherheitsaufsicht das BAZL mit CHF 43 Mio entlastet und die Aviatik CHF 55 Mio kosten wird?

Neue Lizenzen auf Kosten alter Lizenzen

Annex I – Part FCL

- Inskünftig keine BB-Lizenzen mehr
- Inskünftig keine Based-On Lizenzen mehr

Entzug BB-Lizenzen

Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals erwähnt den beschränkten Berufspilotenausweis noch.

ACHTUNG: Beschwerdefrist beachten! 30 Tage ab Erhalt der Verfügung.

Wichtige Merkpunkte im Zusammenhang mit Verfügungen:

- Eingangsstempel: Stellen Sie intern sicher, dass Schreiben der Behörden immer mit einem Eingangsstempel versehen werden. Nur dann kann der Beginn und somit das Ende einer allfälligen Rechtsmittelfrist festgestellt werden.
- Rascher Entscheid, ob Rechtsmittel ergriffen werden soll.
- 30-Tage-Frist nicht erstreckbar.

Wichtige Merkpunkte im Zusammenhang mit Bundesverwaltungsgerichtsbeschwerden:

Vorliegen einer Verfügung
Begehren (häufigstes Problem bei Laieneingaben)
Begründung
Beweismittel inkl. angefochtene Verfügung
Unterschriften
Klare Begründung notwendig

Vorsicht vor «Präjudiz-Falle!»

Neue Lizenzen

LAPL (A)

- Min 30h Flugerfahrung bis Prüfung.
- 2‘000 kg MTOM
- Max 3 Pax
- RPPL muss bis 8.4.2015 in LAPL umgewandelt werden
- Pax nur, wenn nach Lizenzerhalt 10 Stunden geflogen.

LAPL (S)

- Min 15 h Flugerfahrung bis Prüfung.
- LAPL Medical (sub-ICAO)

SPL

- Kein Minimalalter für Beginn der Ausbildung
- Min. 15h Flugerfahrung bis Prf.
- Für Pax-Flüge min 10h Erfahrung / keine Prf.
- Regelmässige Medical-Revalidation (Class 2)
- Umwandlung bis spätestens 8.4.2015

Unterschied LAPL(S) / SPL

FCL.205.S
b) Inhaber einer SPL
(1) dürfen nur Fluggäste befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz mindestens 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben;
(2) dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein, solange sie nicht
i) das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
ii) nach der Erteilung der Lizenz 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben,
iii) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer absolviert haben.

Unterschied LAPL(S) / SPL

c) Ungeachtet Buchstabe b Absatz 2 darf der Inhaber einer SPL mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für

- die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(S) oder SPL;
- die Durchführung von praktischen Prüfungen und
- Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
- die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

Fortlaufende Flugerfahrung LAPL (S) / SPL

FCL.140.S LAPL(S)—Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung
a) Segelflugzeuge und Motorsegler. Inhaber einer LAPL(S) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte auf Segelflugzeugen oder Motorseglern nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten auf Segelflugzeugen oder Motorseglern, außer TMG, mindestens Folgendes absolviert haben:
(1) 5 Stunden Flugzeit als PIC einschließlich 15 Starts;
(2) 2 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten;

b) TMG. Inhaber einer LAPL(S) dürfen ihre Rechte auf einen TMG nur ausüben, wenn sie
(1) auf TMGs in den letzten 24 Monaten Folgendes absolviert haben:
i) mindestens 12 Flugstunden als PIC einschließlich 12 Starts und Landungen sowie
ii) eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten.
(2) Wenn der Inhaber der LAPL(S) auch die Rechte zum Fliegen von Flugzeugen besitzt, können die Anforderungen gemäß Nummer 1 auf Flugzeugen erfüllt werden.
(...)

Fortlaufende Flugerfahrung LAPL (A)

FCL.140.A LAPL(A)—Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

a) Inhaber einer LAPL(A) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten als Flugzeug- oder TMG-Piloten mindestens Folgendes absolviert haben:

(1) mindestens 12 Flugstunden als PIC einschließlich 12 Starts und Landungen und
(2) Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten.

b) Inhaber einer LAPL(A), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen

(1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer ablegen, bevor sie die Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder aufnehmen, oder
(2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

Fortlaufende Flugerfahrung Class Rating SP

FCL 740.A
(...) Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Berechtigungen muss der Bewerber:

i) innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in der betreffenden Klasse gemäß Anlage 9 dieses Teils bei einem Prüfer absolvieren oder

ii) innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse absolvieren, die Folgendes umfassen:

— 6 Stunden als PIC,
— 12 Starts und 12 Landungen sowie
— einen Schulungsflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). (...)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

ICAO Language Proficiency Requirements (LPR)

Language Proficiency Check

AIC 008/2012: „Die Schweiz interpretiert Part.FCL.055 dahingehend, dass diejenigen Piloten auf oben erwähnten Luftfahrzeugen einen gültigen Sprachenvermerk benötigen, welche Sprechfunk mit der Flugsicherung (ATC) und/oder AFIS [Samedan] ausüben müssen. Für Blindübermittlungen auf unkontrollierten Flugplätzen, Sprechfunk auf Frequenzen zu besonderer Verwendung sowie Kontakt mit FIS reicht die Radiotelefonieberechtigung (R/T) in der verwendeten Sprache.“

Wichtige Termine:

- 8.4.13: Language Proficiency
- 8.4.14: Umwandlung ICAO-Lizenzen in EASA-FCL-Liz.
- 8.4.15: Umwandlung ICAO-SFL-Lizenzen
  Umwandlung RPPL in LAPL
- laufend: Umwandlung JAR-FCL in EASA-FCL-Lizenzen
  (Antragsformular auf BAZL-Webseite)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Medical

Laufzeit LAPL-Medical

< 40: 5 Jahre
> 40: 2 Jahre

Laufzeit Class-2-Medical

< 40: 5 Jahre
40-50: 2 Jahre
> 50: 12 Monate

Laufzeit Class-1-Medical

< 40: 12 Monate
40-59: 6 Monate (wenn SP commercial mit Pax)
40-59: 12 Monate
> 60: 6 Monate

Neues aus dem Bereich Medical

Antikoagulationsmittel Marcoumar nun zugelassen mit Safety Pilot Limitation.

Neues aus dem Bereich Medical

Keine Dioptrien-Limite mehr für Klasse-2-Piloten

Classe 1: Tauglich zwischen +5.0 und -6.0 dpt. Mehr als +5.0 ist untauglich. Mehr als -6.0 bedingt eine vertrauensärztliche Untersuchung. Normales Farbensehen nötig.

Neues aus dem Bereich Medical

Zusätzlich für beide: Kontaktlinsen nur für die Ferne, keine bifokalen oder Gleitsicht-KL. Keine Nacht-KL zur Korrektur einer Myopie.

Neues aus dem Bereich Medical

Class 2: Wer mit Brille einzeln 0.5 und mit beiden Augen zusammen 0.7 sieht, ist tauglich. Allerdings darf der Unterschied zwischen beiden Augen 3 Dioptrien nicht überschreiten.

Einzelfragen

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Ramp Inspections

Erfahrungen aus der Praxis.

Mitzuführende Unterlagen:

- das Eintragungszeugnis;
- das Lufttüchtigkeitszeugnis oder die Fluggenehmigung; für Schleppflugzeuge zusätzlich das Schlepptüchtigkeitszeugnis;
- das gültige Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis
- das Lärmzeugnis (soweit vorgeschrieben);
- Versicherungsnachweis
- die «Konzession für Flugzeugstation»
- das Flughandbuch;
- das Flugreisebuch oder gleichwertige Unterlagen
- die vom Hersteller herausgegebene oder eine vom Halter oder der Halterin erstellte Prüfliste (Check List).

Mitzuführende Unterlagen:

- Lizenz mit gültigen Ratings
- Lichtbildausweis
- Medical
- Persönliches Logbuch
- Aktuelles Kartenmaterial
- Briefing-Unterlagen

Digitales AIP?

Hindernisfreiheit

Wer ist für die Hindernisfreiheit verantwortlich beim Rollen, so dass z.B. die Tragfläche nirgends anhängt?

Vortrittsregeln

- Am Boden und in der Luft: Rechts vor links.
- Entgegenkommende Luftfahrzeuge: Am Boden und in der Luft nach rechts ausweichen.

PPR

PPR und Alternate. Wie richtig?

Der 50km-Kreis des Schreckens

Neue „Information“ bzgl. Nachprüfungen privat betriebener Luftfahrzeuge.

Undatiert und unadressiert...

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Abteilung Sicherheit Flugtechnik

Wichtige Informationen

Neuerungen bei den Nachprüfungen der Luftfahrzeuge

Technische Nachprüfungen von **privat betriebenen Luftfahrzeugen** werden zu einem grossen Teil durch delegierte Prüfer des BAZL („FOCA-ARS") durchgeführt. Sie wandten sich insofern möglicherweise in der Vergangenheit an einen entsprechenden Prüfer. Wir weisen Sie darauf hin, dass **ab dem Jahr 2013 die einzelnen Prüfer**, welche selbsterklärend über die entsprechende Berechtigung zur Prüfung Ihres Luftfahrzeugtyps verfügen müssen, **nur noch für zugeordnete Gebiete 50 Km** um ihren Wohnort (**den Wohnort des Prüfers**, siehe Prüferliste unter www.zivilluftfahrt.admin.ch > Luftfahrzeuge > Lufttüchtigkeit Flugmaterial > Nachprüfungen von Luftfahrzeugen > FOCA-ARS) **herangezogen werden dürfen**.
Zudem darf **ab dem Jahr 2014** derselbe Prüfer nur noch 2 aufeinanderfolgende Nachprüfungen durchführen. Anlässlich der dritten Prüfung muss insofern ein anderer Prüfer ausgewählt werden.
Es wird im Hinblick auf diese Änderungen empfohlen, **Nachprüfungen möglichst frühzeitig einzuplanen** und **ggf. Alternativen („CAMO") in Betracht zu ziehen.**

Grundsätzlich besteht für EASA-Luftfahrzeuge die Möglichkeit die technische **Nachprüfung einer „CAMO"** (Continuing Airworthiness Management Organisation, respektive Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit) mit entsprechender Berechtigung **zu übertragen**.
Eine Liste der entsprechenden Betriebe finden Sie unter:
www.zivilluftfahrt.admin.ch > Luftfahrzeuge > Lufttüchtigkeit Flugmaterial > Nachprüfungen von Luftfahrzeugen > List of approved CAMO.

Seit dem 1. Januar 2008 werden die **Gebühren für technische Nachprüfungen** von Luftfahrzeugen gestützt auf Art. 15 Abs. 1 der GebV-BAZL; SR 748.112.11) nach Zeitaufwand erhoben.

Erhebung der Jahresgebühr

Gemäss Art. 16 Abs. 7 GebV-BAZL, wird für die laufenden Aufsichtstätigkeiten am **Anfang jedes Kalenderjahres eine Jahresgebühr** erhoben. Die Rechnung für die Jahresgebühr wird dem am **1. Januar** im Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeughalter verrechnet.

Erfolgt ein **Halterwechsel** während des laufenden Jahres, nimmt das BAZL keine Weiterverrechnung an den neuen Halter vor. Der ehemalige und der neue Halter müssen sich gegebenenfalls bezüglich einer anteilsmässigen **Kostenteilung** selbständig **einigen**.

Erfolgt eine **Löschung** des Luftfahrzeuges **vor dem 30. Juni** des laufenden Jahres, wird dem zum Zeitpunkt der Löschung im Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeughalter die **Hälfte der Jahresgebühr zurückerstattet**.

Eine **Rückerstattung** aufgrund **hinterlegter Papiere beträgt 50%** der Jahresgebühr und wird nur gewährt, **wenn das Luftfahrzeug das ganze Kalenderjahr stillgelegt ist** und die Bordpapiere beim BAZL hinterlegt waren.

Bei **Nichtbezahlung** der Jahresgebühr innerhalb der vorgegebenen Frist, kann die **Löschung** des Luftfahrzeuges im Luftfahrzeugregister **verfügt** werden (Art. 11 Abs. 1, lit. b der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01)).

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Postadresse: **CH-3003 Bern**
Standort: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
www.bazl.admin.ch

Gewerbsmässigkeit

Art. 100 LFV
Gewerbsmässigkeit

Abs. 1

Flüge gelten als gewerbsmässig, wenn:

a. für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll; **und**

b. sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind.

Gemäss BAZL-Website:

Als **gewerbsmässig** gilt ein Flugbetrieb, wenn er:

- Flüge gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen für die Öffentlichkeit erbringt, oder
- Flüge gegen Entgelt nur für spezifische Kunden erbringt, diese aber keine Kontrolle über den Flugbetrieb ausüben.

Gemäss BAZL-Website:

Als **nicht-gewerbsmässig** gilt der Betrieb eines Luftfahrzeuges, wenn:

- Für Flüge kein Entgelt oder keine sonstige geldwerte Leistung verlangt wird, oder
- Flüge zwar gegen Entgelt, aber nur für Kunden ausgeführt werden, die den Flugbetrieb kontrollieren.

Art. 3 lit. i EU-Verordnung 216/2008:

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „gewerbliche Tätigkeit“ den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;

Gemäss BAZL-Website:

Als **nicht-gewerbsmässig** gilt der Betrieb eines Luftfahrzeuges, wenn:

- Für Flüge kein Entgelt oder keine sonstige geldwerte Leistung verlangt wird, oder
- Flüge zwar gegen Entgelt, aber nur für Kunden ausgeführt werden, die den Flugbetrieb kontrollieren.

Neue Auslegung gemäss BAZL:

- Entgelt erst, wenn mehr als die Kosten für LM/T/FP&FS
- Damit ein Flug in diesem Fall als nicht gewerbsmässig gilt: Pax muss „Kontrolle“ haben (Freund oder wenn stimmberechtigt)
- Ansonsten gewerbsmässig

Vgl. dazu **AeroRevue 10/2012**
(abrufbar unter http://media.baertschi-legal.ch)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Beförderungsschein
… ja oder nein?

Beförderungsschein
Titre de transport
Titolo di trasporti
Title of transport

☐ für private, entgeltliche Flüge*
☐ pour les vols privés, contre rémunération*
☐ per voli privati a pagamento*
☐ for private, payed flights*

☐ für gewerbsmässige Flüge
☐ pour les vols commerciaux
☐ per voli commerciale
☐ for commercial flights

winterthur

Luftfrachtführer
Transporteur aérien
Vettore aereo
Air carrier

Name und Vorname des Passagiers
Nom et prénom du passager
Cognome e nome del passeggero
Name and first name of passenger

Abgangsort
Lieu de départ
Punto di partenza
Place of departure

Bestimmungsort
Lieu de destination
Punto di destinazione
Place of destination

Zwischenlandungen
Escales
Scali
Stopovers

Ort und Datum
Lieu et date
Luogo et data
Place and date

Preis Prix Prezzo Price	☐ pro Flug ☐ par vol ☐ per volo ☐ per flight	☐ pro Flugminute ☐ par minute de vol ☐ per minuto di volo ☐ per flight minute	☐ pro Flugstunde ☐ par heure de vol ☐ per ora di volo ☐ per flight hour	CHF

*Hinweis:
Es handelt sich um einen privaten Flug gegen Entgelt mit einem Luftfahrzeug bis zu 2700 kg Abfluggewicht, bei dem die Haftung in der Regel beschränkt werden kann und ein Versicherungsobligatorium von mindestens 100 000 Sonderziehungsrechten (SZR) zur Deckung der Haftpflicht von Personen- und Sachschäden der Passagiere besteht.

(Beförderungsbedingungen auf der Rückseite)

*Remarque:
Il s'agit d'un vol privé effectué contre rémunération au moyen d'un aéronef d'une masse maximale au décollage de 2700 kg, pour lequel la responsabilité peut généralement être limitée et pour lequel une assurance obligatoire d'au moins 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) existe afin de couvrir la responsabilité pour les dommages corporels et matériels des passagers.

(Conditions de transport, voir au verso)

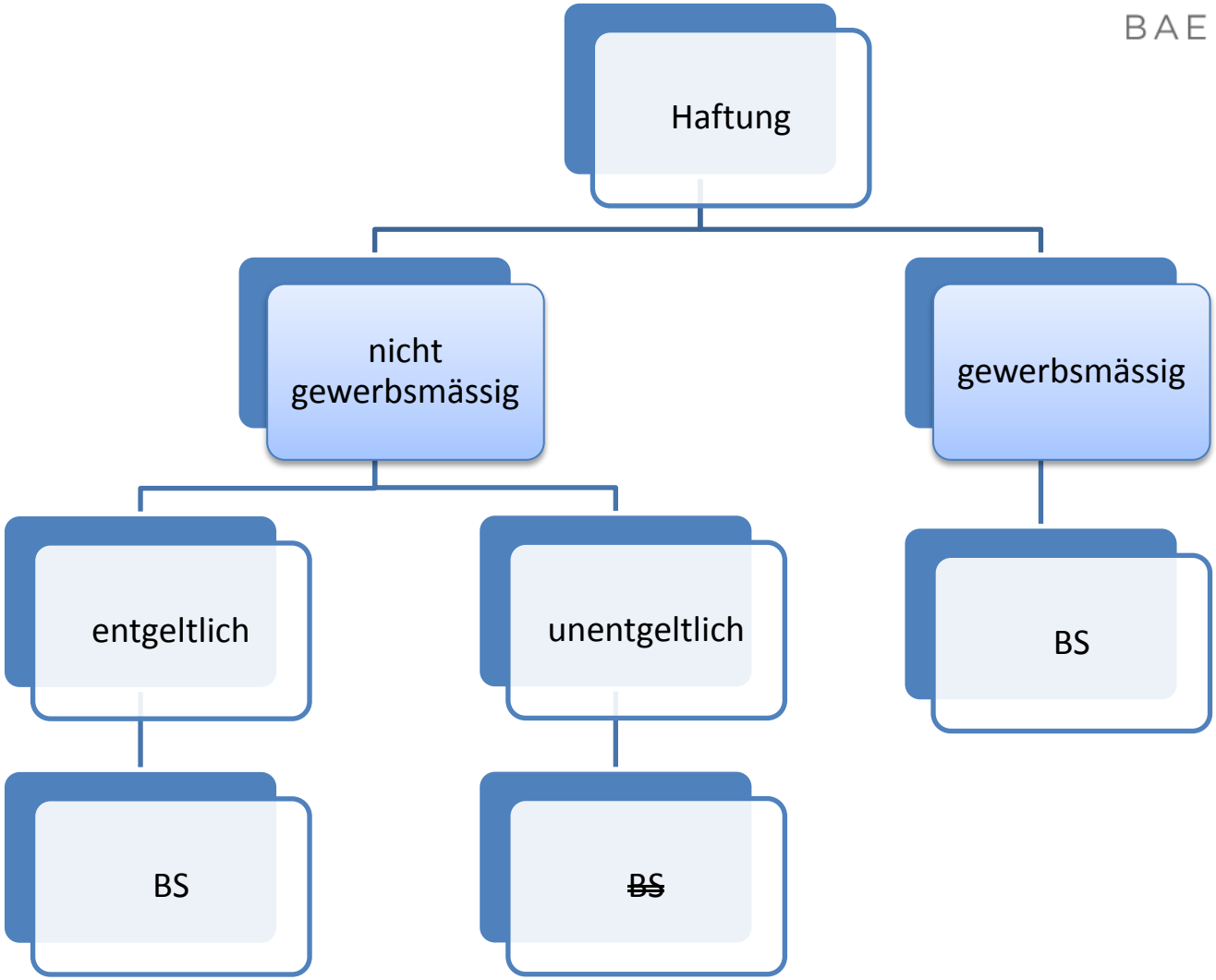
*Nota:
Si tratta di un volo privato a pagamento con un aeromobile del peso al decollo fino a 2700 kg, per cui di regola la responsabilità civile può essere limitata e sussiste l'obbligo di copertura della responsabilità civile per danni corporali e materiali dei passeggeri per un corrispondente di almeno 100 000 Diritto Speciale di Prelievo (DSP).

(Condizioni di trasporto a tergo)

*Note:
The above pertains to private air travel on a paid basis in an aircraft of up to 2,700 kg take-off weight for which liability limits are generally possible and insurance of at least 100,000 Special Drawing Rights (SDR) is mandatory for liability coverage of passengers' personal injury and property damage.

(Conditions of transport overleaf)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Luftfahrtpolitisches

Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004

Haltung des Bundesrats

Die Freizeitaviatik hat möglichst umweltschonend zu erfolgen. Luftfahrtpolitisch ist sie gegenüber dem internationalen Luftverkehr, dem Binnenluftverkehr, der Business Aviation und der Arbeitsluftfahrt von untergeordneter Bedeutung.

Um die Umweltbelastungen zu reduzieren, setzt sich der Bundesrat ein:

- für eine möglichst zügige Zulassung der Ecolight-Flugzeuge;
- für flankierende Massnahmen, um eine wesentliche Zunahme der Freizeitaviatik zu vermeiden:
- für die Ausscheidung von Ruhezonen, um wichtige Gebiete vor Belastungen durch die Freizeitfliegerei zu schonen.

LUPO II – LFG II

Zuerst das Spezialgesetz und dann
das Grundlagenpapier (?)

LFG II

- Verdrängung VFR von Landesflughafen durch Kostenhebel (VFR sei ein Top Ten Hazard)
- Auslagerung der Sicherheitsaufsicht in gebührenfinanzierte, öffentlich rechtliche Anstalt: Entlastet das BAZL mit 43 Mio und belastet die Aviatik mit 55 Mio!
- Anlassfreie Alkohol- und Drogenkontrollen
- „Hausdurchsuchungen“
- Ganze Eingabe auf www.aeroclub.ch

Ersatz für AMIE: „Skybriefing“

Altes neu verpackt?

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

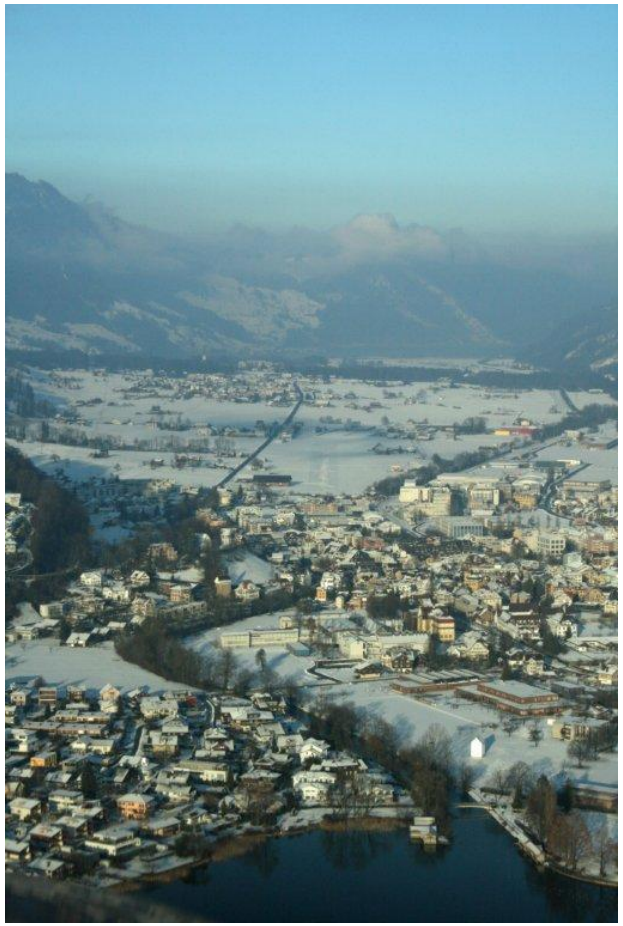
Verlust von Flugplätzen und Gebirgslandeplätzen

Drohender Verlust wertvoller Infrastruktur:

- Gebirgslandeplätze
- Flugfelder (Bspw. Kägiswil)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Flugplatz Kägiswil



ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Flugplatz Kägiswil

www.baertschi-legal.ch

Flugplatz Kägiswil

Im Rahmen eines Gesamtpaketes (Flugplatz und ehemaliges Nach- und Rückschublager für CHF 1,8 Mio.) hat der Kantonsrat dem Antrag der Regierung für den Rückkauf des Flugplatzes, d.h. lediglich des asphaltierten Geländes, der Flugpiste (900x40 Meter) und der Rollwege zum Hangar und den Unterständen zugestimmt.

Gemäss Kantonsratsbeschluss sollen die Piste und die Rollwege zu den Unterständen zurückgebaut, renaturiert und zu etwa zwei Dritteln landwirtschaftlicher Nutzung zugeführt werden. Rund 12‘000 m^2 sollen nicht zurückgebaut, sondern für Parkplätze, als Abstellfläche und für andere nicht bekannte öffentliche Zwecke bereitgestellt werden.

Flugplatz Kägiswil

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Flugplatz Kägiswil

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Flugplatz Kägiswil

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Flugplatz Kägiswil

Verein Pro Flugplatz Kägiswil

www.proflugplatzkaegiswil.ch

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Verlust von Gebirgslandeplätzen

Verlust von Gebirgslandeplätzen

- Geiger erwähnt 1958, dass er mit Flächenflugzeugen alleine in den Kantonen Wallis und Bern auf 2'700 Gebirgslandeplätzen landen könne.

- Der Gesetzgeber gewährte den Piloten 48 GLP. Heute existieren nur noch 42, davon 24 für Flächenflieger und die übrigen sind stark gefährdet.

- Nutzen: Sicherheit für Piloten und kulturgeschichtliche Bedeutung.

Verlust von Gebirgslandeplätzen

- SAC Massentourismus (360‘000 Übernachtungen pro Jahr, Tagestourismus nicht eingerechnet; pro Übernachtung ist mit 4kg Helikopterlast zu rechnen bei Hütten, welche durch den Heli versorgt werden) versus GLP.

- Anzahl SAC Hütten, welche mit dem Heli versorgt werden, weitaus höher als die Zahl der GLP.

- SAC fordert Ruhe und Erholung. Dies ist aber keine Schutzfunktion des NHG!

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Verlust von Gebirgslandeplätzen

Verlust von Gebirgslandeplätzen

Verhinderung neuer Technologien

Verhinderung neuer Technologien

- Luftfahrzeuge innerhalb des Verbotsbereichs
  (UL < 20kg/m^2)

- Luftfahrzeuge ausserhalb des Verbotsbereichs
  (UL ≥ 20kg/m^2)

Nicht verboten – Einflug erlaubt

(weil nach BCAR-S geprüft und dreiachsig)

QuickSilver MX L II Sport

Nicht verboten – nicht erlaubt

Trikes ≥ 20kg/m^2

Nicht verboten – erlaubt

Dreiachsig gesteuerte mit ≥ 20kg/m^2

Nicht verboten – erlaubt (Ausnahmebewilligung)

(Bsp)

Nicht verboten – nicht erlaubt

Gyrocopter

Nicht verboten – nicht erlaubt

UL-Helikopter

Verboten – nicht erlaubt

Hängegleiter mit Elektorantrieb

Viele umweltfreundliche und moderne Technologien warten auf Ihre Zulassung währendem zugelassene Luftfahrzeuge Motoren aus den 50er Jahren verwenden (Lycoming O-320 Motor aus dem Jahre 1953).

SWANS

Strafloses Meldewesen/SWANS

- Meldepflicht
- SWANS-Vorteile: Keine Strafverfolgung bei einfacher Fahrlässigkeit - vielleicht…
- Mehr Informationen auf bazl.admin.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sicherheits- und Risikomanagement

Swiss Aviation Notification System (SWANS):
Lessons Learned

SWANS-LL-2010-001
22. Februar 2010

SWANS Meldungen, die einen erhöhten Informationsgehalt aufweisen und mit Blick auf die Sicherheit lehrreich sein können, werden im Rahmen von «Lessons learned» in anonymisierter Form publiziert. Dies mit dem Ziel, in Zukunft gleiche oder ähnliche Ereignisse zu verhindern.

Passagierflug Helikopter – Verlust Kleidungsstück

Beschreibung des Vorfalls durch den Melder:

Während eines Fluges mit einem Flughelfer und zwei Passagieren an Bord reichte der auf der Rückbank hinten links sitzende Passagier dem Passagier auf dem vorderen linken Sitz eine leichte Jacke. Als er sie auf Höhe des sich an der linken Vordertür befindlichen Seiten - Schiebefensters dem vorderen Passagier übergeben wollte, wurde diese schlagartig durch das etwa zu drei Viertel offen stehende Seitenfenster (Öffnung etwa 15 x 15 cm) aus der Kabine ins Freie gesogen. Die Geschwindigkeit des Helikopters betrug zum Zeitpunkt des Vorfalles 120kts.

Ursachen aus Sicht des Melders:

Fehlverhalten eines Passagiers bei Übergabe der Jacke. Der Sog des offen stehenden Fensters an der vorderen Kabinentüre war für ihn nicht voraussehbar.

Verbesserungsvorschlag des Melders:

Wenn immer möglich leichte Kleidungsstücke, die nicht benötigt werden, während des Fluges im "baggage compartment" verstauen. Wenn dies nicht möglich sein sollte, die mit fliegenden Personen anlässlich des Briefings vor dem Flug auf die Gefahren hinweisen.

BAZL-Kommentar:

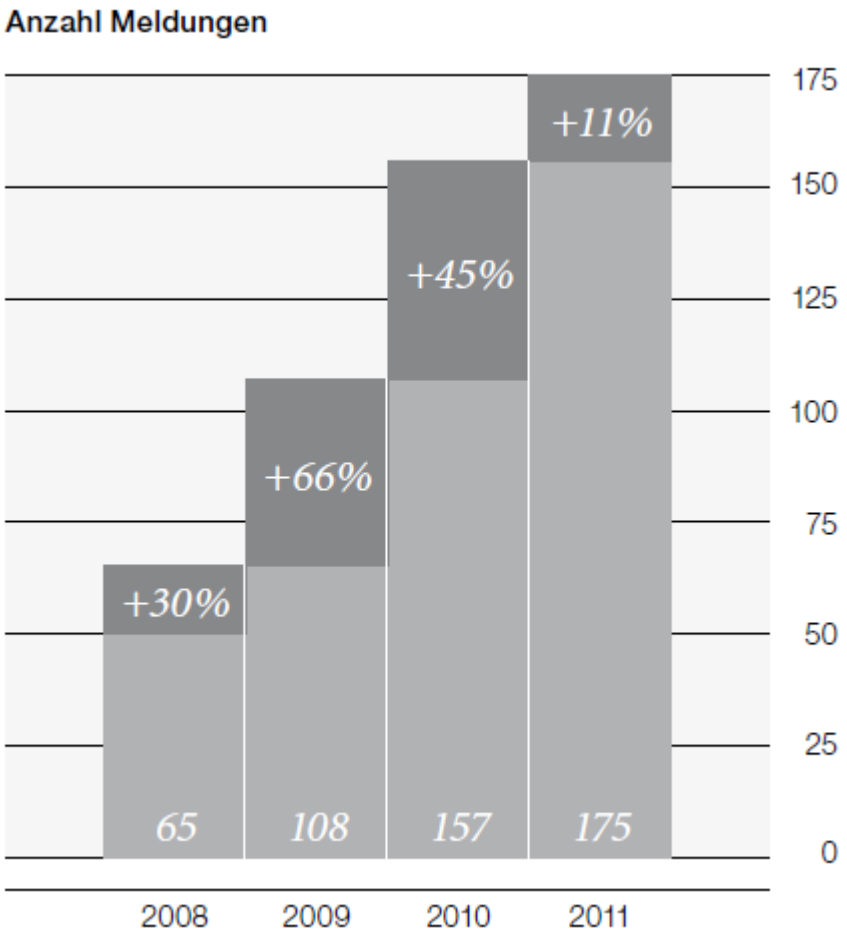
Das BAZL unterstützt den Verbesserungsvorschlag. Ausserdem unterstreicht es die Wichtigkeit einer ausführlichen Einweisung der Passagiere vor Beginn des Fluges (sicheres Verhalten rund um das Luftfahrzeug, korrektes Verhalten bei Notfällen usw.).

Wie viele „Selbstanzeigen“ mündeten in einem Straf- oder Verwaltungsstrafverfahren?

BAZL: «In den Jahren 2010 und 2011 mündeten < 2% aller Selbstanzeigen in einem Verwaltungsstraf-verfahren.»

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Statistisches (BAZL)



Staffreiheit für den Meldenden – ABER:

- Straffreiheit für den Meldenden, sofern nicht grobfahrlässig oder vorsätzlich – und sofern über das Meldesystem eingegangen (!).

- Grobes Verschulden im Strassenverkehr (z.B. 25km/h zu schnell innerorts). Was heisst das für die Luftfahrt?

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Verhalten nach einem Unfall

Verhalten nach einem Unfall

- Meldung (auch an SUST wenn nicht in CH)
- Einvernahmen
- Prov. Unfallbericht -> Stellungnahme

Stellung der Flugunfallberichte

- Rechtlich heikel!
- und.... Kosten:

[2] Untersuchungskosten werden von der SUST denjenigen Personen auferlegt, die einen Unfall oder schweren Vorfall vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht haben. Die Kosten können nur innerhalb eines Jahres seit Kenntnis des rechtskräftigen Urteils oder Entscheids eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde, mit dem der Vorsatz oder die Grobfahrlässigkeit festgestellt worden ist, mit Verfügung geltend gemacht werden.

[3] Die Untersuchungskosten können der verursachenden Person wie folgt auferlegt werden:

a. bei vorsätzlichem Handeln: zu 50–75 Prozent;

b. bei grobfahrlässigem Handeln: zu 25–50 Prozent.

Rechtsschutzversicherungen

z.B. CAP (über Aero-Club der Schweiz)
z.B. DAS (über AOPA Schweiz)

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Aviatikverbände

Solidarität für eine starke GA!

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Besten Dank

www.baertschi-legal.ch

RA lic. iur. Philip Bärtschi
Anwaltskanzlei Bärtschi
Haldenstrasse 23
6006 Luzern

tel: 041 419 40 90
baertschi@baertschi-legal.ch