



Für alle Pilotinnen und Piloten:
30 Antworten auf luftrechtliche Fragen, die Sie
wirklich wissen sollten.

Update 2024



Erhalten Sie gratis die Antworten auf 30 häufig gestellte Fragen von Pilotinnen und Piloten zu luftrechtlichen Fragen mit Praxisrelevanz.

Mit dieser Antwortsammlung können Sie Ihr Wissen im Bereich Luftrecht als Pilotin oder Pilot auffrischen oder erweitern. Sie machen damit einen wichtigen Schritt zur Haftungsvermeidung und wissen, wie Sie bei Flugunfällen oder Rechtsproblemen vorgehen müssen.

Zudem erhalten sie fantastische Aufnahmen dieser Luftfahrzeuge, welche durch den bekannten Spezialisten für Flugaufnahmen Tino Dietsche (vgl. www.airpics4you.ch) gemacht wurden.

Zur besseren Übersicht sind die Antworten wie folgt unterteilt:

- Lizenz
- Medical
- Flugregeln
- Passagierflug
- Flugunfall
- Haftung

[Mehr erfahren](#)

1. LIZENZ

1.1 VERLÄNGERUNG DER KLASSENBERECHTIGUNG

Wie muss die fortlaufende Flugerfahrung für die Verlängerung der Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und einem Piloten auf die Gültigkeitsdauer von zwei Jahren verteilt werden?

Gemäss FCL.740 der VO (EU) Nr. 1178/2011 beträgt der Gültigkeitszeitraum von Klassenberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit einem Piloten zwei Jahre. Ausnahmen bestehen, wenn gemäss den in Teil-21 der VO (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes bestimmt wird.

Für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk besagt FCL.740.A lit. b Ziff. 1 (ii) der VO (EU) Nr. 1178/2011, dass innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse zu absolvieren sind. Die Flugstunden müssen folgendes umfassen:

- 6 Stunden als PIC
- 12 Starts und 12 Landungen
- Eine Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Bewerber wird dieser Flug erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung, eine praktische Prüfung oder eine Kompetenzbeurteilung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster absolviert haben.

Es ist somit möglich, während einem Jahr keine Flugstunden zu absolvieren und dafür im zweiten Jahr zwölf Stunden.

[Mehr erfahren](#)

1.2. ERNEUERUNG LAPL

Wie kann eine LAPL für Piloten von Flächenflugzeugen erneuert werden?

Die Lizenz als solche läuft weder bei der LAPL noch bei der PPL ab. Allerdings ist für die daraus resultierenden Rechte wie Klassen- und Musterberechtigungen in der PPL ein Ablaufdatum und entsprechend eine Erneuerung bei der Behörde (BAZL) vorgesehen. Anders ist dies bei der LAPL. Dort ist für die SEP-Klassenberechtigung kein Ablaufdatum vermerkt. Entsprechend ist keine Verlängerung durch das BAZL erforderlich. Der Inhaber der LAPL hat somit eigenverantwortlich dafür zu sorgen, dass die Anforderungen für die Ausübung der Rechte aus der Lizenz erfüllt sind.

Gemäss FCL.140.A lit. a der VO (EU) Nr. 1178/2011 darf der Inhaber der LAPL die mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er in den letzten 24 Monaten als Flugzeug- oder TMG-Pilot mindestens Folgendes absolviert hat:

- mindestens 12 Flugstunden als PIC einschliesslich 12 Starts und Landungen
- Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten

Diese Anforderungen müssen vor jedem Flug erfüllt sein und die Einhaltung ist entsprechend jeweils durch den Piloten zu überprüfen. Die Auffrischungsschulung ist im Flugbuch des Piloten einzutragen. Das Flugbuch dient sodann als Nachweis für die Einhaltung der genannten Anforderungen.

Wenn der Inhaber der LAPL diese Anforderungen von FCL.140.A lit. a der VO (EU) Nr. 1178/2011 nicht erfüllt, so muss vor der Ausübung der mit der LAPL verbundenen Rechte gemäss lit. b folgendes absolviert werden:

- Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer oder
- die fehlenden Flugzeiten oder Starts und Landungen müssen nachgeholt werden. Dies hat entweder mit einem Fluglehrer zu erfolgen oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten

Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Ausübung der Rechte zudem ein gültiges Medical (Tauglichkeitszeugnis) vorhanden sein muss. Die Gültigkeitsdauer des LAPL-Tauglichkeitszeugnisses beträgt 60 Monate bis zum 40. Altersjahr. Danach beträgt die Gültigkeitsdauer 24 Monate (MED.A.045 lit. a Ziff. 4 der VO (EU) Nr. 1178/2011).

[Mehr erfahren](#)

1.3. FLIEGEN MIT AUSLÄNDISCHEN LIZENZEN IN DER SCHWEIZ

Welche Lizenz ist nötig, um in der Schweiz ein ausländisch registriertes Flugzeug (regelmässig oder bloss vorübergehend) fliegen zu dürfen?

Es gilt der Grundsatz: "Licence must match tail number." Allerdings hat die EASA dies offenbar als derartige Selbstverständlichkeit angesehen, dass dieser Grundsatz in den EASA-Regularien nirgends explizit Eingang gefunden hat. Der Grundsatz gilt aber dennoch, allenfalls indirekt über den Annex I der ICAO.

Eine Regelung, wie die amerikanische Gesetzgebung in den FAR (Federal Aviation Regulation) kennt, wonach ein im Ausland stationiertes Flugzeug innerhalb des ausländischen Staates, wo es stationiert ist, auch mit einer Lizenz des Stationierungsstaates geflogen werden darf, kennt die EASA nicht. (Vgl. die [FFAC-Antwort 033](#): Welche Lizenz ist nötig um ein in USA registriertes Flugzeug in der Schweiz / in Europa / in den USA fliegen zu dürfen?)

Es bedarf also zum Fliegen eines EASA-registrierten Flugzeuges innerhalb der EASA, immer einer entsprechenden EASA-Lizenz (oder einer Validierung der ausländischen Lizenz, wobei die Behörde im Einzelfall entscheidet, was sie für eine Validierung einer Lizenz verlangt).

Dies gilt auch genau gleich, falls ein EASA-registriertes Flugzeug im EASA-Ausland stationiert ist. Auch diesbezüglich kennt die EASA keine analoge Erleichterung wie die FAA, dass ein im EASA-Ausland stationiertes EASA-Flugzeug auch mit einer Lizenz des Stationierungslandes geflogen werden könnte. Es braucht immer eine EASA-Lizenz, auch für einen einzigen Flug.

Einzig für in EASA-Staaten immatrikulierte Flugzeuge gilt eine Schweizer FCL-Lizenz, da dies eine EASA-Lizenz darstellt. Mit einer Schweizer FCL-Lizenz dürfen Sie also jedes in der EASA registrierte Flugzeug fliegen, für das Sie die entsprechenden Berechtigungen in der Schweizer FCL-Lizenz eingetragen haben. Um ein ausländisch registriertes UL im Registerstaat fliegen zu dürfen, brauchen Sie grundsätzlich eine Lizenz des Registerstaates. Die Schweizer UL-Lizenz, die keine EASA-Lizenz ist, gilt also dort an sich nicht. Ob der Registerstaat diesbezüglich aber Erleichterungen analog der oben erwähnten FAA Regelung kennt, bestimmt der Registerstaat.

[Mehr erfahren](#)



1.4. EINWEISUNGEN AUF EIN- UND MEHRPLÄTZIGE LUFTFAHRZEUGE

Wie müssen Einweisungen auf einplätzig und mehrplätzig Luftfahrzeuge rechtlich korrekt erfolgen?

Die Rechte aus einer Lizenz sind auf die Klasse oder das Muster beschränkt, die bzw. das für die praktische Prüfung verwendet wurde, bis in der Lizenz Erweiterungen eingetragen wurden. Piloten müssen folglich eine Unterschiedsschulung (Difference Training) oder eine Einweisung bzw. ein Vertrautmachen (Familiarisation) absolvieren, um ihre Rechte auf eine andere Baureihe von Luftfahrzeugen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern. Während die Umschulung nur über eine Flugschule (ATO oder DTO) erfolgen kann, ist für eine Einweisung diese Voraussetzung nicht erforderlich.

Die nachstehenden fünf Themenbereiche sollten bei einer Einweisung oder Umschulung berücksichtigt werden:

- Einführung in das Flugverhalten (Start, Steigflug, Reiseflug, Kurven, Anflug und Landung)
- Einführung in die Notverfahren (Stalling, Notverfahren im Flug, Notlandung)
- Flug mit maximaler Zuladung
- Landetraining
- Landungen allein an Bord

Fazit zu Einweisungen auf einplätzig und mehrplätzig Luftfahrzeuge:

- Umschulungen und Einweisungen müssen nach den Vorgaben der EASA Part.FCL resp. Part.SFCL erfolgen.
- Mit der Einweisung muss sichergestellt werden, dass ein Pilot mit allen theoretischen Vorgaben, allen Bedienelementen und allen operationellen Aspekten eines Luftfahrzeugs vertraut gemacht wird.
- Nach abgeschlossener Einweisung muss der Pilot in der Lage sein, das Luftfahrzeug sicher zu führen.
- Das BAZL Formular 60.525 listet alle Elemente, welche an einem Check geprüft werden müssen, auf (es muss jeweils das aktuelle Formular verwendet werden).
- Ein Difference Training muss vom zuständigen Instruktor zwingend im Flugbuch des Piloten eingetragen werden; bei Einweisungen sollte dies gleich gehandhabt werden, denn nur so ist der Pilot in der Lage nachzuweisen, dass er über die erforderlichen Kenntnisse zum sicheren Führen des betreffenden Luftfahrzeugs verfügt.
- Ergänzend zu den vorliegenden Informationen sollten auch die FFAC Antwort 006 zu den Berechtigungen für Einweisungen und die FFAC Antwort 069 zur Steuerung des Luftfahrzeugs von einem anderen Sitz aus beachtet werden.

[Mehr erfahren](#)

1.5. NOTWENDIGKEIT UND BEDEUTUNG VON UPRT

Welchen Nutzen haben UPRT-Kurse, wer sollte oder muss solche Kurse absolvieren und welche Anforderungen bestehen für entsprechende Lehrberechtigte?

Die EASA will das Risiko für Unfälle im Bereich «loss of control in flight» mit darauf fokussiertem Training reduzieren. Das UPRT (Upset Prevention Recovery Training) baut deshalb auf den bekannten Übungen für «unusual attitudes» auf. Vorgeschrieben ist ein UPRT gemäss EU-Verordnung 1178/2011 nun für die Ausbildung zu CPL, ATPL und MPL sowie u.a. für die Erteilung einer Berechtigung für Jet- oder Turboprop-Flugzeuge.

Nach Absolvierung eines AUPRT-Kurses soll der Pilot oder die Pilotin in der Lage sein:

- zu verstehen, wie man mit den physiologischen und psychologischen Aspekten von ungewollten und ungewohnten Flugzuständen umgeht;
- die notwendige Kompetenz und Belastbarkeit zu entwickeln, um den Überraschungseffekt des ungewohnten Flugzustands zu überwinden (resilience); und
- in der Lage zu sein, bei Störungen des normalen Flugzustands geeignete Wiederherstellungstechniken anzuwenden (recovery).

Der fortgeschrittene UPRT-Lehrgang muss gemäss FCL.745.A der EU VO 1178/2011 mindestens Folgendes umfassen:

- 5 Stunden Theorieunterricht,
- Besprechungen vor und nach dem Flug sowie
- 3 Stunden Flugunterricht mit einem UPRT-Fluglehrer, wovon 2 Stunden auf einem Reiseflugzeug und 1 Stunde auf einem Kunstflugzeug.

Im Praxisteil erfliegen die Piloten die aerodynamischen Grenzen eines Flugzeuges und lernen, in einer konkreten Stalling-Situation (nicht nur Stall-Warnung) richtig zu reagieren. In den beiden letzten Flügen werden sogar gefährlicher Spiralsturz (graveyard spiral dive) und Trudeln (spin) ein- und ausgeleitet. Nach Abschluss des UPRT-Lehrgangs erhalten Bewerber ein von der ATO ausgestelltes Abschlusszeugnis.

Die UPRT-Lehrgänge haben sich seit ihrer Einführung sowohl in den USA als auch in Europa bewährt. Sie werden deshalb auch in Zukunft für CPL, ATPL und MPL sowie u.a. für die Erteilung einer Berechtigung für Jet- oder Turboprop-Flugzeuge vorgeschrieben sein. Es ist erfreulich, dass immer mehr Piloten der General Aviation ein UPRT absolvieren und damit zu mehr Sicherheit in der Luftfahrt beitragen, auch wenn gerade für diese Pilotenkategorie (noch) kein UPRT vorgeschrieben ist.

[Mehr erfahren](#)



1.6. MÖGLICHKEITEN ZUR VERSICHERUNG GEGEN LIZENZVERLUST

Welche Möglichkeiten gibt es, um sich als Flugschüler/in, Pilot/in, Fluglehrer/in, Flugbegleiter/in oder Flugverkehrsleiter/in gegen die Auswirkungen eines Lizenzverlusts zu versichern?

Es ist vorerst zu unterscheiden, ob bereits eine Lizenz vorhanden ist oder nicht. Die Voraussetzung für den Erwerb einer Lizenzverlustversicherung ist einerseits eine kommerzielle Lizenz zu besitzen und andererseits aus dieser Lizenz ein Erwerbseinkommen, Voll-, oder Teilzeit, zu erzielen.

Dies bedeutet, dass sich Flugschüler anders versichern müssen als ein Berufspilot. Für Flugschüler und Piloten in Weiterbildung gibt es die Möglichkeit eine sogenannte Trainingskostenversicherung abzuschliessen.

Die Trainingskostenversicherung ist für alle angehenden Piloten, Fluglehrer und Flugverkehrsleiter sowie für Piloten in Weiterbildung angedacht. Diese Deckung schützt den Kunden gegen den finanziellen Verlust der Ausbildungskosten in Folge des Entzuges des fliegerärztlichen Gesundheitszeugnisses (Medical).

Mit einer Lizenzverlustversicherung (Loss of Licence, LOL) können sich Berufspiloten und Berufspilotinnen, Fluglehrer/innen und Flugverkehrsleiter/innen finanziell absichern im Hinblick auf den Verlust ihrer bestehenden Lizenz aufgrund des Entzuges des fliegerärztlichen Gesundheitszeugnisses (Medical). Die Lizenzverlustversicherung wird in der Regel als Zusatzversicherung zur Berufsunfähigkeitsversicherung abgeschlossen. Bei Piloten und Pilotinnen sowie Flugverkehrsleiter/innen wird eine Rente für eine maximale Dauer von 24 Monaten oder eine einmalige Kapitalleistung zur Überbrückung der Zeit bis zur Erlangung einer anderen Tätigkeit oder der Pensionierung erbracht.

Fazit zur Lizenzverlustversicherung:

- 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.

[Mehr erfahren](#)

2. MEDICAL

2.1 GESUNDHEITLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG

Welche Massnahmen müssen Piloten bei einer gesundheitlichen Beeinträchtigung oder Störung ergreifen und welche Pflichten treffen dabei die behandelnden oder feststellenden Ärzte?

MED.A.020 lit. a der VO (EU) Nr. 1178/2011 führt aus, in welchen Fällen Lizenzinhaber ihre Rechte aufgrund einer eingeschränkten flugmedizinischen Tauglichkeit nicht ausüben dürfen. Darunter fallen folgende Beeinträchtigungen:

- Pilot hat Kenntnis von einer Einschränkung seiner flugmedizinischen Tauglichkeit, die es ihm unmöglich machen könnte, seine Rechte sicher auszuüben.
- Einnahme oder Anwendung von Arzneimitteln (verschreibungspflichtiger oder nicht), welche die sichere Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet.
- Medizinische Behandlung, chirurgischer Eingriff oder eine andere Behandlung, welche die sichere Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet.

Auch bei Vorliegen eines formell gültigen medizinischen Tauglichkeitszeugnisses darf der Pilot so lange einer dieser Beeinträchtigungen besteht kein Luftfahrzeug pilotieren, bis dies wieder sicher möglich ist. Darüber hinaus muss unverzüglich flugmedizinischer Rat eingeholt werden, wenn einer der folgenden Faktoren vorliegt (MED.A.020 lit. b der VO (EU) Nr. 1178/2011):

- Chirurgischer Eingriff oder ein anderes invasives Verfahren.
- Beginn mit der regelmässigen Einnahme oder Anwendung eines Arzneimittels.
- Erhebliche Verletzung, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt.
- Erhebliche Erkrankung, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt.
- Schwangerschaft.
- Einweisung in ein Krankenhaus oder eine Klinik.
- Erstmalige Benötigung einer korrigierenden Sehhilfe.

In den genannten Fällen muss der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 und Klasse 2 ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen konsultieren. Die Fachperson muss die flugmedizinische Tauglichkeit der Lizenzinhaber beurteilen und entscheiden, ob diese imstande sind, ihre Rechte weiter auszuüben (MED.A.020 der VO (EU) Nr. 1178/2011 lit. c).

Zusätzlich müssen seit dem 01.07.2021 Piloten mit einem Medical Class 1 oder 2 (nicht aber LAPL) anlässlich ihrer flugmedizinischen Untersuchung beim Vertrauensarzt (AME) in der Schweiz einen Fragebogen zur psychischen Gesundheit (Medical Health Fragebogen) ausfüllen.

[Mehr erfahren](#)

2.2 SCHWANGERSCHAFT UND FLUGTAUGLICHKEIT

Welchen Einfluss auf die Flugtauglichkeit hat eine Schwangerschaft und welche diesbezüglichen Abklärungen müssen getroffen werden?

Eine Schwangerschaft führt nicht grundsätzlich zu einer Fluguntauglichkeit, sondern nur zu einer temporären Fluguntauglichkeit. Unter gewissen Auflagen dürfen deshalb schwangere Pilotinnen trotzdem kommerziell oder privat fliegen oder einen Flug begleiten. Dabei muss unterschieden werden, ob die Schwangere in der Rolle als Pilotin, Flugbegleiterin oder in einer anderen Funktion als Flugpersonal eine Abklärung benötigt.

Eine Pilotin muss unabhängig von ihrem Medical (LAPL, Class 2 oder Class 1) zum einen die Gynäkologin bzw. den Gynäkologen, bei der sie in Behandlung steht, und zum anderen den zuständigen Vertrauensarzt (AME / Aviation Medical Examiner) über die Schwangerschaft informieren. Somit sind die folgenden Schritte ab Kenntnis der Schwangerschaft durchzuführen:

- Der zuständige Vertrauensarzt muss gemäss MED.A.020 lit. b über die Schwangerschaft in Kenntnis gesetzt werden (vgl. [FFAC-Antwort 050](#)).
- Die Gynäkologin bzw. der Gynäkologe und der betreuende Hausarzt müssen informiert werden, dass die schwangere Frau eine Pilotin ist und während der Schwangerschaft fliegen möchte; im Zweifelsfall soll die Gynäkologin bzw. der Gynäkologe mit dem AME Kontakt aufnehmen.
- Der normale Verlauf der Schwangerschaft muss durch die Gynäkologin bzw. den Gynäkologen gegenüber dem AME schriftlich bestätigt werden.

Bestätigt die gynäkologische Untersuchung eine völlig normale Schwangerschaft, darf der AME die Pilotin bis zum Ende der 26. Schwangerschaftswoche für flugtauglich erklären und die Flugtauglichkeit somit begrenzen (MED B.045).

Nach der Geburt besteht eine Fluguntauglichkeit für Pilotinnen aller Kategorien für mindestens 4 Wochen. Sollten Komplikationen auftreten müssen diese umgehend durch die behandelnde Gynäkologin oder durch den behandelnden Gynäkologen untersucht werden. Die erste Nachuntersuchung der Frau nach einer Geburt erfolgt standartmässig nach 6 bis 10 Wochen (vgl. dazu die Detailangaben beim [BAG](#)). Zur Bestimmung der Flugtauglichkeit wendet sich der AME an die Gynäkologin oder den Gynäkologen der Frau.

[Mehr erfahren](#)



2.3 ABLAUF DES MEDICAL CLASS 2

Darf ein Inhaber einer PPL, bei dem das Medical Class 2 abgelaufen aber das LAPL-Tauglichkeitszeugnis nach wie vor gültig ist, noch die Rechte, welche einem Inhaber einer LAPL zustehen, ausüben?

Anders als bei der CPL in FCL.305 lit. a (1) der VO (EU) Nr. 1178/2011 wurden bei den Rechten, die der Inhaber einer PPL ausüben darf (FCL.205.A der VO (EU) Nr. 1178/2011), diejenigen aus der LAPL ursprünglich nicht zusätzlich aufgeführt. Dies hatte zur Konsequenz, dass bei Ablauf des Medical Class 2 vom Inhaber einer PPL die Rechte aus der LAPL nicht ausgeübt werden durften, selbst wenn ein gültiges LAPL-Tauglichkeitszeugnis vorliegt. Es musste also zwingend beim BAZL zuerst eine LAPL beantragt werden.

Diese unnötige Hürde für die General Aviation wurde von der EASA erkannt. Entsprechend wurde in der Opinion Nr. 05/2017 der Vorschlag gemacht, FCL.205.A der VO (EU) Nr. 1178/2011 dahingehend anzupassen, dass die Privilegien aus der LAPL auch in die PPL aufgenommen werden.

Die Opinion Nr. 05/2017 der EASA wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1747 der Kommission vom 15. Oktober 2019 per 22.10.2019 umgesetzt. Nach dieser Änderung können nun Inhaber einer PPL, deren Medical Class 2 abgelaufen ist, die aber über ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis verfügen, die Rechte aus der LAPL ausüben. Konkret lautet die geänderte Ziff. FCL.205.A jetzt wie folgt:

"Die Rechte eines Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, 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."

[Mehr erfahren](#)

2.4 ABLAUF DES MEDICAL CLASS 1

Darf ein Inhaber einer CPL, bei dem das Medical Class 1 abgelaufen aber das Medical Class 2 nach wie vor gültig ist, noch die Rechte, welche einem Inhaber einer PPL zustehen, ausüben?

Auch mit Ablauf des Medical behält die Lizenz grundsätzlich die Gültigkeit. Allerdings dürfen die Rechte nicht mehr ausgeübt werden.

Inhaber einer CPL sind berechtigt, innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie auch alle Rechte des Inhabers einer PPL oder LAPL auszuüben (FCL.305 lit. a (1) der VO (EU) Nr. 1178/2011). Für die Ausübung der mit der CPL verbundenen Rechte ist ein Medical Class 1 erforderlich (MED.A.030 lit. c Ziff. 4 der VO (EU) Nr. 1178/2011). Für die Ausübung der mit der PPL verbundenen Rechte ein Medical Class 2 (MED.A.030 lit. c Ziff. 2 der VO (EU) Nr. 1178/2011). Daraus kann geschlossen werden, dass wenn der Inhaber einer CPL nur die ihm zustehenden Rechte aus der PPL ausüben will, ein Medical Class 2 genügt. Dasselbe gilt für die Rechte aus der LAPL, sofern mindestens ein gültiges LAPL-Tauglichkeitszeugnis vorliegt (MED.A.030 lit. c Ziff. 1 der VO (EU) Nr. 1178/2011).

Es bleibt aber darauf hinzuweisen, dass für den initialen Erwerb der CPL ein gültiges Medical Class 1 erforderlich ist.

[Mehr erfahren](#)



2.5 VORGEHEN BEI VERWEIGERUNG DES MEDICAL

Wie kann ein Pilot oder ein anderes Flugbesatzungsmitglied vorgehen, wenn das Verhalten oder der Entscheid des Vertrauensarztes im Zusammenhang mit der Ausstellung eines Medicals nicht als korrekt erachtet wird?

Wenn die Anforderungen an ein Medical Class 1 nicht oder nicht mehr erfüllt werden, kann der Gesuchsteller stattdessen einen Antrag auf Ausstellung eines Medical Class 2 stellen. Analog kann bei Nichtgewährung des Medical Class 2 die Ausstellung eines LAPL-Medical gewünscht werden. Seit der Änderung von FCL.205.A kann ein Privatpilot nun auch mit einem LAPL-Medical legal fliegen, selbst wenn er über keine separate LAPL-Lizenz verfügt. Ein Pilot mit PPL und LAPL-Medical darf nämlich jene Rechte ausüben, die er hätte, wenn er eine LAPL-Lizenz besitzen würde (vgl. dazu ausführlich die [FFAC-Antwort 002](#)).

Gegen die Verweigerung eines Tauglichkeitszeugnisses steht einem Piloten die Rekursmöglichkeit offen. Der Rekurs wird in erster Instanz von der Aeromedical Section des BAZL (Chefarzt und einem Juristen oder einer Juristin) und in zweiter Instanz vom Bundesverwaltungsgericht beurteilt. Im Rahmen des Rekurses sind formelle Anträge zu stellen und der medizinische Sachverhalt darzulegen. Sich auf sogenannt appellatorische Kritik zu beschränken, also auf allgemein gehaltene und nicht näher belegte Kritik am Entscheid, ist nicht hilfreich.

Fachlich fundierte Rekurse, welche nicht nur medizinisch, sondern auch verwaltungsrechtlich ein genügendes Fundament aufweisen, haben im Einzelfall durchaus Erfolgchancen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Entscheide der Vertrauensärzte (AME) aus Sicherheitsgründen eher restriktiv erfolgen, die Überprüfung jedoch objektiv und unter dem Druck der gerichtlichen Beurteilung erfolgt. Allerdings dauern Rekurs- und Beschwerdeverfahren generell sehr lange und können nicht beschleunigt werden.

Verhält sich ein Vertrauensarzt unangemessen oder sogar rechtswidrig, können auch dagegen rechtliche Schritte unternommen werden. Die erste Möglichkeit ist eine formelle Aufsichtsbeschwerde an die Aufsichtsbehörde gemäss Art. 71 VwVG. Danach kann jedes Besatzungsmitglied jederzeit Tatsachen, die im öffentlichen Interesse ein Einschreiten gegen eine Behörde von Amtes wegen erfordern, der Aufsichtsbehörde anzeigen. Unmittelbare Aufsichtsbehörde in der Luftfahrt ist das BAZL. Eine zweite Möglichkeit ist die Verwendung der [Meldestelle für die Luftfahrt](#), wie sie von der FFAC unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird. Hier können Meldungen auch anonym abgegeben werden, wobei die Anonymität des Hinweisgebers durch das elektronische System strikte gewährleistet ist.

[Mehr erfahren](#)



3. FLUGREGELN

3.1 MITZUFÜHRENDE DOKUMENTE AN BORD

Welche Dokumente müssen bei einem privaten Flug (gemäss Teil-NCC/Teil NCO) physisch oder elektronisch an Bord mitgeführt werden?

Auf jedem privaten Flug müssen folgende Ausweise für jedes Besatzungsmitglied im Original mitgeführt werden (FCL.045 der VO (EU) Nr. 1178/2011):

- Pilotenlizenz (PPL/LAPL/CPL)
- Medical (medizinisches Tauglichkeitszeugnis)
- Ausweisdokument mit Passbild

Ein Flugzeitnachweis (Pilot logbook) muss dem BAZL ohne ungebührliche Verzögerung zur Kontrolle vorgelegt werden (FCL.045 lit. c der VO (EU) Nr. 1178/2011). Eine Pflicht zur Mitführung besteht allerdings nicht.

Bei einem Flug, der gemäss Teil-NCO der VO (EU) Nr. 965/2012 durchgeführt wird (mit einem anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeug), sind gemäss NCO.GEN.135 lit. a der VO (EU) Nr. 965/2012 weitere Dokumente, Handbücher und Unterlagen, wo vermerkt im Original oder sonst als Kopie, mitzuführen (vgl. die detaillierte Auflistung in der [FFAC-Antwort 032](#)).

Gemäss NCO.GEN.135 lit. b der VO (EU) Nr. 965/2012 können auf Flügen, die an demselben Ort starten und landen oder auf Flügen, die nicht über ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet oder Entfernung hinausgehen die erforderlichen Dokumente am Flugplatz oder Einsatzort aufbewahrt werden. Gemäss dem GM1 (b) zu NCO.GEN.135 müssen die verlangten Dokumente (ausser verlangte Originale) nicht in Papierform vorhanden sein. Ein elektronisches Speichermedium wird akzeptiert, wenn die Zugänglichkeit, Gebrauchstauglichkeit und Verlässlichkeit gewährleistet werden kann.

Im FOCA GM/INFO - Non-Commercial Other than Complex (Part-NCO) wird vom BAZL dazu ausgeführt, dass elektronische Hilfsmittel (iPad; iPhone; Tablet; GPS; usw.) grundsätzlich zulässig sind und als elektronischer Ersatz der entsprechenden Dokumente akzeptiert werden, sofern es sich nicht um Dokumente handelt, die im Original vorhanden sein müssen. Das Luftfahrzeug und die Ausrüstung dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden. Zudem müssen „accessibility, usability and reliability“ der Daten sichergestellt sein. Als Back-up wird vom BAZL das Mitführen einer ICAO-Karte dringend empfohlen.

Für die Mitführung der erforderlichen Dokumente ist der Kommandant verantwortlich (Art. 5 Abs. 1 der [Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges, SR 748.225.1](#)).

[Mehr erfahren](#)



3.2 ANWENDBARES RECHT AN BORD

Welches Recht gilt an Bord eines in der Schweiz immatrikulierten Luftfahrzeugs?

Befindet sich ein Luftfahrzeug in der Luft, so gilt bezüglich der Luftverkehrsvorschriften das Recht des Staats, über dem sich das Luftfahrzeug befindet. Dies ergibt sich aus Art. 11 des Abkommens von Chicago (Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, abgeschlossen in Chicago am 7. Dezember 1944; SR 0.748.0).

Für die Passagiere ist nebst den Luftverkehrsvorschriften insbesondere relevant, welche straf- und zivilrechtlichen Bestimmungen (beispielsweise bei Straftaten oder der Geburt eines Kindes) an Bord eines Luftfahrzeuges zur Anwendung gelangen.

Grundsätzlich gilt im Bereich des öffentlichen Rechts, des Strafrechts sowie des Zivilrechts das Territorialitätsprinzip. Dies bedeutet, dass das Recht eines Staates innerhalb dessen Landesgrenzen anwendbar ist. Gerade an Bord von Flugzeugen im internationalen Luftverkehr ist dies jedoch oft nicht praktikabel. In der Luftfahrt gelangt deshalb auch das Flaggenrecht zur Anwendung. Gemäss dem Flaggenrecht ist an Bord eines Luftfahrzeuges das Recht des Staates, in dem dieses immatrikuliert ist, anwendbar. Das Flaggenrecht ist gewohnheitsrechtlich anerkannt. Es gilt, sofern kein ausländisches Recht entgegensteht, subsidiär zum Territorialitätsprinzip. Die Anwendung des Flaggenrechts ist dann gerechtfertigt, wenn der ausländische Staat nach seinem Recht an die auf oder über seinem Hoheitsgebiet verwirklichten Tatbestände keine Rechtsfolgen knüpft oder wenn er kein Interesse daran hat, mögliche Rechtsfolgen durchzusetzen (zum Flaggenrecht siehe Schwenk Walter/Giemulla Elmar, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 5. Auflage, Köln 2019, Kapitel 1 N 198 ff.).

Für die Schweiz wurde diese Möglichkeit mit Art. 11 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG) festgehalten. Danach gilt an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland das schweizerische Recht, soweit nicht das Recht des Staates, in oder über welchem sie sich befinden, zwingend anzuwenden ist. Wird ein Kind an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges geboren oder eine Straftat verübt, so werden diese Sachverhalte somit gleich beurteilt, wie wenn sich diese innerhalb der Schweiz ereignet hätten. Aus der Formulierung wird klar, dass grundsätzlich auch dann schweizerisches Recht gelten würde, wenn sich das Flugzeug im Ausland am Boden befindet. Allerdings ist jeweils zu prüfen, ob nicht das Recht des ausländischen Staates oder Staatsverträge zwingend etwas anderes vorsehen.

[Mehr erfahren](#)

3.3 VERBINDLICHKEIT EINER PUBLIZIERTEN PLATZRUNDE

Wie verbindlich ist die in der VAC (visual approach chart) publizierte Platzrunde (Volte/Circuit) und unter welchen Umständen kann oder muss von dieser abgewichen werden?

Bei der Platzrunde (traffic pattern) handelt es sich um eine publizierte Route, welche für Flugzeuge den An- respektive Abflug von einem Flugplatz vorschreibt. Die Platzrunde wird in der Schweiz zusammen mit dem Betriebsreglement vom BAZL genehmigt. In den einschlägigen nationalen und internationalen gesetzlichen Grundlagen finden sich allerdings keine Bestimmungen darüber, wie weit vom Piloten von einer vorgegebenen Volte abgewichen werden darf.

Wie genau eine Volte überhaupt geflogen werden kann, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Insbesondere können folgende Umstände die Genauigkeit beeinflussen:

- Technische Faktoren wie die Leistung des Flugzeuges oder die Navigationsausrüstung
- Flugerfahrung des Piloten
- Heimflugplatz oder ein Flugplatz, der vom Piloten erstmals oder selten abgeflogen wird
- Wetter, insbesondere Wind und Wolken
- Verkehr

In einem älteren Entscheid des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK; Entscheid vom 27. August 1998, Ziff. 6) wird ausgeführt, dass es keine konkrete gesetzliche Bestimmung gäbe, wie genau eine Volte zu fliegen sei. Eine Volte sei auch nicht mit einer Eisenbahnschiene zu vergleichen. Verschiedene Parameter würden den Grad der Genauigkeit beeinflussen, beispielsweise die Windstärke oder Erfahrung des Piloten. Die Definition einer absoluten Limite sei daher schwierig. Es wurde aber festgehalten, dass bei normalen Bedingungen (kein starker Wind oder Böen) eine Abweichung von mehr als 500 Metern als eine Verletzung des Verfahrens zu qualifizieren sei. Hingegen sei eine Abweichung von 300 Metern zu tolerieren.

Eine Abweichung ausserhalb dieser Toleranz wäre somit dennoch gerechtfertigt oder gar angezeigt, wenn wegen Faktoren wie Wetter (Wolken) oder Verkehr ausgewichen werden muss.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Pilot sich zwar so genau wie möglich an der vorgegebenen Platzrunde orientieren muss. Allerdings besteht ein Beurteilungsspielraum des Piloten, bei dem sämtliche Umstände wie Wetter oder Verkehr zu berücksichtigen sind. Grössere Abweichungen sind flug- und sicherheitstechnisch zu begründen.

[Mehr erfahren](#)

3.4 KINDER IM LUFTFAHRZEUG

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

In der VO über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (VBR I) wird 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. Ausnahmsweise dürfen zwei Kinder von zwei bis zwölf Jahren zusammen auf einem Sitz reisen können, wenn die Ausmasse des Sitzes und der Anschnallgurte dies zulassen.

Der Geltungsbereich der VBR I ist aber stark eingeschränkt worden, da die entsprechenden europäischen Bestimmungen auch für die Schweiz zur Anwendung gelangen. 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.

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).

Im nichtgewerblichen Luftverkehr kann ein Erwachsener zusammen mit einem Kleinkind auf dem gleichen Sitz sein, wenn dieses durch einen zusätzlichen Schlaufengurt oder ein anderes Rückhaltesystem gesichert ist (NCC.OP.165 lit. c der VO (EU) Nr. 965/2012). Zudem ist es erforderlich, dass das Flugzeug für jede 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).

[Mehr erfahren](#)

3.5 FLÜGE ÜBER WASSER MIT LANDFLUGZEUGEN

Welche Vorschriften gelten bezüglich mitzuführender Ausrüstung bei einem Flug von Flächenflugzeugen über Wasser?

Analog zu ICAO-Annex 6 Part I) hat die EU Vorschriften an die mitzuführende Ausrüstung bei Flügen über Wasser erlassen. Diese sind in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu finden. Dabei wird zwischen gewerblichen und den nichtgewerblichen Flügen und komplexen bzw. nicht komplexen Luftfahrzeugen unterschieden. Ebenso werden besondere Regeln für den spezialisierten Flugbetrieb aufgestellt.

In Europa gelten die Vorschriften der EU als Mindestregelung. Es ist deshalb sinnvoll, sich vor einem Flug über Wasser zusätzlich über die geltenden Vorschriften im entsprechenden Land zu informieren. Die Schweiz hat keine abweichenden Regelungen erlassen.

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 Kommandant 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.

Bei mehrmotorigen Flugzeugen müssen Rettungswesten dann mitgeführt werden, wenn sich das Flugzeug zu einer für eine Notlandung geeigneten Fläche am Ufer weiter entfernt hat, als es in einem 30-minütigen normalen Reiseflug zurücklegen kann. Schliesslich müssen Rettungswesten immer dann mitgeführt werden, wenn man sich mit mehrmotorigen Flugzeugen mehr als 50 NM von einer solchen geeigneten Notlandefläche entfernt über Wasser aufhält.

Mehr erfahren: <https://ffac.ch/wp-content/uploads/2023/08/067-Fluege-ueber-Wasser-mit-Landflugzeugen.pdf>



3.6 NACHTFLUGVORAUSSETZUNGEN

Welche Voraussetzungen müssen grundsätzlich erfüllt sein, damit ein Pilot Nachtflug betreiben kann und dürfen zwei Piloten, welche beide die NIT-Erweiterung haben, aber in den letzten vier Monaten nicht in der Nacht geflogen sind, gemeinsam einen Nachtflug ausführen?

Die Nachtflugberechtigung für Flugzeuge, Touring Motor Glider und Hubschrauber ist in FCL.810 der VO (EU) Nr. 1178/2011 geregelt. Danach muss ein Bewerber, der über eine LAPL oder eine PPL verfügt, eine entsprechende theoretische und praktische Ausbildung bei einer Flugschule (DTO oder ATO) absolvieren.

Für die Erlangung der Nachtflugberechtigung sind mindestens 5 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie bei Nacht erforderlich. Davon sind mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Fluglehrer zu absolvieren, welche wiederum mindestens eine Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 50 km umfassen müssen. Zudem sind 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand erforderlich.

Bei Hubschraubern werden als Grundvoraussetzung mindestens 100 Flugstunden als Pilot in Hubschraubern nach der Erteilung der Lizenz verlangt, davon mindestens 60 Stunden als PIC auf Hubschraubern und 20 Stunden Überlandflug. Die Ausbildung besteht dann zusätzlich aus 10 Stunden Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten sowie 5 Flugstunden bei Nacht.

Die Notwendigkeit einer fortlaufenden Flugerfahrung wird in FCL.060 der VO (EU) Nr. 1178/2011 geregelt. Es werden keine Minimalstunden zur Aufrechterhaltung der Nachtflugberechtigung gefordert, doch wird ein vernünftiger Pilot nach längerem Unterbruch ohne Nachtflug zunächst einen Fluglehrer auf den rechten Sitz setzen.

Ein Pilot darf ein Flugzeug zum Transport von Fluggästen nur als Kommandant (PIC) bei Nacht betreiben, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, einen Landeanflug und eine Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS (Full Flight Simulator) absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, oder wenn er eine gültige Instrumentenflug-Erweiterung (IR) besitzt.

[Mehr erfahren](#)

3.7 FLUGZEUGAUSRÜSTUNG IFR

Welche Voraussetzungen an die Flugzeugausrüstung müssen erfüllt sein, damit ein Pilot mit einer PPL und gültiger Instrumentenflugerweiterung privat unter IMC (IFR) fliegen darf (mit nicht komplexen Luftfahrzeugen)?

Seit der Einführung von Teil-NCO der VO (EU) Nr. 965/2012 wird der bis dahin vom BAZL ausgestellte Zulassungsbereich (scope of utilization) übersteuert und ist nicht mehr massgebend. Die Einsatzarten für ein Luftfahrzeug sind dadurch einerseits den Angaben des Inhabers der Musterzulassung des Luftfahrzeuges zu entnehmen, andererseits sind die Anforderungen gemäss den Teilabschnitten zu Instrumenten, Daten und Ausrüstungen (IDE) der VO (EU) Nr. 965/2012 einzuhalten.

Die Betriebsart, und somit auch IFR, wird für Flugzeugtypen gemäss dem Type Certificate Data Sheet (TCDS; Typenzertifikats-Datenblatt), dem Supplemental Type Certificate (STC; zusätzliches Typenzertifikat) und dem Aircraft Flight Manual (AFM; Flughandbuch) eingeschränkt. Ob ein Flugzeug grundsätzlich unter IFR operiert werden darf, ist somit vom Piloten zunächst anhand dieser Dokumente zu prüfen. TCDS, welche von der EASA ausgestellt wurden, finden sich auf der [EASA document library](#).

Ergibt sich aus dem TCDS, STC und AFM, dass das Luftfahrzeug für IFR zugelassen ist, so ist weiter zu prüfen, ob dieses mit den erforderlichen Instrumenten gemäss NCO.IDE.A.125 (für Helikopter NCO.IDE.H.125) der VO (EU) Nr. 965/2012 ausgerüstet ist. Für Helikopter, die nach Instrumentenflugregeln betrieben werden, ist NCO.IDE.H.125 der VO (EU) Nr. 965/2012 massgebend. Flugzeuge, die nach Instrumentenflugregeln betrieben werden, müssen demnach mit folgenden Instrumenten ausgerüstet sein:

- Eine Einrichtung zur Messung und Anzeige des magnetischen Steuerkurses, der Uhrzeit, der barometrischen Höhe, der Fluggeschwindigkeit, der Vertikalgeschwindigkeit, der Drehgeschwindigkeit sowie des Schiebeflugs, der Fluglage, des stabilisierten Steuerkurses, der Aussenlufttemperatur
- Eine Einrichtung zur Anzeige einer unzulänglichen Stromversorgung der Kreiselinstrumente
- Eine Einrichtung zur Verhinderung einer Fehlfunktion der erforderlichen Fahrtmesseranlage (Fluggeschwindigkeit) infolge Kondensation oder Vereisung

Da sich die Ausrüstung im Weiteren durch den zu durchfliegenden Luftraum und der geplanten Flugroute bestimmt, ist zusätzlich die entsprechende Navigations- und Kommunikationsrüstung erforderlich.

[Mehr erfahren](#)

3.8 ZOLLFLUGPLATZ

Müssen Piloten aus der Schweiz, wenn Sie einen Flug ins Ausland durchführen oder in einem ausländischen Staat mit einem schweizerischen Flugzeug landen, einen Zollflugplatz anfliegen und unter welchen Voraussetzungen können sie zollfrei tanken?

Die im Jahr 2020 vorgenommenen Anpassungen der Verordnung (EU) Nr. 2015/2446 bringen Erleichterungen beim Einflug respektive Ausflug aus dem Zollgebiet der EU. Zusammengefasst gilt Folgendes:

- Bei Flügen aus der Schweiz in die EU muss kein Zollflugplatz mehr angefliegen werden. Dabei spielen die Immatrikulation oder der Stationierungsort des Luftfahrzeuges und die Eigentumsverhältnisse sowie die Staatsangehörigkeit oder die Lizenz des Piloten keine Rolle.
- Die Erleichterungen bezüglich Zollflugplatz gelten aber nur, sofern auch die auf dem Flug mitgeführten Waren zur Überlassung in den zollrechtlich freien Verkehr respektive für die vorübergehende Verwendung vorgesehen sind.
- Wird bei einem Flug aus der Schweiz in die EU ein Zollflugplatz angefliegen, muss der Zollordnungsgemäss passiert bzw. abgewickelt werden.
- Als Zollflugplatz gilt jeder Flugplatz, der von einem EU-Staat als solcher bezeichnet wird, auch wenn er nur auf Anfrage eine Zollabfertigung zur Verfügung stellt; für Deutschland gibt es eine entsprechende [Liste der Zollflugplätze](#).
- Die Erleichterungen bezüglich Zollflugplatz gelten nur beim Einflug in die EU. Die Rechtslage von Flügen aus der EU in die Schweiz hat sich bezüglich Zollflugplatz nicht geändert.
- Auch wenn die Erleichterungen bezüglich Zollflugplatz der Verordnung (EU) Nr. 2015/2446 im Zollgebiet der EU direkt anwendbar sind, wird empfohlen, sich vor dem Einflug bei den zuständigen Behörden zu erkundigen.

Die zollrechtlichen Erleichterungen ändern nichts daran, dass bei Flügen zwischen der Schweiz und der EU weiterhin Flugpläne aufzugeben sind.

Die hier erörterten Zollvorschriften für Flüge aus der Schweiz in einen EU-Staat gelten nicht nur für Flächenflugzeuge, sondern auch für Helikopter, Segelflugzeuge und Ballone.

Bei Flügen aus der Schweiz in die EU ist unter bestimmten Voraussetzungen ein zollfreies Tanken möglich; es müssen aber Passagiere gegen Entgelt befördert werden oder es muss sich um einen Segelflug mit Fluglehrer an Bord handeln.

[Mehr erfahren](#)



3.9 FLIEGEN VON US-FLUGZEUGEN

Welche Lizenz ist nötig um ein in USA registriertes Flugzeug in der Schweiz, in Europa oder in den USA fliegen zu dürfen?

Grundsätzlich gilt "licence must match tail number". Es gibt aber Ausnahmen. Die wichtigste ist, dass ein US-Flugzeug im Ausland innerhalb eines Staates auch mit einer Lizenz desjenigen Staates geflogen werden darf, in welchem es stationiert ist. Aber Achtung: Auch im EASA-Gebiet gelten die einzelstaatlichen Grenzen.

Fluglehrer von ICAO Staaten dürfen auf US-Flugzeugen im Ausland im Rahmen ihrer Fluglehrerberechtigung auch Ausbildungsflüge durchführen; sie dürfen aber keine Bewilligungen erteilen oder eintragungspflichtige Ausbildungen als abgeschlossen erklären.

Für die Benutzung von N-registrierten Flugzeugen sind somit die Vorschriften der amerikanischen Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, kurz FAA) massgeblich. Diese verlangen grundsätzlich, dass der Pilot über eine gültige FAA-Lizenz für das entsprechende Flugzeug inkl. FAA-Medical verfügen muss und die Voraussetzungen für Validity und Currency gemäss FAA-Vorschriften erfüllt sein müssen.

Dabei ist aber in Europa zu beachten, dass nach ausdrücklichem FAA-Verständnis Inhaber einer EASA-Lizenz ein Flugzeug dennoch nur im und innerhalb des Ausstellungsstaates ihrer EASA-Lizenz fliegen dürfen. Das heisst: Auch Inhaber einer EASA-Lizenz dürfen ein N-registriertes Flugzeug nicht innerhalb des gesamten EASA-Raumes, sondern nur im Ausstellungsstaat ihrer Lizenz fliegen.

Oder mit anderen Worten: Wer nur eine Schweizer EASA-Lizenz hat (CH.FCL), darf gemäss FAA ein in der Schweiz stationiertes N-registriertes Flugzeug ausschliesslich innerhalb der Schweiz fliegen. Wenn dieser Schweizer Pilot auch in Deutschland ein dort stationiertes N-registriertes Flugzeug fliegen wollte, bräuchte er auch eine D.FCL-Lizenz – was aber nach EASA nicht möglich ist.

Wer über eine "Based-On" FAA-Lizenz verfügt, darf damit ein US-immatrikuliertes Luftfahrzeug nur fliegen, wenn beide Lizenzen – die "ausländische" wie die Based-On FAA-Lizenz – gültig sind und dass alle Validity- and Recency-Anforderungen jedenfalls der zugrundeliegenden "ausländischen" Lizenz erfüllt sind.

[Mehr erfahren](#)

4. PASSAGIERFLUG

4.1 SELBSTKOSTEN BEI EINEM PRIVATFLUG

Wann ist ein Entgelt bei einem Passagierflug höher als die "Selbstkosten" gemäss Luftfahrtverordnung?

Die Definition, wann ein Flug als gewerbmässig zu betrachten ist, wird in Art. 100 der Luftfahrtverordnung (LFV) definiert. Danach gelten Flüge als gewerbmässig, wenn kumulativ folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Es wird in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll;
- Die Flüge sind einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich

Unter Entgelt fällt nicht nur eine Barzahlung oder Geldüberweisung. Vielmehr fallen sämtlichen geldwerten Leistungen darunter. Dies bedeutet, dass beispielsweise auch die Einladung zu einer Ferienreise oder eine Dienstleistung (z.B. eine ärztliche Beratung oder ein Service am Auto) als Gegenleistung für den Flug anzurechnen sind. Eine Gegenleistung respektive ein Austauschverhältnis ist dann anzunehmen, wenn die Leistung des Piloten im Hinblick auf die Gegenleistung des Passagiers erfolgt und nicht das gemeinsame Unternehmen eines Fluges im Vordergrund steht.

Während sich die Kosten des Treibstoffs sowie der Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren relativ einfach ermitteln lassen, bietet der Begriff der Luftfahrzeugmiete Interpretationsspielraum. Der eingesetzte Mietpreis muss sich im Rahmen des Charterpreises für ein vergleichbares Luftfahrzeug befinden. Eine Rechtfertigung für einen überhöhten Mietpreis mit der Begründung, dass das Luftfahrzeug nur wenige Stunden pro Jahr geflogen wird, ist nicht möglich. In der Praxis beinhalten die Mietkosten namentlich die Kosten für die Versicherung, die Hangarkosten, Abschreibung sowie die Kosten für Treibstoff und Schmiermittel. Wird das Luftfahrzeug vom Eigentümer eingesetzt, so sind die theoretischen, marktüblichen Mietkosten zu ermitteln.

[Mehr erfahren](#)

4.2 PRIVATFLÜGE AUSSERHALB EINES VEREINS

Unter welchen Voraussetzungen dürfen Privatflüge in der Schweiz oder in der EU gegen Entgelt mit einer PPL oder einer LAPL ausserhalb eines Vereins legal durchgeführt werden?

Möchte ein Pilot private Flüge gegen Entgelt durchführen, ohne diese innerhalb eines Vereins anzubieten, so sind sowohl in der Schweiz als auch in der EU die wichtigsten Abgrenzungskriterien für die Legalität das Entgelt und der Personenkreis, dem der Flug angeboten wird.

Innerhalb der Schweiz erfolgt die Abgrenzung, ob ein Flug als gewerbsmässig zu betrachten ist, gemäss Art. 100 LFV. Flüge gelten demnach als gewerbsmässig, wenn für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll und sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind. Diese Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein, damit Gewerbsmässigkeit vorliegt. Wird der Flug somit nur im Freundes- und Familienkreis angeboten, so kann dafür ein Entgelt in beliebiger Höhe verlangt werden. Erfolgt das Angebot an einen weiteren Personenkreis (z.B. durch ein Inserat oder einen Hinweis auf der eigenen Homepage), so darf das verlangte Entgelt die in Art. 100 Abs. 2 lit. a genannten Kosten nicht übersteigen.

Auch nach den europäischen Bestimmungen liegt kein gewerblicher Flug vor, wenn dieser nur im Freundes- und Familienkreis angeboten wird. Wird der Flug einem weiteren Personenkreis angeboten, so genügt im Unterschied zur schweizerischen Bestimmung in der EU aber bereits das kleinste Entgelt, (also schon 1 Franken) um grundsätzlich als gewerblich betrachtet zu werden. Diese sehr restriktive Ausgangslage wird immerhin durch die Möglichkeit von Kostenteilungsflügen etwas gelockert.

Solche Kostenteilungsflüge können nach Art. 6 Abs. 4a der VO (EU) Nr. 965/2012 von Privatpersonen durchgeführt werden unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeuges, einschliesslich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, welche die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist.

[Mehr erfahren](#)



4.3 ENTGELTLICHE PRIVATFLÜGE FÜR EINEN VEREIN

Dürfen Privatflüge für einen Verein in der Schweiz oder in der EU gegen Entgelt mit einer PPL oder einer LAPL legal durchgeführt werden?

Während in den USA jeder Flug gegen Entgelt als gewerbsmässig qualifiziert wird, ist in der EU und in der Schweiz unter bestimmten Voraussetzungen auch bei privaten Flügen ein Entgelt für den Piloten zulässig. Die Voraussetzungen für solche Flüge sind genau zu prüfen, insbesondere wenn ein Verein seinen Mitgliedern gegen Entgelt Flüge anbietet.

Nach den europäischen Bestimmungen liegt kein gewerblicher Flugbetrieb vor, wenn dieser nur im Freundes- und Familienkreis angeboten wird. Wird der Flug einem weiteren Personenkreis angeboten, so genügt im Unterschied zur Regelung in der Schweiz aber bereits das kleinste Entgelt, um als gewerblich betrachtet zu werden. Dies wird immerhin durch die Möglichkeit von Kostenteilungsflügen gelockert (vgl. dazu die [FFAC-Antwort 022](#)).

In der Schweiz kann der Pilot bei einem Privatflug ein Entgelt in beliebiger Höhe verlangen, sofern der Flug nur einem bestimmten Personenkreis zugänglich gemacht wird. Ist der Beförderer ein Verein, so gelten Vereinsmitglieder nur dann als einem bestimmten Kreis zugehörig, wenn sie seit mehr als 30 Tagen Mitglied sind (Art. 100 Abs. 1bis LfV). Konkret muss also ein Fluginteressent nach der Anmeldung zum Vereinsbeitritt mindestens 30 Tage warten, bevor er den Flug antreten kann.

Werden Flüge ausschliesslich mit Vereinsmitgliedern durchgeführt, ist dieser Betrieb in der Schweiz nicht als gewerbsmässig zu qualifizieren. Daher dürfen diese Flüge von einem Inhaber einer PPL oder LAPL durchgeführt werden.

Für die Gewinnung neuer Mitglieder können Einführungsflüge durchgeführt werden. Dabei kann auch von Nichtmitgliedern ein Entgelt in beliebiger Höhe verlangt werden, ohne dass diese als gewerblich betrachtet werden. Der Verein muss aber als Zweck u.a. die Förderung des Flugsports oder der Freizeitaviatik haben und die Einführungsflüge stellen nur eine marginale Tätigkeit dar (< 20 % der Blockstunden eines Kalenderjahres).

[Mehr erfahren](#)

4.4 PASSAGIERFLUG MIT SEGELFLUGZEUG

Welche Vorschriften gelten bei Passagierflügen mit Segelflugzeugen?

Die Vorschriften über den Betrieb von Segelflugzeugen sind auf europäischer Ebene in einer eigenen Verordnung zusammengefasst. Die VO (EU) 2018/1976 enthält für den Segelflug relevante Bestimmungen zur Operation und Erteilung von Lizenzen (vgl. dazu das [«Sailplane Rule Book»](#)).

Im Gegensatz zum übrigen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT) wurde für den gewerblichen Segelflugbetrieb kein separater Teil mit operationellen Bestimmungen eingeführt. Auch eine Betriebsbewilligung ist weder national noch auf europäischer Ebene vorgesehen. Für eine effizientere Aufsicht besteht allerdings eine Deklarationspflicht.

Gewerblicher Flugbetrieb bedeutet den Betrieb eines Segelflugzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, welcher 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 der schweizerischen Praxis und im Einklang mit dieser Definition sind Flüge, die von einem Verein durchgeführt werden und nur den Vereinsmitgliedern angeboten werden, nicht als gewerblich zu betrachten, auch wenn sie gegen Geld erfolgen (vgl. [FFAC-Antwort 019](#) und [FFAC-Antwort 029](#)). Selbst, wenn der Flug einem offenen Personenkreis gegen Entgelt angeboten wird, gibt es Ausnahmen, in denen er nicht als gewerblich betrachtet wird. Dies sind Kostenteilungsflüge und Einführungsflüge.

Für Passagierflüge sind nebst einer gültigen Lizenz (SPL) zusätzliche Anforderungen bezüglich laufende Flugerfahrung sowie weitere Anforderungen (namentlich absolvierte Mindestflugstunden und ein Schulungsflug zum Nachweis der zur Beförderung von Passagieren notwendigen Kompetenzen) einzuhalten.

Die Gültigkeit des Medicals (LAPL-Medical, respektive Klasse 2 Medical für gewerbliche Flüge) ist für die Ausübungen der Rechte zu prüfen.

Der Abschluss der erforderlichen Versicherungen sowie das Ausstellen von Beförderungsscheinen bei entgeltlichen Flügen (auch private) sind einzuhalten.

Segelfluggipiloten, die das Alter von 70 Jahren erreicht haben, dürfen gemäss SFCL.065 der VO (EU) 2018/1976 nicht in der Beförderung von Fluggästen im gewerblichen Segelflugbetrieb tätig sein.

[Mehr erfahren](#)

4.5 VERZICHTSERKLÄRUNG

In welchem Umfang ist eine Verzichtserklärung bei privaten Flügen zulässig und was sind die rechtlichen Konsequenzen daraus?

Bei einem nationalen, entgeltlichen Privatflug richtet sich die Haftung nach der Lufttransportverordnung (vgl. FFAC-Antwort 016). Bis zur Summe von 113'100 Sonderziehungsrechen handelt es sich um eine scharfe Kausalhaftung. Der Luftfrachtführer haftet somit bei Tod oder Körperverletzung seiner Passagiere auch ohne sein Verschulden. Die Begrenzung auf 113'100 Sonderziehungsreche besteht nur, wenn der Schaden nicht auf eine Pflichtverletzung oder eine andere widerrechtliche Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers, seiner Angestellten oder seiner Beauftragten zurückzuführen ist (. Der Nachweis, dass keine Pflichtverletzung oder widerrechtliche Handlung bestand, muss der Luftfrachtführer erbringen (Art. 7 Abs. 3 LTrV).

Für entgeltliche Flüge ist ein Beförderungsschein auszustellen (Art. 5 LTrV). Allerdings kann die Kausalhaftung gemäss der Lufttransportverordnung für Schäden aus Tod oder Körperverletzung der Reisenden damit nicht beschränkt werden. Auch eine Verzichtserklärung der Passagiere ist in diesem Rahmen nicht möglich (Art. 7 Abs. 2 LTrV).

Bei einem unentgeltlichen Privatflug kommt die Lufttransportverordnung nicht zur Anwendung und die Haftung richtet sich nach dem Schweizerischen Obligationenrecht. Auch in diesem Fall ist die Haftung grundsätzlich unbegrenzt. Allerdings muss vom Geschädigten das Verschulden des Piloten nachgewiesen werden. Zur Begrenzung der Haftung empfiehlt sich bei unentgeltlichen Privatflügen, von den Passagieren eine Verzichtserklärung unterzeichnen zu lassen. Mittels der Verzichtserklärung verzichtet der Passagier auf allfällige Schadenersatz- und Genugtuungsforderungen im Zusammenhang mit dem bezeichneten Flug gegenüber dem Piloten, soweit dies nach Gesetz zulässig ist.

Nur der Verzicht bezüglich leichter Fahrlässigkeit ist zulässig. Der Pilot haftet in jedem Fall für grobe Fahrlässigkeit, Eventualabsicht und Vorsatz (vgl. [Muster Verzichtserklärung](#)).

Die Wirkung der Verzichtserklärung ist weiter dahingehend begrenzt, dass Versorger- und Genugtuungsansprüche von Hinterbliebenen eines getöteten Passagiers von der Verzichtserklärung nicht tangiert werden.

Trotz der genannten Einschränkungen ist eine Verzichtserklärung empfehlenswert. Allerdings sind nicht alle Passagiere bereit, eine solche Verzichtserklärung zu unterzeichnen.

[Mehr erfahren](#)



5. FLUGUNFALL

5.1 MELDUNGEN ÜBER FLIEGERISCHE VORFÄLLE ODER UNFÄLLE

Wann und an wen müssen Meldungen über fliegerische Vorfälle oder Unfälle national und europäisch gemeldet werden?

Jede beteiligte Person, die Kenntnis von einem Flugunfall oder einer schweren Störung hat, muss der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) unverzüglich Meldung erstatten. In der Schweiz hat die Meldung über die Alarmzentrale der REGA unter der Telefonnummer 1414 (aus dem Ausland +41 333 333 333) zu erfolgen. Dies gilt auch bei Flugunfällen ohne Tote oder Verletzte sowie Unfällen oder Störungen im Ausland.

Weitere Meldepflichten ergeben sich aus der VO (EU) Nr. 376/2014. Diese Meldepflichten sind zusätzlich zu derjenigen gegenüber der SUST wahrzunehmen. Danach sind Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen, innert 72 Stunden seit Kenntnisnahme in das [EU-Meldeportal](#) oder in das Meldeportal der Organisation, bei der der Meldende beschäftigt ist, einzuspeisen.

Meldepflichtig ist grundsätzlich der Kommandant oder, falls dieser nicht in der Lage ist, ein Ereignis zu melden, ein im Rang nachfolgendes Besatzungsmitglied. Daneben besteht die Meldepflicht aber auch für einen weiten Kreis von Personen, die aufgrund ihrer Tätigkeit oder Funktion, wie beispielsweise Instandhaltungspersonal oder Fluglotsen, meldepflichtig sind. Eine Verletzung der Meldepflicht (nicht oder zu spät melden) mit einer Busse sanktioniert werden.

Nebst dem obligatorischen besteht auch ein freiwilliges Meldewesen. Darunter fallen Angaben zu Ereignissen, die möglicherweise nicht unter das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse fallen, sowie andere sicherheitsbezogene Informationen, die vom Meldenden als tatsächliche oder potenzielle Gefahr für die Flugsicherheit betrachtet werden (Art. 5 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 376/2014).

Eine freiwillige Meldung kann über das Meldeportal der Organisation, bei der der Hinweisgeber beschäftigt ist, oder über das europäische Meldeportal erfolgen. Zusätzlich stellt die Foundation for Aviation Competence - FFAC eine [Meldestelle für die Luftfahrt](#) in den Sprachen Deutsch, Französisch und Englisch zur Verfügung. Damit können auch anonym Meldungen gemacht werden. Zudem können Optimierungsvorschläge unterbreitet werden, wobei die besten von der Stiftung prämiert werden.

[Mehr erfahren](#)



5.2 VORGEHEN NACH EINEM FLUGUNFALL

Wie ist das Vorgehen nach einem Flugunfall und an welche Stellen ist eine Meldung abzusetzen?

Gemäss der Definition von Art. 2 Ziff. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 handelt es sich dann um einen Flugunfall, wenn beim Betrieb eines Luftfahrzeugs eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist, wenn das Luftfahrzeug einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten und dadurch die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt sind und die Behebung dieses Schadens eine grosse Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordert sowie wenn das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist.

Folgende Punkte sind nach einem Flugunfall zu berücksichtigen:

- Sicherung der Unfallstelle / erste Hilfe
- Meldung erstatten / alarmieren
- Aufbewahren von für die Untersuchung relevanten Unterlagen
- Benachrichtigung Rechtsschutzversicherung / rechtlicher Beistand

Jede beteiligte Person, die Kenntnis von einem Flugunfall oder einer schweren Störung hat, muss dies Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle, SUST unverzüglich melden (zur Meldepflicht vgl. [FFAC-Antwort 057](#)). Zusätzlich hat der Halter (Operator) des Luftfahrzeugs das BAZL zu informieren.

Für die Flugunfalluntersuchung sollten sämtliche Dokumente betreffend die Flugvorbereitung aufbewahrt werden. Eine Flugunfalluntersuchung soll dazu dienen, künftige Unfälle oder Zwischenfälle zu vermeiden. Schuld- oder Haftungsfragen werden von der Staatsanwaltschaft respektive von den zuständigen Gerichten behandelt. Diese können sich allerdings auf die Flugunfalluntersuchung stützen. Aussagen, die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung gemacht werden, dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden (Art. 24 VSZV). Deshalb sollte gegenüber der Flugunfalluntersuchung grundsätzlich kein Einverständnis erteilt werden, dass die Aussagen auch noch für andere Verfahren verwendet werden dürfen.

Aus einem Flugunfall können sich Strafverfahren, Verwaltungsverfahren (Administrativmassnahmen) oder Zivilverfahren (namentlich Schadenersatz) ergeben. Es empfiehlt sich daher, wenn vorhanden, möglichst zeitnah die Rechtsschutzversicherung bezüglich einer vorsorglichen Deckungszusage zu benachrichtigen. Insbesondere bei Personenschäden (Verletzte oder Tote), grossen Sachschaden oder bei konkreter Gefährdung Dritter, ist juristischer Beistand zu empfehlen.

[Mehr erfahren](#)

6. HAFTUNG

6.1 HAFTUNG ALS PRIVATPILOT

Wie haftet ein Privatpilot bei einem Privatflug, wenn er für seine Tätigkeit kein Geld entgegennimmt, aber die Kosten des Fluges durch die Passagiere bezahlt werden und würde sich etwas ändern, wenn er von den Passagieren eine Verzichtserklärung unterschreiben lässt?

Art. 7 Abs. 1 der Lufttransportverordnung (LTrV) statuiert eine unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden unabhängig von der Art des Fluges und unabhängig von der Ausstellung eines Beförderungsscheins.

Bis zu 113'100 Sonderziehungsrechte besteht eine Kausalhaftung, d.h. der Luftfrachtführer haftet bei Personenschäden auch ohne ein Verschulden. Erst über 113'100 Sonderziehungsrechte spielt das Verschulden des Luftfrachtführers, seiner Angestellten oder Beauftragten rechtlich eine Rolle.

Bei einem entgeltlichen Privatflug ist ein Beförderungsschein auszustellen. Allerdings wird die Haftung für Schäden aus Tod oder Körperverletzung der Reisenden damit nicht beschränkt.

Bei einem unentgeltlichen Privatflug richtet sich die Haftung des Piloten nach dem Obligationenrecht (OR). Es kann kein Beförderungsschein ausgestellt werden, dafür aber eine Verzichtserklärung. Damit verzichtet der Passagier auf allfällige Schadenersatz- und Genugtuungsforderungen im Zusammenhang mit dem bezeichneten Flug gegenüber dem Piloten, soweit dies nach Gesetz zulässig ist. Nur der Verzicht bezüglich leichter Fahrlässigkeit ist zulässig. Der Pilot haftet in jedem Fall für grobe Fahrlässigkeit, Eventualabsicht und Vorsatz.

Abgesehen davon, dass nicht alle Passagiere bereit sein dürften, eine Verzichtserklärung zu unterzeichnen, ist darauf hinzuweisen, dass diese gegenüber den Hinterbliebenen eines getöteten Passagiers im Hinblick auf Versorger- und Genugtuungsansprüche wirkungslos ist.

Unabhängig von der Haftung gemäss LTrV oder OR wird in der LFV ein Versicherungsobligatorium des Luftfahrzeughalters statuiert. Gemäss Art. 132a Abs. 1 LFV beträgt die minimale Sicherstellung für Haftpflichtansprüche der Reisenden 250 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden. Bei nichtgewerbsmässigen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem Abfluggewicht bis zu 2700 kg durchgeführt werden, kann die minimale Sicherstellung unter diesem Betrag liegen, muss aber mindestens 113 100 Sonderziehungsrechte je Reisenden betragen.

[Mehr erfahren](#)

6.2 BESTIMMUNG DES KOMMANDANTEN

Wie wird der Kommandant eines Luftfahrzeuges bestimmt?

In der Schweiz wird in Art. 3 der Kommandantenverordnung festgelegt, wer Kommandant ist. Befindet sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gilt dieser als Kommandant. Sobald sich mehrere Luftfahrzeugführer an Bord befinden, ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, vor dem Abflug ein Besatzungsmitglied als Kommandanten und ein anderes als seinen Stellvertreter zu bezeichnen. Wurde kein Kommandant bezeichnet, oder sind der Kommandant und sein Stellvertreter verhindert, ihre Aufgaben zu erfüllen, so stehen die Rechte und Pflichten des Kommandanten dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung an Bord zu.

Für die Bestimmung des ranghöchsten Besatzungsmitgliedes ist die Lizenz massgeblich (LAPL, PPL, CPL oder ATPL). Erweiterungen wie Nachtflug (NIT), Kunstflug (ACR), Instrumentenflug (IR) oder auch Fluglehrer (FI/CRI/TRI) haben dagegen keinen Einfluss auf die Rangordnung. Auch haben die Sitzposition oder Steuerführung keinen Einfluss auf die Bestimmung des Kommandanten. Diese Rangordnung gilt sowohl für Motor- als auch für Segelflugpiloten.

Wer die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord eines Luftfahrzeuges ausübt, hat die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant (Art. 3 Abs. 4 Kommandantenverordnung).

Unklarheiten bezüglich des Kommandanten können insbesondere dann auftreten, wenn ein Fluglehrer an Bord ist:

- Eine Notlandeübung darf nur mit einem Fluglehrer an Bord erfolgen. Sobald die Mindestflughöhe unterschritten wird, ist der Fluglehrer Kommandant.
- Der Pilot hat die Einweisung noch nicht abgeschlossen und ist nicht berechtigt, das Luftfahrzeug aus der angestrebten Luftfahrzeugbaureihe zu fliegen. Folglich kann er nicht Kommandant sein. Der einweisende Pilot ist in solchen Fällen immer der Kommandant unabhängig von Lizenzstufe und Erfahrung.

In den europäischen Bestimmungen wird der "pilot in command" (verantwortlicher Pilot) als Pilot, der mit dem Kommando beauftragt wurde und der für die sichere Durchführung des Flugs verantwortlich ist, definiert. Bei der gewerbsmässigen Beförderung wird der verantwortliche Pilot als "Kommandant" bzw. "commander" bezeichnet.

[Mehr erfahren](#)

6.3 HAFTUNGSSUMMEN GEMÄSS MONTREAL ÜBEREINKOMMEN

Wie hoch sind die aktuellen Haftungssummen bei nationalen und internationalen Flügen bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden?

Bei internationaler Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt, kommt das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) zur Anwendung.

Gemäss dem Montreal Übereinkommen ist nach Art. 21 Abs. 1 bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden Schadenersatz in Höhe von 113'100 Sonderziehungsrechten (SZR) vorgesehen. Dabei handelt es sich um eine Kausalhaftung, d.h. der Luftfrachtführer haftet bei Personenschäden auch ohne ein Verschulden. Erst über 113'100 SZR spielt das Verschulden des Luftfrachtführers, seiner Angestellten oder Beauftragten rechtlich eine Rolle. Dieser Betrag wurden allerdings mit dem ICAO State Letter vom 11. Oktober 2019 per 28. Dezember 2019 für die Vertragsstaaten des Montreal Übereinkommens angehoben. Konkret sind folgende Erhöhungen für die Kausalhaftung erfolgt:

Artikel	Gegenstand	Bisherige Haftungssumme	Haftungssumme ab 28. Dezember 2019
Art. 21	Schadenersatz bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden	113'100 SZR	128'821 SZR
Art. 22 Abs. 1	Verspätungsschäden bei Beförderung von Personen	4'694 SZR	5'346 SZR
Art. 22 Abs. 2	Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck	1'131 SZR	1'288 SZR

Es bestehen unterschiedliche Haftungssummen bei nationaler und internationaler Beförderung. Auch wurden die Summen in der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01) bis anhin nicht verändert. Gemäss Art. 132a Abs. 1 LFV beträgt die minimale Sicherstellung für Haftpflichtansprüche der Reisenden 250'000 SZR je Reisenden. Bei nichtgewerbsmässigen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem Abfluggewicht bis zu 2'700 kg durchgeführt werden, kann die minimale Sicherstellung unter diesem Betrag liegen, muss aber nach wie vor mindestens 113'100 SZR je Reisenden betragen.

[Mehr erfahren](#)



Die Foundation for Aviation Competence - FFAC erweitert zusammen mit ihren erfahrenen Luftrechtsjuristen laufend die Sammlung der Fragen und Antworten zum Luftrecht. Neue Antworten werden mit dem periodischen FFAC-Newsletter zugestellt. Eine Abonnieung lohnt sich auf jeden Fall. Die FFAC beantwortet unentgeltlich Fragen zur Luftfahrt mit konkreten Hinweisen auf allfällige Gesetzesbestimmungen. Fragen von Gönnern werden dabei mit Priorität behandelt. Für die Vollständigkeit und Korrektheit der Antworten ist Prof. Dr. Roland Müller, Präsident des Stiftungsrats, bemüht.

Über die Meldestelle für die Luftfahrt nimmt die FFAC Hinweise zu Unregelmässigkeiten in der Luftfahrt, aber auch Vorschläge zur Optimierung der Sicherheit entgegen, wobei mittels einer speziellen Software absolute Anonymität der Hinweisgeber garantiert wird.

Kontakt Daten:
Foundation for Aviation Competence - FFAC
Industriestrasse 20
9434 Au SG
Telefon: +41 71 740 97 90
admin@ffac.ch

St.Gallen, 22. Juni 2024.

[Mehr erfahren](#)

