

# AeCS Safety Seminar 2017

## **Aktuelles aus dem Luftrecht / BAK Präsentation Fach 010 12. Aufl.**

**Prof. Dr. iur. Roland Müller, Rechtsanwalt/Fluglehrer  
Titularprofessor an den Universitäten St.Gallen und Bern**

# Zielsetzungen des Referates


- **Aufzeigen der Neuerungen im BAZL-Syllabus für das Fach 010 Luftrecht**
- **Hinweisen auf aktuelle Regulierungen in der SERA, in der NCO.OP und in der AuLaV**
- **Klarstellen der notwendigen Unterlagen an Bord und der möglichen elektr. Unterlagen**
- **Beantwortung von offenen Fragen im Zusammenhang mit dem Luftrecht**

# Gliederung des FI-Refreshers

- 1. Syllabus Fach 010 Luftrecht**
- 2. Neuerungen durch SERA**
- 3. Neuerungen durch NCO.OP**
- 4. Neuerungen durch AuLaV**
- 5. Elektronische Unterlagen im Cockpit**
- 6. Test!**



# Neuer Syllabus im Fach 010 Luftrecht



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra


Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**  
Abteilung Sicherheit Flugbetrieb

---

Richtlinie 318.11.000.10 D / O-019 D

**Lehrplan für den theoretischen Unterricht  
gemäss EASA Part.FCL**

**TEIL I**



**Allgemeine Fächer für Privatpiloten (Flugzeug /  
Hubschrauber), Segelflieger und Ballonfahrer**

---

Version September 2015

## Einführung Frühling 2014

Die Schweiz ist verpflichtet, die EASA-Vorgaben betr. Theorieprüfungen umzusetzen, also neuer Syllabus.

## Aktuelle Version 2015

Im Herbst 2015 bereits Änderungen. Nun sind auch SERA und Aussenlandverordnung Prüfungsstoff!



# Neuer Syllabus im Fach 010 Luftrecht

## Gleichbehandlung im Luftrecht

Es gibt keine separaten Prüfungen im Luftrecht für verschiedene Arten von Privatpiloten. Vielmehr gelten für folgende PPL-Prüfungen die gleichen Fragen:

- **Flächenflugpiloten**
- **Segelflugpiloten**
- **Hubschrauberpiloten**
- **Ballonpiloten**

Als Konsequenz wird zwar weiterhin der ganze Stoff Luftrecht spezifisch für die einzelnen Pilotenkategorien im Theoriekurs verlangt, an der Prüfung selbst werden aber keine Spezialfragen mehr gestellt. Dafür steht die Sicherheit in der Praxis im Vordergrund.



# Neuer Syllabus im Fach 010 Luftrecht

Der Syllabus im Fach 010 Luftrecht wurde komplett überarbeitet. Neu liegt das Schwergewicht auf den internationalen Vorschriften. Die nationalen Vorschriften werden nur noch soweit aufgeführt, als sie von den internationalen Vorschriften abweichen oder diese ergänzen. Entsprechend wurde auch das BAK-Lehrmittel Fach 010 komplett umstrukturiert und neu gestaltet. Deshalb erschien 2017 die neue 12. Auflage auf Deutsch und die neue 6. Auflage auf Französisch.

Im BAK-Lehrmittel finden sich zu jedem Teilbereich Repetitionsfragen, welche teilweise entgegen der PPL-Theorieprüfung auch spezifische Fragen für die einzelnen Pilotenkategorien enthalten. Das ermöglicht ein fundiertes, praxisbezogenes Lernen.



# Beispiel internat. Regelung ICAO DOC 8168

## Überprüfung Höhenmesser vor Abflug

Welche Abweichung darf eine Höhenmesser vor dem Abflug gegenüber der Flugplatzhöhe haben, damit rechtlich ohne Probleme gestartet werden kann?



Flugplatzhöhe	Zulässige Abweichung	
	bis 30'000 ft	bis 50'000 ft
Angabe in ft AMSL		
unter 3'500 ft	60 ft	80 ft
3'500 - 4'000 ft	75 ft	115 ft
4'000 - 5'000 ft	80 ft	125 ft
5'000 - 6'000 ft	85 ft	135 ft



# Gliederung des FI-Refreshers

1. Syllabus Fach 010 Luftrecht
- 2. Neuerungen durch SERA**
3. Neuerungen durch NCO.OP
4. Neuerungen durch AuLaV
5. Elektronische Unterlagen im Cockpit
6. Test!





# Aufhebung der Verkehrsregelverordnung (VVR)

## Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR)

748.121.11

vom 4. Mai 1981 (Stand am 6. März 2001)

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation<sup>1</sup>,  
gestützt auf Artikel 77 der Verordnung vom 14. November 1973<sup>2</sup> über die Luftfahrt,  
verordnet:

### Erstes Kapitel: Begriffe

#### Art. 1<sup>3</sup>

In dieser Verordnung bedeutet:

Abstellfläche (apron, tarmac)	Eine festgelegte Fläche auf einem Landflugplatz, die zum Ein- und Aussteigen der Fluggäste, Ein- und Ausladen der Fracht, zum Auftanken, Abstellen oder zur Wartung der Luftfahrzeuge bestimmt ist.
AFIL (air-filed flight plan)	Ein während des Fluges aufgegebener Flugplan.
AIP	Kurzzeichen für Luftfahrthandbuch.
Alarmdienst (alerting service)	Dienst, dessen Aufgabe es ist, die zuständigen Stellen zu benachrichtigen, wenn Luftfahrzeuge die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigen, und diese Stellen, soweit erforderlich, zu unterstützen.
Anflugleitdienst (approach control service)	Flugverkehrsleitdienst für ankommende und abgehende kontrollierte Flüge.
Anflugleitstelle (APP; approach control office)	Dienststelle, die Flugverkehrsleitdienst für kontrollierte Flüge durchführt, die auf einem oder mehreren Flugplätzen ankommen oder von dort abgehen.
ATC	Kurzzeichen für den Flugverkehrsleitdienst.

AS 1981 1066

<sup>1</sup> Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997. Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>2</sup> SR 748.01

<sup>3</sup> Bereinigt gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560) und 3. Febr. 1992 (AS 1992 548), Art. 22 Ziff. 1 der V des UVEK vom 24. Nov. 1994 über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (SR 748.941) und Ziff. I der V des UVEK vom 11. März 1997 (AS 1997 905).

1

- Frühere VVR hatte 54 Artikel
- definierte 101 Begriffe
- enthielt vorab Grundsatzvorschriften
- regelte Mindesthöhen, Mindestsicht, Geschwindigkeiten, Flugvorbereitung, Höhenmessereinstellung, Ausweichregeln, Flugplan, Dienste der Flugsicherung, Abfangen, etc.
- Wurde wegen den Standard European Rules of the Air aufgehoben und durch die r VRV-L ersetzt

# VO über die Verkehrsregeln für Lfz (VRV-L)

## Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L)

748.121.11

vom 20. Mai 2015 (Stand am 15. Juli 2015)

*Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),*

gestützt auf Artikel 75 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973<sup>1</sup>, in Ausführung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012<sup>2</sup> in der für die Schweiz gemäss Anhang Ziffer 5 des Abkommens vom 21. Juni 1999<sup>3</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr jeweils verbindlichen Fassung, verordnet:

### 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

#### Art. 1 Verhältnis zum EU-Recht

Die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge richten sich:

- a. in erster Linie nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012;
- b. ergänzend nach der vorliegenden Verordnung.

#### Art. 2 Räumlicher Geltungsbereich

Die Verkehrsregeln nach dieser Verordnung gelten für den Luftraum der Schweiz.

#### Art. 3 Sonderfälle

<sup>1</sup> Für die Militärluftfahrzeuge gilt diese Verordnung nicht; für sie gelten die vom Kommando der Luftwaffe im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gestützt auf Artikel 107 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>4</sup> erlassenen Vorschriften.

<sup>2</sup> Für Fallschirmsprünge, Drachen, Drachensfallschirme, Fesselballone und unbemannte Luftfahrzeuge gilt diese Verordnung mit Ausnahme von Artikel 9 nicht; für

AS 2015 1643

<sup>1</sup> SR 748.01

<sup>2</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. Sept. 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1033/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010.

<sup>3</sup> SR 0.748.127.192.68

<sup>4</sup> SR 748.0

- VRV-L hat nur noch 34 Artikel
- definiert keinen einzigen Begriff mehr
- verweist auf Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 mit Anhang SERA
- regelt Lärmbekämpfung, Kunstflug, Abwerfen und Sprühen, Verhütung von Zusammenstössen, Flugplan, Dienste der Flugsicherung, Mindestwerte VFR und IF
- Ist am 15.06.2015 in Kraft getreten

# EU VO 923/2012 mit Anhang SERA

13.10.2012	DE	Amtsblatt der Europäischen Union	L 281/1
II (Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)			
VERORDNUNGEN			
DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 923/2012 DER KOMMISSION vom 26. September 2012			
zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010			
(Text von Bedeutung für den EWR)			
DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —		Kommission bei der Ausarbeitung der Durchführungsvorschriften zu unterstützen, mit denen entsprechende Bestimmungen über Luftverkehrsregeln auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen festgelegt werden und die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung vereinheitlicht wird.	
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,		(3) Im Einklang mit Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sollte die Initiative zum einheitlichen europäischen Luftraum die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, ihren Verpflichtungen aus dem Chicagoer Abkommen von 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (nachstehend „das Abkommen von Chicago“) nachzukommen, indem Maßnahmen für eine gemeinsame Auslegung und Durchführung getroffen werden.	
gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) <sup>(1)</sup> , insbesondere auf Artikel 4 Buchstaben a und b,		(4) Ziel der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 ist die Unterstützung des Konzeptes eines schrittweise stärker integrierten betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Festlegung gemeinsamer Gestaltungs-, Planungs- und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung einer effizienten und sicheren Durchführung des Flugverkehrsmanagements. Dieses Ziel ist im Hinblick auf die schnelle Umsetzung funktionaler Luftraumblocke im einheitlichen europäischen Luftraum von besonderem belang.	
gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit <sup>(2)</sup> („EASA-Grundverordnung“), insbesondere auf die Artikel 8 und 8b sowie Anhang Vb,		(5) Das Ergebnis der Arbeiten der gemeinsamen Arbeitsgruppe, die von der Kommission, Eurocontrol und ICAO gebildet wurde und die von den Mitgliedstaaten gemeldeten nationalen Unterschiede gegenüber ICAO-Richtlinien zu Luftverkehrsregeln und damit zusammenhängenden Vorschriften für Flugsicherungsdienste ausgewertet hat, unterstreicht die Notwendigkeit der Vereinheitlichung gemeinsamer Regeln und Unterschiede in Bezug auf den einheitlichen europäischen Luftraum.	
in Erwägung nachstehender Gründe:		(6) Zur Gewährleistung eines sicheren, effizienten und reibungslosen internationalen Luftverkehrs und zur Unterstützung der Einrichtung funktionaler Luftraumblocke sollten alle am einheitlichen europäischen Luftraum	
(1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hat die Kommission Durchführungsvorschriften zu erlassen, mit denen entsprechende Bestimmungen über Luftverkehrsregeln auf der Grundlage der Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erlassen werden und die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung vereinheitlicht wird, mit dem Ziel, eine nahtlose Erbringung sicherer und effizienter Flugverkehrsdienste innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu gewährleisten.			
(2) Eurocontrol wurde im Einklang mit Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums <sup>(3)</sup> das Mandat erteilt, die			
(1) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20. (2) ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1. (3) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.			

- EU VO hat nur 11 Artikel, aber Anhang mit SERA, total 66 Seiten Regelungen!
- definiert 143 Begriffe
- enthält im Anhang alle Signale und Einweisungszeichen wie in ICAO Annex
- regelt alles, was früher in der VVR war, aber Höhenmessereinstellung nur in den Grundzügen
- enthält zusätzlich Anhang mit Unterschieden zur ICAO-Regelung
- Problem der Konsolidierung

# Neuerungen gemäss VRV-L und SERA (1)

## Übersicht der wichtigsten Änderungen

- Die *Flugplanpflicht für Nachtflüge*, die nach Sichtflugregeln operieren, wird wieder eingeführt (einzelne Ausnahmen gemäss der revidierten VVR). Auch bei Nachtflügen sind aufgegebene *Flugpläne* (für den gesamten Flug oder den Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz) *zwingend zu schliessen*, um unnötige Suchaktionen zu vermeiden.
- *Für Sichtflüge bei Nacht* muss neu eine Funkverbindung auf dem entsprechenden Flugverkehrsdienst-Funkkanal hergestellt und aufrechterhalten werden, sofern ein solcher verfügbar ist.
- *Überholende Segelflugzeuge*: Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf neu auch nach links ausweichen.
- *Die Mindestflughöhen* sind neu wie folgt: Ein Flug nach Sichtflugregeln darf nicht durchgeführt werden
  - über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
  - in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.

# Neuerungen gemäss VRV-L und SERA (2)

- *Sonder-VFR-Flüge in Kontrollzonen* sind für die Piloten neu wie folgt geregelt:
  - Frei von Wolken und mit Bodensicht;
  - die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter 180 m (600 ft);
  - Flugsicht von nicht weniger als 1500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
  - Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden.
- Weitere Anpassungen, die sich aufgrund der revidierten VFR ergeben, werden separat kommuniziert, sobald sie definitiv feststehen.



## Sichtflugregeln

**EU VO  
923/2012  
SERA.5005**

- a) Flüge nach Sichtflugregeln, ausgenommen Sonderflüge nach Sichtflugregeln, sind so durchzuführen, dass die in Tabelle SERA.5001 enthaltenen jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht unterschritten werden.
- b) Ausser bei Erteilung einer Freigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln durch eine Flugverkehrskontrollstelle dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die

## Abänderung der VRV-L per 12.10.2017

- Die Artikel 16, 22, 23, 24, 27, 29 und 30 werden nach nur eineinhalb Jahren bereits wieder geändert.
- Die massgebende Regelung SERA.5001 wird nun noch weiter umgesetzt.
- Die Luftraumklasse G reicht unverändert vom Boden bis zu einer Höhe von 600 m bzw. 2000 ft AGL.
- Weiterhin kann im G bei entsprechenden Voraussetzungen mit reduzierter Sicht und Wolkenabstand geflogen werden.

Die Luftraumklasse G reicht unverändert vom Boden bis zu einer Höhe von 600 m bzw. 2000 ft AGL. Weiterhin kann im G bei entsprechenden Voraussetzungen mit reduzierter Sicht und Wolkenabstand geflogen werden. Problematisch ist Art. 29. Abs. 2 lit. b VRV-L für Segelflugzeuge. Wenn im Höhenband zwischen 1000 und 2000 ft über Grund (und somit noch im Luftraum G) die Wolkenabstände nicht eingehalten werden, dann muss ein Transponder mitgeführt und betrieben werden!

# Gliederung des FI-Refreshers

1. Syllabus Fach 010 Luftrecht
2. Neuerungen durch SERA
3. **Neuerungen durch NCO.OP**
4. Neuerungen durch AuLaV
5. Elektronische Unterlagen im Cockpit
6. Test!



# EU VO 965/2012 (Air Operations)

## VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) Nr. 965/2012 DER KOMMISSION

vom 5. Oktober 2012

zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

- Die EU-Kommission hat bereits am 5.10.2012 die EU-VO 965/2012 für den gewerblichen Betrieb von Luftfahrzeugen erlassen (Ersatz von JAR-OPS)
- Im Dezember 2015 wurde der Anhang VII ANNEX VII Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft [PART-NCO] erlassen
- Dieser Anhang ist auch für den nicht gewerbsmässigen Luftverkehr relevant und für Fluglehrer relevant



# Geltungsbereich Part NCO

## FLÄCHENFLUGZEUGE:


- unter 5'700 kg
- zugelassen für weniger als 19 Passagiere
- zugelassen für den Betrieb mit einem Piloten
- ohne Turbojet-Antrieb
- mit Turboprop-Antrieb (inkl. multi-engine), sofern unter 5'700 kg

## HELIKOPTER:

- unter 3'175 kg
- zugelassen für weniger als 9 Passagiere
- zugelassen für den Betrieb mit einem Piloten

# Geltungsbereich Part NCO





Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation


Federal Department of the  
Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC)

Federal Office of Civil Aviation FOCA  
Safety Division - Flight Operations

## FOCA GM/INFO Guidance Material / INFORMATION

### EASA Part-NCO: Changes for pilots and aircraft holders

This «Guidance Material/Information» provides information on the effects of EASA Part-NCO for pilots operating non-complex and complex aircraft.



NCO

Scope	Guidance material to fulfill EASA Air Operations Part-NCO (Non Commercial other than Complex Aircraft Operations) in Switzerland
Who is concerned	Owners and operators of other than complex motor-powered aircraft (aero-plane and helicopter) operating non-commercially
Valid from	25.08.2016
Purpose	Guidance / Information
Document Reference	57-02
Registration No	FOCA / 033.1-00001/00017/00013
Prepared by	SBFL/SBFF
Released by	SL SBFF 11.08.2016
Distribution	Internal/External

CF

**Stärker vertreten!**

## Neue Flugbetriebsregeln – OPS Part NCO

**Ab 25. August 2016 gelten in Deutschland auch die neuen europaweiten Vorschriften für den Flugbetrieb („Air Operations“ – kurz „OPS genannt“).**

**Das Gute vorab: Für die meisten Privatpiloten ändert sich mit wenigen Ausnahmen inhaltlich fast gar nichts, nur die Struktur der Vorschriften wird eine gänzlich neue.**

Den Begriff NCO sollte man sich unbedingt merken. „NCO“ steht für „Non-Commercial air operations with Other-than-complex motor-powered aircraft“ und meint damit den nicht-kommerziellen Flugbetrieb nicht-komplexer Luftfahrzeuge. Zur Abgrenzung ist es folglich wichtig, die Definition von komplexen Luftfahrzeugen zu kennen, die unter die Flugbetriebsvorschriften des Part NCO (Non-Commercial operations with Complex aircraft) fallen:

- Flugzeuge
  - mit einer max. Abflugmasse von mehr als 5.700 kg, oder
  - mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 19 Passagiere, oder
  - der Betrieb erfordert mindestens zwei Piloten, oder
  - ausgestattet mit einem Turbojet-Triebwerk oder mehr als einem Turbo-prop-Triebwerk.
- Helikopter
  - mit einer max. Abflugmasse von mehr als 3.175 kg, oder
  - mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 9 Passagiere, oder

der Betrieb erfordert mindestens zwei Piloten. Ge-regelt werden diese Definitionen übrigens in Artikel 3 j) der Basic Regulation (VO (EU) 216/2008).

Folglich fallen leichte zweimotorige Turbo-prop-Flugzeuge grundsätzlich unter diese EU-Definition. Auf Drängen der Verbände und Betreiber wurde jedoch eine Ausnahmeregelung geschaffen, wo-nach diese Flugzeuge mit einer max. zulässigen Abflugmasse von weniger als 5.700 kg gemäß Part-NCO betrieben werden können.

Der Part-NCO gehört als Anhang VII zur EU-Verord-nung 965/2012. Inhaltlich basiert er auf der VO (EU) 800/2013, die durch weitere Verordnungen

Ergänzungen und Veränderung erfahren hat. Zudem gibt es auch umfangreiche Erläuterungen in Form von AMC (Acceptable Means of Compliance) und GM (Guidance Material).

Der Part-NCO gliedert sich in folgende Abschnitte:

- GEN** – General Requirements (Allgemeine Anforderungen)
- OP** – Operational Procedures (Betriebliche Verfahren)
- POL** – Aircraft Performance and Operating Limitations (Luftfahrzeugleistung und Betriebsgrenzen)
- IDE** – Instruments, Data and Equipment (Instrumente, Daten und Ausrüstungen)
- IDEA** – Aeroplanes
- IDEH** – Helicopters
- IDES** – Sailplanes
- IDEB** – Ballons

Die Cross Border Information: Optimal vorbereitet...



...FÜR IHRE AUSLANDSFLÜGE!

**Cross Border Information als Nachschlagewerk:**

- Ideales Handbuch für europäische Auslandsreisen
- Wichtige Informationen und Ausflugs-tipps für 22 Länder in Europa
- Länderspezifische Besonderheiten

**Cross Border als App:**

- Enthält das komplette Nachschlagewerk
- Vollständige Flugplatzliste aller erhaltenen Länder (Frequenzen, Wetter, NOTAM, Webcam, etc.)
- Such- und Favoritenfunktion
- Bewertungsmöglichkeit für Flugplätze


+49 6103 20996 0  
www.esenschmidt.com  
facebook.com/esenschmidt.legal  
customer-support@esenschmidt.com

# Vorschriften zum Treibstoffvorrat (1)

## Fragen zum Treibstoffvorrat bei privaten Flügen

1. Wie viel Treibstoff muss bei einem Flug am Tag in der Nähe des Flugplatzes getankt werden?
2. Wie viel Treibstoff muss bei einem Flug am Tag zu einem anderen Flugplatz getankt werden?
3. Wie viel Treibstoff muss bei einem Nachtflug getankt werden?

## Regelung in der SERA.2010 :

Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.



## Vorschriften zum Treibstoffvorrat (2)

### Neue Regelung gemäss NCO.OP.125:

In der gewerbsmässigen Luftfahrt wird eine Treibstoffreserve von 45 Minuten für Kolbenflugzeuge und von 30 Minuten für Jetflugzeuge vorgeschrieben. Für private Flüge sind zusätzlich die Vorschriften von NCO.OP.125 im Anhang VII NCO der EU-Verordnung 965/2012 zur Air Operations unter dem Titel "Fuel and oil supply" zu beachten. Danach sind zusätzlich zum Treibstoff für den beabsichtigten Flug folgende Reserven notwendig:

- mindestens eine Reserve von **10 Minuten** bei Flügen in ständiger Sichtweite des Startflugplatzes
- mindestens eine Reserve von **30 Minuten** bei Flügen zu einem anderen Flugplatz
- mindestens eine Reserve von **45 Minuten** bei Nachtflügen



# Vorschriften zum Sauerstoff-Gebrauch

## Gibt es nach NCO Vorschriften bzgl. Sauerstoff?

1. Braucht es überhaupt Sauerstoff an Bord?
2. Ab welcher Höhe ist Sauerstoff zwingend nötig?
3. Ist das eine Änderung gegenüber der früheren Regelung?

## Neue Regelung für NCO-Luftfahrzeuge:

Der Kommandant muss sicherstellen, dass er und die übrigen Besatzungsmitglieder während der Ausübung ihrer fliegerischen Tätigkeit stets zusätzlichen Sauerstoff benutzen für jeden Zeitraum über 30 Minuten, in dem die Druckhöhe in der Kabine zwischen 10'000 ft und 13'000 ft beträgt und für jeden Zeitraum, in dem die Druckhöhe in der Kabine über 13'000 ft beträgt.

## Frühere Regelung in der Schweiz:

Diese Sauerstoffregelung galt früher nur bei Gewerbsmässigkeit.

# Vorschriften zur Bordapotheke

## Gibt es Vorschriften zur Bordapotheke bei privaten Flügen?

1. Braucht es überhaupt eine Bordapotheke?
2. Muss diese Bordapotheke vom BAZL bewilligt sein?
3. Gibt es ein Ablaufdatum für Bordapotheken?

### Frühere Regelung in der Schweiz:

Bordapotheke ist für einen privaten Flug nicht vorgeschrieben, wohl aber empfohlen.

### Neue Regelung für NCO-Luftfahrzeuge:

Nun ist eine Bordapotheke gemäss NCO.IDE.A.145 vorgeschrieben, es braucht aber keine beso. Zulassung. Doch Achtung: der Inhalt einer Bordapotheke hat i.d.R. ein Ablaufdatum. Ein Feuerlöscher ist dagegen weiterhin nicht erforderlich.



# Verantwortlichkeit und Befugnisse des PIC

## **NCO.GEN.105 Verantwortlichkeit und Befugnisse des PIC**

Der Kommandant ist für die Sicherheit des Flugzeuges und der Passagiere verantwortlich. Er hat sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug vorgegebenen Verfahren und Checklisten operiert wird. Zudem ist er insbesondere dafür verantwortlich, dass:

- 1. das Flugzeug lufttüchtig ist;**
- 2. das Flugzeug ordnungsgemäss registriert ist;**
- 3. alle für den Flug notwendigen Instrumente und Ausrüstungen installiert sind und funktionieren; und**
- 4. das Gewicht und Schwerpunkt des Flugzeug innerhalb der Limiten liegt.**

# Gliederung des FI-Refreshers

1. Syllabus Fach 010 Luftrecht
2. Neuerungen durch SERA
3. Neuerungen durch NCO.OP
4. **Neuerungen durch AuLaV**
5. Elektronische Unterlagen im Cockpit
6. Test!





# Neue Aussenlandeverordnung (AuLaV)

748.132.3

**Verordnung  
über das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen  
ausserhalb von Flugplätzen  
(Aussenlandeverordnung, AuLaV)**

vom 14. Mai 2014 (Stand am 15. Juli 2015)

*Der Schweizerische Bundesrat,  
gestützt auf Artikel 8 Absätze 2 und 6 des Luftfahrtgesetzes vom  
21. Dezember 1948<sup>1</sup> (LFG)  
und auf Artikel 112 Absatz 4 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005<sup>2</sup>,  
verordnet:*

**1. Titel: Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffe**

**Art. 1** Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt, unter welchen Voraussetzungen Aussenlandungen und diesen dienende Bauten und Anlagen zulässig sind.

<sup>2</sup> Als Aussenlandung gilt das Abfliegen oder Landen ausserhalb von Flugplätzen sowie das Aufnehmen oder Absetzen von Personen oder Sachen ausserhalb von Flugplätzen, wenn das Luftfahrzeug keinen Bodenkontakt hat.

<sup>3</sup> Diese Verordnung gilt nur für zivile, bemannte Luftfahrzeuge.

<sup>4</sup> Für den Bau und Betrieb folgender Landestellen sowie für das Abfliegen und Landen auf ihnen gilt diese Verordnung nicht:

- a. Landestellen bei Spitälern sowie andere Landestellen zur Hilfeleistung; es gilt Artikel 56 der Verordnung vom 23. November 1994<sup>3</sup> über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL);
- b. Gebirgslandeplätze; es gelten Artikel 8 Absätze 3–5 LFG und Artikel 54 VL.

<sup>5</sup> Sie gilt auch nicht für Aussenlandungen im Rahmen von öffentlichen Flugveranstaltungen; es gelten die Artikel 85–91 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973<sup>4</sup> (LFV).

**Art. 2** Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

- AS 2014 1339  
1 SR 748.0  
2 SR 173.110  
3 SR 748.131.1  
4 SR 748.01

1

- Im Umkreis von 500m um eine Unfallstelle ist keine Aussenlandung zulässig
- ausser bei Notlandeübungen ist eine BAZL Bewilligung notwendig
- verboten über 1'100 m.ü.M., in Wohngebieten, an Sonn- und Feiertagen, von 20.00 Uhr bis 06.00 Uhr, in einem Abstand von weniger als 1000 m von den Pisten eines Flughafens oder von weniger als 500 m von den Pisten eines Flugplatzes.

# Gliederung des FI-Refreshers

1. Syllabus Fach 010 Luftrecht
2. Neuerungen durch SERA
3. Neuerungen durch NCO.OP
4. Neuerungen durch AuLaV
5. **Elektronische Unterlagen im Cockpit**
6. Test!



# Dokumente, Manuals und Infos an Bord (1)

## Vollständige Liste nun in NCO.GEN.135

Folgende Dokumente, Manuals und Informationen sollen auf jedem Flug im Original oder in Kopie mitgeführt werden.

- (1) das AFM, oder ein gleichwertiges Dokument;
- (2) das Eintragungszeugnis im Original ;
- (3) das Lufttüchtigkeitszeugnis im Original;
- (4) das Lärmzeugnis, sofern anwendbar;
- (5) die Liste der Spezialbewilligungen, sofern anwendbar;
- (6) das Funkzeugnis, sofern anwendbar;
- (7) die Bestätigung der Dritthaftpflichtversicherung;
- (8) das Flugreisebuch;
- (9) der Flugplan, sofern anwendbar;
- (10) aktuelle Luftfahrtkarten für geplante Route und den Ausweichflugplatz;
- (11) Informationen zum Verfahren und zu den Signalen bei Abfangmanövern;
- (12) die Liste der minimalen Ausrüstung, sofern anwendbar; und
- (13) weitere Dokumente, welche Staaten für den betreffenden Flug vorschreiben.



## Dokumente, Manuals und Infos an Bord (2)

### **Klarstellung zur Mitführung in GM1 NCO.GEN.135**


In den Erörterungen zu diesem Artikel (GM1 NCO.GEN.135) wird erfreulicherweise klargestellt, dass diese Dokumente, Manuals und Informationen nicht nur in gedruckter, sondern auch in elektronischer Form mitgeführt werden können unter der Voraussetzung, dass der elektronische Datenträger während dem Flug verfügbar und zuverlässig ist.


Es gilt aber weiterhin die Vorschrift gemäss FCL.045 der VO (EU) 1178/2011, dass ein Pilot im Original seine Lizenz, das Medical und einen Ausweis mit Passbild beim Flug dabei haben muss.

### **Empfehlung für Auslandflüge**

**Unbedingt Originaldokumente mitführen!**

# Beispiel Lufttüchtigkeitszeugnis






Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Office of Civil Aviation FOCA


**Lufttüchtigkeitszeugnis**  
**Certificat de navigabilité**  
**Certificato di navigabilità**  
**Certificate of Airworthiness**

1. Kennzeichen Marques d'immatriculation Contrassegno d'immatricolazione Registration Marks <b>HB-HKO</b>	2. Hersteller, Muster Constructeur, type Construttore, tipo Manufacturer, type <b>FFA FLUGZEUGWERKE ALTENRHEIN AG AS202/18A4</b>	3. Serie-Nr. No de série No di serie Serial No. <b>234</b>
4. Kategorie Catégorie Categoria Category <b>14 CFR FAR Part 23 / Normal, Utility, Aerobatic</b>		
5. Dieses Lufttüchtigkeitszeugnis wurde gemäss dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 und der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und dem Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt für das obgenannte Luftfahrzeug ausgestellt. Das Luftfahrzeug wird als lufttüchtig erachtet und zum Verkehr zugelassen, solange es gemäss den genannten Vorschriften, dem zugehörigen Luftfahrzeug-Flughandbuch und den massgebenden Unterhaltsunterlagen betrieben und unterhalten wird. Diesem Zeugnis ist aktuelles Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis beizufügen. Le présent certificat de navigabilité est délivré conformément à la Convention de l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et au règlement (CE) no. 216/2008 et à la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne. L'aéronef est considéré en état de navigabilité et admis à la circulation tant qu'il est exploité et entretenu selon les prescriptions mentionnées, son manuel de vol et ses documents d'entretien nécessaires. Un certificat d'examen de navigabilité en cours de validité doit être joint au présent certificat. Il presente certificato di navigabilità è rilasciato ai sensi della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, del 7 dicembre 1944, e del regolamento (CE) n. 216/2008 e alla legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea. L'aeromobile è considerato in stato di navigabilità e ammesso alla circolazione purché esso sia impiegato e mantenuto in efficienza a secondo le prescrizioni suddette, suo manuale di volo e suoi documenti di manutenzione necessari. Un certificato di navigabilità valido deve essere allegato al presente certificato. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) No 216/2008 and to the Federal Law of December 21, 1948 on Air Navigation. It is considered airworthy and admitted to operation when operated and maintained in accordance with the foregoing, its Aircraft Flight Manual and its relevant maintenance documents. A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this certificate.		
Datum der Ausstellung: Date de délivrance: Data di rilascio: Date of issue: <b>22.02.2012</b>	Unterschrift: Signature: Firma: Signature:	
Beschränkungen/Bemerkungen: / Limitations/remarks: / Limitazioni/note: / Limitations/Remark:		
6. Dieses Lufttüchtigkeitszeugnis gilt bis zu seinem Widerruf durch die zuständige Behörde des Eintrags-Mitgliedsstaates. Dieses Zeugnis gilt nur in Verbindung mit einer gültigen, den gesetzlichen Anforderungen (LFV) entsprechenden Versicherung über die Sicherstellung der Haftpflichtansprüche Dritter auf der Erde. Der Originalversicherungsnachweis ist an Bord des Luftfahrzeuges mitzuführen. Le présent certificat de navigabilité est valide tant qu'il n'est pas retiré par l'autorité compétente de l'Etat membre d'immatriculation. Ce certificat n'est valide que si une assurance responsabilité civile envers les tiers au sol a été conclue conformément aux exigences légales (OSAV). L'original de l'attestation d'assurance doit se trouver à bord de l'aéronef. Il presente certificato di navigabilità è valido a meno che non sia revocato dall'autorità competente dello Stato membro di registrazione. Il presente certificato è valido solamente unitamente ad un'assicurazione sulla garanzia della responsabilità civile verso i terzi a terra valida e conforme alle disposizioni di legge (ONA). Il certificato d'assicurazione originale deve essere tenuto a bordo. This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member State of registry. This certificate is only valid in conjunction with appropriate third party liability insurance on earth compliant with the relevant legal requirements (Aviation Ordinance). The original insurance certificate must be carried on board the aircraft.		

EASA Form 25  
 Dieses Zeugnis ist bei allen Flügen an Bord mitzuführen    Cette autorisation doit être présente à bord de l'aéronef à chaque vol    Il presente documento deve essere sempre conservato a bordo durante il volo    This permit shall be carried on board during all flights



# Beispiel Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

**Federal Office of Civil Aviation FOCA**

Mitglied der Europäischen Agentur für Flugsicherheit  
Membre de l'agence européenne de la sécurité aérienne

Membro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea  
A member of the European Aviation Safety Agency

ARC-Aktenzeichen: / Référence du CEN: / Riferimento ARC (CRA): / ARC  
Gemäß der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates bescheinigt das Bundesamt für Zivilluftfahrt hiermit, dass das nachstehend genannte Luftfahrzeug  
Conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil actuellement en vigueur, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile certifie que l'aéronef suivant:  
In conformità del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio attualmente in vigore, l'Ufficio Federale dell'Aviazione Civile Stato membro certifica che l'aeromobile seguente:  
Pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council for the time being into force, the Federal Office of Civil Aviation hereby certifies that the following aircraft:

Hersteller des Luftfahrzeugs: / Constructeur de l'aéronef: / Costruttore dell'aeromobile: / Aircraft manufacturer:  
**FFA FLUGZEUGWERKE ALTENRHEIN AG**

Herstellerbezeichnung des Luftfahrzeugs: / Désignation de l'aéronef par le constructeur: / Designazione dell'aeromobile a cura dell costruttore: / Manufacturer's designation:  
**AS202/18A4**

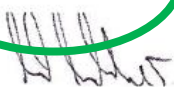
Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs: / Immatriculation de l'aéronef: / Registrazione dell'aeromobile: / Aircraft registration:  
**HB-HKO**

Werknummer des Luftfahrzeugs: / Numéro de série de l'aéronef: / Numero di serie dell'aeromobile: / Aircraft serial number:  
**234**


zum Zeitpunkt der Prüfung für lufttüchtig befunden worden ist.  
est considéré apte au moment de l'examen.

Ausstellungsdatum:  
Date de délivrance:  
Data del rilascio:  
Date of issue:  
Unterschrift:  
Signature:  
Firma:  
Signed:

**19.12.2014**



**Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit**  
**Certificat d'examen de navigabilité**  
**Certificato di revisione della navigabilità.**  
**Airworthiness Review Certificate**



HKO20141219a

è da considerare aeronavigabile alla data della revisione.  
is considered to be airworthy at the time of the review.


Datum des Ablaufs der Gültigkeit:  
Date d'expiration:  
Data di scadenza:  
Date of expiry:  
Berechtigungsnummer:  
Authorisation no:  
N. di autorizzazione:  
Authorisation No:

**19.12.2015**

**353**



# Beispiel Versicherungsausweis Teil 1

**Allianz** 

**CERTIFICATE OF INSURANCE**

This is to certify that we have granted insurance coverage to:

<b>Policy Holder / Operator:</b>	<b>Co-Insured:</b>	
Kunstflugverein Altenrhein Postfach CH-9423 Altenrhein	Aircraft Guaranty Corp. Trustee PO Box 2549 Onalaska TX 77360-2549 / USA	Policy No. T330262314

**Aircraft**

Registration:	N9750N
Manufacturer / Model:	Extra Walter EA230
Serial No.:	003
MTOM:	950 kg
Geographical Limits:	Worldwide within the scope of the aircraft operation.
Policy Period:	17.10.2013 – 01.04.2016

**Risks Insured**

**1. Liability**

Third Party Liability	Sum Insured per event for personal and property damage to third parties incl. war and terror risks.	
Sum Insured:	<b>CHF 3'000'000.00</b>	being in the minimum SDR 1'500'000.00
Liability for war risks:	CHF 3'000'000.00	per occurrence and in the annual aggregate
Deductible:	CHF 200.-	for property damage and/or delay of baggage


**2. Hull All Risk Insurance**


Agreed Value:	<b>CHF 80'000.00</b>	
Deductible:	In case of partial loss CHF 5'000.00 nil in case of total loss	

**3. Personal Accident**

Insured payments per person:	Crew	Passengers
Death:	CHF 0.00	CHF 0.00
Disablement (normal)	CHF 0.00	CHF 0.00
Daily allowance	CHF 0.00	CHF 0.00
Hospital daily allowance	CHF 0.00	CHF 0.00
Medical expenses unlimited within 5 years from date of accident	not insured	not insured

Allianz Suisse Insurance


  
 R. Umbricht

  
 T. Lanfermann

Versicherungsausweis  
(Certificate of Insurance)  
mit Übersicht zu den  
gedeckten Risiken und  
dem Ablaufdatum



# Beispiel Versicherungsausweis Teil 2

Nachweis der Haftpflichtversicherung von Dritten auf der Erde Attestazione d'assicurazione responsabilità civile verso i terzi a terra		Attestation d'assurance responsabilité civile envers les tiers au sol Certificate of third party liability insurance on earth	
Gesellschaft: Compagnie: Società: Company:	Police: Polizza: Policy:	Kennzeichen: Immatriculation: Immatricolazione: Registration:	
	 14.132.441		HB-KPN
Halter/Exploitant/ Esercente/Operator:	Genre: [x] Kolbenmotorflugzeug [ ] Turboprop-Flugzeug [ ] Strahlflugzeug [ ] Hubschrauber [ ] Segelflugzeug [ ] Motorsegler [ ] Freiballon [ ] Luftschiff	Genre: Avion moteur à piston Avion à turbopropulseur Avion à réaction Hélicoptère Planeur Motoplaneur Ballon libre Dirigeable	Type: Piston engine aircraft Turboprop aircraft Jet aircraft Helicopter Glider Motor glider Free balloon Airship
Fluggruppe Mollis			
Flugplatz 8758 Mollis			
	Muster: Socata TB20 Trinidad GT	Type:	Type:
Die Versicherung wird nach Massgabe der Policebestimmungen gewährt. Diese entsprechen den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt und der zugehörigen Verordnung vom 14. November 1973 über die Sicherstellung der Haftpflicht gegenüber Dritten Personen auf der Erde. Die Versicherung gilt in Verbindung mit einem gültigen Lufttüchtigkeitszeugnis.	L'assurance est accordée selon les dispositions de la police. Celles-ci correspondent aux prescriptions de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation et de l'ordonnance y relative du 14 novembre 1973 concernant la garantie de la responsabilité civile envers les tiers au sol. L'assurance est valable dans le monde entier à condition que le certificat de navigabilité soit valable.	La copertura assicurativa è accordata in base alle disposizioni della polizza. Queste corrispondono alle prescrizioni della legge federale del 21 dicembre 1948 sull'aviazione e della relativa ordinanza del 14 novembre 1973 concernente la garanzia della responsabilità civile contro i terzi a terra. L'assicurazione è operante in tutto il mondo in unione con un certificato di navigabilità valevole.	The insurance is granted in accordance with the police provisions. These are in agreement with the regulations of the Federal law on aviation of 21 December 1948 and the corresponding decree of 14 November 1973 that ensures liability towards third parties on the ground. The insurance applies worldwide in connection with a valid certificate of airworthiness.
Mindestgarantiesumme gegenüber Dritten pro Schadenereignis (für Personen- und Sachschäden zusammen) Garanzia minima verso i terzi per sinistro (per i danni alle persone e ai beni materiali assieme) Minimal Guarantee sum towards third parties per claim (for personal and property damage together)			DTS DSP SDR 3'000'000
Die Versicherung beginnt am		und endet spätestens 15 Tage, nachdem das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Ende des Vertrages benachrichtigt wurde.	
L'assurance entre en vigueur le		et reste encore valable 15 jours après que l'Office fédéral de l'aviation civile a été informé de la fin du contrat.	
L'assicurazione entra in vigore il	10. August 2010	e rimane valida ancora 15 giorni dopo che l'Ufficio federale dell'aviazione civile sia stato informato della fine dei contratti.	
Coverage begins on		and remains valid no longer than 15 days after the date on which the Swiss Federal Office for Civil Aviation receives notice of contract termination.	
Ort, Datum: Lieu, date: Luogo, data: Place, date:	Winterthur, 3. August 2010	AXA Versicherungen AG AXA Assurances SA AXA Assicurazioni SA AXA Insurance Ltd Michael Köpfer Martial Sery	BAZL 50,042.0

**Obligatorischer Nachweis der Haftpflichtversicherung ohne konkretes Ablaufdatum**

**... und endet spätestens 15 Tage, nachdem das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Ende des Vertrages benachrichtigt wurde.**

Nachweis der Haftpflichtversicherung für Luftfahrzeuge in Bezug auf Europa und Mittelmeer-Randstaaten

In Europa und allen Mittelmeer-Randstaaten gilt diejenige Garantiesumme, welche das beflogene Land vorschreibt, sofern diese höher ist, als die auf der Frontseite eingetragene Summe. Wird jedoch eine unbegrenzte, eine kleinere oder keine Sicherstellung verlangt, so gilt die auf der Frontseite eingetragene Garantiesumme.

Attestation d'assurance responsabilité civile pour aéronefs concernant l'Europe et les pays limitrophes de la Méditerranée

In Europe et dans tous les pays limitrophes de la Méditerranée, on applique la somme de garantie prescrite par le pays survolé, lorsque cette somme est supérieure à celle au recto. Si par contre aucune garantie n'est exigée, ou si la garantie fixée est illimitée ou inférieure, c'est alors la somme de garantie au recto qui est applicable.

Attestazione d'assicurazione responsabilità civile per aeromobili concernenti l'Europa e i Paesi bagnati dal Mediterraneo

In Europa e in tutti Stati limitrofi dal Mediterraneo si applica la somma di garanzia prescritta dal Paese percorso dal velivolo, quando questo importo è superiore a quello indicato in prima pagina. Se invece non viene richiesta alcuna garanzia, oppure se la garanzia fissata è illimitata o inferiore, allora risulta applicabile la somma di garanzia indicata in prima pagina.


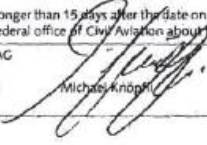

Legal liability insurance certificate for aircraft in respect of Europe and border states of the Mediterranean

In Europe and all border states of the Mediterranean, the guarantee sum officially prescribed by the country flown to is applicable, provided it is higher than the sum stated on the front page of this certificate. If, however, an unlimited, a lower, or no safeguarding at all is asked for, the guarantee sum stipulated on the front page is applicable.





# Beispiel Versicherungsausweis Teil 3

Nachweis der Haftpflichtversicherung gegenüber den Passagieren Attestazione d'assicurazione responsabilità civile verso i passeggeri		Attestation d'assurance responsabilité civile envers les passagers Certificate for passenger liability insurance	
Gesellschaft: Compagnia: Società: Company:	 Winterthur	Police: Polizza: Policy:	14.132.441
		Kennzeichen: Immatriculation: Immatricolazione: Registration:	HB-KPN
(X) Das Luftfahrzeug mit obenwähntem Kennzeichen ist versichert. L'aéronef avec l'immatriculation susmentionnée est assuré. L'aeromobile con il contrassegno indicato qui sopra è assicurato. The aircraft with the above mentioned registration is insured.		Muster: Type: Tipo: Model:	
( ) Alle Luftfahrzeuge des untenwähnten Luftfrachtführers sind versichert. Tous les aéronefs du transporteur aérien susmentionné sont assurés. Tutti gli aeromobili appartenenti al vettore indicato qui di seguito sono assicurati. All the aircraft of the below mentioned Carrier are insured.		Socata T820 Trinidad GT	
Luftfrachtführer / Transporteur aérien / Vettore di volo / Carrier: Fluggruppe Möllis Flugplatz 8753 Möllis			
Passagierhaftpflicht / Responsabilité civile envers les passagers / Responsabilità civile verso i passeggeri / Passenger liability			
Garantiesumme pro Passagier für Personenschäden bei gewerbmässigen Flügen		250'000	
Garantie par passager pour les dommages corporels lors de vols commerciaux		DTS	
Garanzia per passeggero per i danni alle persone su voli commerciali		DSP	
Guarantee sum per passenger for personal injury on commercial flights		SDR	
Die Versicherung beginnt am		und endet spätestens nach Ablauf von 15 Tagen, nachdem die Versicherungsgesellschaft das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Ende des Vertrages benachrichtigt hat.	
L'assurance entre en vigueur le		et reste encore valable 15 jours après que l'Office fédéral de l'aviation civile a été informé par la compagnie d'assurances de la fin du contrat	
L'assicurazione entra in vigore il 10. August 2010		et termina al più tardi 15 giorni dopo che l'Ufficio federale dell'aviazione civile ha ricevuto dalla compagnia assicuratrice la notifica della scadenza del contratto.	
Coverage begins on		and remains valid no longer than 15 days after the date on which the insurance company informed the Swiss Federal office of Civil Aviation about the termination of contract.	
Ort, Datum: Lieu, date: Luogo, data: Place, date:		AXA Versicherungen AG AXA Assurances SA AXA Assicurazioni SA AXA Insurance Ltd  	

**Obligatorischer Nachweis der Haftpflichtversicherung gegenüber den Passagieren ohne konkretes Ablaufdatum**

**... und endet spätestens 15 Tage, nachdem das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Ende des Vertrages benachrichtigt wurde.**

Die Versicherung wird nach Massgabe der Policenbestimmungen gewährt. Diese entsprechen den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt und der zugehörigen Ausführungsbestimmungen in der zur Zeit gültigen Fassung über die Sicherstellung der Haftpflicht gegenüber den Passagieren bei gewerbmässigen Flügen.

L'assurance est accordée conformément aux dispositions de la police. Elles correspondent aux prescriptions actuellement valables de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation et de ses textes d'exécution relatives à la garantie de la responsabilité civile envers les passagers des vols commerciaux.

La copertura assicurativa è accordata in base alle disposizioni della polizza. Queste corrispondono alle prescrizioni della legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea e della relativa ordinanza concernente la garanzia della responsabilità civile verso i passeggeri su voli commerciali.

The insurance is granted in accordance with the policy provisions. These are in agreement with the regulations of the Federal law on aviation of 21 December 1948 and the corresponding decree that ensures liability towards passengers on commercial flights.

hd / mü / 2573 / 00630



# Gliederung des FI-Refreshers

1. Syllabus Fach 010 Luftrecht
2. Neuerungen durch SERA
3. Neuerungen durch NCO.OP
4. Neuerungen durch AuLaV
5. Elektronische Unterlagen im Cockpit
6. **Test!**



# Testfragen aus dem BAK Fach 010 12. Aufl.

## Frage 2.3.2 / 9

Wann muss ein Flugplan gemäss ICAO Annex 2 beim Flugkontrolldienst oder bei der Fluginformationsstelle aufgegeben werden?

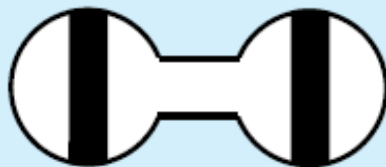
- a) Mindestens 120 Minuten vor dem Abflug
- b) Mindestens 90 Minuten vor dem Abflug
- c) Mindestens 60 Minuten vor dem Abflug
- d) Mindestens 10 Minuten vor dem Abflug



# Testfragen aus dem BAK Fach 010 12. Aufl.

## Frage 2.3.2 / 23

Was bedeutet dieses Bodensignal?



- a) Zum Landen, Starten und Rollen dürfen nur Pisten und Rollwege benutzt werden
- b) Zum Landen und Starten dürfen nur Hartbelagpisten verwendet werden
- c) Vorsicht beim Anflug und bei der Landung
- d) Landung und Starten nur auf Pisten, andere Bewegungen sind nicht auf Pisten und Rollwege beschränkt



# Testfragen aus dem BAK Fach 010 12. Aufl.

## Frage 2.3.10 / 2

Welche elektronische Mitteilungen werden in der Form von NOTAM verbreitet?

- a) Informationen jeglicher Art, welche mit der Errichtung, dem Zustand oder dem Betrieb von Flugplätzen zusammenhängen
- b) Informationen über das Vorliegen oder die Aufhebung gefährlicher Verhältnisse wegen Schnee, Eis, Matsch oder stehendem Wasser auf der Piste
- c) Automatische Routineinformationen für ankommende und abfliegende Luftfahrzeuge, welche per Funk oder Telefon abgerufen werden können
- d) Informationen über die Errichtung, den Zustand oder die Änderung von flugtechnischen Einrichtungen und deren zeitliche Dauer, welche für im Flugbetrieb tätiges Personal wesentlich sind



# Testfragen aus dem BAK Fach 010 12. Aufl.

## Frage 2.4.1 / 8

Wie werden bei Flügen in einem Nahkontrollbezirk oder in einer Kontrollzone die Flughöhen eines Luftfahrzeuges ausgedrückt, wenn es sich in der Übergangsfläche oder darüber befindet?

- a) In Höhe über Grund
- b) In Höhe über Meer
- c) In Flugflächen
- d) Wahlweise entweder in Höhen über Meer oder in Flugflächen



# Testfragen aus dem BAK Fach 010 12. Aufl.

## Frage 2.6 / 28

Welches sind die minimalen Wolkenabstände im kontrollierten Luftraum?

- a) horizontal 300 m, vertikal 1.5 km
- b) horizontal 300 m, vertikal 300 m
- c) horizontal 1.5 km, vertikal 300 m
- d) horizontal 1.5 km, vertikal 1.5 km



# Testfragen aus dem BAK Fach 010 12. Aufl.

## Lösungen zu den Testfragen BAK Fach 010

- Frage 2.3.2 / 9      Antwort c)
- Frage 2.3.2 / 23      Antwort d)
- Frage 2.3.10 / 2      Antwort d)
- Frage 2.4.1 / 8      Antwort c)
- Frage 2.6 / 28      Antwort c)

