

**2021.06.07 (aktualisiert 2022.06.19)**

### **Wie ist die Beförderung von Kindern und Kleinkindern in einem Luftfahrzeug international und national geregelt?**

In der nationalen Gesetzgebung gibt es in der Verordnung des UVEK über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (VBR I; SR 748.127.1) Bestimmungen zum Transport von Kindern. Konkret wird in Ziff. 4.9.2. ausgeführt, dass Kinder unter zwei Jahren, für die keine besonderen Sitze mit Anschnallvorrichtungen vorgesehen sind, während des Abfluges, bei Turbulenz, in Notfällen und während der Landung von einer erwachsenen Person auf dem Schoosse vor der Anschnallgurte festgehalten werden müssen. Weiter wird in Ziff. 4.10.2.2 dargelegt, dass ausnahmsweise zwei Kinder von zwei bis zwölf Jahren zusammen auf einem Sitz reisen können, wenn die Ausmasse des Sitzes und der Anschnallgurte dies zulassen und die Vertreter der Kinder zugestimmt haben. Es dürfen jedoch höchstens auf der Hälfte der zulässigen Anzahl Fluggastsitze je zwei Kinder befördert werden. Die Kinder müssen wenigstens von einer erwachsenen Person, die nicht der Flugbesatzung angehören darf, beaufsichtigt sein.

Der Geltungsbereich der VBR I ist mit dem bilateralen Luftverkehrsabkommen aber stark eingeschränkt worden und die entsprechenden europäischen Bestimmungen kommen auch für die Schweiz zur Anwendung. In Ziff. 2.1.1.1 der VBR I wird festgehalten, dass diese nicht für den Betrieb mit Flugzeugen gilt. Für Helikopter ist die VBR I nur soweit von Bedeutung, als nicht die VO (EU) Nr. 965/2012 anwendbar ist. Damit sind auch die genannten Bestimmungen zum Transport von Kindern aus der VBR I nicht mehr anwendbar.

Gemäss Anhang I der VO (EU) Nr. 965/2012 werden Fluggäste wie folgt eingeteilt („passenger classification“):

*Erwachsene:*

*Eine Person ab einem Alter von zwölf Jahren.*

*Kind:*

*Eine Person ab einem Alter von zwei Jahren bis zu einem Alter von unter zwölf Jahren.*

*Kleinkind:*

*Eine Person, die jünger ist als zwei Jahre.*

### **Gewerblicher Luftverkehr CAT:**

Im gewerblichen Luftverkehr hat sich der Kommandant zu vergewissern, dass jeder Fluggast an Bord einen Sitz einnimmt und ordnungsgemäss durch das vorgesehene Rückhaltesystem gesichert ist. Der Betreiber hat Sitze für die Mehrfachbelegung zu bestimmen. Dies ist nur auf den festgelegten Sitzen erlaubt. Der Kommandant hat sich zu vergewissern, dass nur ein Erwachsener zusammen mit einem Kleinkind, das ordnungsgemäss durch einen zusätzlichen Schlaufengurt oder ein anderes Rückhaltesystem gesichert ist, auf einem solchen Sitz untergebracht wird (CAT.OP.MPA.225 lit b der VO (EU) Nr. 965/2012).

Gemäss CAT.IDE.A.205 lit. a der VO (EU) Nr. 965/2012 müssen Flugzeuge für jede sich an Bord befindende Person über 24 Monate über einen eigenen Sitz mit Anschnallgurt verfügen. Für Kinder unter 24 Monate braucht es ein Kinder-Rückhaltesystem (Child Restraint Device, CRD). Dasselbe gilt für Helikopter (CAT.IDE.H.205 lit. a der VO (EU) Nr. 965/2012).

Was unter einem Kinder-Rückhaltesystem zu verstehen ist, wird im AMC1 zu CAT.IDE.A.205 der VO (EU) Nr. 965/2012 näher ausgeführt. Demnach kann entweder ein „loop belt“ verwendet werden, der mit derselben Technik und denselben Materialien wie der zugelassene Sicherheitsgurt gefertigt wurde oder ein anderes Rückhaltesystem, welches ordnungsgemäss auf dem Sitz installiert wird (lit. a und b von AMC1 zu CAT.IDE.A.205). Für das Rückhaltesystem werden im genannten AMC Anforderungen definiert. So kann beispielsweise ein Kindersitz für Motorfahrzeuge verwendet werden, wenn dieser bestimmte Standards erfüllt. Diese Kindersitze sind in der Regel mit einem entsprechenden Label als für im Flugzeug geeignet gekennzeichnet (z.B. die deutsche Qualifikation TÜV/958-01/2001). Zudem werden im AMC1 zu CAT.IDE.A.205 Ausführungen für das korrekte Anbringen des Kindersitzes gemacht (lit. c und d von AMC1 zu CAT.IDE.A.205). Für Helikopter finden sich entsprechende Ausführungen im AMC1 CAT.IDE.H.205.

#### **Nichtgewerblicher Luftverkehr mit komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCC):**

Im nichtgewerblichen Luftverkehr mit komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (Teil-NCC) hat der Betreiber ein Verfahren festzulegen, das sicherstellt, dass eine Mehrfachbelegung nur auf den festgelegten Sitzplätzen des Luftfahrzeugs erlaubt ist, auf denen ein Erwachsener zusammen mit einem Kleinkind sitzt, das ordnungsgemäss durch einen zusätzlichen Schlaufengurt oder ein anderes Rückhaltesystem gesichert ist (NCC.OP.165 lit. c der VO (EU) Nr. 965/2012).

Gemäss NCC.IDE.A.180 lit. a. der VO (EU) Nr. 965/2012 ist es erforderlich, dass das Flugzeug für jede sich an Bord befindende Person über 24 Monate über einen eigenen Sitz mit Anschnallgurt verfügt. Für Kinder unter 24 Monate braucht es ein Kinder-Rückhaltesystem (Child Restraint Device, CRD). Dieselben Anforderungen gelten für Helikopter (NCC.IDE.H.180 lit. a der VO (EU) Nr. 965/2012).

Zu den Anforderungen an das Kinder-Rückhaltesystem werden in AMC1 NCC.IDE.A.180, respektive für Helikopter in AMC1 NCC.IDE.H.180, Ausführungen gemacht. Wie bereits für den gewerblichen Flugbetrieb ausgeführt, kann ein „loop belt“, der mit derselben Technik und denselben Materialien wie der zugelassene Sicherheitsgurt gefertigt wurde, oder ein anderes Rückhaltesystem, wie beispielsweise ein Kindersitz für Motorfahrzeuge, verwendet werden, wenn dieser bestimmte Standards erfüllt. Solche Kindersitze sind in der Regel mit einem entsprechenden Label als für im Flugzeug geeignet gekennzeichnet

#### **Nichtgewerblicher Luftverkehr mit anderen als komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCO):**

Wie bei CAT und NCC richten sich auch bei anderen als komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (Teil-NCO) die Anforderungen zum Transport von Kindern nach den europäischen Bestimmungen der VO (EU) Nr. 965/2012.

Demnach müssen solche Luftfahrzeuge mit einem Sitz mit Anschnallgurt für jede an Bord befindliche Person mit einem Alter ab 24 Monaten ausgerüstet sein. Für Kinder unter 24 Monaten ist ein Kinder-Rückhaltesystem (CRD) erforderlich (NCO.IDE.A.140 lit. a der VO (EU) Nr. 965/2012 für Flugzeuge und NCO.IDE.H.140 lit. a, Ziff. 1 ff. der VO (EU) Nr. 965/2012 für Helikopter).

Die Anforderungen an das CRD werden in AMC1 zu NCO.IDE.A.140 (für Helikopter in AMC1 zu NCO.IDE.H.140) präzisiert. Es kann ein „loop belt“, der mit derselben Technik und denselben Materialien wie der zugelassene Sicherheitsgurt gefertigt wurde, oder ein anderes Rückhaltesystem, wie beispielsweise ein Kindersitz für Motorfahrzeuge, verwendet werden, wenn dieser bestimmte Standards erfüllt. Solche Kindersitze sind in der Regel mit einem entsprechenden Label als für im Flugzeug geeignet gekennzeichnet.

### **Maximale Anzahl Personen an Bord:**

Da für Kleinkinder kein eigener Sitz erforderlich ist, sondern ein zusätzlichen Schlaufengurt (loop belt) oder ein anderes Rückhaltesystem (Child Restraint Device, CRD) genügt, stellt sich unweigerlich die Frage, wie die Berechnung der maximalen Anzahl Personen an Bord zu erfolgen hat. Zur Beantwortung dieser Frage ist sowohl das Airplane Flight Manual (AFM) des entsprechenden Flugzeugs als auch die Lizenz des Piloten massgebend.

Wenn im Airplane Flight Manual (AFM) eines Luftfahrzeugs nur steht, dass es sich um ein dreiplätziges Flugzeug handelt, dann ist es auf Grund der obigen Ausführungen in der Schweiz beispielsweise zulässig, dass zwei Erwachsene auf je einem vorderen Sitz und zwei Kinder zusammen auf dem hinteren Sitz Platz nehmen. Zusätzlich dürfte die erwachsene Person noch ein Kleinkind mit einem zusätzlichen Schlaufengurt in den Armen halten. Das ergibt bei drei Sitzen total fünf Personen. Nun kann das AFM jedoch eine Präzisierung enthalten. So wird im AFM der dreiplätzigen AS202 Bravo unter Limitationen für den Betrieb in Grossbritannien klargestellt, dass nur drei Personen an Bord sein dürfen, wobei ein Kleinkind in den Armen eines Erwachsenen bei dieser Zahl nicht mitgezählt werde; letztlich dürfen also in diesem Fall doch vier Personen an Bord sein.

Piloten mit einer Privatpilotenlizenz (Private Pilote Licence, PPL) dürfen gemäss FCL.205A lit. a) ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Flugzeugen oder TMG im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL(A) auszuüben. Es gibt keine Beschränkung bezüglich Anzahl transportierter Passagiere. Piloten mit einer Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (Light aircraft pilot licence, LAPL) dürfen dagegen gemäss FCL.105.A lit. a) maximal 3 Fluggäste an Bord als verantwortlicher Pilot befördern, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Flugzeugs befinden. Diese Einschränkung durch die Lizenz geht den Beschränkungen im AFM vor.