



Erläuterungen zur Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Ausweise des Flugpersonals (VFP)

Einleitung

Nachdem die Schweiz im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 *der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (nachfolgend Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)* übernommen hat, wird der Grossteil der Bestimmungen über die Ausweise des Flugpersonals in der Zivilluftfahrt durch das europäische Recht abgedeckt.

Verschiedene Flugausweise werden von der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 aber nicht erfasst, da bestimmte Bereiche gemäss Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 *des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (nachfolgend: EASA-Grundverordnung)*¹ vom europäischen Geltungsbereich ausgeschlossen sind. Um die vom europäischen Recht nicht geregelten Bereiche abzudecken, hat das BAZL bisher die Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals (SR 748.222.1) (nachfolgend: aktuelle Verordnung) in Kraft gelassen.

Aus Gründen der Rechtssicherheit ist diese Lösung aber anzupassen. Heute ist nicht immer klar, welche Bestimmungen der aktuellen Verordnung immer noch angewendet werden. Zudem trat am 1. Oktober 2014 der neue Artikel 2b der Verordnung über die Luftfahrt (LFV) in Kraft, der den Betrieb von drei neuen Kategorien von motorisch angetriebenen Luftfahrzeugen mit geringem Gewicht (nachfolgend: Ultralights oder Ultraleicht-Luftfahrzeuge) in der Schweiz erlaubt. Damit ist auf nationaler Ebene ein neuer Bereich zu regeln, da dieser gemäss Anhang I der EASA-Grundverordnung vom europäischen Geltungsbereich ausgeschlossen ist.

Vor diesem Hintergrund hat das BAZL beschlossen, die aktuelle Verordnung durch die neue Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Ausweise des Flugpersonals (nachfolgend: VFP) zu ersetzen. Diese:

¹ Bis zur Übernahme der neuen Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 durch die Schweiz bleibt die Verordnung (EU) Nr. 216/2008 in der Schweiz anwendbar. Da diese Übernahme in den nächsten Monaten erfolgen wird, beziehen sich die Erläuterungen bereits auf die Verordnung (EU) Nr. 2018/1139. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Ausnahmen nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 bisher in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 geregelt waren.

- enthält neue Bestimmungen, die den Erwerb von Schweizer Flugausweisen für den Betrieb von in der Schweiz zugelassenen Luftfahrzeugen mit geringem Gewicht gemäss Artikel 2b LFV ermöglichen;
- sieht neue Bestimmungen für die Flugausweise vor, die für den Betrieb von anderen gemäss Anhang I der EASA-Grundverordnung vom europäischen Geltungsbereich ausgeschlossenen Luftfahrzeugen erforderlich sind, beispielsweise Bestimmungen für die Flugausweise für den Betrieb von historischen Luftfahrzeugen;
- verbessert die Systematik der Regeln der aktuellen Verordnung und passt sie inhaltlich an; es können andere in der Schweiz erforderliche, aber europaweit nicht geregelte Berechtigungen erworben werden, beispielsweise die Berechtigung für Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber;
- hebt sämtliche von der aktuellen Verordnung geregelten Bereiche auf, die nach dem Inkrafttreten des europäischen Rechts obsolet geworden sind.

Wer einen bestimmten Flugausweis erwerben will, findet in der VFP rasch die entsprechenden Voraussetzungen und Regeln. Sämtliche Lücken der aktuellen Verordnung werden geschlossen.

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

In Artikel 1 wird festgelegt, dass sich der Geltungsbereich der VFP ausschliesslich auf die Bereiche erstreckt, die durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und die Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK; SR 748.941) nicht geregelt sind.

Art. 2

Mit diesem Artikel soll der Wortlaut der Bestimmungen der VFP, die immer wieder auf die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verweisen, möglichst vereinfacht werden.

Art. 3

Neben dem Hinweis darauf, dass das BAZL die zuständige Behörde für die Ausstellung der Ausweise des Flugpersonals ist (Abs. 1), hält dieser Artikel fest, in welcher Form die Flugausweise der VFP ausgestellt werden.

Für die Ultralights wurde beschlossen, die Rechte der Pilotinnen und Piloten in einen separaten nationalen Ausweis einzutragen. Nur so ist es möglich, die verschiedenen Rechte, welche die VFP für die Flugausweise dieser Luftfahrzeugkategorien vorsieht, übersichtlich zusammenzufassen. Im Übrigen sensibilisiert diese Lösung die Pilotinnen und Piloten auch dafür, dass die auf einem Ultralight absolvierten Flugstunden nicht unter die europäischen Regeln fallen. Deshalb können sie auch nicht zur Aufrechterhaltung ihrer Kompetenz auf europäischer Ebene angerechnet werden (Abs. 2).

Die Berechtigungen für bestimmte nicht europaweit geregelte Flüge mit Luftfahrzeugen, die in den europäischen Geltungsbereich fallen, werden wie heute in den nationalen Anhang der europaweit geregelten schweizerischen Ausweise eingetragen. Da solche Flüge nur möglich sind, wenn die Pilotinnen und Piloten über gültige europäische Flugausweise verfügen, und die absolvierten Flugstunden auf europäischer Ebene angerechnet werden können, ist die Eintragung der zusätzlichen nationalen Flugausweise direkt in den Anhang zum europäischen Ausweis vorzuziehen (Abs. 3).

Ist ein Flugausweis an eine Pilotin oder einen Piloten mit einem ausländischen Ausweis auszustellen, so darf das BAZL von Gesetzes wegen keine Eintragungen direkt im Ausweis oder in einem entsprechenden nationalen Anhang vornehmen. In diesem Fall werden die Flugausweise durch eine Bewilligung des BAZL ausgestellt (Abs. 4).

Art. 4

Dieser Artikel verpflichtet die Pilotinnen und Piloten, alle Flugstunden wahrheitsgetreu und lückenlos in ein Flugbuch im europaweit verwendeten Format einzutragen (Abs. 1 und 3). Eine solche Verpflichtung ist auch in FCL.050 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und Artikel 35 der aktuellen Verordnung enthalten.

Gemäss Absatz 2 können die mit einem vom europäischen Geltungsbereich ausgeschlossenen Luftfahrzeug absolvierten Flugstunden auf europäischer Ebene nicht angerechnet werden, solange dies in der geltenden europäischen Regelung nicht vorgesehen ist.

Nach Absatz 4 sind die im Rahmen einer Ausbildung absolvierten theoretischen und praktischen Teile im Flugbuch der betreffenden Pilotinnen und Piloten einzutragen. Dieser Eintrag im Flugbuch der Pilotin oder des Piloten erleichtert die Arbeit des BAZL, wenn der Besuch einer Ausbildung nachgewiesen werden muss.

Art. 5

Wie bereits Artikel 19 der aktuellen Verordnung sieht auch Artikel 5 der VFP eine provisorische Flugerlaubnis vor. Damit kann eine Person, die alle Voraussetzungen erfüllt, die mit einem Flugausweis verbundenen Rechte ausüben und muss nicht abwarten, bis das BAZL den Flugausweis physisch ausgestellt hat (Abs. 1). In der Praxis übergibt die Prüferin oder der Prüfer die provisorische Flugerlaubnis unmittelbar nach bestandener Abschlussprüfung einer Ausbildung. Zur Übereinstimmung mit ARA.FCL.215 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 beträgt die Gültigkeitsdauer der kurzfristigen Flugerlaubnis im neuen Artikel 8 Wochen, während es in Artikel 19 der aktuellen Verordnung 60 Tage sind (Abs. 2).

Art. 6

Bewerberinnen und Bewerber oder Inhaberinnen und Inhaber eines Flugausweises müssen dazu verpflichtet werden, in der Schweiz eine Kontaktadresse zu haben. Damit kann das BAZL seine Verwaltungskompetenz ohne Zustellungsprobleme ausüben, beispielsweise falls es den Entzug eines Flugausweises verfügt (Abs. 1). Deshalb ist es auch wichtig, die Inhaberinnen und Inhaber eines Flugausweises zu verpflichten, dem BAZL Änderungen der Kontaktadresse zu melden (Abs. 2).

Art. 7

ARA.FCL.250 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthält eine nicht abschliessende Liste der Fälle, in denen die Behörden einen Flugausweis entziehen oder die damit verbundenen Rechte einschränken können. Den Behörden wird durch das europäische Recht ein Ermessensspielraum eingeräumt, weil es nicht möglich ist, alle Fälle vorzusehen, in denen eine administrative Massnahme zur Wahrung der Sicherheit getroffen werden muss. In bestimmten Situationen muss eine solche Massnahme verfügt werden, ohne dass wie in Artikel 92 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) vorgesehen eine Gesetzesverletzung nachgewiesen werden kann.

Diese Problematik ist durch Artikel 27 der aktuellen Verordnung nur teilweise geregelt. Nach Artikel 27 kann die Behörde heute zwar in einer Reihe von zusätzlichen Fällen administrative Massnahmen zur Wahrung der Sicherheit verfügen. Den Behörden haben aber nicht den gleich grossen Ermessensspielraum wie im europäischen Recht, weil die in der aktuellen Verordnung enthaltene Liste der Fälle abschliessend ist. Deshalb soll das BAZL Sicherheitsmassnahmen verfügen können, wenn konkrete Hinweise darauf bestehen, dass Inhaberinnen oder Inhaber eines Flugausweises in ihrer Fähigkeit zur sicheren Ausübung ihrer Rechte eingeschränkt sind. Auf diese Weise wird die schweizerische Regelung mit der europäischen Regelung harmonisiert (siehe ARA.FCL.250 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Art. 8

Diese Verpflichtung ist auch in Artikel 1a Absatz 4 der aktuellen Verordnung und durch FCL.045 festgelegt. Die Behörde soll auf diese Weise rasch und wirksam kontrollieren können, ob die von einer Pilotin oder einem Piloten durchgeführten Flüge rechtmässig sind.

Art. 9

Artikel 6a der aktuellen Verordnung sieht bereits die Möglichkeit vor, dass das BAZL unter bestimmten Voraussetzungen von den gesetzlichen Bestimmungen abweicht. Als nicht abschliessende Beispiele werden in der aktuellen Verordnung der Härtefall und die technische Entwicklung genannt. In der VFP kommt zusätzlich zu diesen beiden Fällen das Kriterium der Sicherheit als Grund für eine Abweichung hinzu.

Art. 10

Gemäss VFP benötigen Pilotinnen und Piloten mindestens ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis für LAPL, um die mit ihren Flugausweisen verbundenen Rechte ausüben zu dürfen. Mit dieser Pflicht sollen die auf europäischer Ebene vorgesehenen Mindestsicherheitsstandards gewahrt werden. Sie entspricht derselben Logik wie die Pflicht für Bewerberinnen und Bewerber um einen gemäss VFP ausgestellten Flugausweis, auf europäischer Ebene mindestens einen LAPL-Ausweis zu besitzen. Sobald Pilotinnen oder Piloten den Schweizer Luftraum nutzen, muss sichergestellt werden, dass ihre medizinische Tauglichkeit bestimmte Mindestvoraussetzungen erfüllt. Auf diese Weise wird das Risiko verringert, dass sie die Sicherheit des Flugbetriebs gefährden.

Für die Berechtigungen für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Hubschrauber wird ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis einer höheren Klasse verlangt, da für den Erwerb des entsprechenden Flugausweises anfänglich ein CPL(H)- oder ATPL(H)-Ausweis erforderlich ist. Laut BAZL können solche Flüge mit einem medizinischen Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 durchgeführt werden, obwohl für die CPL(H)- oder ATPL(H)-Ausweise normalerweise ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 benötigt wird (Bst. a).

Für die Bordtechnikerinnen und -techniker gibt es keine europäische Regelung. Lediglich Anhang I zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (SR 0.748.0) enthält auf sie zutreffende Bestimmungen. In diesem Anhang ist keine Kategorie von medizinischen Tauglichkeitszeugnissen für LAPL vorgesehen. Zur Harmonisierung und Wahrung vergleichbarer Sicherheitsstandards sind die Bordtechnikerinnen und -techniker ebenfalls zu verpflichten, ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 zu besitzen, um ihre Rechte ausüben zu dürfen (Bst. b).

Art. 11

Gemäss den Artikeln 12 und 48 der Verordnung über Frequenzmanagement und Funkkonzessionen (FKV; SR 784.102.1) bestimmt das BAZL welche Berechtigung für die Benützung von Flugfunkanlagen zur Teilnahme am Flugfunk oder am mobilen öffentlichen Informationsaustausch aus oder zu Luftfahrzeugen an Bord von Luftfahrzeugen nötig ist. Artikel 11 sieht vor, dass eine entsprechende Berechtigung denjenigen erteilt wird, die mindestens das den verschiedenen Luftfahrzeugsparten gemeinsame Fach «Communications» besucht und mit einer Prüfung abgeschlossen haben. Das Fach umfasst alle für die Benützung des Flugfunks notwendigen Kenntnisse, sowohl die technischen als auch die Regeln der Benützung und die Standardphraseologie. Personen die in der vor Inkrafttreten der Verordnung eine Berechtigung zur Benützung von Flugfunkanlagen in der Schweiz erworben haben, dürfen gemäss Artikel 69 ihre Rechte weiter ausüben.

Inhaber von Lizenzen aus anderen Staaten dürfen ihre in ihrem Lizenzstaat erworbenen und gültigen Rechte zur Benützung von Flugfunkanlagen auch in der Schweiz wahrnehmen. Des

Weiteren wird eine ausländische, gültige Berechtigung zur Benützung von Flugfunkanlagen im Falle von Lizenztransfers oder Validierungen kreditiert.

Aus Sicherheitsgründen muss Pilotinnen und Piloten mit einem gemäss VFP ausgestellten Flugausweis untersagt werden, in Gebieten zu fliegen, in denen Sprechfunkverkehr vorgeschrieben ist, wenn sie nicht über den gültigen Sprachenvermerk gemäss FCL.055 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und Artikel 10a LFG sowie Artikel 5 und 5a VFSD verfügen. Bei ungenügenden Sprachkenntnissen steht den Pilotinnen und Piloten aber die Möglichkeit offen, ausserhalb dieser Gebiete zu fliegen (Abs. 1).

Auf europäischer Ebene werden von Segelflugzeugpilotinnen und -piloten und Ballonfahrerinnen und -fahrern keine spezifischen Sprachkenntnisse verlangt. Aus Gründen der Harmonisierung wurde deshalb in der VFP die gleiche Regel übernommen (Abs. 2).

Art. 12

Nach dieser Bestimmung sind die aufgeführten besonderen Flüge nur gestattet, wenn sie in der VFP ausdrücklich vorgesehen sind. Inhaberinnen oder Inhaber eines Flugausweises können auf diese Weise nicht behaupten, ihr Ausweis berechtige sie zur Landung im Gebirge mit dem Tragschrauber, da die betreffende zusätzliche Berechtigung in den Bestimmungen über Tragschrauber nicht vorgesehen ist.

Art. 13

Gemäss FCL.060 müssen Pilotinnen und Piloten, die Passagiere transportieren wollen, über eine nicht zu weit zurückliegende Erfahrung verfügen. Diese Regel ist sinnvoll und bereits in der aktuellen Verordnung erhalten, beispielsweise in Artikel 149. Aus Gründen der Harmonisierung ist für die Luftfahrzeuge nach Kapitel 2 auf die auf europäischer Ebene vorgesehenen Pflichten zu verweisen (Abs. 1).

Für die übrigen Flüge nach Kapitel 3 ist kein Verweis nötig, da für sie ebenfalls die europäische Regelung gilt. Wie bereits Artikel 123 Buchstabe b der aktuellen Verordnung sieht Absatz 2 für Hubschrauberpilotinnen und -piloten, die Landungen im Gebirge mit Passagieren ausführen wollen, eine zusätzliche Pflicht vor.

2. Kapitel: Nicht europaweit geregelte Flugausweise zum Führen von zivilen Luftfahrzeugen

Einleitung

Am 1. Oktober 2014 trat Artikel 2b der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01) in Kraft, der den Betrieb bestimmter Ultralights in der Schweiz erlaubt, die eigentlich vom Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgeschlossen sind. Diese Ausnahme ist in der EASA-Grundverordnung vorgesehen. In der VFP sind deshalb die Voraussetzungen für den Erwerb der Flugausweise festzuhalten, die für den Betrieb dieser verschiedenen Luftfahrzeugmuster benötigt werden. Im zweiten Kapitel wird somit eine neue Ausweisregelung für das Führen von Ultralights in der Schweiz eingeführt. Die VFP sieht ein identisches System für alle gegenwärtig in der Schweiz zugelassenen Kategorien von Ultralights vor. Dabei handelt es sich um folgende Kategorien:

- a. Aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge (Art. 2b Abs. 2 Bst. a und b LFV);
- b. Elektrisch angetriebene Ultraleicht-Hubschrauber (Art. 2b Abs. 2 Bst. a LFV);
- c. Ultraleicht-Segelflugzeuge (die durch Anhang I der EASA-Grundverordnung vom europäischen Geltungsbereich ausgeschlossen sind und nicht unter das Verbot von Artikel 2b Absatz 1 fallen, da es sich um nicht motorisch angetriebene Luftfahrzeuge handelt);

- d. Ultraleichtballone (die durch Anhang I der EASA-Grundverordnung vom europäischen Geltungsbereich ausgeschlossen sind und nicht unter das Verbot von Artikel 2b Absatz 1 fallen, da es sich um nicht motorisch angetriebene Luftfahrzeuge handelt);
- e. Ultraleicht-Tragschrauber (Art. 2b Abs. 2 Bst. a und c LFV).

Im Rahmen der Artikel 2b LFV zugrunde liegenden Diskussionen mit dem Bundesrat war beschlossen worden, dass die Ausweisregelung für Ultralight-Pilotinnen und -Piloten auf der Regelung für Pilotenlizenzen für Leichtflugzeuge (LAPL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 beruhen sollte. Dies sollte sicherstellen, dass Ultralight-Pilotinnen und -Piloten über ein gutes Kompetenzniveau verfügen. Weiter sollte verhindert werden, dass immer mehr neue Ultralight-Pilotinnen und -Piloten in den bereits beschränkten und stark ausgelasteten Schweizer Luftraum drängen. Dank dieser Lösung werden nicht mehr Luftfahrzeuge am Himmel zu finden sein als heute. Auch umweltschützerische Aspekte hinsichtlich Lärmbelastung und Luftverschmutzung flossen in den Entscheid ein.

Neben den Artikeln zu den Ultralights enthält Kapitel 2 Regeln für die Flugausweise für den Betrieb der übrigen gemäss Anhang I vom europäischen Geltungsbereich ausgeschlossenen Luftfahrzeuge, beispielsweise von historischen Luftfahrzeugen. Das neue System schliesst eine Lücke, da solche Flugausweise bisher weder in der aktuellen noch in einer anderen Verordnung geregelt waren.

1. Abschnitt Aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge

Art. 14

In Absatz 1 dieses Artikels werden die beiden Voraussetzungen festgelegt, welche Pilotinnen und Piloten erfüllen müssen, um einen Ausweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen zu erwerben. In Absatz 2 sind sämtliche Berechtigungen aufgeführt, die in diesen Ausweis eingetragen werden können.

Erste Voraussetzung (Abs. 1 Bst. a) für den Erwerb des Ausweises ist der Besitz eines europaweit geregelten Ausweises zum Führen von Flugzeugen, der dazu berechtigt, die Rechte einer Kommandantin oder eines Kommandanten eines Luftfahrzeugs allein auszuüben. Somit sind mit einer Ausnahme alle europaweit geregelten Ausweise zum Führen von Flugzeugen, angefangen mit den Ausweisen zum Führen von Leichtflugzeugen (LAPL), geeignet; ausgenommen ist die Lizenz für Pilotinnen und Piloten in mehrköpfigen Besatzungen, die nicht zum Führen von Ultralights geeignet ist, weshalb sie durch den Satz «der zur alleinigen Ausübung der Rechte einer Kommandantin oder eines Kommandanten eines Luftfahrzeugs berechtigt» vom Geltungsbereich ausgeschlossen wurde.

Die zweite Voraussetzung (Abs. 2 Bst. b) ermöglicht den Pilotinnen und Piloten, den Ausweis zu erwerben, indem sie ihre gültige europaweit geregelte Klassenberechtigung anrechnen lassen oder eine neue Klassenberechtigung auf einem Ultralight nach Artikel 15 erwerben. Diese Lösung weist den Vorteil auf, dass sie den Pilotinnen und Piloten eine grosse Flexibilität bietet: Sie haben die Möglichkeit, ihre europaweit geltende Kompetenz anrechnen zu lassen oder nur mit Ultralights zu fliegen und die verschiedenen Berechtigungen direkt auf diesem Luftfahrzeugmuster zu erwerben. Dazu ist zu bemerken, dass die Pilotinnen und Piloten im Fall der Anrechnung einer europaweit geregelten Berechtigung dennoch eine Unterschiedsschulung (*difference training*) oder eine Vertrautmachung (*familiarisation training*) gemäss Artikel 15 Absatz 10 absolvieren müssen, bevor sie die mit ihrem Ausweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen verbundenen Rechte ausüben dürfen.

Art. 15

Dieser Artikel besagt, dass alle Pilotinnen und Piloten eine gültige Klassenberechtigung besitzen müssen, um ihre Rechte auszuüben (Abs. 1). Weiter werden die verschiedenen Klassenberechtigungen aufgeführt, die in den Ausweis eingetragen werden können (Abs. 2). Zudem

regelt er im Einzelnen, wie die europaweit geregelten Berechtigungen angerechnet werden können (Abs. 3 und 4). In Absatz 5 werden die Voraussetzungen festgelegt, die für den Erwerb einer neuen Klassenberechtigung auf einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug oder einem europaweit geregelten Flugzeug oder beiden Flugzeugen erfüllt werden müssen.

Absatz 6 räumt den Inhaberinnen und Inhabern eines Ausweises zum Führen von Ultraleicht-Segelflugzeugen mit einer TMG-Klassenberechtigung die Möglichkeit ein, diese Berechtigung in ihrem Ausweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen anzurechnen, da sie bereits über die benötigten Kompetenzen verfügen. Allerdings ist es nicht möglich, auf diese Weise einen neuen Ausweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen zu erwerben. So wird sichergestellt, dass die Pilotinnen und Piloten mindestens eine Klassenberechtigung in der Luftfahrzeugkategorie ihres Ausweises erwerben.

In Absatz 7 werden die Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung festgehalten, welche Pilotinnen und Piloten erfüllen müssen, um eine gültige Klassenberechtigung zu besitzen und so ihre Rechte nach Absatz 1 rechtsgültig ausüben zu dürfen. Aus Gründen der Harmonisierung handelt es sich dabei um die gleichen Anforderungen wie auf europäischer Ebene. Ebenfalls zur Harmonisierung ist in Absatz 8 wie auch in der EU-Verordnung vorgesehen, dass die Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ein Jahr gültig ist.

Absatz 9 legt besondere Voraussetzungen für den Erwerb einer spezifischen Musterberechtigung für den Fall fest, dass ein Ultralight aufgrund seiner besonderen Merkmale keiner der übrigen aufgeführten Klassenberechtigungen zugeordnet werden kann. In diesem Fall sind die Voraussetzungen, die zum Führen dieses spezifischen Ultralight-Musters zu erfüllen sind, fallweise festzulegen. Andernfalls müssten nicht zutreffende Kriterien angewendet werden.

Um innerhalb derselben Klassenberechtigung ein anderes Luftfahrzeugmuster zu führen, ist gemäss Absatz 10 nach wie vor eine Unterschiedsschulung (*difference training*) oder im Falle von einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor eine Vertrautmachung (*familiarisation training*) zu absolvieren. Pilotinnen und Piloten, deren europaweit geregelte Klassenberechtigung angerechnet wurde, müssen vor dem Flug wie früher eines der erwähnten Trainings absolvieren. Grund dafür ist, dass das Luftfahrzeugmuster, auf dem sie ihre Berechtigung erworben haben, in keinem Fall dem geführten Ultralight entspricht. Pilotinnen und Piloten, die eine Klassenberechtigung auf einem Ultralight erworben haben, müssen eines der erwähnten Trainings nur dann absolvieren, wenn sie ein anderes Muster führen wollen als dasjenige, auf dem ihre Ausbildung für ihre Klassenberechtigung abgeschlossen wurde. Auch dieses System beruht auf der europäischen Regelung.

Art. 16

Bevor Ultralight-Pilotinnen und -Piloten die mit ihrem Ausweis verbundenen Rechte ausüben dürfen, benötigen sie zudem eine Triebwerkmusterberechtigung für das jeweilige Luftfahrzeug (Abs. 1). Im heutigen Stand der Technik sind aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit vier verschiedenen Triebwerkmustern realisierbar (Abs. 2). Diese Triebwerkmuster weisen wichtige Besonderheiten auf, welche die Pilotinnen und Piloten vor dem Flug zwingend kennen müssen, da andernfalls Sicherheitsprobleme drohen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die Pilotinnen und Piloten zum Besuch einer theoretischen Ausbildung zu verpflichten, wenn sie ein Flugzeug mit einem anderen Triebwerkmuster als demjenigen, auf dem sie die Ausbildung für ihre Klassenberechtigung absolviert haben, führen wollen (Abs. 3 und 4). Da die für die verschiedenen Triebwerkmuster geltenden Grundsätze für alle Luftfahrzeugkategorien nach Kapitel 2 identisch sind, kann eine Triebwerkmusterberechtigung in die Ausweise der übrigen Luftfahrzeugkategorien nach Kapitel 2 übertragen werden (Abs. 5).

Art. 17

Für bestimmte Arten von Flügen müssen wie auf europäischer Ebene zusätzliche Berechtigungen (Abs. 1) erworben werden. Die Eintragung einer zusätzlichen Berechtigung in den

Ausweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen kann auf zwei Arten erfolgen: durch die Anrechnung der betreffenden Berechtigung, die auf europäischer Ebene bereits vorhanden ist, oder durch den Erwerb der Berechtigung auf einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug über die gleichen Ausbildungsprogramme wie auf europäischer Ebene (Abs. 2). Bei der Anrechnung einer europaweit geregelten zusätzlichen Berechtigung wird darüber hinaus verlangt, dass eine geeignete Einführung auf einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug mit einer oder einem Lehrberechtigten absolviert wird. Dadurch wird gewährleistet, dass die Pilotinnen und Piloten bei den jeweiligen besonderen Flügen für die Besonderheiten des geführten Luftfahrzeugs sensibilisiert sind. Für die Nachtflugberechtigung wird keine Einführung benötigt, da sich das Führen der verschiedenen Luftfahrzeuge in der Nacht kaum unterscheidet. Mit Ausnahme der Berechtigungen für Flüge mit einem Wasserflugzeug und für Landungen im Gebirge, die wie auf europäischer Ebene eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren aufweisen, sind die zusätzlichen Berechtigungen unbefristet gültig (Abs. 3). Die Verlängerung und Erneuerung der erwähnten Berechtigungen können entweder auf europäischer Ebene (Abs. 3 Bst. a) oder auf einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug mittels des auf europäischer Ebene vorgesehenen Ausbildungsprogramms (Abs. 3 Bst. b) erfolgen.

Art. 18

Für die Lehrberechtigungen für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge sieht die VFP wie für die Ausweise für Pilotinnen und Piloten vor, dass die Anwärterinnen und Anwärter über die entsprechenden Rechte auf europäischer Ebene verfügen. Dadurch wird gewährleistet, dass die Lehrberechtigten die benötigten Kompetenzen besitzen und die Sicherheitsstandards erfüllen. Weiter wird gefordert, dass die Lehrberechtigten über einen nationalen Ausweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen verfügen. Und schliesslich müssen sie mindestens 15 Stunden Flugerfahrung auf einem Luftfahrzeug derselben Klasse oder desselben Musters und mit demselben Triebwerkmodell besitzen wie demjenigen, auf dem die Ausbildung absolviert wurde. Anhand dieser drei Kriterien wird sichergestellt, dass die Lehrberechtigten die benötigten Kompetenzen als Lehrberechtigte und eine hinreichende Erfahrung auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen besitzen (Abs. 1) und dadurch andere Pilotinnen und Piloten angemessen ausbilden können.

Die Lehrberechtigungen sind drei Jahre gültig und können mit einem europaweit geregelten Flugzeug oder mit einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug verlängert oder erneuert werden. Auch hier wird den Pilotinnen und Piloten, welche mit einem europaweit geregelten Ausweis verbundene Rechte ausüben, höchstmögliche Flexibilität gewährt (Abs. 2 und 4).

Lehrberechtigte, die Ausbildungen für zusätzliche Berechtigungen durchführen wollen, müssen die in Absatz 3 vorgesehenen zusätzlichen Bedingungen erfüllen. Wie für die Ausweise für Pilotinnen und Piloten und Lehrberechtigungen müssen sie in ihrem Ausweis für das Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen über eine Lehrberechtigung für die zusätzlichen Berechtigungen auf europäischer Ebene verfügen oder verfügt haben. Ausserdem müssen sie die zusätzliche Berechtigung besitzen, für die sie eine Ausbildung durchführen wollen. Mit diesen beiden Kriterien wird erneut sichergestellt, dass die Lehrberechtigten über die benötigten Kompetenzen als Lehrberechtigte für die zusätzliche Berechtigung und über eine hinreichende Erfahrung auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen verfügen.

Art. 19

Mit den Kriterien, die für die Anerkennung ausländischer Flugausweise zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen gewählt wurden, soll Personen mit Wohnsitz im Ausland, die ein im Ausstellungsstaat ihres Flugausweises zugelassenen Luftfahrzeug führen, ermöglicht werden, in der Schweiz zu fliegen. Beispielsweise sollen sie diese Möglichkeit ha-

ben, wenn sie in der Schweiz ihre Ferien verbringen wollen. Nicht erwünscht ist, dass im Ausland zugelassene, nicht der Aufsicht durch das BAZL unterstellte Luftfahrzeuge über eine längere Dauer in der Schweiz stationiert werden oder sich über eine längere Dauer im Schweizer Luftraum aufhalten. Deshalb wird in diesem Artikel festgehalten, dass die betreffenden Personen ihre Rechte nur gelegentlich in der Schweiz ausüben dürfen. Im obigen Beispiel würde dies bedeuten, dass die Pilotinnen und Piloten das Schweizer Gebiet nach Ferienende mit ihrem im Ausland zugelassenen Luftfahrzeug verlassen müssen.

Weiter sollen Personen mit Wohnsitz in der Schweiz verpflichtet werden, einen Ausweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen zu erwerben, wenn sie solche Flugzeuge in der Schweiz führen wollen. Damit wird verhindert, dass Schweizer Pilotinnen und Piloten die in der VFP vorgesehenen Regeln umgehen und beispielsweise eine Ultralight-Ausbildung in einem anderen Land absolvieren, das von Pilotinnen und Piloten keinen europaweit geregelten Ausweis zum Führen von Flugzeugen verlangt. Auf diese Weise werden die verschiedenen Interessen garantiert, die in der Einleitung zu Kapitel 2 angeführt werden und welche rechtfertigen, dass die Pilotinnen und Piloten von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen zum Besitz eines europaweit geregelten Ausweis zum Führen von Flugzeugen verpflichtet werden.

2. Abschnitt Elektrisch angetriebene Ultraleicht-Hubschrauber

Art. 20

Die zweite Voraussetzung für den Erwerb eines Ausweises zum Führen von Ultraleicht-Hubschraubern unterscheidet sich von derjenigen für den Ausweis für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge, da für Hubschrauber keine Klassenberechtigungen existieren. Jeder Hubschrauber weist wichtige Besonderheiten auf. Deshalb muss bei jedem Wechsel auf ein anderes Hubschraubermodell eine andere Musterberechtigung erworben werden. Dieses System ist auch auf europäischer Ebene vorgesehen. Eine auf europäischer Ebene erworbene Musterberechtigung kann aus diesem Grund nicht angerechnet werden. Um den betreffenden Ausweis zu erhalten, muss zwingend eine neue Musterberechtigung auf einem elektrisch angetriebenen Ultraleicht-Hubschrauber erworben werden (Abs. 1 Bst. b).

Art. 21

Für den Erwerb einer Musterberechtigung wird auf das auf europäischer Ebene vorgesehene Ausbildungsprogramm verwiesen; dieses muss zwingend auf dem elektrisch angetriebenen Ultraleicht-Hubschrauber absolviert werden, auf dem anschliessend geflogen werden soll (Abs. 2). Die Musterberechtigung muss gemäss den Absätzen 3 und 4 gültig sein, damit die Pilotinnen und Piloten ihre Rechte ausüben dürfen (Abs. 1).

Art. 22

Wie auf europäischer Ebene können für elektrisch angetriebene Ultraleicht-Hubschrauber nur zusätzliche Berechtigungen für Nachtflüge und Landungen im Gebirge erworben werden (Abs. 1). Die zusätzliche Berechtigung für Landungen im Gebirge existiert auf europäischer Ebene nicht. Sie ergibt sich aus Artikel 47 VFP. Deshalb sieht Absatz 2 Buchstabe a vor, dass die Pilotinnen und Piloten über die entsprechende Berechtigung im Anhang zum europäischen Ausweis verfügen müssen, wenn ihre Berechtigung in ihrem Ausweis zum Führen von Ultraleicht-Hubschraubern angerechnet werden soll (siehe Art. 3 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 47 VFP). Wie bei den aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen wird die Nachtflugberechtigung aufgrund des europaweit geregelten Ausweises angerechnet. Die zusätzliche Berechtigung für Nachtflüge kann auch dadurch erworben werden, dass das auf europäischer Ebene vorgesehene Ausbildungsprogramm auf einem elektrisch angetriebenen Ultraleicht-Hubschrauber absolviert wird. Bei der zusätzlichen Berechtigung für Landungen im Gebirge ist das Ausbildungsprogramm nach Anhang 4 VFP zu absolvieren.

Art. 23

Das System für Lehrberechtigungen für elektrisch angetriebene Ultraleicht-Hubschrauber entspricht dem in Artikel 18 vorgesehenen System. Für die Erläuterungen wird deshalb auf diesen Artikel verwiesen.

Art. 24

Dieser Artikel entspricht Artikel 19. Für die Erläuterungen wird deshalb auf diesen Artikel verwiesen.

3. Abschnitt Ultraleicht-Segelflugzeuge

Art. 25

Das System für den Erwerb eines Ausweises zum Führen von Ultraleicht-Segelflugzeugen unterscheidet sich geringfügig vom System nach Artikel 14: Die Klassenberechtigungen betreffend die europaweit geregelten Ausweise für Segelflugzeuge sind Teil des jeweiligen Ausweises und unbeschränkt gültig. Deshalb bezieht sich die zweite Voraussetzung in Artikel 25 auf die fortlaufende Flugerfahrung und nicht auf die Gültigkeit der Klassenberechtigungen. Im Übrigen kann auf die Erläuterungen zu Artikel 14 verwiesen werden.

Art. 26

Das System für den Erwerb einer Klassenberechtigung für Segelflugzeuge oder Reisemotorsegler entspricht im Wesentlichen dem in Artikel 15 für die Klassenberechtigungen vorgesehenen System. Deshalb kann auf die Erläuterungen zu Artikel 15 verwiesen werden. Zu erwähnen sind einzig die folgenden geringfügigen Unterschiede:

- Eine Klassenberechtigung kann nur angerechnet werden, wenn die Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung erfüllt sind. Aus den oben erwähnten Gründen unterscheidet sich diese Bestimmung von der Regelung nach Artikel 15 Absatz 3;
- im Gegensatz zur Regelung nach Artikel 15 Absatz 8 für die Klassenberechtigung für mehrmotorige Luftfahrzeuge ist keine der Klassenberechtigungen nach Artikel 26 befristet;
- im Gegensatz zur Regelung nach Artikel 15 Absatz 9 ist für die Ausweise zum Führen von Segelflugzeugen keine spezifische Musterberechtigung vorzusehen, da sich in der Betriebsweise dieser Luftfahrzeuge keine grossen Unterschiede zwischen verschiedenen Mustern finden, welche die Schaffung einer spezifischen Musterklasse rechtfertigen würden.

Art. 27

Das System für den Erwerb einer Triebwerksmusterberechtigung entspricht dem System nach Artikel 16. Es wird deshalb auf die Erläuterungen zu Artikel 16 verwiesen.

Art. 28

Neben den Klassen- und Triebwerksmusterberechtigungen benötigen Segelflugzeugenpilotinnen und -piloten zur Ausübung ihrer Rechte auch Startmethodenberechtigungen. Bei den Startmethoden handelt es sich, wie der Name sagt, um die verschiedenen möglichen Arten, ein Segelflugzeug zu starten. Aufgrund ihrer Besonderheiten und der mit einer unsachgemässen Ausführung verbundenen Gefahr verpflichtet das europäische Recht die Segelflugzeugpilotinnen und -piloten auch dazu, über spezielle Berechtigungen ausschliesslich für die Startmethoden zu verfügen. Zur Harmonisierung und Gewährleistung der gleichen Sicherheitsstandards sieht die VFP entsprechend dem europäischen System Startmethodenberechtigungen vor.

Art. 29

Das System für den Erwerb einer zusätzlichen Berechtigung für Segelflugzeuge entspricht dem in Artikel 17 vorgesehenen System und erfordert keine besonderen Erläuterungen.

Art. 30

Das System für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Segelflugzeuge entspricht dem System nach Artikel 18 und erfordert keine besonderen Erläuterungen.

Art. 31

Dieser Artikel entspricht Artikel 19. Für die Erläuterungen wird deshalb auf diesen Artikel verwiesen.

4. Abschnitt Ultraleichtballone

Art. 32

Das System für den Erwerb eines Ausweises zum Führen von Ultraleichtballonen entspricht dem in Artikel 25 vorgesehenen System. Für die Erläuterungen wird deshalb auf diesen Artikel verwiesen.

Art. 33

Das System für den Erwerb einer Klassenberechtigung für Ballone entspricht im Wesentlichen dem System nach Artikel 26. Für die Erläuterungen kann deshalb auf diesen Artikel verwiesen werden.

Art. 34

Das System für den Erwerb einer zusätzlichen Berechtigung für Ballone entspricht dem in Artikel 17 vorgesehenen System. Abgesehen davon, dass bei Ballonen die Nachtflugberechtigung entsprechend der europäischen Regelung angepasst wird, sind hier keine besonderen Erläuterungen erforderlich.

Art. 35

Das System für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Ballone entspricht dem System nach Artikel 18 und erfordert keine besonderen Erläuterungen.

Art. 36

Dieser Artikel entspricht Artikel 19. Für die Erläuterungen wird deshalb auf diesen Artikel verwiesen.

5. Abschnitt Ultraleicht-Tragschrauber

Art. 37

Für Tragschrauber existieren derzeit keine europaweit geregelten Ausweise. Tragschrauber weisen Merkmale auf, die sowohl für Flugzeuge als auch für Hubschrauber typisch sind. Deshalb sollen Anwärterinnen und Anwärter auf Ausweise für diese Luftfahrzeugmuster einen europaweit geregelten Ausweis entweder zum Führen von Flugzeugen oder zum Führen von Hubschraubern besitzen (Abs. 1).

Als zweite Voraussetzung für den Erwerb eines Ausweises zum Führen von Tragschraubern sieht die VFP vor, dass eine Ausbildung nach Anhang 3 absolviert und eine entsprechende Prüfung bestanden werden (Abs. 2). Hier musste der Inhalt der Ausbildung direkt in der VFP festgelegt werden, da auf europäischer Ebene keine solche Ausbildung existiert und ein Verweis auf die europäische Regelung deshalb nicht möglich ist. Auf unterschiedliche Klassen wie bei den übrigen Ultralights konnte verzichtet werden, da sich die verschiedenen Tragschrauber-Muster ähnlich sind. Dennoch müssen wie bei den Klassenberechtigungen die Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung auch beim Ausweis zum Führen von Tragschraubern erfüllt sein (Abs. 3). Dabei ist zu beachten, dass die etwas strikteren Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung für Hubschrauber gewählt wurden, um eine höhere Sicherheit zu gewährleisten.

Art. 38

Die VFP sieht für Tragschrauber keine Klassenberechtigungen vor. Deshalb werden die Voraussetzungen für das Führen anderer Muster von Ultraleicht-Tragschraubern als denjenigen, auf denen die anfängliche Ausbildung absolviert wurde, in einem eigenen Artikel geregelt. Da sich die verschiedenen Tragschrauber-Muster ähnlich sind, genügt eine einfache Vertrautmachung.

Art. 39

Das System für den Erwerb einer Triebwerkmusterberechtigung entspricht dem in Artikel 16 vorgesehenen System. Deshalb kann auf die Erläuterungen zu diesem Artikel verwiesen werden. Allerdings ist zu beachten, dass die Berechtigungen für Luftfahrzeuge mit Propeller- und mit Strahltriebwerken für Tragschrauber nicht in Betracht kommen, da deren technische Merkmale den Einbau solcher Triebwerksmuster nicht erlauben.

Art. 40

Das System für den Erwerb einer zusätzlichen Berechtigung für Tragschrauber entspricht dem System nach Artikel 17. Für Tragschrauber kann nur die Nachtflugberechtigung erworben werden. Die übrigen zusätzlichen Berechtigungen sind nicht geeignet und mit Sicherheitsproblemen verbunden. In Bezug auf die Gebirgslandungen ist zu erwähnen, dass Gebirgslandeplätze Abflüge nur talwärts bei Rückenwind erlauben. Solche Abflüge sind mit Tragschraubern gefährlich, da sie die Rotordrehzahl nicht immer genügend stark erhöhen können, um Rückenwind zu kompensieren. Dieses Problem wird zudem durch die geringere Luftdichte im Gebirge und durch die häufig kurzen und im Winter nicht immer präparierten Abflugpisten verstärkt. In einem jüngeren Fall eines missglückten Abflugs eines Tragschraubers vom Gebirgslandeplatz La Croix de Cœur wurde im Übrigen festgestellt, dass die Heckstruktur, die das Leitwerk des Luftfahrzeugs stützte, aufgrund der Neigung der Abflugpiste den Boden touchierte. Aufgrund dieser Risiken ist es sinnvoll, Landungen von Tragschraubern im Gebirge nicht zu gestatten.

Art. 41

Für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Tragschrauber ist in der VFP vorgesehen, dass eine Ausbildung für Lehrberechtigte absolviert und eine entsprechende Prüfung bestanden werden muss. Zusätzlich wird verlangt, dass die Anwärterinnen und Anwärter eine europäische Lehrberechtigung und einen nationalen Ausweis zum Führen von Ultraleicht-Tragschraubern besitzen (Abs. 1 Bst. a, b und d). Begründet wird dies dadurch, dass sich das Führen von Tragschraubern vom Führen von Flugzeugen und Hubschraubern unterscheidet und gewährleistet werden muss, dass die künftigen Lehrberechtigten über sämtliche nötigen Kompetenzen verfügen, um die Qualität der Pilotinnen und Piloten sicherzustellen. Aus dem gleichen Grund sieht Absatz 1 Buchstabe c vor, dass Lehrberechtigte für den Erwerb der Berechtigung 50 Flugstunden auf Tragschraubern nachweisen müssen. Bei den übrigen Lehrberechtigten für Ultraleicht-Luftfahrzeuge sind es 15 Flugstunden. Es ist sehr wichtig, dass die künftigen

Lehrberechtigten viel Erfahrung auf Tragschraubern besitzen, bevor sie Ausbildungen durchführen, da die mit dem Führen dieser Luftfahrzeuge verbundenen Besonderheiten nicht auf Flugzeugen oder Hubschraubern erlernt werden können.

Wollen Lehrberechtigte andere Lehrberechtigte ausbilden, wird aus denselben Gründen verlangt, dass sie über 50 Flugstunden als Lehrberechtigte verfügen und zusätzlich auf europäischer Ebene zur Ausbildung anderer Lehrberechtigter berechtigt sind. Damit soll sichergestellt werden, dass sie über die für die Tätigkeit von Lehrberechtigten nötigen Qualitäten verfügen (Abs. 4).

Art. 42

Dieser Artikel entspricht Artikel 19. Für die Erläuterungen wird deshalb auf diesen Artikel verwiesen.

6. Abschnitt Weitere nicht europaweit geregelte zivile Luftfahrzeuge

Art. 43

Neben den in den Abschnitten 1–5 aufgeführten Luftfahrzeugen wird in Anhang I der EASA-Grundverordnung eine Reihe weiterer Luftfahrzeuge erwähnt, die vom Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgeschlossen sind. Dabei handelt es sich insbesondere um die folgenden Luftfahrzeugkategorien:

- historische Luftfahrzeuge;
- speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke konstruierte oder veränderte Luftfahrzeuge;
- von Amateuren konstruierte Luftfahrzeuge;
- ehemals militärisch genutzte Luftfahrzeuge.

Wie bereits in der Einleitung erläutert, ist heute in keiner rechtlichen Bestimmung festgelegt, welche Flugausweise zum Führen dieser Luftfahrzeuge erforderlich sind. Die Pilotinnen und Piloten berufen sich bei ihrer Tätigkeit deshalb auf die Rechte, die mit ihren europaweit geregelten Ausweisen und Berechtigungen verbunden sind. Diese Rechtsunsicherheit ist inakzeptabel. Die VFP schliesst die bestehende Lücke mit der entsprechenden Regelung in Abschnitt 6.

Mit Artikel 43 soll die heutige, im Grossen und Ganzen problemlose Situation möglichst gewahrt und ihr gleichzeitig ein rechtlicher Rahmen verliehen werden. Dank dem neu geschaffenen System soll die grosse Mehrheit der Pilotinnen und Piloten, die ein nicht in den Abschnitten 1–5 geregeltes Luftfahrzeug nach Anhang I betreiben, dies direkt mittels ihrer europaweit geregelten Ausweise und Berechtigungen tun können. Dies ist allerdings nur möglich, wenn das geführte Luftfahrzeug in Bezug auf das Gewicht, das Triebwerk und die Komplexität mit dem Luftfahrzeug vergleichbar ist, das die Pilotin oder der Pilot auf europäischer Ebene führt. So kann sichergestellt werden, dass die Pilotinnen und Piloten tatsächlich über die notwendigen Kompetenzen verfügen (Abs. 1 Bst. b).

Weiter sollen die Pilotinnen und Piloten verpflichtet werden, grundsätzlich eine Unterschiedschulung (*difference training*) zu absolvieren, um sich für die Handhabung des Luftfahrzeugs zu sensibilisieren. Bei einmotorigen Luftfahrzeugen genügt allerdings eine Vertrautmachung (*familiarisation training*). Bei Luftfahrzeugen, die dieselbe Musterberechtigung aufweisen wie das auf europäischer Ebene geführte Luftfahrzeug, wird kein besonderes Training verlangt (Abs. 1 Bst. c, Abs. 2 und Abs. 3)

In Bezug auf das Gewicht sieht Absatz 1 Buchstabe a vor, dass die Regelung nach Artikel 43 keine Anwendung findet, wenn das geführte Luftfahrzeug mehr als 2,5 Tonnen wiegt. Diese Beschränkung ist dadurch zu erklären, dass Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von über

2,5 Tonnen automatisch als zu schwer und zu komplex gelten, als dass sie ohne eingehende Prüfung der für ihren Betrieb notwendigen Flugausweise durch das BAZL geführt werden dürften. Allerdings werden solche Situationen eine Ausnahme bilden, da die grosse Mehrheit der Luftfahrzeuge nach Anhang 1 ein Gewicht von unter 2,5 Tonnen aufweist.

Art. 44

Eignet sich eine europaweit geregelte Berechtigung nicht zum Führen eines Luftfahrzeugs nach Anhang I und sind die Bedingungen nach Artikel 43 deshalb nicht erfüllt, werden die Voraussetzungen für den Erwerb eines geeigneten Flugausweises im Einzelfall festgelegt. Das BAZL nutzt diese Lösung bereits heute; es hat unter anderem definiert, welche Voraussetzungen zivile Pilotinnen und Piloten erfüllen müssen, um eine Berechtigung zum Führen des früheren Kampfflugzeugs Hawker Hunter zu erwerben.

Art. 45

Bei den zusätzlichen Berechtigungen können die Pilotinnen und Piloten ebenfalls ihre mit den europaweit geregelten Berechtigungen verbundenen Rechte ausüben, sofern das geführte Luftfahrzeug dies aus technischer, betrieblicher und sicherheitsrelevanter Sicht zulässt. Auf diese Weise ist die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleistet.

Art. 46

Für nicht europaweit und nicht in den Abschnitten 2–5 geregelte Luftfahrzeuge ist – anders als bei der Anerkennung der ausländischen Flugausweise für Ultralights – keine Einschränkung bei der Anerkennung der ausländischen Flugausweise gerechtfertigt. Grund dafür ist, dass die uneingeschränkte Anerkennung der ausländischen Flugausweise hier nicht das Risiko beinhaltet, dass Schweizer Pilotinnen und Piloten die VFP umgehen. Aufgrund der kleinen Zahl solcher Luftfahrzeuge entstehen keine besonderen Probleme, wenn sie längere Zeit in der Schweiz stationiert werden oder sich längere Zeit im Schweizer Luftraum aufhalten. Deshalb ist nicht wie bei den Ultralights vorgesehen, dass Pilotinnen und Piloten dieses Luftfahrzeugmusters ihre Rechte in der Schweiz nur gelegentlich ausüben dürfen.

3. Kapitel: Berechtigungen für bestimmte nicht europaweit geregelte Flüge

Einleitung

Drei verschiedene Bereiche sind durch Kapitel 3 abgedeckt: Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber, Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Hubschrauber und Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Ballon. Artikel 122 ff. und 135 ff. der aktuellen Verordnung regeln die ersten beiden Bereiche bereits. Zahlreiche Elemente sind darin aber nicht enthalten und durch Richtlinien des BAZL geregelt. Für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Ballon enthält die aktuelle Verordnung keine Bestimmungen. Diese werden seit Jahren lediglich auf der Grundlage einer Richtlinie des BAZL genehmigt. Da diese Flüge durch das europäische Recht nicht geregelt sind, wurden in der VFP neue Vorschriften eingeführt: Diese übernehmen den Inhalt der bestehenden Bestimmungen sowie die verschiedenen Praktiken des BAZL, die sich aus den publizierten Richtlinien ergeben. Auf diese Weise finden sich alle relevanten Elemente für diese drei Arten von Flügen in der Verordnung. Die Richtlinien können deshalb im Interesse der Rechtssicherheit aufgehoben werden.

1. Abschnitt Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber

Art. 47

Seit mehreren Jahrzehnten verpflichtet die Schweiz Pilotinnen und Piloten, die im Gebirge über 1100 Metern über Meer Landungen ausführen wollen, eine entsprechende spezifische

Berechtigung zu erwerben. Diese Anforderung wird von keinem Luftfahrtakteur in Frage gestellt. Sie beruht auf dem Umstand, dass mit Flügen im Gebirge in der Schweiz verschiedene zusätzliche Gefahren verbunden sind. Die Pilotinnen und Piloten müssen zwingend über zusätzliche Kompetenzen verfügen, um diesen Gefahren zu begegnen. Andernfalls könnte die Sicherheit des Flugbetriebs nicht gewährleistet werden.

Artikel 47 verlangt deshalb, dass Hubschrauberpilotinnen und -piloten über eine Erfahrung von mindestens 100 Flugstunden auf Hubschraubern verfügen, eine Ausbildung absolvieren und eine entsprechende Prüfung bestehen, wenn sie eine Berechtigung für Landungen im Gebirge erwerben wollen. Artikel 47 gilt nur für Inhaberinnen und Inhaber von in der Schweiz ausgestellten, europaweit geregelten Ausweisen. Sie erhalten eine Berechtigung, die in den nationalen Anhang zu ihrem Ausweis eingetragen wird. Mit Absatz 2 werden Fälle berücksichtigt, in denen Pilotinnen und Piloten bereits im Ausland hinreichend Erfahrung zur Ausführung von Landungen im Gebirge gesammelt haben. Die Formulierung «ausreichende Erfahrung» verleiht dem BAZL einen Ermessensspielraum, der ihm ermöglicht, die von den Pilotinnen und Piloten angeführte Erfahrung in bestimmten Fällen nicht zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere dann, wenn diese Erfahrung als nicht mit der von den anderen Pilotinnen und Piloten in der Schweiz gesammelten Erfahrung vergleichbar betrachtet wird. Im Übrigen ist es Sache der Pilotinnen und Piloten, dem BAZL die im Ausland gesammelte Erfahrung mittels hinreichender Beweismittel nachzuweisen.

Art. 48

Wie bereits heute sind zwei Arten von Lehrberechtigungen für Landungen im Gebirge vorgesehen, um den Pilotinnen und Piloten ein Höchstmass an Flexibilität einzuräumen. Bei der ersten haben die Pilotinnen und Piloten die Möglichkeit, Lehrberechtigte bis zu einer Höhe von maximal 2000 Metern über Meer zu werden (Abs. 1). Für Pilotinnen und Piloten, die beispielsweise hauptsächlich im Jura fliegen, ist dies ausreichend. Die zweite Berechtigung ermöglicht den Pilotinnen und Piloten Landungen im Gebirge ohne Höhenbegrenzung (Abs. 2). In solchen Fällen ist die Ausbildung ausführlicher und muss mit einer Prüfung abgeschlossen werden.

Die Absätze 3 und 4 legen die Voraussetzungen fest, welche Lehrberechtigte zu erfüllen haben, wenn sie die Ausbildungen nach Absatz 1 Buchstabe c und Absatz 2 Buchstabe c durchführen wollen.

Art. 49

Das BAZL anerkennt die in einem ausländischen Flugausweis eingetragenen Rechte für Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber. Sie genügen aber nicht, um die Berechtigung nach Artikel 47 zu erwerben. Pilotinnen und Piloten müssen dafür zusätzlich eine praktische und theoretische Einweisung in den Gebirgsflug in der Schweiz mit einer oder einem Lehrberechtigten für Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber absolvieren. Dank dieser zusätzlichen Verpflichtung verfügen sämtliche Pilotinnen und Piloten, die in der Schweiz Landungen im Gebirge ausführen, über Kenntnisse der Regeln und der Besonderheiten dieser Art von Flügen in der Schweiz (Abs. 1 Bst. b). Für ausländische Hubschrauberpilotinnen und -piloten, die keine in einem Flugausweis eingetragenen Rechte für Landungen im Gebirge besitzen, gelten dieselben Voraussetzungen wie für die übrigen Pilotinnen und Piloten, welche die Berechtigung nach Artikel 47 erwerben wollen (Abs. 1 Bst. a).

Ausländische Pilotinnen und Piloten haben ebenfalls die Möglichkeit, die Lehrberechtigungen nach Artikel 48 zu erwerben, wenn sie die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen (Abs. 2).

2. Abschnitt Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Hubschrauber

Art. 50

Eine weitere Besonderheit der Schweizer Regelung findet sich in Artikel 135 der aktuellen Verordnung, nicht aber in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Sie betrifft die Möglichkeit für Pilotinnen und Piloten, Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Hubschrauber auszuführen. Nachdem das BAZL bei der EASA ein Ausnahmegesuch eingereicht hatte, um sicherzustellen, dass die Regeln in diesem Bereich akzeptiert werden, stimmte die EU-Kommission diesem Gesuch teilweise zu. Sie beschränkte es auf die folgenden, in Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 aufgeführten Tätigkeiten:

- Einsätze von Polizei und Zoll;
- Einsätze zur Verkehrsüberwachung und -verfolgung;
- Einsätze zur Umweltkontrolle, die von oder im Namen öffentlicher Behörden durchgeführt werden;
- Suche und Rettung;
- medizinische Flüge;
- Evakuierung;
- Brandbekämpfung.

Diese Beschränkung wird in Artikel 24 der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) festgehalten, die ebenfalls weitere Beschränkungen für diese Art von Tätigkeiten vorsieht.

Aufgrund der mit dieser Art von Tätigkeiten verbundenen Gefahren müssen die Pilotinnen und Piloten zwingend mindestens über einen Ausweis für Berufs-Hubschrauberpilotinnen und -piloten (CPL(H)) oder (ATPL(H)) verfügen (Abs. 1 Bst. a) und eine Ausbildung absolvieren sowie die entsprechende Prüfung bestehen, um die Berechtigung zu erwerben (Abs.1 Bst. b). Für Pilotinnen und Piloten, die eine Instrumentenflugberechtigung besitzen, ist eine Erleichterung vorgesehen, da sie bereits viel Erfahrung mit Flügen in Nebel und Wolken besitzen (Abs. 2).

Art. 51

Für den Erwerb einer Lehrberechtigung wird zusätzlich lediglich vorausgesetzt, dass die betreffende Person Lehrberechtigte oder Lehrberechtigter für Hubschrauber auf europäischer Ebene ist. Damit wird sichergestellt, dass die Lehrberechtigten bereits über Erfahrung in dieser Tätigkeit verfügen und so in der Lage sind, Pilotinnen und Piloten auszubilden.

Art. 52

Hubschrauberpilotinnen und -piloten, die einen ausländischen Flugausweis besitzen, müssen die Voraussetzungen nach Artikel 50 und 51 erfüllen, wenn sie die Berechtigung für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel erwerben wollen. Da diese Berechtigung nur in der Schweiz existiert, ist nicht wie bei den Landungen im Gebirge eine Anerkennung der ausländischen Berechtigungen vorzusehen.

3. Abschnitt Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Ballon

Art. 53

Abflüge bei Boden- oder Hochnebel werden auch seit Langem von Ballonfahrerinnen und -fahrern in der Schweiz ausgeführt. Bisher mussten Fahrerinnen und Fahrer für solche Abflüge keinen spezifischen Flugausweis besitzen, da die aktuelle Verordnung diesbezüglich keine besondere Bestimmung enthält. Nur die VRV-L sah eine Regel für diese Art von Flügen für Ballone vor. Aus Sicherheitsgründen und zur Vereinheitlichung mit dem System für Hubschrauber soll ein Artikel in die neue Verordnung aufgenommen werden, der verlangt, dass Ballonfahrerinnen und -fahrer bestimmte Voraussetzungen erfüllen, bevor sie solche Abflüge ausführen.

Da Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Ballon weniger gefährlich sind als mit dem Hubschrauber, ist ein LAPL(B)-Ausweis ausreichend. Zwar muss eine spezifische Ausbildung besucht werden, aber es wird keine Prüfung verlangt (Bst. a und b). Aus diesem Grund wird auch auf eine Anforderung hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Kompetenzen verzichtet, wie sie in Artikel 50 Absatz 3 für Hubschrauberpilotinnen und -piloten vorgesehen ist.

Im Gegensatz zu Abflügen mit dem Hubschrauber werden Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Ballon nicht durch Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 223/2012 beschränkt. Da die EU-Kommission die Sicherheit in Bezug auf die Ballone gewahrt sieht, hat sie das Ausnahmegesuch des BAZL integral gutgeheissen.

Art. 54

Für die Lehrberechtigung kann auf die Erläuterungen zu Artikel 51 verwiesen werden.

Art. 55

Für die ausländischen Flugausweise kann auf die Erläuterungen zu Artikel 52 verwiesen werden.

4. Kapitel: Flugausweise für Segelflugzeugpilotinnen und -piloten und Ballonfahrerinnen und -fahrer

Art. 56

Im Gegensatz zur VFP sieht die aktuelle Verordnung Bestimmungen für Segelflugzeugpilotinnen und -piloten und Ballonfahrerinnen und -fahrer vor. Grund dafür ist, dass die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Bestimmungen für die entsprechenden Flugausweise enthält und diese deshalb nicht in der VFP geregelt werden müssen. Vorläufig sind die Bestimmungen für Segelflugzeuge und Ballone der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 aber nicht anwendbar, da die Schweiz wie die meisten übrigen europäischen Länder für diese eine Ausnahme («Opt-out») vorgesehen hat. Sie treten erst 2020 in Kraft. Bis dahin muss also eine Lücke geschlossen werden, da in der VFP wie oben erwähnt die Segelflugzeuge und Ballone nicht geregelt sind. Deshalb sind gemäss Absatz 1 und 2 die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 betreffend die Flugausweise für Segelflugzeuge bzw. Ballone anwendbar. Hier stellt sich die berechnete Frage, weshalb das BAZL das Inkrafttreten der Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 betreffend die Segelflugzeuge bzw. die Ballone verschoben hat, wenn sie über die VFP dennoch anwendbar gemacht werden.

Das BAZL hat das Inkrafttreten der europäischen Bestimmungen verschoben, weil diese geringfügig verbindlicher sind. Im Gegensatz zur aktuellen Verordnung verpflichten sie Pilotinnen und Piloten von Segelflugzeugen dazu, Sprechfunkberechtigungen zu besitzen. Auf Druck des Segelflugverbands der Schweiz wurde deshalb beschlossen, das vorteilhafteste System für diejenigen Pilotinnen und Piloten, die bereits über einen Segelflugausweis verfügen, möglichst lange beizubehalten. Gemäss Absatz 3 dürfen diese Pilotinnen und Piloten somit ihr Recht weiterhin ohne Sprechfunkberechtigung ausüben. Allerdings müssen sie Kenntnisse nach Teil-FCL der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erwerben, um den neu geltenden rechtlichen Rahmen zu kennen.

Hingegen sind die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in Bezug auf die Erneuerung der medizinischen Tauglichkeitszeugnisse weniger verbindlich als Artikel 10 VFP. Absatz 4 hält deshalb fest, dass die in Artikel 10 VFP enthaltenen Erneuerungspflichten nicht anwendbar sind.

Gemäss Artikel 73 Absatz 2 verliert Artikel 56 seine Rechtskraft, sobald die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nach Ablauf der Ausnahmeregelung («Opt-out») unmittelbar anwendbar sind.

5. Kapitel: Flugausweise für Bordtechnikerinnen und -techniker

Art. 57, 58, 59 und 60

Obwohl bestimmte alte Luftfahrzeugmuster gemäss dem Flughandbuch des Luftfahrzeugs weiterhin in Anwesenheit einer Bordtechnikerin oder eines Bordtechnikers betrieben werden müssen, ist dieser Bereich in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht geregelt. Deshalb braucht es weiterhin entsprechende Bestimmungen in der VFP, obwohl in der Schweiz nur sehr wenige Personen als Bordtechnikerin oder -techniker tätig sind. Kapitel 5 enthält die aus der aktuellen Verordnung übernommenen Artikel 187 ff., die an das geltende europäische Recht angepasst wurden. Da System nach VFP im Wesentlichen dem für die übrigen Flugausweise geltenden System entspricht, bedarf es keiner weiteren Erläuterungen.

6. Kapitel: Ausbildung

Art. 61

In Absatz 1 wird der Grundsatz des neuen Artikels 26 der Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01) konkretisiert. Dieser fordert, dass die Ausbildung von Luftfahrtpersonal grundsätzlich in einer zivilen Ausbildungsorganisation, welche die Anforderungen des europäischen Rechts erfüllt, stattfindet. Eine Ausnahme ist aber vorgesehen für die Ausbildung für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Hubschrauber. Diese Ausnahme ist dadurch gerechtfertigt, dass die Ausbildung von Luftfahrtpersonal gegenwärtig in den meisten Fällen innerhalb der betroffenen Fluggesellschaften, wie beispielsweise der REGA, durchgeführt werden. Da bisher keinerlei Sicherheitsprobleme festgestellt wurden, wäre eine Verpflichtung, die Ausbildung in einer Ausbildungsorganisation durchzuführen, nicht sinnvoll.

Aufgrund der Komplexität verschiedener Ausbildungen und zur Abstimmung mit der europäischen Regelung sieht Absatz 2 vor, dass erklärte Ausbildungsorganisationen (DTO) bestimmte Ausbildungen nicht durchführen dürfen. Dabei handelt es sich um Ausbildungen, die gemäss Artikel 44 im Einzelfall durch das BAZL zu regeln sind, um Ausbildungen für Berechtigungen zur Ausübung der Tätigkeit von Lehrberechtigten für Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber sowie um alle Ausbildungen, die auf einem mehrmotorigen Luftfahrzeug absolviert werden.

Gemäss dem europäischen Recht sind von Ausbildungsorganisationen durchgeführte Ausbildungsprogramme im Falle von DTOs zu melden und im Falle von ATOs zu genehmigen. Bei den DTOs ist die Kontrolle der Ausbildungsprogramme also weniger strikt. Dies ergibt wenig Sinn, denn die ATOs müssen höhere Anforderungen hinsichtlich der Organisation erfüllen. Die Absätze 3 und 4 VFP folgen deshalb in Bezug auf die Kontrolle der Ausbildungsprogramme nicht der europäischen Logik. Sie regeln diese entsprechend der Art der durchgeführten Ausbildung, was sinnvoller ist. So können alle Ausbildungsorganisationen die Ausbildungsprogramme melden; die Ausnahme bilden Ausbildungen für Lehrberechtigungen und betreffend mehrmotorige Luftfahrzeuge, die vom BAZL zu genehmigen sind.

Nicht selten kommt es vor, dass Ausbildungsorganisationen Ausbildungen durchführen, die den gesetzlichen Anforderungen nicht entsprechen. In manchen Fällen sind die Mängel so gravierend, dass die Ausbildung nicht berücksichtigt werden kann. Aufgrund der finanziellen Auswirkungen eines solchen Entscheids des BAZL für die Ausbildungsorganisationen und für die Pilotinnen und Piloten sollte eine klare Gesetzesgrundlage geschaffen werden, die auf die möglichen Folgen solcher Mängel aufmerksam macht und mögliche administrative Verfahren vorsieht (Abs. 5 und 6).

Vertrautmachungen (*familiarisation training*) und Unterschiedsschulungen (*difference training*) sind zwar nicht als Ausbildung von Luftfahrtpersonal im engeren Sinn zu betrachten. Dennoch ist der Hinweis in Absatz 7 sinnvoll, wonach diese Trainings ausserhalb einer Ausbildungsorganisation durchgeführt werden dürfen. Dies entspricht der Regelung auf europäischer Ebene. In Absatz 7 wird zudem daran erinnert, dass die Unterschiedsschulung mit einer oder einem für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie kompetenten Lehrberechtigten durchgeführt werden muss, da solche Trainings einen Trainingsflug beinhalten.

7. Kapitel: Prüferinnen und Prüfer

1. Abschnitt Prüferberechtigung für die Luftfahrzeugkategorien nach Kapitel 2

Art. 62

In diesem Artikel werden die Voraussetzungen festgelegt, die erfüllt sein müssen, um die für die Pilotinnen und Piloten nach Kapitel 2 vorgesehenen Prüfungen durchzuführen. Da die Prüferinnen und Prüfer die Qualität der in der Schweiz ausgebildeten Pilotinnen und Piloten garantieren, müssen sie über sehr hohe Kompetenzen verfügen. Deshalb werden sie verpflichtet, auch über eine europäische Prüferberechtigung in der für die Luftfahrzeugkategorie nach Kapitel 2 geltenden Luftfahrzeugkategorie zu verfügen (Abs. 1 Bst. a und d). Prüferinnen und Prüfer für Tragschrauber müssen also beispielsweise zwingend Prüferinnen und Prüfer für Flugzeuge oder Hubschrauber auf europäischer Ebene sein. Darüber hinaus wird verlangt, dass Prüferinnen und Prüfer eine Lehrberechtigung für die betreffende Luftfahrzeugkategorie nach Kapitel 2 (Abs. 1 Bst. b und d) und alle anderen Flugausweise für die betreffende Luftfahrzeugkategorie besitzen (Abs. 1 Bst. c).

Art. 63

Dieser Artikel definiert die Voraussetzungen, die zu erfüllen sind, um die in Kapitel 2 für die Lehrberechtigten vorgesehenen Prüfungen durchzuführen. Prüferinnen und Prüfer von Lehrberechtigungen müssen zum einen die für die Prüferinnen und Prüfer von Pilotinnen und Piloten geltenden Anforderungen nach Artikel 62 erfüllen (Abs. 1 Bst. b). Zudem müssen sie eine entsprechende Berechtigung auf europäischer Ebene besitzen (Abs. 1 Bst. a) und Lehrberechtigte für die betreffende Kategorie nach Kapitel 2 sein. Diese Anforderungen entsprechen den Bestimmungen von Artikel 62 für Prüferinnen und Prüfer von Pilotinnen und Piloten und stellen sicher, dass die betreffenden Personen über gute Kompetenzen als Prüferinnen oder Prüfer und in den betreffenden Luftfahrzeugkategorien nach Kapitel 2 verfügen.

2. Abschnitt Prüferberechtigungen betreffend die Berechtigungen für die Flüge mit dem Hubschrauber nach Kapitel 3

Art. 64

In diesem Artikel werden die Voraussetzungen festgelegt, die für die Durchführung der Prüfungen für Anwärtnerinnen und Anwärtler auf eine Berechtigung für Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber (Abs. 2) und eine Berechtigung für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Hubschrauber zu erfüllen sind (Abs. 3). In beiden Fällen müssen die Prüferinnen und Prüfer über eine europaweit geregelte Prüferberechtigung verfügen. So wird sichergestellt, dass sie über gute Kompetenzen als Prüferinnen und Prüfer verfügen. Mit den übrigen Verpflichtungen soll garantiert werden, dass die Prüferinnen und Prüfer über die den jeweiligen Arten von Flügen entsprechenden spezifischen Kompetenzen verfügen.

Art. 65

In diesem Artikel werden die Voraussetzungen festgelegt, die für die Durchführung der Prüfung nach Artikel 48 Absatz 2 Buchstabe c zu erfüllen sind. Wie bei den übrigen Prüferberechtigungen müssen die Prüferinnen und Prüfer von Lehrberechtigungen für Landungen im Gebirge mit dem Hubschrauber Prüferinnen und Prüfer auf europäischer Ebene (Bst. a) und berechtigt sein, die Ausbildung für die Lehrberechtigten für Landungen im Gebirge ohne Höhenbegrenzung durchzuführen.

3. Abschnitt Gültigkeit der Prüferberechtigungen

Art. 66

Wie auf europäischer Ebene sind die Prüferberechtigungen drei Jahre gültig (Abs. 1). Gemäss Absatz 2 müssen die Prüferinnen und Prüfer die Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung jederzeit erfüllen, wenn sie die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte ausüben wollen. Diese Verpflichtung entspricht den Bestimmungen gemäss Artikel 62 bis 65 über die Verlängerung und Erneuerung der Prüferberechtigungen. Eine Verlängerung oder Erneuerung ist nur möglich, wenn die Voraussetzungen für die ursprüngliche Ausstellung erfüllt sind. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die aktiven Prüferinnen und Prüfer stets über alle nötigen Kompetenzen verfügen.

8. Kapitel: Strafbestimmung

Art. 67

Bestimmte Verstösse gegen die VFP sollen aus Präventionsgründen zu einer strafrechtlichen Sanktion führen, da sie geschützte Rechtsgüter verletzen. Eine Verletzung von Artikel 4 Absätze 1–3 und Artikel 8 VFP stellt eine Behinderung der Aufsichtspflichten des BAZL dar. Wird gegen Artikel 13 Absätze 1 und 2 verstossen, könnte dies Menschenleben in Gefahr bringen. Bei einer Verletzung von Artikel 61 Absatz 1 wird möglicherweise die Sicherheit des Flugbetriebs gefährdet. Ein Verstoß gegen Artikel 66 Absatz 2 könnte die Qualität der Pilotenausbildung beeinträchtigen, da diese voraussetzt, dass die Pilotinnen und Piloten von Prüferinnen und Prüfern beurteilt werden, die über alle nötigen Kompetenzen verfügen.

9. Kapitel: Schlussbestimmungen

Art. 68

Die aktuelle Verordnung wird aufgehoben und durch die VFP ersetzt. Die Verordnung des UVEK vom 14. April 1999 über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern kann aufgehoben werden, da sie aufgrund des auf europäischer Ebene in Kraft getretenen neuen Luftfahrtrechts nicht mehr anwendbar ist.

Art. 69

Im Gegensatz zur aktuellen Verordnung sieht die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht vor, dass für Sprechfunkberechtigungen ein eigener, vom Pilotenausweis unabhängiger Ausweis ausgestellt wird. In der VFP ist deshalb die Situation von Inhaberinnen und Inhabern eines Bordradiotelefonisten-Ausweises zu regeln, der gemäss den Bestimmungen der aktuellen Verordnung erworben wurde. Aus Sicht des BAZL besteht ein Interesse daran, dass Inhaberinnen und Inhaber eines gemäss der aktuellen Verordnung ausgestellten nationalen Bordradiotelefonisten-Ausweises ihre Rechte weiterhin ausüben dürfen, wenn sie nachweisen können, dass ihre Sprachkenntnisse den Anforderungen nach FCL.055 in Anhang I Teil-FCL Abschnitt A der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entsprechen. Dank dieser Lösung können beispielsweise Rundflugpilotinnen und -piloten die Sprechfunktätigkeit weiterhin sicher an eine andere Person an Bord des Luftfahrzeugs übertragen, die einen Bordradiotelefonisten-Ausweis besitzt.

Art. 70

Den Inhaberinnen und Inhabern eines gültigen ausländischen Flugausweises für Tragschrauber, die heute (aufgrund einer Publikation im AIP) zum Fliegen in der Schweiz berechtigt sind, wird eine Frist von sechs Monaten gewährt, während der sie weiterhin ohne Prüfung fliegen dürfen. Dadurch wird ein reibungsloser Übergang zur neuen Verordnung gewährleistet. Nach dieser Frist müssen sie die Prüfung nach Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe b bestehen, um den neuen nationalen Ausweis für Tragschrauber zu erwerben.

Art. 71

Diese Bestimmung entspricht der gleichen Logik wie Artikel 70. Sie betrifft aber Lehrberechtigte, denen das BAZL vor dem Inkrafttreten der VFP die Berechtigung ausgestellt hatte, Ausbildungen für in der Schweiz zugelassene Ultraleicht-Tragschrauber durchzuführen. Auch ihnen wird eine Frist von sechs Monaten eingeräumt, um die Prüfung nach Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe d zu bestehen.

Art. 72

Wie bereits erwähnt waren in der aktuellen Verordnung Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit dem Ballon nicht geregelt. Deshalb besaßen Ballonfahrerinnen und -fahrer, die solche Abflüge ausführten, keine spezifische Berechtigung und mussten lediglich die entsprechenden Richtlinien des BAZL befolgen. Es wäre deshalb nicht gerechtfertigt, sie mit dem Inkrafttreten der VFP zum Erwerb einer Berechtigung zu verpflichten. Die Berechtigung nach Artikel 53 wird ihnen somit ausgestellt, wenn sie innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten der VFP darum ersuchen und glaubhaft machen können, dass sie innerhalb von 24 Monaten vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung vier Abflüge bei Boden- oder Hochnebel ausgeführt haben.

Art. 73

Dieser Artikel legt das Datum fest, an dem die VFP in Kraft tritt (Abs. 1). Weiter sieht er vor, dass Artikel 56 in Kraft bleibt, solange die Bestimmungen nach Teil-FCL der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 betreffend die Segelflugzeuge und Ballone nicht unmittelbar anwendbar sind (Abs. 2).

Anhänge

Verschiedene Bestimmungen in der aktuellen Verordnung sehen vor, dass die Einzelheiten bestimmter Ausbildungen in Richtlinien des BAZL geregelt sind. Das Bundesamt für Justiz hat jedoch darauf hingewiesen, dass dies dem Legalitätsprinzip, wonach die rechtlichen Verpflichtungen der Einzelnen mindestens auf Verordnungsstufe festzulegen sind, zuwiderläuft. Aus diesem Grund beschreibt das BAZL in den Anhängen zur neuen Verordnung im Detail, welche Elemente Teil der Ausbildungen für den Erwerb der verschiedenen Flugausweise sind. Dieses Vorgehen bietet zudem den Vorteil, dass die Artikel knapp und präzise formuliert werden können, während die Einzelheiten in den Anhängen aufgeführt sind.