



Sicherheitsempfehlung Nr. 562

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	22.12.2020
Nummer Schlussbericht	2370
Sicherheitsdefizit	<p>Die Sicherheitsuntersuchung hat gezeigt, dass die gesetzlichen Vorgaben für den Flugbetrieb mit historischen Verkehrsflugzeugen sowohl von der Aufsichtsbehörde als auch vom Flugbetriebsunternehmen in erster Linie formell umgesetzt wurden. Viele der in den Handbüchern beschriebenen Prozesse bildeten die betrieblichen Vorgaben nur teilweise ab. Insbesondere waren die massgebenden Risiken des Betriebs nach Sichtflugregeln mit Flugzeugen nach Anhang II der europäischen Verordnung 216/2008 (heute entsprechend dem Anhang I der europäischen Verordnung 2018/1139) nur unvollständig berücksichtigt. Gesamthaft erwies sich die Regulierung als aufwändig und wenig an die tatsächlichen Bedürfnisse des Flugbetriebes angepasst. Unabhängig von der gewählten Organisationsform müsste diese den für einen Flugbetrieb mit Passagieren gewünschten Sicherheitsgrad gewährleisten können. Eine Konsultation zu möglichen Sicherheitsempfehlungen hat ergeben, dass auf nationaler Ebene eine Lösung gesucht werden muss. Da ein entsprechender Gesetzgebungsprozess wohl längere Zeit in Anspruch nehmen dürfte, wird ein Vorgehen in zwei Schritten empfohlen.</p>
Sicherheitsempfehlung	<p>Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte bis zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung Nr. 561 sicherstellen, dass im Flugbetrieb mit Passagieren unter Verwendung von Luftfahrzeugen nach Anhang I der europäischen Verordnung 2018/1139 mit einem an die Komplexität und die Grösse des jeweiligen Flugbetriebs angepassten Aufwand die für diesen Betrieb spezifischen Risiken erfasst und wirkungsvoll verringert werden.</p>
Adressaten	BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt
Stand der Umsetzung	<p>Umgesetzt. Das BAZL ist mit der Sicherheitsempfehlung Nr. 562 einverstanden. Seit dem Inkrafttreten der neuen EASA-Grundverordnung (Verordnung (EU) 2018/1139 (für die Schweiz in Kraft seit dem 1. September 2019) ist es nicht mehr möglich, im Rahmen des EU-Regelwerkes Luftfahrzeuge ohne ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach europäischem Recht (sog. «non-EASA-Luftfahrzeuge», darunter fallen insbesondere auch historische) im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb einzusetzen. Auch ein gewerbsmässiger Einsatz solcher Luftfahrzeuge gestützt auf nationales Recht soll in Zukunft nicht stattfinden können. Die Amtsleitung des BAZL hat am 19. Oktober 2020 und an weiteren Terminen beschlossen, folgende Einschränkungen bzw. flankierenden Massnahmen einzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Personenbeschränkung auf Luftfahrzeugen der Sonderkategorie Historisch: Auf diesen Luftfahrzeugen dürfen zukünftig nur noch max. 9 Insassen, davon max. 6 Passagiere, befördert werden;

- Aufteilung der sehr heterogenen Sonderkategorie Historisch in vier Risikoklassen mit je unterschiedlichen, sich mit zunehmendem Risiko verschärfenden Instandhaltungsanforderungen (risk-based approach: In der höchsten Klasse 4 beispielsweise sind Flugzeuge über 5700 kg MTOM oder Turbojet-Antrieb sowie Helikopter über 3175 kg MTOM vorgesehen. Instandhaltungsarbeiten an Risikoklasse 4 Luftfahrzeugen sind von zugelassenen Instandhaltungsbetrieben auszuführen, ermächtigte Einzelpersonen gemäss Art. 34 VLL genügen nicht mehr).
- Ausschluss von gewerbsmässigem Betrieb nach nationalem Recht von non-EASA-Luftfahrzeugen der Sonderkategorie Historisch;
- Informationspflicht: Bei entgeltlichen (nicht-gewerbsmässigen) Flügen mit Luftfahrzeugen der Sonderkategorie Historisch (sowie den übrigen Sonderkategorien gemäss Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL), dort z.T. auch für den gewerbsmässigen Betrieb) müssen die Passagiere vor Abflug über die Besonderheiten der Zulassung des Luftfahrzeugs informiert werden. Zudem muss in der Nähe der Passagiertüre eine Beschilderung auf den Status des Luftfahrzeuges hinweisen.
- Änderung der Verkehrszulassung: Für in der Schweiz immatrikulierte non-EASA-Luftfahrzeuge der Sonderkategorie Historisch werden nur noch nationale Flugbewilligungen (permit to fly) ausgestellt. Diese entsprechen nicht den Anforderungen von ICAO Annex 8 und berechtigen daher nicht mehr automatisch zur Durchführung von Flügen ins Ausland.
- Das BAZL beabsichtigt weiter, die Passagierbeschränkung (max. 9 Insassen davon max. 6 Passagiere) auch auf ausländische Luftfahrzeuge der Sonderkategorie anzuwenden.

Die Umsetzung der von der Amtsleitung beschlossenen Massnahmen wird, wo erforderlich in einem Gesetzgebungsprojekt aufgenommen, welches bereits vor dem Unfall mit der HB-HOT, vom 4. August 2018 initialisiert wurde. Im Hinblick auf die Flugtechnik geht es darum, die Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL; SR 748.215.1) entsprechend anzupassen. Aktuell operieren in der Schweiz keine Luftfahrzeuge mehr nach Anhang I der europäischen Verordnung 2018/1139 im gewerbsmässigen Flugbetrieb mit Passagieren. Die Luftfahrzeuge der Ju-Air vom Hersteller Junkers sind bis Erlangung einer neuen nationalen Flugbewilligung gegroundet. Das historische Verkehrsflugzeug Super Constellation HB-RSC ist nicht lufttüchtig und bis zur Erlangung einer neuen nationalen Flugbewilligung gegroundet.

**Untersuchungsberichte zur
Sicherheitsempfehlung**

[Final report](#)
[Schlussbericht](#)
[Rapport final](#)
[Rapporto finale](#)
