

Zukünftige Regulierung von Luftfahrzeugen der Sonderkategorie «Historisch»

lic.iur. Fabian Gysel, Rechtsanwalt



Inhalt

- Ziele UVEK/BAZL im Bereich Sonderkategorie «Historisch»
- Gründe
- Künftige Regulierung OPS und Technik
- Weiteres Vorgehen



Ziele UVEK / BAZL

- Mitigierung der Risiken, die von Luftfahrzeugen der Sonderkategorie «Historisch» ausgehen, über Anpassung der Regulierung
- Umsetzung Sicherheitsempfehlungen der SUST aus Unfallberichten
- Teilentlastung des Amtes, damit mehr Ressourcen für neue Technologien verfügbar sind



Gründe (I)

- I.d.R fehlt der Baumusterinhaber, der die zentralen Pflichten bezüglich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wahrnimmt (Erfassung, Prüfung und Analyse von Funktionsstörungen, Defekten oder sonstigen Vorkommnissen, die die fortdauernde Lufttüchtigkeit in Frage stellen und Meldung an Behörden, Airworthiness Directives etc.)
- Luftfahrzeuge werden immer älter (Problematik Korrosion, veraltete Systeme und Ersatzteile)
- Schwindendes Know-How betreffend alter Technologie sowohl im Amt als auch in der Industrie (Problematik Schulung Piloten und Techniker)



Gründe (II)

- Unfall des Helikopters Bell UH1H, HB-RXC vom 20. Dezember 2012 in Rüthi SG (Schlussbericht SUST Nr. 2275)

- Unfall Ju-52, HB-HOT vom 4. August 2018 am Segnespass (Schlussbericht SUST Nr. 2370)



Bell UH1H HB-RXC

- **Sicherheitsempfehlung Nr. 506**
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) soll im Einzelfall prüfen, welche Einschränkungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen der Sonderkategorie, Unterkategorie „historisch“, notwendig sind

- **Sicherheitsempfehlung Nr. 507**
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) soll das Verfahren zur Erlangung von Ermächtigungen zur Durchführung und Bescheinigung von Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen der Sonderkategorie, Unterkategorie „historisch“, überprüfen. Dabei sind strengere Anforderungen zu definieren und umzusetzen, um die erforderliche Qualität sicherzustellen



Ju-52 HB-HOT

- **Sicherheitsempfehlung Nr. 561**
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte dafür besorgt sein, dass für den Flugbetrieb mit Passagieren unter Verwendung von Luftfahrzeugen nach Anhang I der europäischen Verordnung 2018/1139 angepasste Regeln festgelegt werden, die den für diesen Betrieb spezifischen Risiken wirkungsvoll Rechnung tragen
- Sieben weitere Sicherheitsempfehlungen sowie zahlreiche Sicherheitshinweise betreffend Aufsicht, Instandhaltung, Crewschulung etc.



Unfälle im Ausland

- Convair 340, ZS-BRV vom 10. Juli 2018 (Südafrika)
(«[...] poor maintenance of the engines and multiple mistakes by unqualified pilots [...])
- B-17G Flying Fortress, 2. Oktober 2019 (USA)
“The pilot’s failure to properly manage the airplane’s configuration and airspeed after he shut down the No. 4 engine following its partial loss of power during the initial climb. Contributing to the accident was the pilot/maintenance director’s inadequate maintenance while the airplane was on tour, which resulted in the partial loss of power to the Nos. 3 and 4 engines; the Collings Foundation’s ineffective safety management system (SMS), which failed to identify and mitigate safety risks; and the Federal Aviation Administration’s inadequate oversight of the Collings Foundation’s SMS.” – NTSB Final Report



Grosser Aufsichtsaufwand

- 3'166 Luftfahrzeuge sind auf dem CH-Luftfahrzeugregister
- ca. 70 Luftfahrzeuge eingetragen in Sonderkategorie «Historisch»
- Sehr hoher Aufsichtsaufwand, zu wenig Ressourcen für neue Technologien
(Aufarbeitung Unfälle, Begleitung Nachbauten und Anfertigung Ersatzteile, Gewährung Ausnahmen, Suche Sonderlösungen, Strukturanalysen etc.)



Angedachte künftige Regulierung

- Regulierungsentwürfe OPS und Technik bestehen
- Teilweise ist die Anhörung der Stakeholder bereits erfolgt, teilweise noch zu wenig spruchreif (*work in progress*)
- Sicht des UVEK und des BAZL, definitive Entscheide noch ausstehend



Verbot gewerbsmässiger Betrieb

- Zukünftig kein gewerbsmässiger Einsatz mehr zulässig
- Gilt EU-seitig bereits aufgrund der Anforderungen des EU-Rechts an gewerbsmässig eingesetzte Luftfahrzeuge (CofA nach Part-21 notwendig)
- Anpassung der LFV soll den Einsatz von historischen Luftfahrzeugen (und «orphan») nunmehr auch im nationalen Umfeld verbieten



Flankierende Massnahmen OPS

- Bei entgeltlichen Flügen mit historischen Luftfahrzeugen (sowie den übrigen Sonderkategorien) müssen die Passagiere vor Abflug über die Besonderheiten der Zulassung des Luftfahrzeugs informiert werden.
- Karenzfrist von 30 Tagen zur Teilnahme an Vereinsflügen (langjährige Praxis wird damit unverändert kodifiziert)



Einschränkungen Eintragung

- Strengere Eintragungsvoraussetzungen
- Einschränkungen betreffend Nachbauten (sog. Replica)
- Einschränkungen beim Wiederaufbau von historischen Luftfahrzeugen



Instandhaltungsvorschriften

- Einführung von **4 Risikoklassen** mit unterschiedlich strengen Instandhaltungsvorschriften
- Komplexe Instandhaltungsarbeiten in Klasse III nur durch Instandhaltungsbetriebe (Part-145, Part-CAO oder VLLb)
- Komplexe und nicht komplexe Instandhaltungsarbeiten in Klasse IV nur durch Instandhaltungsbetriebe (Part-145, Part-CAO oder VLLb)
- Strengere Anforderungen zur Erlangung von Instandhaltungsermächtigungen Klassen III und IV (Vorliegen einer beliebigen Lizenz für Instandhaltungspersonal bei Halter/beigezogenen Fachpersonen als Grundlage erforderlich)



Risikoklassen

Klasse I Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone



Bildrecht IG Albatros

FFAC/CFAC Forum 2021

15



Risikoklassen

Klasse II ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit
Kolbentriebwerk sowie Flugzeuge mit einem
Turboprop-Triebwerk bis jeweils 2730 kg
MTOM



FFAC/CFAC Forum 2021

16



Risikoklassen

Klasse III ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolben-/Turboprop-Triebwerken zwischen 2730 kg und 5700 kg MTOM sowie Helikopter bis maximal 3175 kg MTOM



Bildrecht Brenden



Risikoklassen

Klasse IV Flugzeuge über 5700 kg MTOM, Flugzeuge mit Turbojet-Antrieb sowie Helikopter über 3175 kg MTOM.



Bildrecht Aldo Baldini



Einschränkungen Einsatzbereich

- Maximal 9 Insassen, davon maximal 6 Passagiere (auch für ausländische Luftfahrzeuge, die in die Schweiz einfliegen / Notifikation eines Vorbehalts an ECAC)
- Nur noch VFR Day (kein IFR)



Weiteres Vorgehen / Zeithorizont

- Stakeholder Involvement (2-stufig)
- Ämterkonsultation und Bundesratsantrag
- Inkrafttreten voraussichtlich Ende 2022 / Anfang 2023