



Sehr geehrte Gönner und Interessenten der Foundation for Aviation Competence - FFAC

Welche Ausrüstung muss bei Flügen über Wasser mitgeführt werden? Kann ich mich gegen einen Lizenzverlust versichern? Wie werden Crewmitglieder von Passagieren abgegrenzt? Fundierte Antworten auf diese Fragen finden Sie in diesem Newsletter. Dazu liefern wir Ihnen eine Übersicht über die Änderungen von Regulierungen in der Luftfahrt seit dem letzten Newsletter, neue Kommentare zu Entscheidungen der Gerichte und die Vorstellung von vier interessanten Luftfahrzeugen.

Mit diesen und weiteren News ist *die FFAC* wie immer an Ihrer Seite in der Luftfahrt.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Müller', is shown.

Prof. Dr. Roland Müller, Präsident FFAC

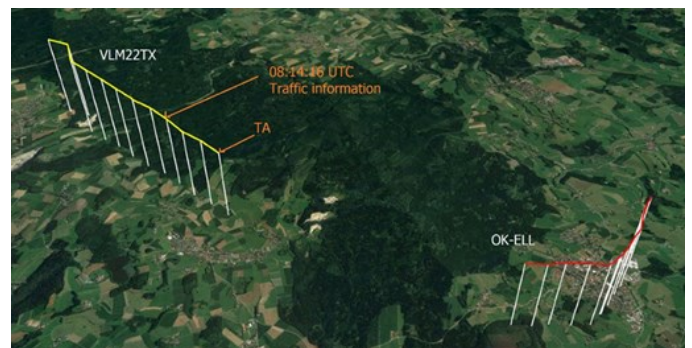
FFAC Aktuell

Flight Safety Alliance (FSA) Switzerland

Skyguide hat gefährliche Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen in der Luftraumklasse Echo als eines der drei Top-Risiken identifiziert. Die FFAC hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, den kontinuierlichen Prozess «Flight Safety» bei den GA-Piloten und Berufspiloten ohne AOC zu lancieren. Ein wichtiger Baustein hierzu ist die intensive Zusammenarbeit von Skyguide mit den Piloten in VFR. Vertreter von BAZL, Skyguide, SUST, Pilatus Flugzeugwerken, AeCS, AOPA und Aero Revue unterstützen diesen Prozess. Weitere Mitglieder sind willkommen im Sinne eines offenen Forums. Die FFAC möchte hierzu eine informelle Koordinationsrolle einnehmen. So soll die Flight Safety Alliance (FSA) zu einem Netzwerk von Flight Safety Beauftragten der relevanten Organisationen in der Aviatik (in der Regel ohne AOC) werden und eine Einladung an Piloten, sich aktiv zu beteiligen am Prozess Flight Safety. Es ist ein offenes Netzwerk ohne formelle Mitgliedschaft, etabliert als ein Austausch von Ressourcen und Know-How ohne das Rad neu zu erfinden: Keine neue Organisation, kei-

ne neuen Vorschriften. Dazu wurde bereits eine Charta formuliert, die im beiliegenden PDF aufgeschaltet ist. Die FSA freut sich über weitere Mitglieder im Netzwerk.

Gefährliche Annäherung zweier Luftfahrzeuge in der Luftraumklasse E



Quelle: SUST Schlussbericht Nr. 2325

[Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle](#)
[SUST Jahresbericht 2022](#)

[Flight Safety Alliance Prozess und Charta](#)

[Präsentation Flight Safety Alliance Switzerland](#)

Rechtsplattform

Gesetzessammlung



Seit dem letzten Newsletter haben sich erneut verschiedene kleinere und grössere Änderungen der luftrechtlichen Erlasse ergeben. FFAC-Stiftungsrat und Rechtsanwalt Dr. Raphael Wid-

mer-Kaufmann hat die nationale Gesetzessammlung entsprechend aktualisiert und die wichtigsten Änderungen nachstehend jeweils als kurze Zusammenfassung zusammengefasst.

Die Links leiten Sie zu den entsprechenden Gesetzes- und Verordnungstexten.

Luftfahrtgesetz (LFG): Im Rahmen organisatorischer Anpassungen bei der Armee wurden Änderungen im Bereich der Militärluftfahrt vorgenommen. Dies machte eine Teilrevision des Luftfahrtgesetzes notwendig, die am 1. August 2023 in Kraft trat. Die Teilrevision hatte insbesondere zum Ziel, die Rechtsgrundlage für die Aufgabentrennung zwischen der seit dem 1. Januar 2018 bestehenden Military Aviation Authority (MAA) und dem BAZL zu schaffen. Zusammengefasst soll gemäss dem revidierten Art. 3 LFG die MAA für die Militär-, das BAZL für die Zivilluftfahrt zuständig sein. Zudem regelt der neue Art. 26b LFG explizit, dass Unfälle und schwere Vorfälle in der Militärluftfahrt nicht nur die SUST, sondern durch eine Stelle bei der MAA untersucht werden sollen. Dort wurde der bisherige «Fachdienst Untersuchung der Luftwaffe» bereits in das «Defence Aviation Safety Investigation Board» (DASIB) überführt, das analog zur SUST die Ursachen von Unfällen und schweren Störungen militärischer Luftfahrzeuge untersucht, ohne dabei Schuld und Haftung abzuklären.

Luftfahrtgesetz (LFG): Im Zuge der Harmonisierung der Strafrahmen im gesamten Kern- und Nebenstrafrecht wurde auch der Strafrahmen der Gefährdung durch die Luftfahrt gemäss Art. 90 Abs. 1 LFG angepasst. Analog zum Straftatbestand

der Gefährdung des Lebens gemäss Art. 129 StGB, zu dem die Gefährdung durch die Luftfahrt gemäss Art. 90 Abs. 1 LFG ein Spezialstraftatbestand darstellt und dessen Höchststrafe bereits 1990 auf fünf Jahre Freiheitsstrafe erhöht wurde, wurde per 1. Juli 2023 auch die Höchststrafe der Gefährdung durch die Luftfahrt gemäss Art. 90 Abs. 1 LFG auf fünf Jahre Freiheitsentzug angehoben.

Verordnung des UVEK über die Umsetzung der Vorschriften über den Flugbetrieb nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012: Per 1. Juli 2023 wurde die Verordnung des UVEK über die Umsetzung der Vorschriften über den Flugbetrieb nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 totalrevidiert. Mit dieser Verordnung regelt das UVEK – zu dem das BAZL gehört – rechtsverbindlich, wie verschiedene Vorschriften der überaus bedeutenden europäischen Verordnung (EU) Nr. 965/2012 auszulegen sind. So listet der neue Art. 5 der UVEK-Verordnung z.B. jene Arten von Flügen auf, die als gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko gemäss der europäischen Verordnung gelten. Auch für den Rundflugbetrieb von Motorfluggruppen werden in der UVEK-Verordnung neu rechtsverbindliche Regeln aufgestellt, die bisher nur im GM/INFO «Marginal Activity» des BAZL enthalten waren. So gilt gemäss Art. 6 der UVEK-Verordnung ein Rundflugbetrieb nur dann als

Rechtsplattform

Tätigkeit – also als «marginal activity» –, wenn dieser nicht mehr als 20 Prozent der Blockstunden ausmacht, welche die Motorfluggruppe im Verlaufe eines Kalenderjahres mit allen ihr zur Verfügung stehenden Luftfahrzeugen geflogen hat. Art. 7 der UVEK-Verordnung stellt zudem weitere gewichtige Anforderungen an solche Rundflüge, die so in der europäischen Verordnung keine Erwähnung finden.

Verordnung über den Lufttransport (LTrV): Bereits per 1. Januar 2023 wurden diverse Vorschriften der LTrV angepasst, um Änderungen im internationalen Recht umzusetzen. Der FFAC-Newsletter 1/2023 hat darauf hingewiesen. So wurde beispielsweise die Haftungsgrenze der Kausalhaftung des Luftfrachtführers auf 128'821 Sonderziehungsrechten (rund 150'000 Schweizer Franken) je Reisenden erhöht. Ebenso erfolgten Anpassungen zum Transport von Gefahrgütern. Per 1. April 2023 trat nun Art. 16d LTrV in Kraft, wonach Unternehmen, welche Gefahrgut versenden, vor Aufgabe ihrer ersten Gefahrgutsendung eine **Deklaration** unterzeichnen und dem BAZL einsenden müssen. Mit dieser Deklaration bestätigt ein Unternehmen, die einschlägigen Normen zum Gefahrguttransport einzuhalten. Mit der nächsten Änderung der LTrV per 1. November 2023 werden zudem Frachtannahmestellen verpflichtet, Gefahrgutsendung zurückzuweisen, wenn keine solche Deklaration vorliegt.

Verordnung über den Lufttransportdienst des Bundes (V-LTDB): Der Kreis jener Personen, welche in den Genuss der Dienstleistungen des **Lufttransportdienstes des Bundes** kommen, wozu auch der Bundesratsjet zählt, wurde leicht erweitert. Dazu wurde der Art. 2 V-LTDB ergänzt. Per 1. August 2023 dürfen neben dem Bundesrat, der Präsidentin oder dem Präsidenten von National- und Ständerat und anderen auch die Präsidentin oder

der Präsident des Bundesstrafgerichts sowie des Bundesverwaltungsgerichts als auch die Bundesanwältin oder der Bundesanwalt von dieser Dienstleistung Gebrauch machen. Ebenso können neu die eidgenössischen Gerichte ihren Mitgliedern und die Bundesanwaltschaft ihren Mitarbeitenden die Nutzung des Lufttransportdienstes bewilligen.

Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL): Per 1. Juni 2023 wurden in der VIL geringe Änderungen an der Unterscheidung zwischen einer häufigen und einer gelegentlichen zivilen Mitbenutzung eines Militärflugplatzes vorgenommen. Eine häufige zivile Mitbenutzung eines Militärflugplatzes liegt dann vor, wenn die zivilen Flugbewegungen mehr als 10 Prozent der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1000 Motorflugbewegungen pro Jahr ausmachen. Neu werden gemäss Art. 30 VIL Such-, Rettungs- und Polizeiflüge sowie Flüge des Zolls nicht mehr zu diesen zivilen Flugbewegungen gezählt.

Datenschutzgesetz (DSG): Die Einführung des neuen Datenschutzgesetzes per 1. September 2023 machte kleine Änderungen am Luftfahrtgesetz (LFG), an der Verordnung vom 18. Dezember 1995 über den Flugsicherungsdienst (VFSD) sowie an der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) notwendig.

Rechtsplattform

Entscheidungssammlung



Mehrere spannende Entscheidungen wurden im vollen Wortlaut aufgeschaltet und durch Rechtsanwalt Philip Bärtschi kommentiert. Die ganze Sammlung finden

Sie auch unter: ffac.ch/rechtsplattform/entscheide/

Zwei Entscheide mit entsprechenden Kommentaren heben wir nachfolgend besonders hervor.

Bundesgericht 6B 208/2021 und 6B 209/2021 vom 29. März 2023

Kurzzusammenfassung: In diesem wegweisenden Urteil äusserte sich das Bundesgericht erstmals ausführlich zur heutigen Auslegung des Straftatbestands der Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB und qualifizierte einen Tandemflug mit Passagier dann als dem öffentlichen Verkehr zurechenbar, wenn das Opfer als Zufallsopfer erscheint ([Link zum Kommentar](#)).

Bundesgericht 2C 975/2019 vom 27. Mai 2020

Kurzzusammenfassung: Das Verfahren über die Änderung des Betriebsreglements und das Luftraumstrukturverfahren müssen nicht miteinander koordiniert werden. Die öffentlichen Interessen an der Sicherheit einer Anflugroute (hier auf den Flughafen Bern Belp) würden jene der übrigen Nutzer (hier der Verein Segelfluggruppe Bern) an einer möglichst uneingeschränkten Nutzung des Luftraums überwiegen ([Link zum Kommentar](#)).

Rechtsplattform

Fragen und Antworten



Für unsere Gönner haben wir wiederum diverse Fragen zur Luftfahrt fundiert beantwortet.

Nachfolgend finden Sie die Antworten zu drei Fragen.

065 Abgrenzung Crewmitglied von Passagier

In seinem Urteil vom 15. April 2019 mit der Geschäftsnummer CG160010-K/U entschied das Bezirksgericht Winterthur, dass die auf einem Privatflug in einem vierplätzigem Kleinflugzeug vorne rechts sitzende Person zur Crew des Luftfahrzeugs zählt, wenn sie sich an der Navigation und dem Funk beteiligt. Folge dieses Urteils war, dass dieser Person die Leistung der Insassenunfallversicherung verwehrt wurde, denn die Versicherung war zwar für drei Passagiere, aber nur für ein Besatzungsmitglied abgeschlossen. Für Versicherte und Versicherungen ist es daher entscheidend zu wissen, wann eine Person an Bord eines Luftfahrzeugs als Crew und wann als Passagier gilt.

066 Möglichkeiten zur Versicherung gegen Lizenzverlust

Flugschüler/innen, Pilot/innen, Fluglehrer/innen, Flugbegleiter/innen und Flugverkehrsleiter/innen können sich gegen die Auswirkungen eines Verlustes des fliegerärztlichen Gesundheitszeugnisses versichern. Versicherungsnehmer ist entweder die Arbeitgeberin (Flugschule, Luftfahrtunternehmen oder Flugverkehrskontrolle) oder die versicherte Person selbst. Versicherbar ist vorübergehende oder dauernde Invalidität aufgrund von Körperverletzung oder Krankheit inkl. physische oder psychiatrische Störung(en). Es besteht die Möglichkeit sich bis zu einer Höchstversicherungssumme von CHF 350'000 zu versichern. Für Flugpersonal, welches das 63. Lebensjahr überschritten hat, kann

vorbehaltlich der Zustimmung des Versicherers Versicherungsschutz nur für Unfälle gewährt werden.

067 Flüge über Wasser mit Landflugzeugen

Wie in vielen Bereichen der Luftfahrt muss auch bei den Vorschriften an die mitzuführende Ausrüstung bei Flügen über Wasser zwischen internationalen, europäischen und nationalen Vorschriften unterschieden werden. Zudem gelten für gewerbsmässige und für nichtgewerbsmässige Flüge unterschiedliche Regelungen. Eine weitere Differenzierung erfolgt im Hinblick auf die Anzahl Triebwerke. Einmotorige Flugzeuge müssen in folgenden zwei Fällen Rettungswesten mitführen:

- Wenn sie so weit vom Ufer entfernt fliegen, dass sie bei einem Motorenausfall die Küste nicht mehr erreichen können. Dies ist z.B. in der Mitte des Bodensees unter einer Höhe von 3'300 ft über Meer und einem Gleitwinkel von 1:10 der Fall.
- Wenn sie von einem Flugplatz aus starten oder auf einem Flugplatz landen, der so am Wasser liegt, dass bei einem technischen Problem mit einer Notwasserung zu rechnen ist. Dies kann bei diversen Schweizer Flugplätzen wie z.B. St.Gallen-Altenrhein oder Wangen-Lachen der Fall sein. Bei der Benützung solcher Flugplätze hat der Pilot-In-Command zu beurteilen, wie hoch das Risiko einer Notwasserung ist. Aufgrund dieser Risikoabschätzung muss der Pilot-In-Command entscheiden, ob er Rettungswesten mitführen möchte oder nicht.

Weiterbildung

Risk Insights aus erster Hand zum Thema Flight Safety

Am 30. März 2023 lud das Versicherungsunternehmen AXA XL Vertreterinnen und Vertreter aus der Versicherungsbranche zur ersten *AXA XL Sky Lounge* ein. Ziel der zukünftig unter diesem Namen stattfinden Veranstaltungsreihe ist, den Teilnehmenden Einblicke zu aktuellen und relevanten Risk-Management-Themen aus dem Bereich der Aviatik zu bieten. An der Auftaktveranstaltung referierten Prof. Dr. Roland Müller zu Risk Management in der Aviatik, Dr. Raphael Widmer-Kaufmann zur Abgrenzung zwischen Crew und Passagieren und Dr. Markus Kirchgeorg zur Kommunikation von Piloten mit der Flugverkehrsleitung auf einem Flug von Samedan nach Bern. Abschliessend wurde das von FFAC lancierte Programm Flight Safety Alliance (FSA) Switzerland vorgestellt. Die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Versicher-

ungsbranche erhielten so einen umfassenden Einblick in die Praxis ihrer Versicherten.

[Details zur ersten AXA XL Sky Lounge in Zürich](#)



AXL Sky Lounge am 30.03.2023 in Zürich

CAS in Aviation Accountability, Safety and Compliance Management (CAS-ASCM)

Ab dem 8. Januar 2024 führt das Center for Aviation and Space Competence (CFAC) in Zusammenarbeit mit der FFAC und der Universität St.Gallen wiederum einen spannenden Weiterbildungskurs für Mitarbeitende in der Luftfahrt durch. Dieser zertifizierte Kurs hat bereits vielen Teilnehmern zu

einem Karrieresprung in der Aviatik verholfen. Der CAS wird in vier Wochenmodulen durchgeführt, wovon eines in Singapore. Gönner des FFAC profitieren von einem Rabatt in Höhe von 10% der Kurskosten. Es gibt derzeit noch freie Plätze und somit auch die Möglichkeit für Anmeldungen.

[Fact Sheet CAS-ASCM](#)

Accountability, Safety and Compliance Management

Certificate of Advanced Studies (CAS)



University of St. Gallen
Center for Aviation and Space Competence

We train & certify the Aviation Leaders of tomorrow.

Module in St.Gallen
January 08-13, 2024
«Accountable Aviation Management»

September 3-6, 2024
«Safety & Security Management in Aviation»

November 20-22, 2024
«Auditing in Aviation»

Module in Singapore
June 3-6, 2024
«Internat. Management & Leadership»



Information & Application:
Executive Education
www.cfac.ch

✓ 4 MODULES
✓ 17 DAYS
✓ ST. GALLEN
✓ SINGAPORE

Dienstleistung

Der FFAC-Spezialist für die Luftfahrzeug-Datenbank, Tino Dietsche, hat wieder drei neue Luftfahrzeuge mit fantastischen Fotos prägnant

ATR 72 ATR-72-202(F)



Die [ATR-72](#) ist ein vom französisch-italienischen Konsortium Avions de Transport Régional hergestelltes Turboprop-Regionalflugzeug für Fracht und Passagiere auf Kurzstrecken. Ihren Erstflug hatte die aus der kürzeren ATR-42 entwickelten ATR-72 im Jahr 1988.

PC6/B2-H4 Turbo Porter



Die [PC-6 «Porter»](#) entstand aus einer privaten Initiative der Pilatus Flugzeugwerke als Arbeitsflugzeug mit Kurzstarteigenschaften. Die Entwicklungsarbeiten begannen 1957, Erstflug war am 4. Mai 1959.

beschrieben. Neu finden Sie Informationen zu folgenden Luftfahrzeugen in der Datenbank.

Bell 429



Die 8-sitzige [Bell 429](#) ist ein zweimotoriger Hubschrauber des US-amerikanischen Herstellers Bell Helicopter. Ihren Erstflug hatte die Bell 429 im Februar 2007. Die Konstruktion beruht auf der Bell 427, deren Vorgänger ein leider nicht erfolgreicher zweimotoriger Versuch der erfolgreichen Bell 206 war.

DHC-6-300 Twin Otter



Die [DHC-6 Twin Otter](#) vom Hersteller de Havilland Canada hatte im Mai 1965 ihren Erstflug. Zwischen 1965 und 1988 wurden 844 Maschinen gebaut.

Personelles

Neuer Fachspezialist Luftfahrtversicherung Aris M. Accola

Immer häufiger werden der FFAC spezifische Fragen zu Luftfahrtversicherungen gestellt. Damit diese Fragen rasch und kompetent beantwortet werden können, braucht es genügend fachkundige Mitarbeiter. Es ist deshalb sehr erfreulich, dass Aris M. Accola, Versicherungsfachmann, das FFAC-Team Luftfahrtversicherungen verstärkt. Er schloss 2019 seine Ausbildung zum Versicherungsmakler ab und trat bei Hudson Sky in die Fussstapfen seines Vaters. Neben seiner Tätigkeit als Aviation Insurance Broker bildet er sich in Wirtschaftsinformatik weiter und erlangte gleichzeitig das Eidgenössische Diplom als Versicherungsfachmann. Aris M. Accola steht nicht nur für versicherungsrechtli-

che Fragen zur Verfügung, er wird zusammen mit Sonja Bollier auch den Teil Luftfahrtversicherung auf der Website weiter ausbauen.



FFAC-Mitarbeiter Bereich Luftfahrtversicherungen

Verschiedenes

Aufklärungsdrohnensystem ADS 15

Seit Januar 2023 betreibt die Schweizer Luftwaffe das [Aufklärungsdrohnensystem ADS 15](#). Die ADS 15 ist eine fliegende Sensorplattform. Das Flugzeug hat eine Spannweite von 17m und kann bis zu einem Tag in der Luft bleiben. Es ist nicht bewaffnet; aber mit den Sensoren im elektrooptischen und Infrarot-Bereich stösst die Schweizer Luftwaffe in eine neue Dimension vor. Das ADS 15 erlaubt der Armee, grosse Räume auch über eine lange Zeitdauer zu überwachen, Ziele zu

suchen, aufzuklären, zu überwachen oder zu verfolgen und das risikoarm und effizient. Damit können die eigenen Kräfte und Entscheidungsträger mit einem präziseren, umfassenderen Lagebild versorgt werden. So ist die Armee in der Lage, kritische Infrastrukturen und eigene Kräfte besser zu schützen. Mit dem Flächensensor ADS 15 können mehrere 100 Quadratkilometer pro Stunde optisch und mit Infrarot erfasst werden. Dabei entstehen Bilder, die sich mit der Qualität von Google Earth vergleichen lassen.



Verschiedenes

Kunstflug und Umwelt

Seit Einführung der obligatorischen Upset Recovery Trainings (UPRT) für Berufs- und Linienpiloten sowie Piloten von Turboprop- und Jet-Flugzeugen ist allgemein anerkannt, dass Kunstflug die Sicherheit in der Luftfahrt verbessert. Dennoch wird gelegentlich der Vorwurf erhoben, Kunstflug belaste die Umwelt übermässig. Die Schweizerische Kunstflugvereinigung SAA hat deshalb ein Informationsblatt zur Frage erstellt: Wie wirkt der Kunstflug auf die Umwelt? Es wird geschätzt, dass in der Schweiz etwa 3'000 Kunstflüge pro Jahr stattfinden und somit sind die Auswirkungen des Kunstfluges auf die Umwelt etwa 0,0015% der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Land (BAFU, 2020). Das Rauchprodukt, das bei den Flugvorführungen verwendet wird, ist nicht schädlich. Zudem kompensiert die SAA den CO₂ Ausstoss, der bei Kunstflugwettbewerben entsteht.

[SAA Informationsblatt Nr. 1 Wie wirkt der Kunstflug auf die Umwelt?](#)



Ausblick—in eigener Sache

Letzte Plätze im FFAC-Forum am 2023

Im Besucherraum des Flughafens Zürich hat es noch einige freie Plätze am [FFAC/CFAC-Forum vom 14. November 2023](#). Wie immer wird ein vielseitiges und interessantes Programm angeboten. Angesprochen werden nicht nur Pilotinnen und Piloten, sondern auch Führungskräfte und Fachverantwortliche von Aviatik-Betrieben, Luftrechtspezialisten und Luftfahrtversicherer, Vertreter von Luftfahrtbehörden, Hersteller und Betreiber von Luftfahrzeugen sowie Mitarbeitende in den Bereichen Safety, Security und Risk Management in Aviation.



Impressum:

Copyright © 2023 Foundation for Aviation Competence - FFAC, All rights reserved
Foundation for Aviation Competence - FFAC, Industriestrasse 20, 9434 Au/SG
Tel. +41 71 740 9790, E-Mail: admin@ffac.ch
Newsletter-Design by: RBcomm Buecheler, Unterbüntelstrasse 7g, 9443 Widnau