

Die schweizerische Luftfahrt wird von folgenden Stellen massgeblich beeinflusst:

Stufe	Behörde	Beschreibung
Welt	ICAO	Die International Civil Aviation Organisation wurde durch das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 07.12.1944 (Chicagoer Abkommen) gegründet und hat ihren Hauptsitz in Montreal.
Europa	EASA	Die European Aviation Safety Agency ist die Flugsicherheitsbehörde der EU für die zivile Luftfahrt.
Schweiz	FOCA/BAZL	Das Federal Office of Civil Aviation/Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist für die Luftfahrtentwicklung und die Aufsicht über die zivile Luftfahrt in der Schweiz zuständig. Das BAZL gehört zum UVEK, dem Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation .

Luftrechtliche Erlasse

Für Fallschirmspringer/-innen ist es nicht immer einfach, sich in der Fülle der luftrechtlichen Erlasse zurecht zu finden. Wir haben nachstehend versucht, aus den drei für uns wichtigsten luftrechtlichen Erlassen, die für den Fallschirmsport relevanten Artikel hervorzuheben. Diese Aufzeichnung erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit und entbindet den Fallschirmspringer nicht davon, sich auch mit den weiteren Gesetzestexten auseinanderzusetzen. Grundlage des schweizerischen Luftrechts ist der Artikel 87 der Bundesverfassung: «Die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr, die Seilbahnen, die Schifffahrt sowie über die Luft- und Raumfahrt ist Sache des Bundes.».

Im Folgenden sind die relevanten Artikel der für den Fallschirmsport wichtigsten Erlasse abgedruckt und am Rand markiert. Bei den Erlassen handelt es sich um:

- das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), S. 88 (https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1950/471_491_479/de)
- die Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge VVR, S. 93 (<https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2015/326/de>)
- die Verordnung über die Luftfahrzeuge besonderer Kategorien VLK, S. 99 (https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1994/3076_3076_3076/de)
- die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Europäischen Kommission, S. 103 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0923>)

Bundesgesetz über die Luftfahrt – LFG

Bundesgesetz über die Luftfahrt

748.0

(Luftfahrtgesetz, LFG)¹

vom 21. Dezember 1948 (Stand am 1. Januar 2021)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Artikel 87 und 92 der Bundesverfassung ^{2, 3}
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. März 1945 ⁴,

beschliesst:

Erster Teil: Die Grundlagen der Luftfahrt **Erster Titel: Luftraum und Erdoberfläche** **Erster Abschnitt: Die Lufthoheit und ihre Auswirkungen**

Art. 1 ⁵

I. Benützung des
schweizerischen
Luftraumes
1. Grundsatz und
Definitionen

¹ Die Benützung des Luftraumes über der Schweiz durch Luftfahrzeuge und Flugkörper ist im Rahmen dieses Gesetzes, der übrigen Bundesgesetzgebung und der für die Schweiz verbindlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen gestattet.

² Als Luftfahrzeuge gelten Fluggeräte, die sich durch Einwirkungen der Luft, jedoch ohne die Wirkung von Luft gegen den Boden (Luftkissenfahrzeuge), in der Atmosphäre halten können.

³ Als Flugkörper gelten Fluggeräte, die nicht den Luftfahrzeugen zugehören.

⁴ Unter Flugsicherungsdienst sind die Dienste zu verstehen, die eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten.

AS 1950 471

¹ Abkürzung eingefügt gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110; BBl 1976 III 1232).

² SR 101

³ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

⁴ BBl 1945 I 341

⁵ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).



Art. 2⁶

2. Zugelassene
Luftfahrzeuge
und Flugkörper

¹ Zum Verkehr im schweizerischen Luftraum sind unter Vorbehalt von Absatz 2 zugelassen:

- a. die schweizerischen Staatsluftfahrzeuge;
- b. Luftfahrzeuge, die gemäss Artikel 52 im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und mit den in Artikel 56 verlangten Ausweisen versehen sind;
- c. Luftfahrzeuge besonderer Kategorien, für die Sonderregeln gelten (Art. 51 und 108);
- d. ausländische Luftfahrzeuge, für die durch zwischenstaatliche Vereinbarung die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist;
- e. Luftfahrzeuge, für die durch besondere Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL⁷) die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist.

² Der Bundesrat kann zur Wahrung der Flugsicherheit oder aus Gründen des Umweltschutzes Luftfahrzeuge besonderer Kategorien vom Verkehr im schweizerischen Luftraum ausschliessen oder ihre Zulassung davon abhängig machen, dass geeignete öffentliche oder private Stellen Aufsichtsaufgaben übernehmen.

³ Über Flugkörper erlässt der Bundesrat besondere Vorschriften.

Art. 3

II. Bundesauf-
sicht
1. Eidgenössi-
sche Behörden

¹ Der Bundesrat hat im Rahmen der Zuständigkeit des Bundes die Aufsicht über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Er übt sie durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK⁸) aus. ...^{9,10}

² Für die unmittelbare Aufsicht wird beim UVEK eine besondere Abteilung, das BAZL, gebildet.

³ Das Nähere bestimmt der Bundesrat; insbesondere setzt er die zu erhebenden Gebühren fest.

⁶ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

⁷ Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915). Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

⁸ Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915). Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

⁹ Dritter Satz aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

¹⁰ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Dez. 2005, in Kraft seit 1. Juni 2006 (AS 2006 1989; BBl 2005 3857).



Art. 4²⁷2. Delegation
der Aufsicht

¹ Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse an den Flugplatzleiter und mit deren Einverständnis an Kantone, Gemeinden oder geeignete Organisationen und Einzelpersonen übertragen.²⁸

² Vor der Übertragung an Gemeindebehörden sind die zuständigen kantonalen Regierungen anzuhören.



**Zweiter Abschnitt:
Die Benützung des Luftraums und
Sicherheitsmassnahmen**⁴⁷

Art. 13

2. Bewilligungen

Der Bundesrat kann insbesondere Fallschirmsprünge, Fesselballon-aufstiege, öffentliche Flugveranstaltungen, Kunstflüge und akrobatische Demonstrationen an Luftfahrzeugen von einer Bewilligung des BAZL abhängig machen.

**Art. 14**⁵¹

3. Verbote

¹ Flüge mit Überschallgeschwindigkeit sind im Luftraum über der Schweiz verboten.

² Der Abwurf von Gegenständen aus Luftfahrzeugen während des Fluges ist unter Vorbehalt der vom Bundesrat zu bestimmenden Ausnahmen verboten.

³ Der Bundesrat kann fotografische Aufnahmen aus der Luft und deren Verbreitung, die Reklame und Propaganda unter Verwendung von Luftfahrzeugen sowie die Beförderung bestimmter Gegenstände auf dem Luftwege verbieten oder von einer Bewilligung des BAZL abhängig machen.



²⁷ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607).

²⁸ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

⁴⁷ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS **1977** 2110; BBl **1976** III 1232).

⁵¹ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS **1973** 1738; BBl **1971** I 266).

Zweiter Titel: Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal

Erster Abschnitt: Die Luftfahrzeuge

Art. 51¹⁸⁸

1. Einteilung

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Einteilung der Luftfahrzeuge in einzelne Kategorien.

² Er bestimmt insbesondere:

- a. welche Luftfahrzeuge als schweizerische Staatsluftfahrzeuge gelten;
- b. für welche Luftfahrzeuge besonderer Kategorien Sonderregeln gelten (Art. 2 und 108).

³ Er kann die Kantone ermächtigen, für bestimmte Kategorien unbemannter Luftfahrzeuge Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen.

Zweiter Titel: Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal

Zweiter Teil:

Rechtsbeziehungen aus dem Betrieb der Luftfahrt

Erster Titel: Die Haftpflicht gegenüber Drittpersonen

Art. 64

1. Umfang der Ersatzpflicht

¹ Für Schäden, die von einem im Fluge befindlichen Luftfahrzeug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, ist durch den Halter des Luftfahrzeuges Ersatz zu leisten, sofern feststeht, dass der Schaden entstanden und vom Luftfahrzeug verursacht worden ist.

1. Grundsatz

² Diese Bestimmung gilt auch für:

- a. Schäden, die durch einen aus dem Luftfahrzeug fallenden Körper verursacht werden, selbst bei erlaubtem Abwurf von Ballast oder bei einem Abwurf, der in Not erfolgt;
- b. Schäden, die durch eine an Bord des Luftfahrzeuges befindliche Person verursacht werden. Der Halter haftet jedoch nur bis zum Betrage der Sicherstellung, zu der er gemäss den Artikeln 70 und 71 verpflichtet ist, wenn diese Person nicht zur Besatzung gehört.

Art. 65

2. Bei Schwarzfahrten

Wer das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters benützt, ist zum Ersatz des verursachten Schadens verpflichtet. Der Halter haftet mit, aber nur bis zum Betrage der Sicherstellung, zu der er gemäss den Artikeln 70 und 71 verpflichtet ist.

¹⁸⁸ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

Dritter Teil: Förderung der Luftfahrt

Art. 103a²⁷⁰

IV. Fliegerische
Aus- und
Weiterbildung

¹ Der Bund unterstützt die Aus- und Weiterbildung von Anwärtern, welche als Militärpiloten, Berufspiloten, Fluglehrer oder Fernspäher in Betracht kommen.

² Die Ausbildung erfolgt zur Hauptsache in privaten Schulen.

³ Der Bundesrat kann die administrative Leitung, die Aufklärung über die Möglichkeiten der fliegerischen Laufbahn und die Werbung Organisationen der Luftfahrt übertragen. Der Bund übernimmt deren Aufwendungen zu den Selbstkosten. Die Einzelheiten werden vertraglich geregelt.

⁴ Der Bundesrat ordnet die Aufsicht und setzt ein Organ ein, welches die Interessen der beteiligten Stellen aufeinander abstimmt.

Vierter Teil: Anwendungs- und Schlussbestimmungen

Art. 108

IV. Sonderregeln

¹ Der Bundesrat kann vorsehen, dass einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes auf Luftfahrzeuge besonderer Kategorien keine Anwendung finden. Als solche gelten:

- a. Staatsluftfahrzeuge, die nicht Militärluftfahrzeuge sind;
- b. nicht motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- c. unbemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- d. bemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge mit geringem Gewicht oder geringer Flächenbelastung.²⁸⁰

² Er kann gegebenenfalls für diese Arten von Luftfahrzeugen Sonderregeln aufstellen. Dabei dürfen jedoch die Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftpflicht und die Strafbestimmungen nicht geändert werden.

²⁷⁰ Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

²⁸⁰ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).



Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge

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

748.121.11

vom 20. Mai 2015 (Stand am 1. Januar 2019)

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

gestützt auf Artikel 75 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973¹,
in Ausführung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012² in der für die Schweiz
gemäss Anhang Ziffer 5 des Abkommens vom 21. Juni 1999³ 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

¹ 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 1948⁴ erlassenen Vorschriften.

AS 2015 1643

¹ SR 748.01

² 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.

³ SR 0.748.127.192.68

⁴ SR 748.0



² Für Fallschirmabsprünge, Drachen, Drachenfallschirme, Fesselballone und unbemannte Luftfahrzeuge gilt diese Verordnung mit Ausnahme von Artikel 9 nicht; für sie gilt die Verordnung des UVEK vom 24. November 1994⁵ über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien.

³ Für Hängegleiter und für Hängegleiter mit elektrischem Antrieb gelten die Verkehrsregeln für Segelflugzeuge, soweit nicht die Verordnung vom 24. November 1994 über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien etwas anderes bestimmt.

⁴ Für Motorsegler mit laufendem Motor gelten die Verkehrsregeln für Flugzeuge, für solche mit abgestelltem Motor diejenigen für Segelflugzeuge.

Art. 4 Zuständige Behörde

Die zuständige Behörde im Sinne von Artikel 2 Ziffer 55 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist das BAZL.

Art. 5 Anwendung der Luftraumklassen

Die Anwendung der Luftraumklassen in der Schweiz ist in Anhang 1 festgelegt.

Art. 6 Verweise auf SERA

Auf die Bestimmungen des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 wird mit «SERA»⁶ und der entsprechenden Ziffer verwiesen.

2. Kapitel: Allgemeine Verkehrsregeln

1. Abschnitt: Vermischte Bestimmungen

Art. 9 Abwerfen oder Sprühen

¹ Während des Fluges dürfen Gegenstände oder Flüssigkeiten nur mit Bewilligung des BAZL abgeworfen oder versprüht werden.

² Ohne Bewilligung dürfen abgeworfen werden:

- a. Ballast in Form von Wasser oder feinem Sand;
- b. in Notfällen: Treibstoff oder gefährliche Gegenstände; dabei ist der Ort des Abwurfs nach Möglichkeit im Einverständnis mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu bestimmen;
- c. zur Hilfeleistung erforderliche Gegenstände oder Stoffe;
- d. auf Flugplätzen: Schleppseile und abwerfbare Fahrwerke;
- e. bei Fallschirmabsprünge: Winddriftanzeiger;
- f. für die Landung: Raucherzeuger;
- g. bei fliegerischen Wettbewerben: Meldetaschen.

⁵ SR 748.941

⁶ SERA = *Standardised European Rules of the Air (Standardisierte europäische Flugverkehrsregeln)*



Art. 10 Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

Das BAZL kann bei der Festlegung des Luftraums zur Wahrung der Flugsicherheit folgende Gebiete festlegen:

- a. Flugbeschränkungsgebiete nach SERA.3145;
- b. Gefahrengebiete nach Artikel 2 Ziffer 65 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

2. Abschnitt: Verhütung von Zusammenstößen**Art. 11** Verbandsflüge

Für Flüge im Verband gelten nur die in SERA.3135 vorgesehenen Bedingungen.

Art. 12 Entgegenkommende Luftfahrzeuge am Hang

Begegnen sich zwei Luftfahrzeuge am Hang in ganz oder nahezu entgegengesetzter Flugrichtung und ungefähr auf gleicher Höhe, so weicht das Luftfahrzeug, das den Hang zu seiner Linken hat, nach rechts aus. Es darf das andere Luftfahrzeug nicht unter- oder überfliegen.

Art. 15 Fluginformationszone

¹ Eine Fluginformationszone (FIZ⁸) ist ein definierter Luftraum um einen Flugplatz, in dem ein Fluginformations- und Alarmdienst durch einen Flugplatz-Fluginformationsdienst (AFIS⁹) angeboten wird.

² Ein AFIS ist ein Dienst, der Luftfahrzeugführerinnen und -führern Informationen zum sicheren und effizienten Verlauf des Fluges in der Umgebung des Flugplatzes sowie auf Pisten und Rollwegen übermittelt.

³ Innerhalb einer FIZ muss ein ständiger Funkkontakt zum AFIS bestehen.

⁴ Im Übrigen gelten die Regeln der Luftraumklasse, in der sich die FIZ befindet.

⁸ FIZ = *Flight Information Zone*

⁹ AFIS = *Aerodrome Flight Information Service*

3. Kapitel: Sichtflugregeln

1. Abschnitt: Mindestwerte

Art. 23 Allgemeine Bestimmungen

¹ Bei Tag sind Sichtflüge so durchzuführen, dass mit Ausnahme der Absätze 3 und 4 die Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken gemäss SERA.5001 eingehalten werden.¹⁹

² ...²⁰

³ Im Luftraum der Klasse G ist der Flug ausserhalb von Wolken und mit ständiger Sicht auf den Grund durchzuführen.

⁴ Im Luftraum der Klasse G beträgt die Mindestflugsicht 5000 m. Eine Mindestflugsicht von 1500 m ist für folgende Flüge zulässig:

- a. für Flüge mit einer Geschwindigkeit von 140 kt IAS²¹, oder weniger, sodass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig erkannt werden können, um Zusammenstösse zu vermeiden;
- b. für Flüge unter Umständen, in denen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens mit anderem Verkehr in der Regel gering ist, zum Beispiel in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und bei Arbeitsflügen in geringer Höhe.

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. Bei einer Mindestflugsicht unter 800 m kann in Sonderfällen geflogen werden, zum Beispiel bei medizinischen Flügen, Such- und Rettungsflügen und Flügen zur Brandbekämpfung.

⁶ Die Tag- und Nachtgrenzen sind im Luftfahrthandbuch²² festgelegt.

¹⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. Okt. 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3847).

²⁰ Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 13. Sept. 2017, mit Wirkung seit 12. Okt. 2017 (AS 2017 5067).

²¹ IAS = *Indicated Airspeed* (angezeigte Fluggeschwindigkeit)

²² Das Luftfahrthandbuch kann bei Skyguide (aipversand@skyguide.ch) gegen Bezahlung bezogen und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern kostenlos eingesehen werden.

4. Kapitel: Instrumentenflugregeln

Art. 30 Mindestflughöhen

1 Für Instrumentenflüge gelten die folgenden Mindestflughöhen:

- a. über gebirgigem Gelände von mehr als 3050 m über Meer: mindestens 600 m (2000 ft) über dem höchsten Hindernis, das in einem Umkreis von 8 km um den geschätzten Standort des Luftfahrzeuges liegt;
- b. einem Umkreis von 8 km um den geschätzten Standort des Luftfahrzeuges liegt.³⁷

2 Bei Abflug und Landung darf von den Mindesthöhen abgewichen werden.

5. Kapitel: Schlussbestimmungen

Art. 32 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

¹ Die Verordnung des UVEK vom 4. Mai 1981³⁸ über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge wird aufgehoben.

² Die Änderung eines anderen Erlasses ist in Anhang 2 geregelt.

Art. 33 Übergangsbestimmung

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung in Luftfahrzeugen bereits eingebaute Mode-A/C-Transponder dürfen in Abweichung von Artikel 29 bis zum 31. März 2016 für Flüge nach Sichtflugregeln in allen Lufträumen weiterhin verwendet werden. Im Falle des Austausches dieser Transponder sind diese jedoch durch Transponder nach Artikel 29 Absatz 1 zu ersetzen, falls sie in Lufträumen eingesetzt werden, in denen gemäss Artikel 29 eine Transponderpflicht besteht.

Art. 34 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 15. Juni 2015 in Kraft.

³⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 13. Sept. 2017, in Kraft seit 12. Okt. 2017 (AS 2017 5067).

³⁸ [AS 1981 1066, 1985 1908 Ziff. II, 1989 560, 1992 548, 1993 1377, 1994 3076 art. 22 Ziff. 1, 1997 905, 2001 511, 2006 4279 4701, 2008 639, 2011 1153]

Anhang 1³⁹
(art. 5)

Anwendung der Luftraumklassen in der Schweiz

Luftraumklasse	Hauptanwendungsgebiete	Anwendung
A	In der Schweiz nicht verwendet	
B	In der Schweiz nicht verwendet	
C	<ul style="list-style-type: none"> – Nahkontrollbezirke mit starkem Instrumentenflugverkehr – Jura-Mittelland FL100 bis FL195⁴⁰ – Luftstrasse in Alpen – Alpen: – während mil. Flugbetriebszeiten FL130 bis FL195, ausserhalb mil. Flugbetriebszeiten FL150 bis FL195 	gemäss Luftfahrkarte 1:500 000 ⁴¹ und Luftfahrthandbuch ⁴²
D	<ul style="list-style-type: none"> – Nahkontrollbezirke (TMA) mit Instrumentenflugverkehr – Kontrollzonen (CTR) 	gemäss Luftfahrkarte 1:500 000 und Luftfahrthandbuch
E	<ul style="list-style-type: none"> – Ausserhalb G, D und C 	gemäss Luftfahrkarte 1:500 000 und Luftfahrthandbuch
F	In der Schweiz nicht verwendet	
G	<ul style="list-style-type: none"> – Grund bis 600 m (2000 ft) AGL⁴³ 	gemäss Luftfahrkarte 1:500 000 und Luftfahrthandbuch

Anhang 2
(art. 32, Abs. 2)

Änderung eines anderen Erlasses

...⁴⁴

³⁹ Bereinigt gemäss Ziff. II der V des UVEK vom 13. Sept. 2017, in Kraft seit 12. Okt. 2017 (AS 2017 5067).

⁴⁰ FL = Flight Level (Flugfläche)

⁴¹ Die Publikation kann beim Bundesamt für Landestopografie, 3084 Wabern gegen Bezahlung bezogen und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern kostenlos eingesehen werden.

⁴² Das Luftfahrthandbuch kann bei Skyguide (aipversand@skyguide.ch) gegen Bezahlung bezogen und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern kostenlos eingesehen werden.

⁴³ AGL = Above Ground Level (Höhe über Grund)

⁴⁴ Die Änd. kann unter AS 2015 1643 konsultiert werden.

Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien

Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK)¹

748.941

vom 24. November 1994 (Stand am 1. Januar 2019)

*Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*² (UVEK), gestützt auf Artikel 57 Absätze 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948³ (LFG), und auf die Artikel 2a Absatz 3, 21, 24 Absatz 1 und 125 Absatz 2 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973⁴, in Ausführung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012⁵ in der für die Schweiz gemäss Anhang Ziffer 5 des Abkommens vom 21. Juni 1996⁶ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr jeweils verbindlichen Fassung,⁷

verordnet:

1. Abschnitt: Geltungsbereich

Art. 1⁸

Diese Verordnung gilt für Hängegleiter ohne Antrieb oder mit elektrischem Antrieb, Drachen, Drachenfallschirme, Fesselballone, Fallschirme und unbemannte Luftfahrzeuge.

2. Abschnitt: Gemeinsame Bestimmungen

Art. 2 Luftfahrzeugregister und Lufttüchtigkeit

¹ Luftfahrzeuge nach Artikel 1 werden nicht in das Luftfahrzeugregister eingetragen.

AS 1994 3076

¹ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Okt. 2009, in Kraft seit 1. Dez. 2009 (AS 2009 5399).

² Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1977.

³ SR 748.0

⁴ SR 748.01

⁵ 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.

⁶ SR 0.748.127.192.68

⁷ Fassung gemäss Anhang 2 der V des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, in Kraft seit 15. Juni 2015 (AS 2015 1643).

⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 15. Juli 2015 (AS 2015 2193).

² Unter Vorbehalt von Artikel 20a wird die Lufttüchtigkeit nicht geprüft.⁹

³ Es werden keine Lärmzeugnisse ausgestellt.

Art. 3 Start- und Landeort

1 Für Luftfahrzeuge nach Artikel 1, ausgenommen für Hängegleiter mit elektrischem Antrieb, besteht kein Zwang, auf einem Flugplatz abzufliegen oder zu landen.¹⁰

2 Die Rechte der an einem Grundstück Berechtigten auf Abwehr von Besitzesstörungen und Ersatz ihres Schadens bleiben in allen Fällen vorbehalten.

Art. 4 Öffentliche Flugveranstaltungen

Für öffentliche Flugveranstaltungen, an denen ausschliesslich Luftfahrzeuge nach Artikel 1 eingesetzt werden, ist keine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)¹¹ erforderlich.

Art. 5 Gewerbmässige Flüge

Für gewerbmässige Flüge mit Luftfahrzeugen nach Artikel 1 ist keine Bewilligung des BAZL erforderlich.

Art. 5a¹² Verweise auf SERA

Auf die Bestimmungen des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 wird mit «SERA»¹³ und der entsprechenden Ziffer verwiesen.

5. Abschnitt: Fallschirme

Art. 12³² Verkehrsregeln

Für Fallschirmabsprünge sind die Bestimmungen SERA.3101, 3115, 3125, 3145, 3201 und 3205 anwendbar.

⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. Aug. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 2999).

¹⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 15. Juli 2015 (AS **2015** 2193).

¹¹ Ausdruck gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Okt. 2009, in Kraft seit 1. Dez. 2009 (AS **2009** 5399). Die Anpassung wurde im ganzen Text vorgenommen.

¹² Eingefügt durch Anhang 2 der V des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, in Kraft seit 15. Juni 2015 (AS **2015** 1643).

¹³ SERA = Standardised European Rules of the Air (Standardisierte europäische Flugverkehrsregeln)

³² Fassung gemäss Anhang 2 der V des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, in Kraft seit 15. Juni 2015 (AS **2015** 1643).

Art. 12a³³ Bewilligungspflicht

¹ Fallschirmabsprünge über und in der Nähe von Flugplätzen sowie in den Lufträumen der Klassen C und D bedürfen einer Bewilligung.

² Die Bewilligung wird von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle oder, wenn auf einem Flugplatz keine solche vorhanden ist, vom Flugplatzleiter erteilt.³⁴

Art. 12b³⁵ Landeplatz bei Fallschirmabsprünge ausserhalb von Flugplätzen

¹ Der Landeplatz muss vor dem Absprung rekognosziert werden. Er muss dem verwendeten Fallschirmmuster entsprechend frei von Hindernissen und mit einem gut sichtbaren Kreuz markiert sein. Der Bodenwind ist mit einem Windsack oder mit anderen Hilfsmitteln anzuzeigen.

² Bevor ein Landeplatz markiert wird, ist die Einwilligung des am Grundstück Berechtigten einzuholen.

³ Landungen auf öffentlichen Strassen sind verboten. Landungen in dichtbesiedelten Zonen von Ortschaften sowie auf öffentlichen Gewässern sind nur im Einvernehmen mit den zuständigen Polizeiorganen erlaubt.

Art. 12c³⁶ Absprungleitung

¹ Die Absprünge sind unter der unmittelbaren Aufsicht eines verantwortlichen Leiters oder einer verantwortlichen Leiterin durchzuführen.

² Sie dürfen erst erfolgen, nachdem ein Beobachter oder eine Beobachterin vom Boden aus mittels Funk oder Signalen bestätigt hat, dass der benötigte Luftraum frei von Luftfahrzeugen ist.

Art. 13 Haftpflichtversicherung

¹ Die Haftpflichtansprüche von Dritten auf der Erde sind vom Halter oder von der Halterin durch eine Haftpflichtversicherung mit einer Garantiesumme von mindestens 1 Million Franken sicherzustellen.

² Bei einem Notabsprung muss sich die für das Luftfahrzeug geleistete Sicherstellung der Haftpflichtansprüche Dritter auf der Erde auch auf den Gebrauch des Fallschirms erstrecken.

³ Der Haftpflichtversicherungsnachweis ist beim Absprung mitzuführen.

³³ Eingefügt durch Anhang 2 der V des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, in Kraft seit 15. Juni 2015 (AS 2015 1643).

³⁴ Fassung gemäss Ziff. III der V des UVEK vom 13. Sept. 2017, in Kraft seit 12. Okt. 2017 (AS 2017 5067).

³⁵ Eingefügt durch Anhang 2 der V des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, in Kraft seit 15. Juni 2015 (AS 2015 1643).

³⁶ Eingefügt durch Anhang 2 der V des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, in Kraft seit 15. Juni 2015 (AS 2015 1643).

8. Abschnitt: Schlussbestimmungen**Art. 21** Aufhebung bisherigen Rechts

Es werden aufgehoben:

- a. die Hängegleiterverordnung vom 14. März 1988⁵³;
- b. die Verordnung vom 14. März 1988⁵⁴ über Einschränkungen für bestimmte Fluggeräte und Flugkörper.

Art. 22 Änderung bisherigen Rechts

...⁵⁵

Art. 23 Übergangsbestimmung

Die Sicherstellung der Haftpflichtansprüche muss spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung den Artikeln 11 Absatz 2 und 20 Absatz 1 entsprechen.

Art. 24 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

⁵³ [AS 1988 549]

⁵⁴ [AS 1988 554, 1992 548 Ziff. II 2]

⁵⁵ Die Änd. können unter AS 1994 3076 konsultiert werden.

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 (UE) Nr. 255/2010

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Buchstaben a und b,

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 ⁽²⁾ („EASA-Grundverordnung“), insbesondere auf die Artikel 8 und 8b sowie Anhang Vb,

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Gegenstand und Geltungsbereich**

(1) Gegenstand dieser Verordnung ist die Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, die für den allgemeinen Luftverkehr innerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 gelten.

(2) Diese Verordnung gilt insbesondere für Luftraumnutzer und Luftfahrzeuge, die am allgemeinen Luftverkehr teilnehmen und

- a) Flüge in die Union, innerhalb der Union oder aus der Union durchführen,
- b) die Staatszugehörigkeits- und Eintragszeichen eines Mitgliedstaats der Union tragen und auf eine Weise in einem Luftraum betrieben werden, bei der sie nicht gegen die Regeln verstoßen, die von dem Staat veröffentlicht wurden, der die Gerichtsbarkeit über das überflogene Gebiet hat.

(3) Diese Verordnung gilt auch für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Flugsicherungsorganisationen und das betreffende am Flugbetrieb beteiligte Bodenpersonal.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

6. „Flugplatz“: ein festgelegtes Gebiet (einschließlich der Gebäude, Einrichtungen und Ausrüstung) auf dem Lande oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer treibenden Struktur befindet und entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und das Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist;
7. „Flugplatzkontrolldienst“: der Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr;

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

⁽²⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

10. „Platzrunde“: der festgelegte Flugweg, der von Luftfahrzeugen in der Nähe eines Flugplatzes einzuhalten ist;
11. „Flugplatzverkehrszone“: ein um einen Flugplatz zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegter Luftraum von bestimmten Ausmaßen;
12. „Arbeitsflug“: ein Luftfahrzeugeinsatz, bei dem ein Luftfahrzeug für besondere Zwecke benutzt wird, wie z. B. Landwirtschaft, Baugewerbe, Photographie, Geodäsie, Beobachtung und Überwachung, Such- und Rettungsdienst, Werbung aus der Luft usw.;
13. „Luftfahrthandbuch“: eine von einem Staat oder in dessen Auftrag herausgegebene Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Angaben von längerer Gültigkeitsdauer enthält;
18. „Luftfahrzeug“: jede Maschine, die sich in der Atmosphäre zufolge von Reaktionen der Luft, ausgenommen solchen gegen die Erdoberfläche, halten kann;
26. „Flugverkehr“: alle im Flug befindlichen oder auf dem Rollfeld eines Flugplatzes sich bewegenden Luftfahrzeuge;
39. „Höhe über NN“: der lotrechte Abstand einer Horizontalebene, eines Punktes oder eines als Punkt angenommenen Gegenstandes vom mittleren Meeresspiegel (NN);
50. „Hauptwolkenuntergrenze“: die Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6 000 m (20 000 ft) liegt;
56. „Kontrollbezirk“: ein kontrollierter Luftraum, der sich von einer festgelegten Begrenzung oberhalb der Erde an nach oben erstreckt;
57. „kontrollierter Flugplatz“: ein Flugplatz, an dem Flugverkehrskontrolle für Flugplatzverkehr durchgeführt wird, unabhängig davon, ob eine Kontrollzone vorhanden ist;
58. „kontrollierter Luftraum“: ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem Flugverkehrskontrolle entsprechend der Luftraumklassifizierung durchgeführt wird;
61. „Kontrollzone“: ein kontrollierter Luftraum, der sich von der Erdoberfläche nach oben bis zu einer festgelegten oberen Begrenzung erstreckt;
65. „Gefahrengbiet“: ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem zu bestimmten Zeiten Vorgänge stattfinden können, die für Luftfahrzeuge gefährlich sind;
75. „Fluginformationszentrale“: eine Dienststelle für die Durchführung des Fluginformationsdienstes und des Alarmdienstes;
76. „Fluginformationsgebiet“: ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem Fluginformationsdienst und Flugalarmdienst zur Verfügung stehen;
77. „Fluginformationsdienst“: ein Dienst, dessen Aufgabe es ist, Hinweise und Informationen für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zu erteilen;
78. „Flugfläche (FL)“: eine Fläche konstanten Luftdrucks, die auf den Druckwert 1 013,2 Hektopascal (hPa) bezogen und durch bestimmte Druckabstände von anderen derartigen Flächen getrennt ist;
80. „Flugsicht“: die Sicht in Flugrichtung aus dem Cockpit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs;
84. „Höhe über Grund“: der lotrechte Abstand einer Horizontalebene, eines Punktes oder eines als Punkt angenommenen Gegenstandes von einem bestimmten Bezugswert;
87. „IFR“: das für die Bezeichnung von Instrumentenflugregeln benutzte Zeichen;
88. „IFR-Flug“: ein nach Instrumentenflugregeln durchgeführter Flug;
89. „JMC“: das für die Bezeichnung von Instrumentenwetterbedingungen benutzte Zeichen;
97. „Nacht“: die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet;
102. „problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen“: der Konsum einer oder mehrerer psychoaktiver Substanzen durch Luftfahrtpersonal auf eine Weise, die
- qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou eine direkte Gefahr für die Person, die die Substanz(en) konsumiert, darstellt oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet und/oder
 - berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt;
103. „Luftsperrgebiet“: ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen verboten sind;
104. „psychoaktive Substanzen“: Alkohol, Opioide, Cannabinoide, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, Kokain, sonstige Psychostimulanzien, Halluzinogene und flüchtige Solvenzien, jedoch nicht Kaffee und Tabak;
113. „Piste“/„Start-/Landebahn“: eine festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landflugplatz, die für die Landung und den Start von Luftfahrzeugen hergerichtet ist;
120. „Signalfäche“: ein Feld zum Auslegen von Bodensignalen auf einem Flugplatz;
122. „besonderer VFR-Flug“: ein VFR-Flug, der von der Flugverkehrskontrolle freigegeben wird, innerhalb einer Kontrollzone in Wetterbedingungen zu verkehren, die unter den Sichtwetterbedingungen liegen;
139. „VFR“: das für die Bezeichnung vom Sichtflugregeln benutzte Zeichen;
140. „VFR-Flug“: ein nach Sichtflugregeln durchgeführter Flug;
141. „Sicht“: die Sicht für Luftfahrtzwecke, die der größeren der folgenden Entfernungen entspricht:
- der größten Entfernung, in der ein schwarzer Gegenstand mit geeigneten Abmessungen in Bodennähe vor einem hellen Hintergrund gesehen und erkannt werden kann,
 - der größten Entfernung, in der Lichter im Bereich einer Leuchtstärke von 1 000 Candela vor einem unbeleuchteten Hintergrund gesehen und erkannt werden können;
142. „Sichtwetterbedingungen“: Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die den festgelegten Mindestwerten entsprechen oder darüber liegen;
143. „VMC“: das für die Bezeichnung von Sichtwetterbedingungen benutzte Zeichen.

Artikel 3

Einhaltung der Vorschriften

Die Mitgliedstaaten stellen die Einhaltung der gemeinsamen Regeln und Vorschriften im Anhang dieser Verordnung sicher, unbeschadet der Flexibilitätbestimmungen von Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der Schutzmaßnahmen von Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

*Artikel 7***Änderung des Anhangs**

- (1) Der Anhang wird im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 geändert.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Änderungen können Änderungen einschließen, die zur Gewährleistung der Konsistenz der Rechtsvorschriften bei der künftigen Ausweitung dieser Verordnung auf einschlägige Bestimmungen anderer ICAO-Anhänge und -Dokumente als ICAO-Anhang 2 erforderlich sind oder die sich aus Aktualisierungen dieser ICAO-Anhänge und -Dokumente selbst oder aus Änderungen einschlägiger Rechtsvorschriften der Europäischen Union ergeben, sind aber nicht darauf beschränkt.

*Artikel 9***Sicherheitsanforderungen**

Um das bestehende Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten oder zu steigern, stellen die Mitgliedstaaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung und unbeschadet Artikel 7 sicher, dass im Rahmen eines Sicherheitsmanagementprozesses, der alle Aspekte der Durchführung dieser Verordnung behandelt, eine Sicherheitsbewertung des Durchführungsplans, einschließlich Gefahrenidentifikation, Risikobeurteilung und Risikoverminderung, vorgenommen wird, bevor zuvor angewendete Verfahren tatsächlich geändert werden. Die Maßnahmen zur Risikoverminderung können die Anwendung von Artikel 3 einschließen.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 26. September 2012

*Artikel 11***Inkrafttreten**

- (1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der *Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 4. Dezember 2012.

- (2) Abweichend von Absatz 1 zweiter Unterabsatz können die Mitgliedstaaten beschließen, die Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 4. Dezember 2014 nicht anzuwenden.

Macht ein Mitgliedstaat von dieser Möglichkeit Gebrauch, teilt er der Kommission und der EASA gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 die Gründe für die Abweichung und ihre Dauer sowie die vorgesehene und damit verbundene Zeitplanung der Durchführung dieser Verordnung mit.

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

*ANHANG***LUFTVERKEHRSREGELN***ABSCHNITT 2**Anwendbarkeit und Einhaltung***SERA.2001 Anwendbarkeit**

Unbeschadet Punkt SERA.1001 gilt diese Verordnung im Einklang mit Artikel 1 insbesondere für Luftraumnutzer und Luftfahrzeuge,

- a) die Flüge in die Union, innerhalb der Union oder aus der Union durchführen,
- b) die Staatszugehörigkeits- und Eintragszeichen eines Mitgliedstaats der Union tragen und auf eine Weise in einem Luftraum betrieben werden, bei der sie nicht gegen die Regeln verstoßen, die von dem Staat veröffentlicht wurden, der die Hoheitsbefugnisse über das überflogene Gebiet ausübt.

Diese Verordnung gilt auch für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Flugsicherungsorganisationen und das betreffende am Flugbetrieb beteiligte Bodenpersonal.

SERA.2005 Einhaltung der Luftverkehrsregeln

Der Betrieb eines Luftfahrzeugs entweder im Flug, auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes oder an einem Einsatzort hat zu erfolgen unter Einhaltung der allgemeinen Regeln, der anwendbaren örtlichen Bestimmungen und darüber hinaus im Flug entweder mit

- a) den Sichtflugregeln oder
- b) den Instrumentenflugregeln.

SERA.2010 Verantwortlichkeiten

- a) Verantwortlichkeit des verantwortlichen Piloten

Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs ist, unabhängig davon, ob er die Steuerorgane bedient, für den Betrieb des Luftfahrzeugs im Einklang mit dieser Verordnung verantwortlich, wobei er von diesen Regeln abweichen darf, wenn die Umstände eine solche Abweichung im Interesse der Sicherheit absolut notwendig machen.

SERA.2015 Befugnisse des verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs

Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs hat die endgültige Entscheidungsbefugnis bezüglich der das Luftfahrzeug betreffenden Dispositionen, während er für das Luftfahrzeug verantwortlich ist.

SERA.2020 Problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen

Eine Person, deren Funktion für die Flugsicherheit von kritischer Bedeutung ist (sicherheitsrelevantes Personal), darf diese Funktion nicht ausüben, während sie sich unter dem Einfluss einer psychoaktiven Substanz befindet, durch die die menschliche Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird. Den betreffenden Personen ist der problematische Konsum solcher Substanzen in jeglicher Form untersagt.

*ABSCHNITT 3**Allgemeine Regeln und Vermeidung von Zusammenstößen*

KAPITEL 1

Schutz von Personen und Sachen**SERA.3101 Fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Betrieb von Luftfahrzeugen**

Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden.

SERA.3115 Abwerfen von Gegenständen und Ablassen von Substanzen

Das Abwerfen von Gegenständen oder Ablassen von Substanzen aus einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug darf nur erfolgen im Einklang mit

- a) Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird, und
- b) gemäß den einschlägigen Informationen, Hinweisen und/oder Freigaben der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

SERA.3125 Fallschirmsprünge

Fallschirmsprünge, ausgenommen Notabsprünge, dürfen nur durchgeführt werden im Einklang mit

- a) Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird, und
- b) gemäß den einschlägigen Informationen, Hinweisen und/oder Freigaben der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

SERA.3135 Verbandsflüge

Luftfahrzeuge dürfen im Verband nur nach vorangegangener Vereinbarung der verantwortlichen Piloten der an dem Flug beteiligten Luftfahrzeuge und im kontrollierten Luftraum nur im Einklang mit den von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen geflogen werden. Diese Bedingungen schließen Folgendes ein:

- a) einer der verantwortlichen Piloten wird als Verbandsführer benannt,
- b) der Verbandsflug wird bezüglich Navigation und Standortmeldungen wie der Flug eines einzigen Luftfahrzeugs durchgeführt,
- c) die Staffelung zwischen den Luftfahrzeugen im Verband unterliegt der Verantwortung des Verbandsführers und der verantwortlichen Piloten der anderen Luftfahrzeuge des Verbands und hat Übergangszeiträume zu umfassen, in denen die Luftfahrzeuge zur Erreichung ihrer eigenen Staffelung innerhalb des Verbands und während der Bildung und der Auflösung des Verbands manövrieren, und
- d) für Staatsluftfahrzeuge gilt ein höchstzulässiger Abstand in Seiten-, Längs- und Höhenrichtung zwischen jedem Luftfahrzeug und dem Verbandsführer im Einklang mit dem Abkommen von Chicago. Für andere Luftfahrzeuge als Staatsluftfahrzeuge hat jedes Luftfahrzeug einen Abstand von nicht mehr als 1 km (0,5 nm) in Seiten- und Längsrichtung und 30 m (100 ft) in Höhenrichtung vom Verbandsführer einzuhalten.

SERA.3145 Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete

Luftfahrzeuge dürfen nicht in Luftsperrgebiete oder Flugbeschränkungsgebiete einfliegen, für die entsprechende Angaben ordnungsgemäß veröffentlicht wurden, außer im Einklang mit den Bedingungen der Flugbeschränkungen oder mit Genehmigung des Mitgliedstaats, über dessen Hoheitsgebiet die Gebiete festgelegt wurden.

KAPITEL 2
Vermeidung von Zusammenstößen

SERA.3201 Allgemeines

Die Bestimmungen dieser Verordnung entheben den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs nicht von seiner Verpflichtung, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes zu ergreifen, einschließlich Ausweichmanövern zur Vermeidung von Zusammenstößen, die auf Ausweichempfehlungen eines Kollisionsverhütungssystems beruhen

SERA.3205 Annäherung

Ein Luftfahrzeug darf nicht so nah an anderen Luftfahrzeugen betrieben werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

SERA.3210 Ausweichregeln

- a) Das Luftfahrzeug, das nicht auszuweichen hat, muss seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten.
- b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.
- c) Ein Luftfahrzeug, das gemäß den nachstehenden Regeln verpflichtet ist, einem anderen Luftfahrzeug auszuweichen, hat es zu vermeiden, über, unter oder vor dem anderen Luftfahrzeug vorbeizufliegen, außer wenn es in ausreichendem Abstand vorbeifliegt und die Auswirkungen einer Wirbelschleppenturbulenz berücksichtigt werden.
 - 1) *Annäherung im Gegenflug. Nähern sich zwei Luftfahrzeuge im Gegenflug oder nahezu im Gegenflug, haben beide, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.*
 - 2) *Kreuzen der Flugrichtung. Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, bei dem sich das andere Luftfahrzeug auf der rechten Seite befindet, auszuweichen; jedoch haben stets auszuweichen*
 - i) motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen;
 - ii) Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen;
 - iii) Segelflugzeuge den Ballonen;
 - iv) motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.
- 4) *Landung. Ein im Flug befindliches oder am Boden bzw. auf dem Wasser betriebenes Luftfahrzeug, hat einem Luftfahrzeug, das landet oder sich im Endteil des Landeanflugs befindet, auszuweichen.*
 - i) Von mehreren einen Flugplatz oder einen Einsatzort gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen; jedoch darf das tiefer fliegende Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen. Motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, haben Segelflugzeugen in jedem Fall auszuweichen.

ABSCHNITT 5

Sichtwetterbedingungen, Sichtflugregeln, Sonderflüge nach Sichtflugregeln, Instrumentenflugregeln**SERA.5001 Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken**

Die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken sind in Tabelle S5-1 angegeben.

Tabelle S5-1 (*)

Höhenband	Luftraumklasse	Flugsicht	Abstand von Wolken
In und über 3 050 m (10 000 ft) über MSL	A (***) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontal 300 m (1 000 ft) vertikal
Unter 3 050 m (10 000 ft) über MSL und über 900 m (3 000 ft) über MSL, oder über 300 m (1 000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A (***) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontal 300 m (1 000 ft) vertikal
In und unter 900 m (3 000 ft) über MSL oder 300 m (1 000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A (***) B C D E	5 km	1 500 m horizontal 300 m (1 000 ft) vertikal
	F G	5 km (***)	Frei von Wolken und mit Bodensicht

(*) Liegt die Übergangshöhe unter 3 050 m (10 000 ft) über MSL, ist die Flugfläche 100 anstelle von 10 000 ft zu verwenden.

(**) Die Angabe von Mindest-Sichtwetterbedingungen in Lufträumen der Klasse A dient lediglich der Information der Piloten und bedeutet nicht, dass Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse A akzeptiert werden.

(***) Sofern von der zuständigen Behörde so vorgeschrieben.

- a) Eine auf nicht unter 1 500 m verringerte Flugsicht ist für folgende Flüge zulässig:
 - 1) Flüge mit einer Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden, oder
 - 2) Flüge unter Umständen, in denen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens mit anderem Verkehr in der Regel gering ist, z. B. in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und bei Arbeitsflügen in geringer Höhe.
- b) HUBSCHRAUBERN kann der Flugbetrieb bei einer Flugsicht unter 1 500 m, jedoch nicht unter 800 m, erlaubt werden, wenn mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden, um Zusammenstöße zu vermeiden. Eine Flugsicht unter 800 m kann in Sonderfällen erlaubt werden, z. B. bei medizinischen Flügen, Such- und Rettungsflügen und Flügen zur Brandbekämpfung.

SERA.5005 Sichtflugregeln

- a) Flüge nach Sichtflugregeln, ausgenommen Sonderflüge nach Sichtflugregeln, sind so durchzuführen, dass die in Tabelle S5-1 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 Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einfliegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz die folgenden Mindestwerte erfüllen:
 - 1) die Hauptwolkenuntergrenze liegt bei 450 m (1 500 ft) und
 - 2) die Bodensicht beträgt 5 km.
- d) Außer wenn dies von der zuständigen Behörde im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 730/2006 genehmigt wurde, dürfen Flüge nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden
 - 1) oberhalb von FL 195;
 - 2) mit Transschall- und Überschallgeschwindigkeit.

- f) Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden
- 1) über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
 - 2) 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.
- h) Flüge nach Sichtflugregeln sind gemäß den Bestimmungen des Abschnitts 8 durchzuführen,
- 1) wenn sie in Lufträumen der Klassen B, C und D durchgeführt werden;
 - 2) wenn sie Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind; oder
 - 3) wenn sie als Sonderflug nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

ABSCHNITT 6 Luftraumklassifizierung

SERA.6001 Klassifizierung der Lufträume

Die Mitgliedstaaten haben entsprechend ihren Erfordernissen Lufträume im Einklang mit der folgenden Luftraumklassifizierung und mit Anlage 4 festzulegen:

- c) *Klasse C. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Für alle Flüge wird Flugverkehrskontrolldienst erbracht und es wird eine Stafflung von Flügen nach Instrumentenflugregeln gegenüber anderen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Flügen nach Sichtflugregeln sichergestellt. Flüge nach Sichtflugregeln werden gegenüber Flügen nach Instrumentenflugregeln gestaffelt und erhalten auf Anforderung Verkehrsinformationen bezüglich anderer Flüge nach Sichtflugregeln und Ausweichempfehlungen. Eine dauernde Flugfunk-Sprechfunkverbindung ist für alle Flüge erforderlich. Für Flüge nach Sichtflugregeln gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.*
- d) *Klasse D. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und Flüge nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und es wird Flugverkehrskontrolldienst für alle Flüge erbracht. Flüge nach Instrumentenflugregeln werden gegenüber anderen Flügen nach Instrumentenflugregeln gestaffelt und erhalten auf Anforderung Verkehrsinformationen bezüglich Flügen nach Sichtflugregeln und Ausweichempfehlungen. Flüge nach Sichtflugregeln erhalten auf Anforderung Verkehrsinformationen bezüglich aller anderen Flüge und Ausweichempfehlungen. Für alle Flüge ist eine dauernde Flugfunk-Sprechfunkverbindung erforderlich und es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.*
- e) *Klasse E. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln wird Flugverkehrskontrolldienst erbracht und Stafflung gegenüber anderen Flügen nach Instrumentenflugregeln sichergestellt. Alle Flüge erhalten, soweit möglich, Verkehrsinformationen. Eine dauernde Flugfunk-Sprechfunkverbindung ist für Flüge nach Instrumentenflugregeln erforderlich. Für alle Flüge gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Alle Flüge nach Instrumentenflugregeln benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe. Die Klasse E darf nicht für Kontrollzonen verwendet werden.*
- g) *Klasse G. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und Flüge nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und alle Flüge erhalten auf Anforderung Fluginformationsdienst. Alle Flüge nach Instrumentenflugregeln müssen in der Lage sein, eine Flugfunk-Sprechfunkverbindung herzustellen. Für alle Flüge gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist nicht erforderlich.*