

Verordnung über den Einsatz ziviler Staatsluftfahrzeuge im Zoll- und Polizeidienst sowie zur Suche, Rettung und Gefahrenabwehr (Staatsluftfahrtverordnung, StLFV)

vom ... V Stakeholder Kons (V25)

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf Artikel 3 und 108 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948¹ (LFG) und auf Artikel 2 Absatz 2 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973² (LFV),

in Ausführung der Verordnung (EU) 2018/1139 des europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018³,
verordnet:

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

¹ Diese Verordnung regelt den Einsatz bemannter und unbemannter Luftfahrzeuge durch zivile Schweizer Behörden oder durch sie beauftragte private Flugbetriebsunternehmen oder Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugsystemen (Unmanned Aircraft System, UAS):

- a. im Zoll- und Polizeidienst;
- b. für Rettungsflüge, medizinisch notwendige Verlegungsflüge sowie Evakuierungsflüge und Unterstützungsflüge für Rettungsflüge;
- c. zur dringlichen Abwehr und zur Bewältigung von Naturkatastrophen, Bränden sowie atomaren, biologischen und chemischen Gefahrenlagen;
- d. zur Sicherung von wichtigen Verkehrsverbindungen sowie für Sicherungs- und Unterhaltsarbeiten an kritischen öffentlichen Infrastrukturanlagen wie der Energie- und Wasserversorgung;
- e. im Such- und Rettungsdienst der zivilen Luftfahrt (Search and Rescue SAR), soweit diese Einsätze nicht mit Luftfahrzeugen der schweizerischen Luftwaffe durchgeführt werden;
- f. zur Suche, Evakuierung, Rettung oder Bergung von Grosstieren.

² Soweit Trainings-, Überprüfungs-, Positionierungs- und Bereitstellungsflüge Einsätzen nach Absatz 1 dienen, sind sie diesen gleichgestellt.

³ Die Verordnung regelt weiter die Durchführung von Rettungsflügen und medizinisch notwendigen Verlegungsflügen mit Helikoptern über Schweizer Territorium, welche von einem Einsatzort im Ausland zu einer Spitallandestelle oder einer Landestelle zur Hilfeleistung in der Schweiz oder umgekehrt durchgeführt werden.

⁴ Luftfahrzeuge, welche für Einsätze nach den Absätzen 1–3 eingesetzt werden, gelten als zivile Staatsluftfahrzeuge.

Art. 2 Geltungsbereich

¹ In den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen unter Vorbehalt der Absätze 2–3 alle Einsätze gemäss Artikel 1, welche durchgeführt werden:

- a. in der Schweiz;
- b. im Ausland durch zivile Schweizer Behörden oder durch sie beauftragte Flugbetriebsunternehmen und UAS-Betreiber mit Hauptgeschäftssitz in der Schweiz, soweit nicht das Recht des ausländischen Staats zur Anwendung gelangt.

² Nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen:

- a. Einsätze im Rahmen der Militärluftfahrt und Einsätze von Staatsluftfahrzeugen, die der Erfüllung gesetzlicher Aufgaben der Armee nach Artikel 1 des Militärgesetzes vom 3. Februar 19954 (MG) dienen;
- b. Einsätze zur Repatriierung von erkrankten und verletzten Personen aus dem Ausland mit Flugzeugen.

³ Zwischenstaatliche Vereinbarungen über das Rettungs-, Such-, Bevölkerungsschutz-, Polizei- und Zollwesen bleiben vorbehalten.

¹ SR 748.0

² SR 748.01

³ Verordnung (EU) 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 (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1), in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

⁴ SR 510.10

Art. 3 Begriffsbestimmungen

¹ In dieser Verordnung bedeuten:

- a. *Rettungsflüge*: Flugeinsätze, bei welchen ein sofortiger und schneller Transport von medizinischem Personal und medizinischem Material wie Ausrüstung, Blut, Organen und Medikamenten oder von kranken und verletzten Personen und anderen direkt beteiligten Personen zum Erbringen medizinischer Hilfeleistungen unerlässlich ist.
- b. *Medizinisch notwendige Verlegungsflüge*: Verlegungsflüge mit Helikoptern, mit welchen Patientinnen und Patienten aus medizinischen Gründen oder zur Sicherung der Kapazitäten des Gesundheitswesens von einer Gesundheitseinrichtung zur anderen befördert werden.
- c. *Evakuierungsflüge sowie Unterstützungsflüge für Rettungsflüge*: Flugeinsätze mit Helikoptern, bei denen eine Person einem unmittelbaren oder zu erwartenden Gesundheitsrisiko durch ihre Umgebung ausgesetzt ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
 1. Die betreffende Person muss gerettet oder mit Hilfsgütern versorgt werden,
 2. Personen, Tiere oder Ausrüstungsgegenstände müssen zum oder vom Einsatzort befördert werden.
- d. *Zivilluftfahrt*: Gewerblicher oder nichtgewerblicher Betrieb von Luftfahrzeugen, welche nicht als Staatsluftfahrzeuge gemäss Artikel 2 Absatz 2 LFV oder Artikel 1 dieser Verordnung zu qualifizieren sind.
- e. *Flugbetriebsunternehmen*: Betrieb, welcher bemannte Luftfahrzeuge betreibt.
- f. *UAS-Betreiber*: Betrieb, welcher UAS betreibt.

² Die Begriffsbestimmungen der Verordnungen (EU) Nr. 965/2012⁵, (EU) Nr. 1178/2011⁶, (EU) Nr. 748/2012⁷, (EU) Nr. 1321/2014⁸ sowie der Durchführungsverordnung 2019/947⁹ sind anwendbar, soweit nicht Absatz 1 abweichende Definitionen enthält.

Art. 4 Zuständige Behörde und deren Organisation

¹ Für die bemannte zivile Staatsluftfahrt richten sich Zertifizierung, Genehmigung und laufende Aufsicht durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nach:

- a. Anhang II (Teil-ARO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012;
- b. Anhang IV (Teil-ARA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011;
- c. Anhang I, Hauptabschnitt B der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; sowie
- d. Anhang 1–Va, jeweils Abschnitt B der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

² Die Tätigkeiten der unbemannten zivilen Staatsluftfahrt werden durch das BAZL risikobasiert und stichprobenweise beaufsichtigt.

³ Das BAZL kann zur Zertifizierung, Genehmigung und laufenden Aufsicht von Flugbetriebsunternehmen und UAS-Betreibern mit Hauptgeschäftssitz im Ausland, welche im Auftrag von Schweizer Behörden in der Schweiz Einsätze gemäss Artikel 1 dieser Verordnung durchführen, die zuständige Behörde am ausländischen Hauptgeschäftssitz des Flugbetriebsunternehmens oder UAS-Betreibers beiziehen.

Art. 5 Luftverkehrsregeln

Die Luftverkehrsregeln richten sich unter Vorbehalt der vorliegenden Verordnung nach den allgemeinen Bestimmungen der Zivilluftfahrt, insbesondere nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012¹⁰ und den vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Artikel 75 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973¹¹ aufgestellten Regeln.

⁵ 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, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

⁶ Verordnung 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, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

⁷ Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

⁸ Verordnung Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

⁹ Durchführungsverordnung 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

¹⁰ 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. 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 in der für die Schweiz gemäss Anhang Ziffer 5 des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

¹¹ SR 748.01

Art. 6 Koordination am Einsatzort bei Einsatz mehrerer Luftfahrzeuge

¹ Erfordert ein Ereignis den Einsatz mehrerer bemannter oder unbemannter Luftfahrzeuge, ist deren Einsatz mit der Gesamteinsatzleitung zu koordinieren.

² Steht keine Gesamteinsatzleitung im Einsatz, koordinieren sich die beteiligten Flugbetriebsunternehmen und UAS-Betreiber selbstständig.

³ Abhängig von der Einsatzart, der Grösse der Luftfahrzeuge und den örtlichen Gegebenheiten ist zwischen den Luftfahrzeugen ein angemessener Sicherheitsabstand einzuhalten. Kann die Einhaltung dieses Sicherheitsabstands nicht gewährleistet werden, so sind unbemannte Luftfahrzeuge unverzüglich zu landen.

Art. 7 Ereignismeldungen und Flugunfalluntersuchung

¹ Die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen richten sich nach der Verordnung (EU) Nr. 376/2014¹² und der entsprechenden schweizerischen Gesetzgebung.

² Die Meldung und Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen richten sich nach der Verordnung (EU) Nr. 996/2010¹³ und der entsprechenden schweizerischen Gesetzgebung.

³ Wird durch eine Meldung gemäss Absatz 1 oder 2 die innere oder äussere Sicherheit der Schweiz oder die Tätigkeit der Polizei- oder Zollbehörden gefährdet, so entfallen die Meldepflichten.

2. Kapitel: Bemannte Luftfahrt**1. Abschnitt: Bestimmungen für alle Luftfahrzeuge und Einsatzarten****Art. 8 Flugbetriebsregeln und Arbeitszeitorganisation**

¹ Der Flugbetrieb im Sinne von Artikel 1 mit Helikoptern und Flugzeugen richtet sich unter Vorbehalt von Absatz 2 nach den für den gewerblich spezialisierten Flugbetrieb anwendbaren Regelungen der Anhänge III (Teil-ORO), V (Teil-SPA) und VI (Teil-SPO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie den Bestimmungen dieser Verordnung.

² Der Flugbetrieb zur Durchführung von Rettungsflügen und medizinisch notwendigen Verlegungsflügen mit Helikoptern und Flugzeugen richtet sich nach den für gewerbsmässige Personen- und Gütertransporte (gewerblicher Luftverkehrsbetrieb) anwendbaren Regelungen der Anhänge III (Teil-ORO), IV (Teil-CAT) und V (Teil-SPA) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie den Bestimmungen dieser Verordnung.

³ Die Flug- und Dienstzeiten sowie die Arbeitszeitorganisation für den Flugbetrieb gemäss Artikel 1 richten sich nach den folgenden Bestimmungen:

- a. Helikopterflugbetrieb: Den für den Helikopterflugbetrieb anwendbaren Bestimmungen von Ziffer 4.7 der Verordnung des UVEK vom 23. November 1973¹⁴ über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr;
- b. Flächenflugbetrieb für Rettungsflüge: Den Bestimmungen für den gewerbsmässigen Personen und Gütertransport (gewerblicher Luftverkehrsbetrieb) der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91¹⁵, Anhang III, Abschnitt Q, sowie der Verordnung des UVEK vom 26. September 2008¹⁶ über die Flug- und Dienstzeiten sowie die Arbeitszeitorganisation im gewerbsmässigen Luftverkehr mit Flugzeugen;
- c. Für den übrigen Flugbetrieb mit Flächenflugzeugen: Den vom Betrieb definierten Regelungen, welche den Anforderungen der Einsätze und den Bedürfnissen der Flugbesatzungen angemessen Rechnung tragen.

⁴ Die Bestimmungen dieser Verordnung gehen abweichenden Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 vor.

Art. 9 Lufttüchtigkeit und Instandhaltung

¹ Lufttüchtigkeit und Instandhaltung richten sich unter Vorbehalt von Absatz 2 direkt (Opt-In) nach

- a. der Verordnung (EU) Nr. 748/2012;
- b. der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

² Werden einzelne Luftfahrzeuge vom Opt-In nicht erfasst, so richten sich Lufttüchtigkeit und Instandhaltung nach

- a. der Verordnung des UVEK vom 18. September 1995¹⁷ über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen;
- b. der Verordnung des UVEK vom 25. August 2000¹⁸ über das Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal;

¹² Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

¹³ Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

¹⁴ SR 748.127.1

¹⁵ Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, in der für die Schweiz gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abk. vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) jeweils verbindlichen Fassung.

¹⁶ SR 748.127.8

¹⁷ SR 748.215.1

¹⁸ SR 748.127.2

- c. der Verordnung des UVEK vom 19. März 2004¹⁹ über Luftfahrzeug-Instandhaltungsbetriebe;
- d. der Verordnung des UVEK vom 5. Februar 1988²⁰ über die Luftfahrzeug-Herstellerbetriebe.

Art. 10 Lizenz- und Ausbildungswesen sowie flugmedizinische Tauglichkeit

¹ Lizenz- und Ausbildungswesen sowie die flugmedizinische Tauglichkeit richten sich unter Vorbehalt von Absatz 2 direkt (Opt-In) nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

² Lizenzen und Berechtigungen, welche durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht geregelt sind, richten sich nach der Verordnung des UVEK vom 14. Januar 2021²¹ über die nicht europaweit geregelten Ausweise und Berechtigungen des Flugpersonals.

Art. 11 Betriebshandbuch

¹ Die Betriebsorganisation, die Durchführung der Einsätze und die entsprechenden Ausbildungs- und Trainingsaktivitäten sind in einem Betriebshandbuch gemäss Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu beschreiben.

² Führt ein Flugbetriebsunternehmen sowohl Einsätze der zivilen Staatsluftfahrt als auch der Zivilluftfahrt durch (gemischte Operationen), so kann die Beschreibung gemäss Absatz 1 als Ergänzung zum genehmigten Betriebshandbuch der Zivilluftfahrt erstellt werden.

³ Betriebshandbücher von Betrieben, die gemischte Operationen durchführen und nur ein Betriebshandbuch führen, müssen zusätzlich folgende Themen beschreiben:

- a. die Unterschiede zwischen den Betriebsverfahren der zivilen Staatsluftfahrt und der Zivilluftfahrt;
- b. die flugbetrieblichen und luftfahrzeugrelevanten Modalitäten des Wechsels zwischen ziviler Staatsluftfahrt und der Zivilluftfahrt; und
- c. die Mittel und Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass das Personal die Unterschiede zwischen der zivilen Staatsluftfahrt und der Zivilluftfahrt kennt.

Art. 12 Betriebsbewilligung

¹ Die Durchführung von Flügen gemäss Artikel 1 setzt eine durch das BAZL ausgestellte Betriebsbewilligung voraus.

² Die Betriebsbewilligung wird erteilt, wenn die Gesuchsteller nachweisen, dass sie die Bestimmungen der Artikel 8–11 erfüllen. Die Bewilligung wird grundsätzlich unbefristet erteilt; sie kann mit Auflagen und Bedingungen versehen werden.

³ Die in der Zivilluftfahrt als eigenständige Zertifizierungen, Berechtigungen, Genehmigungen oder Deklarationspflichten behandelten Aspekte stellen integrale Bestandteile der Betriebsbewilligung dar.

⁴ Verfügt ein Flugbetriebsunternehmen über Zertifizierungen und Genehmigungen der Zivilluftfahrt, so werden diese im Rahmen des Bewilligungsverfahrens berücksichtigt.

⁵ Betriebsbewilligungen und andere Genehmigungen, welche einzig in Anwendung der vorliegenden Verordnung ausgestellt worden sind, berechtigen nicht zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeit in der Zivilluftfahrt.

⁶ Betriebsbewilligungen, die an Flugbetriebsunternehmen mit Hauptgeschäftssitz im Ausland erteilt wurden, können entzogen werden, wenn die Behörde am ausländischen Hauptgeschäftssitz die gemeinsame Durchführung von Aufsichtsmaßnahmen verweigert.

Art. 13 Flugbetriebsunternehmen mit Hauptgeschäftssitz im Ausland

¹ Flugbetriebsunternehmen mit Hauptgeschäftssitz im Ausland haben bei der Einreichung eines Gesuches um Erteilung einer Betriebsbewilligung ein Zustellungsdomizil in der Schweiz zu bezeichnen, es sei denn, das Völkerrecht oder die zuständige ausländische Stelle gestatte dem BAZL, Schriftstücke im betreffenden Staat direkt zuzustellen.

Art. 14 Ausnahmen

¹ Das BAZL kann in begründeten Einzelfällen, namentlich bei Grossveranstaltungen, aus betrieblichen Gründen oder zur Anpassung an neue technische, operationelle oder infrastrukturelle Entwicklungen Ausnahmen von den Bestimmungen dieser Verordnung bewilligen. Die Ausnahmen können befristet und mit Auflagen bzw. Bedingungen versehen werden.

² Zur Abwehr von unmittelbaren, schweren Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung oder Leib und Leben können unaufschiebbare Einsätze im Sinne von Artikel 1 ohne Betriebsbewilligung gemäss Artikel 12 durchgeführt werden:

- a. im Einzelfall; und
- b. wenn innerhalb angemessener Frist kein Flugbetriebsunternehmen verfügbar ist, welcher über die notwendigen Bewilligungen gemäss dieser Verordnung verfügt,

³ Entsprechende Einsätze sind durch das Flugbetriebsunternehmen innert 24 Stunden nach deren Beginn dem BAZL zu melden und zu begründen.

¹⁹ SR 748.127.4

²⁰ SR 748.127.5

²¹ SR 748.222.1

Art. 15 Personen an Bord

¹ Personen, die nicht Besatzungsmitglieder oder Aufgabenspezialisten (task specialist) sind, aber im Zusammenhang mit dem Einsatz gemäss Artikel 1 befördert werden müssen, können als Passagiere im Luftfahrzeug oder als Personenaussenlast (human external cargo) transportiert werden.

² Flugbetriebsunternehmen, welche Personen im Sinne von Absatz 1 mit Helikopter befördern, müssen die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 über den Flugbetrieb ohne die Möglichkeit einer sicheren Notlandung erfüllen.

Art. 16 Gefahrgut (Dangerous Goods)

Soweit für den Einsatz zwingend notwendig, dürfen Gefahrgüter mitgeführt oder befördert werden, welche gemäss den Bestimmungen der Zivilluftfahrt nicht zugelassen sind. Die Abweichungen zu diesen Bestimmungen sowie angemessene Sicherheitsmassnahmen sind im Betriebshandbuch zu beschreiben.

2. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen für Helikoptereinsätze**Art. 17** Flugleistungsklassen

Unter Vorbehalt von Artikel 22 sind Flüge gemäss Artikel 1 in den folgenden Flugleistungsklassen gemäss Anhang I, Ziffer 88-90 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 durchzuführen:

1. Grundsatz:

Tag: Flugleistungsklasse 1, 2 oder 3

Nacht: Flugleistungsklasse 1, 2 oder 3

2. Über dicht besiedelten Gebieten (congested areas) mit schwierigen Umgebungsbedingungen (hostile environment):

Tag: Flugleistungsklasse 1 oder 2

Nacht: Flugleistungsklasse 1 oder 2

Art. 18 Betriebsmindestbedingungen

¹ Unter Vorbehalt der Absätze 2 und 3 können für alle Einsatzarten die Betriebsmindestbedingungen (Operating Minima) gemäss Anhang V (Teil-SPA), Teilabschnitt J medizinische Helikoptereinsätze (HEMS-Betriebsminima), der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 angewendet werden.

² Für Einsätze zur Brandbekämpfung kann am Brandherd für kurze Zeit die Mindestflugsicht von 800 m unterschritten werden.

³ Für Einsätze, bei welchen die Voraussetzungen gemäss Absatz 1 oder 2 nicht erfüllt sind, gelten die ordentlichen Betriebsmindestbedingungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie der Luftverkehrsregeln der Zivilluftfahrt. Anwendbar sind die jeweils restriktivsten Betriebsmindestbedingungen.

⁴ Zur Bestimmung der Mindestflughöhe gemäss den Luftverkehrsregeln der Zivilluftfahrt ist allein die vertikale Distanz zwischen der Erdoberfläche oder einem Hindernis und dem Luftfahrzeug ausschlaggebend.

Art. 19 Flüge in der Nacht

¹ Nachtflüge mit Helikopter dürfen nur durchgeführt werden, wenn Flugbetriebsunternehmen, Helikopter, Ausrüstung, Betriebsverfahren und Besatzung die Voraussetzungen von Anhang V (TEIL-SPA), Teilabschnitt H (Night Vision Imaging System NVIS) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erfüllen.

² Die Kommandantin oder der Kommandant entscheidet aufgrund der Einsatzbedingungen über die Verwendung des NVIS.

³ Die Mindesterfahrung vor Beginn der Schulung von Flugbesatzungen beträgt 20 Stunden unter Sichtflugregeln (Visual Flight Rules) bei Nacht. Die Flugerfahrung kann als verantwortliche Pilotin oder Kommandantin respektive verantwortlicher Pilot oder Kommandant oder am Doppelsteuer mit einer Fluglehrerin oder einem Fluglehrer nach einem vom BAZL genehmigten Trainingsprogramm erworben werden.

Art. 20 Abflüge mit Helikopter bei Boden- oder Hochnebel

¹ Die für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel gemäss Artikel 24 der Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015²² über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge eingesetzten Helikopter müssen folgende Eigenschaften aufweisen und mit folgenden Komponenten ausgerüstet sein:

- Fähigkeit, nach der Beschleunigungsphase eine kontinuierliche Steigrate von mindestens 1000 ft/min leisten zu können;
- Triebwerke mit einer automatischen Drehzahl-Regelung und Kolbentriebwerke mit einem Kraftstoffeinspritzsystem;
- Steueranlage mit einem hydraulisch unterstützten kollektiven Blattverstellhebel und Steuerknüppel;
- zwei für Helikopter geeignete und von unabhängigen Antriebsquellen gespeiste künstliche Horizonte mit gut ablesbarer Gradeinteilung für Längs- (pitch) und Querbewegungen (roll);
- ein Kurskreisel und eine Funktionsanzeige;

²² SR 748.121.11

- f. eine Aussentemperaturanzeige mit einer Ablesegenauigkeit von 2°C und einem Ablesebereich von mindestens -10°C bis +50°C;
- g. eine Stoppuhr mit Sekundenanzeige;
- h. eine gegen Kondensation und Vereisung geschützte Fahrtmessanlage;
- i. ein Variometer;
- j. ein Funkhöhenmesser (radio-altimeter);
- k. Anzeigegerät mit beweglicher Karte (Moving Map), welches die relative Höhe des Helikopters zu Terrain und Hindernissen anzeigt und auf den folgenden Technologien basieren kann:
 - lufttüchtigkeitszertifiziertes Helikopter-Geländewarnsystem (helicopter terrain awareness warning system HTAWS),
 - lufttüchtigkeitszertifizierte Anzeige, die in die Cockpit-Umgebung integriert ist, oder
 - Type B Softwareanwendung des elektronischen Pilotenkoffers (electronic flight bag *EFB*);
- l. ein Hochfrequenz- (very high frequency, VHF) Sender und Empfänger der Betriebszulassungsklasse 3; und
- m. eine Heiz- und Defrosteranlage für den Führerraum.

² Abflüge mit Unterlasten sind nicht erlaubt.

³ Die Verfahren sind in einem vom BAZL bewilligten Standardbetriebsverfahren (Standard Operating Procedure SOP) zu beschreiben.

⁴ Wiederkehrende Schulung und Überprüfung richten sich nach Artikel 21.

Art. 21 Wiederkehrende Schulung und Überprüfung

Wiederkehrende Schulung und Überprüfung (Recurrent Training and Checking) für den Flugbetrieb nach Artikel 1 richten sich nach den folgenden Regeln des Anhangs III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012:

- a. unter Vorbehalt von Buchstabe b: nach den für den gewerblich spezialisierten Flugbetrieb geltenden Bestimmungen;
- b. für Rettungsflüge und medizinisch notwendige Verlegungsflüge: nach den für gewerbsmässige Personen- und Gütertransporte (gewerblicher Luftverkehrsbetrieb) geltenden Bestimmungen.

3. Abschnitt: Zusatzbestimmungen für Rettungsflüge und medizinisch notwendige Verlegungsflüge mit Helikopter

Art. 22 Flugleistungsklassen

Rettungsflüge und medizinisch notwendige Verlegungsflüge mit Helikopter sind in den folgenden Flugleistungsklassen durchzuführen:

- Tag: Flugleistungsklasse 1, 2 oder 3;
- Nacht: Flugleistungsklasse 1 oder 2; ausnahmsweise Flugleistungsklasse 3, wenn die Nutzung eines Helikopters der Flugleistungsklasse 1 oder 2
 - a. das Eintreffen am Einsatzort mehr als 20 Minuten verzögern würde; oder
 - b. für den Einsatz operationell ungeeignet ist.

Art. 23 Sitzposition HEMS-Besatzungsmitglied

¹ Ein HEMS-Besatzungsmitglied kann die Kommandantin oder den Kommandanten von einem hinteren Sitz aus unterstützen, wenn der vordere Sitzplatz wegen des Einbaus einer Bahre nicht benutzt werden kann.

² Bei Flügen gemäss Absatz 1 sind die reduzierten Betriebsmindestbedingungen gemäss Artikel 19 Absatz 1 nicht anwendbar. Es gelten die ordentlichen Betriebsmindestbedingungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie der Vorschriften über die Luftverkehrsregeln der Zivilluftfahrt. Anwendbar sind die jeweils restriktivsten Bedingungen.

Art. 24 Beschreibung Spitallandestellen und Landestellen zur Hilfeleistung

¹ Als erkundete Landestellen (pre-surveyed operating sites) sind im Betriebshandbuch zu beschreiben:

- a. Spitallandestellen;
- b. Landestellen zur Hilfeleistung, die regelmässig in der Nacht genutzt werden.

² Es sind mindestens folgende Punkte zu beschreiben:

- a. Charakteristik und Dimensionen der Landestelle (inkl. Karten oder Fotos);
- b. An-, Abflug- und Durchstartmanöver (inkl. Verfahren beim Ausfall eines Triebwerks eines mehrmotorigen Helikopters);
- c. eingesetzte Helikoptertypen;
- d. Kommunikations- und Koordinationsmittel.

³ Änderungen sind durch den Flugbetriebsunternehmen im Betriebshandbuch umgehend nachzuführen.

⁴ Liegt die Landestelle nicht in einer Kontrollzone, sind An- und Abflüge per Funk zu melden (blind call). Dabei sind bei jedem Aufruf zusätzlich zur Standardphraseologie die Landestelle und die Himmelsrichtung des An- bzw. Abflugs zu nennen.

⁵ Ggf. zusätzliches oder alternatives Koordinationsprozedere (Karten/Verfahren) durch Industrie?

Art. 25 Ausrüstung für einmotorige Helikopter

Gegenüber den Ausrüstungsanforderungen des Anhangs V (Teil-SPA) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 gelten für Rettungsflüge und medizinisch notwendige Verlegungsflüge mit einmotorigen Helikoptern folgende Ausnahmen:

- a. Bei Tag: Die eingesetzten Helikopter müssen nicht über einen Funkhöhenmesser (radio altimeter) verfügen.
- b. Bei Nacht: Die eingesetzten Helikopter müssen nicht über ein System zur Erhöhung der Stabilität (stability augmentation system) oder einen Autopiloten verfügen.

3. Kapitel: Unbemannte Luftfahrt

Art. 26 Betriebsregeln

¹ Unbemannte Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 25 kg können für Einsätze gemäss Artikel 1 bei Tag und Nacht nach den Bestimmungen dieser Verordnung eingesetzt werden, wenn:

- a. sie unter Vorbehalt von Absatz 2 in ständiger, direkter Sicht der Fernpilotin oder des Fernpiloten betrieben werden (Betrieb in direkter Sicht, visual line of sight VLOS);
- b. die maximale Flughöhe 120 m über Grund beträgt;
- c. keine Menschenansammlungen überflogen werden; und
- d. mit einem Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 4 kg keine unbeteiligten Personen überflogen werden.

² Der Betrieb kann ausserhalb der direkten Sicht der Fernpilotin oder des Fernpiloten erfolgen (Betrieb in erweiterter Sicht, extended visual line of sight EVLOS), wenn:

- a. Luftraumbeobachterinnen oder -beobachter eingesetzt werden, die das unbemannte Luftfahrzeug sowie den entsprechenden Luftraum ständig und ohne technische Unterstützung beobachten;
- b. die Luftraumbeobachterinnen oder -beobachter in ständigem Kontakt zur Fernpilotin oder dem Fernpiloten stehen;
- c. sich das unbemannte Luftfahrzeug nicht weiter als 1 km von der Fernpilotin oder dem Fernpiloten entfernt; und
- d. die Bedingungen von Absatz 1 Buchstaben b-d eingehalten sind.

³ Ist eine der Voraussetzungen von Absatz 1 oder 2 nicht erfüllt, so gilt das Betriebsrisiko als erhöht, und der UAS-Betreiber muss eine Bewertung des Betriebsrisikos gemäss Artikel 27 durchführen sowie ein Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management System SMS) gemäss Artikel 30 Absatz 2 einrichten.

⁴ Die Bestimmungen zum Einsatz von UAS in der Zivilluftfahrt sind mit Ausnahme der Vorschriften über die Luftverkehrsregeln nicht anwendbar.

Art. 27 Bewertung des erhöhten Betriebsrisikos

¹ Vor der Betriebsaufnahme ist eine allgemeine Risikobewertung durchzuführen. Diese umfasst insbesondere die folgenden Aspekte:

- a. Art, Umfang und Komplexität des Betriebs unter Berücksichtigung des Einsatzgebiets, des Betriebsumfelds, der Kompetenzen des Flugpersonals sowie der technischen Merkmale des eingesetzten UAS;
- b. Betriebsrisiken für Personen und Sachen am Boden und andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer; und
- c. Festlegung und Anwendung von Massnahmen zur Minimierung des Betriebsrisikos.

² Die allgemeine Risikobewertung ist vor jedem Einsatz unter Berücksichtigung der konkreten Einsatz-, Umwelt- und Betriebsbedingungen zu ergänzen.

³ Die Risikobewertungen müssen gemäss dem Sicherheitsmanagement-Handbuch (SMS-Manual) des UAS-Betreibers und von entsprechend geschultem Personal durchgeführt werden.

Art. 28 Instandhaltung

¹ Die UAS-Betreiber sind für die Instandhaltung der eingesetzten UAS verantwortlich.

² Die Instandhaltung erfolgt gemäss den Anforderungen des Herstellers. Bestehen keine Anforderungen des Herstellers, so muss der UAS-Betreiber ein Instandhaltungsprogramm erstellen.

³ Instandhaltungsarbeiten, welche von Fernpilotinnen und Fernpiloten selber durchgeführt werden können, sind im Betriebshandbuch zu beschreiben.

Art. 29 Lizenz- und Ausbildungswesen

¹ Zum Führen eines UAS für Einsätze gemäss Artikel 1 ist berechtigt, wer über ein Fernpilotenzertifikat (A2) gemäss der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 verfügt und eine dem Einsatz entsprechende Ausbildung absolviert hat.

² Das Fernpilotenzertifikat (A2) kann im Rahmen einer Prüfung gemäss der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 oder durch Nachweis einer angemessenen Ausbildung oder äquivalenten Berechtigung erworben werden.

³ Der UAS-Betreiber muss sicherstellen, dass seine Fernpilotten und Fernpiloten eine standardisierte Ausbildung absolvieren, welche die Komplexität der Führung des UAS und die üblicherweise zu erwartenden Einsatz- und Umweltbedingungen und des Einsatzgebietes berücksichtigt. Er erstellt ein entsprechendes Ausbildungsprogramm.

⁴ Besteht keine standardisierte Ausbildung, definiert der UAS-Betreiber diese anhand der Kriterien von Absatz 3 und orientiert sich zur Erstellung des Ausbildungsprogramms an Industriestandards und -empfehlungen.

⁵ UAS-Betreiber, welche Ausbildungen gemäss Absatz 3 durchführen, müssen diese Tätigkeit dem BAZL deklarieren; der Deklaration ist das Ausbildungsprogramm beizulegen.

Art. 30 Betriebshandbuch

¹ Die Betriebsorganisation und die Durchführung der Einsätze sind in einem Betriebshandbuch gemäss Anlage 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 über den Betrieb in der Kategorie «speziell» (specific) zu beschreiben.

² UAS-Betreiber mit erhöhtem Betriebsrisiko gemäss Artikel 26 Absatz 3 müssen zusätzlich ein Sicherheitsmanagementsystem beschreiben und unterhalten, welches der Grösse der Organisation sowie der Art und Komplexität ihrer Tätigkeiten entspricht und den mit diesen Tätigkeiten verbundenen Gefahren und Risiken Rechnung trägt.

³ Führt ein Betrieb gemischte Operationen durch, kann die Beschreibung gemäss Absatz 1 und 2 als Ergänzung zum Betriebshandbuch der Zivilluftfahrt erstellt werden.

⁴ Betriebshandbücher von Betrieben, die gemischte Operationen durchführen und nur ein Betriebshandbuch führen, müssen zusätzlich folgende Themen beschreiben:

- a. die Unterschiede zwischen den Betriebsverfahren für zivile Staatsluftfahrt und Zivilluftfahrt;
- b. die Mittel und Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass das Personal die Unterschiede zwischen der zivilen Staatsluftfahrt und der Zivilluftfahrt kennt.

Art. 31 Deklaration des UAS-Betreibers

¹ Die Durchführung von Einsätzen gemäss Artikel 1 mit UAS sind dem BAZL vor Aufnahme der Aktivitäten zu deklarieren.

² Die Deklaration hat folgende Elemente zu enthalten:

- a. Name und Adresse des UAS-Betreibers;
- b. Telefonnummer, unter welcher die Einsatzleitung während der Einsätze erreichbar ist;
- c. Beschreibung der geplanten Einsätze (inkl. Darlegung der Kriterien von Artikel 26 Absatz 1 und 2);
- d. Bestätigung der Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung; und
- e. gegebenenfalls die Bewertung des erhöhten, allgemeinen Betriebsrisikos gemäss Artikel 27 Absatz 1.

Art. 32 UAS-Betreiber mit Hauptgeschäftssitz im Ausland

UAS-Betreiber mit Hauptgeschäftssitz im Ausland haben bei Abgabe der Deklaration ein Zustellungsdomizil in der Schweiz zu bezeichnen, es sei denn, das Völkerrecht oder die zuständige ausländische Stelle gestatte es dem BAZL, Schriftstücke im betreffenden Staat direkt zuzustellen.

Art. 33 UAS-Betreiber-Registrierungsnummer und Fernidentifizierung

¹ UAS-Betreiber haben sich in dem vom BAZL bereitgestellten System zu registrieren und unter Vorbehalt von Absatz 3 das Fernidentifizierungssystem bei Einsätzen zu aktivieren.

² Die UAS-Betreiber-Registrierungsnummer ist auf jedem eingesetzten unbemannten Luftfahrzeug sichtbar anzubringen. Das BAZL bestimmt die Art der Kennzeichnung.

³ Gefährdet die Aktivierung des Fernidentifizierungssystems die innere oder äussere Sicherheit der Schweiz oder die Tätigkeit der Polizei- oder Zollbehörden, kann der UAS-Betreiber die Fernidentifizierung ausnahmsweise unterdrücken. Er ergreift diesfalls Mitigationsmassnahmen zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit. Soweit der Einsatz in einem kontrollierten Luftraum stattfindet, koordiniert sich der UAS-Betreiber mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle.

Art. 34 Gebiete mit Einschränkungen

¹ Einsätze unbemannter Luftfahrzeuge gemäss Artikel 1 im Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes oder innerhalb einer von der Flugplatzleitung bestimmten kleineren Zone sind nur unter den folgenden Voraussetzungen zulässig:

- a. Flugplatz mit Flugverkehrskontrolldienst: Im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle.

- b. Flugplatz ohne Flugverkehrskontrolldienst: Im Einvernehmen mit der Flugplatzleitung; in dringenden Fällen und wenn die Fernpilotin oder der Fernpilot ohne technische Unterstützung ständigen Sichtkontakt zum unbemannten Luftfahrzeug und über den entsprechenden Luftraum hat, kann der Einsatz ohne Einverständnis der Flugplatzleitung erfolgen.

² Flüge zu Trainingszwecken in Schutzgebieten für Wildtiere sind nur im Einverständnis mit den dafür zuständigen Stellen zulässig.

Art. 35 Aufzeichnungen über Flugerfahrung und Flugzeiten

¹ Die UAS-Betreiber führen Aufzeichnungen über die unter ihrer Verantwortung durchgeführten Einsätze.

² Die Aufzeichnungen enthalten mindestens Ort, Datum, Uhrzeit, Dauer des Einsatzes, das Modell oder den Typ des UAS sowie den Namen der Fernpilotin oder des Fernpiloten.

Art. 36 Gefahrgut (Dangerous Goods)

¹ Der Transport von Gefahrgütern ist nicht erlaubt.

² Das BAZL kann eine Ausnahmegewilligung erteilen, sofern der UAS-Betreiber eine Risikobewertung gemäss Artikel 27 Absatz 1 durchführt, diese ein akzeptables Risiko bescheinigt und keine Gefahr für Menschen besteht.

Art. 37 Nutzung U-Space

¹ UAS-Betreiber müssen unter Vorbehalt von Absatz 2 die in dafür festgelegten Lufträumen (U-Space-Lufträumen) verfügbaren Dienste nutzen.

² Wird durch die Nutzung der U-Space-Dienste die innere oder äussere Sicherheit der Schweiz oder die Tätigkeit der Polizei- oder Zollbehörden gefährdet, kann der UAS-Betreiber ganz oder teilweise auf die Nutzung der U-Space Dienste verzichten. Er ergreift diesfalls Mitigationsmassnahmen zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit. Soweit der Einsatz in einem kontrollierten Luftraum stattfindet, koordiniert sich der UAS-Betreiber mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle.

Art. 38 Ausnahmen

Zur Abwehr von unmittelbaren, schweren Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung oder Leib und Leben kann für unaufschiebbare Einsätze gemäss Artikel 1 im Einzelfall von den Vorschriften dieser Verordnung abgewichen werden. Die Durchführung entsprechender Einsätze ist durch den UAS-Betreiber innert 24 Stunden nach deren Beginn dem BAZL zu melden und zu begründen.

4. Kapitel: Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 39 Änderung anderer Erlasse

Die Änderung anderer Erlasse wird im Anhang geregelt.

Art. 40 Übergangsbestimmung

¹ Flugbetriebsunternehmen und UAS-Betreiber, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung Flüge gemäss Artikel 1 durchgeführt haben, müssen die Verordnung innert eines Jahres nach deren Inkrafttreten umsetzen. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfen sie Flüge nach den bisher geltenden Regelungen durchführen.

² Bewilligungen, Deklarationen und Betriebshandbücher gemäss dieser Verordnung müssen innert der Frist gemäss Absatz 1 vorliegen. Andernfalls entfällt die Berechtigung, Flüge gemäss Artikel 1 durchzuführen.

³ Gesuche um Ausübung einer Tätigkeit gemäss Artikel 1, welche bei Inkraftsetzung dieser Verordnung hängig sind, werden nach neuem Recht behandelt.

Art. 41 Inkrafttreten

¹ Diese Verordnung tritt am(BRB + 1 Monat) in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

D.. Bundespräsident..: XXX

Der Bundeskanzler: XXX

Änderung anderer Erlasse

Anhang

(Art. 39)

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Verordnung vom 23. November 1994²³ über die Infrastruktur der Luftfahrt

Art. 30 Abs. 1 letzter Satz

¹ ... Dabei werden Flüge für Einsätze gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom...²⁴ nicht mitgezählt.

Art. 39d Abs. 1 Bst. b und d

Keiner Beschränkungen unterliegen:

- b. Starts und Landungen von Flügen gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ...²⁵;
- d. Starts und Landungen von ausländischen Staatsluftfahrzeugen, die vom BAZL bewilligt wurden.

2. Aussenlandeverordnung vom 24. Mai 2014²⁶

Art. 6 Abs. 1 Bst. c

c. Hubschrauber, die nicht im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind (ausländische Hubschrauber), es sei denn, sie werden von einem Unternehmen mit Sitz oder Niederlassung in der Schweiz, einer Schweizer Behörde oder in deren Auftrag eingesetzt;

Art. 12 Abs. 3

³ Kantonale Bewilligungen für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern, die zur Aus- oder Weiterbildung für Rettungs- und Löscheinsätze notwendig sind (Art. 8 Abs. 2), werden dem Flugbetriebsunternehmen oder der Schweizer Behörde erteilt, das beziehungsweise die die Aussenlandungen zu Aus- und Weiterbildungszwecken durchführt.

Art. 24 Bst. c

Alle Aussenlandungen werden in eine der folgenden Kategorien eingeteilt:

c. besondere Kategorien (4. Kapitel)

- 1. Aussenlandungen bei Ausbildungsflügen (1. Abschnitt) sowie Ausbildungsflüge für Flüge gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ...²⁷,
- 2. Aussenlandungen für Flüge gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ...²⁸.

Art. 26 Abs. 1 Bst. c

¹ Das BAZL kann Aussenlandungen bei Personentransporten zu touristischen oder sportlichen Zwecken oberhalb von 1100 m über Meer für folgende Zwecke bewilligen:

c. bei unvorhergesehenen Sperrungen und Ausfällen von Verkehrswegen und Transportanlagen zur Personenbeförderung, sofern die Verkehrswege und Anlagen eine touristische Bedeutung haben und keine angemessenen terrestrischen Alternativen bestehen.

Art. 33 Abs. 2

² Ausbildungsflüge für Personen, die im Dienst von Rettungsorganisationen, der Polizei oder der Zollbehörden stehen, unterstehen diesem Abschnitt und nicht dem 2. Abschnitt dieses Kapitels.

Art. 35 Abs. 1 und 2

¹ An Sonn- und Feiertagen sowie von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sind Aussenlandungen für die Ausbildung von Personen die im Dienste von Rettungsorganisationen, der Polizei oder der Zollbehörden stehen, zulässig, wenn die Ausbildung sonst unverhältnismässig erschwert würde.

²³ SR 748.131.1

²⁴ SR ...

²⁵ SR ...

²⁶ SR 748.132.3.

²⁷ SR ...

²⁸ SR ...

² Von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sind Aussenlandungen bei Ausbildungsflügen zulässig, wenn sie von Hubschrauberpilotinnen und Hubschrauberpiloten im Dienste von Flugbetriebsunternehmen oder Schweizer Behörden durchgeführt werden, welche Einsätze gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ²⁹ und zur Aufrechterhaltung fliegerischer Berechtigungen dienen.

Art. 36

Das BAZL kann Aussenlandungen oberhalb von 2000 m über Meer oder in Schutzgebieten nach Artikel 19 bewilligen, wenn sie für die Ausbildung von Personen notwendig sind, die im Dienste von Flugbetriebsunternehmen oder Schweizer Behörden stehen, welche Einsätze gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ...³⁰ durchführen. Es erteilt die Bewilligung an das Flugbetriebsunternehmen oder die Behörde.

2. Abschnitt: Aussenlandungen im Rahmen der Staatsluftfahrtverordnung sowie Dienstflüge des Bundes

Art. 38

¹ Aussenlandungen, die für die folgenden Flüge erforderlich sind, sind unter Vorbehalt von Absatz 2 ohne zeitliche und räumliche Einschränkungen zulässig und bedürfen keiner Bewilligung:

- a. Flüge im Rahmen von Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ...³¹;
- b. Dienstflüge des BAZL;
- c. Dienstflüge der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle.

² Aussenlandungen für Flüge, mit welchen Luftfahrzeuge systematisch ausserhalb von Luftfahrtinfrastrukturen positioniert oder bereit gestellt werden, sind nicht zulässig.

Die untenstehend dargelegte Änderung der VRV-L erfolgt nicht mit der Inkraftsetzung der Staatsluftfahrtverordnung, sondern im Rahmen einer eigenständigen Revision der VRV-L. Die vorgeschlagenen Änderungen werden jedoch aufgrund des engen Sachzusammenhangs den Betroffenen im Rahmen der Stakeholder-Konsultation der Staatsluftfahrtverordnung gleichzeitig zur Kommentierung unterbreitet. Änderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015³² über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge

Art. 23 Abs. 5 und 7

⁵ Hubschrauber dürfen im Luftraum der Klasse G bei einer Mindestflugsicht von 800 m betrieben werden, wenn mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig erkannt werden, um Zusammenstösse zu vermeiden. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Betriebsmindestbedingungen der Verordnung vom über den Einsatz ziviler Staatsluftfahrzeuge im Zoll- und Polizeidienst sowie zur Suche, Rettung und Gefahrenabwehr.

⁷ Beim Betrieb von Hubschraubern in Sonderfällen, wie Einsätzen gemäss Artikel 1 Staatsluftfahrtverordnung vom ...³³ kann von den in SERA.5010 Buchstaben a und b vorgesehenen Bedingungen abgewichen werden.

Art. 27 Abs. 1, 2 und 5

¹ Geht ein Sichtflug bei Nacht über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, so ist ein Flugplan gemäss SERA.4001 abzugeben. Von dieser Pflicht ausgenommen sind Flüge in der Nacht gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 resp. Einsätze gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ...³⁴ in den Lufträumen der Klassen E und G. Diesfalls muss die laufende Lokalisierung des Luftfahrzeuges über andere Mittel sichergestellt werden.

² Sichtflüge bei Nacht dürfen nur von und zu Flugplätzen erfolgen, die hierfür eingerichtet und zugelassen sind. Das BAZL kann in besonderen Fällen und unter den Bedingungen der Absätze 3 und 4 Ausnahmen von dieser Einschränkung bewilligen. Die Einschränkung gilt nicht für Einsätze gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung sowie zur Suche, Rettung und Gefahrenabwehr und dringende Transportflüge mit Hubschraubern sowie für Ballonfahrten.

⁵ Bei Hubschrauberflügen kann in Sonderfällen von den Mindestwerten nach den Absätzen 3 und 4 abgewichen werden, zum Beispiel bei Einsätzen gemäss Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung.

Art. 28 Abs. 2 Einleitungssatz und Bst. a

² Diese Mindestflughöhen dürfen, soweit erforderlich, nur angemessen unterschritten werden:

- a. bei Einsätzen nach Artikel 1 der Staatsluftfahrtverordnung vom ...³⁵ nach deren Bestimmungen;

29 SR ...
30 SR ...
31 SR ...
32 SR 748.121.11
33 SR ...
34 SR ...
35 SR ...