



Verordnung über die Militärluftfahrt (Militärluftfahrtverordnung, MLFV)

Erläuterung der einzelnen Bestimmungen

Art. 1

Die Militärluftfahrt war bisher durch eine interne Regulierung gekennzeichnet. Ziel dieser Verordnung ist, die regulatorischen Aufgaben zusammenzuführen und die neu im Luftfahrtgesetz genannten Bereiche der Militärluftfahrt, welche nun in die Aufsichtskompetenz und Verantwortung der neu geschaffenen Militärluftfahrtbehörde, der Military Aviation Authority (MAA) fallen, konkret auszuführen.

Art. 2

Gemäss Artikel 106 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) ist der Bundesrat ermächtigt, aus Gründen der Flugsicherheit die Anwendbarkeit von Bestimmungen aus dem LFG auf die Militärluftfahrt auszuweiten.

Art. 3 *Anwendbarkeit internationaler technischer Vorschriften*

Die Verwendung von international anerkannten technischen Empfehlungen (Normen, Standards, etc.) ist für die Zusammenarbeit und Kooperation in der Militärluftfahrt von zentraler Bedeutung. Eine eigenständige Entwicklung und Pflege solcher Vorschriften ist sehr anspruchsvoll und bedingt vertiefte Fachkenntnisse, welche nur sehr aufwändig und ressourcenintensiv erlangt werden können.

Art. 4

Bst. a: Militärische Luftfahrtsysteme bestehen in der Regel aus Luftfahrzeug, Ausrüstung (inkl. Transportvorrichtungen für Unterlasten, jedoch ohne die Last selber), Bewaffnung und Munition, Ground Control Stations für unbemannte Luftfahrzeuge (inkl. spezifische Start- und Landesysteme), Ausrüstung für Besatzungen, Missionssupportsysteme, Bodenmaterial und Logistikmaterial sowie Betriebs- und Instandhaltungsdokumentation. Sie umfassen die Gesamtheit der zum Betrieb benötigten "Bestandteile", welche einen Einfluss auf eine sichere Operation haben oder haben können.

Bst. b: Der Begriff "Lufttüchtigkeit in der Schweizer Militärluftfahrt" unterscheidet sich von der zivilen Definition dahingehend, dass in der Militärluftfahrt bei einer Zulassung nicht nur auf die Sicherheitsaspekte fokussiert wird, sondern auf die Gesamtheit der technischen Anforderungen. Beispielsweise wird bei einem Bordradar eines Kampfflugzeuges nicht nur eine störungsfreie Integration in das Flugzeug überprüft, sondern auch seine Funktion und Leistung zu Gunsten der Auftragserfüllung.

Bst. c: Die Besatzungen bereiten ihre Einsätze (Navigationsdaten, Programmierung der Funkkanäle, Berechnungen der Masse und des Schwerpunkts des Flugzeugs usw.) mit Hilfe von Computermedien vor. Diese Daten können direkt in das Flugzeug geladen und im Flug verwendet werden. Nach der Rückkehr von der Mission können die während des Fluges aufgezeichneten Daten zur Nachbesprechung des Einsatzes und zur Bereitstellung von Daten über die Flugzeugnutzung für das Wartungspersonal verwendet werden.



Art. 5

Schweizer Unternehmungen, die in der Militärluftfahrt tätig sind und Dienstleistungen für Drittländer erbringen, welche ihrerseits keine Dienstleistungen für die Schweizer Militärluftfahrt erbringen, werden jedoch nicht durch die MAA beaufsichtigt.

Art. 6

Es obliegt der MAA im Bereich der Militärluftfahrt Bewilligungen, Zulassungen und Ausweise zu erteilen (Ausnahme vgl. Art. 26 MLFV). Im Interesse der Ressourcenoptimierung können jedoch bereits gültige Ausweise, Bewilligungen und Zulassungen anderer Luftfahrtbehörden nach der internationalen Praxis in der Militär- und Zivilluftfahrt anerkannt werden. Die MAA vergleicht die für die schweizerische Militärluftfahrt geltenden Anforderungen mit denjenigen, die für die Erteilung von Ausweisen, Bewilligungen und Zulassungen anderer Luftfahrtbehörden verwendet werden. Im Falle von Mängeln fordert die MAA den Antragsteller auf, die Nachweise zu vervollständigen. Nebst dem Vergleich der Anforderungen wird für die Anerkennung von Ausweisen, Bewilligungen und Zulassungen auch vorausgesetzt, dass die ausstellende Luftfahrtbehörde anerkannt ist. Mangels übergeordneter internationaler Organisationen findet dies in der Militärluftfahrt auf bilateraler Basis zwischen den betroffenen Staaten statt. Obwohl es diesbezüglich keine internationalen Normen gibt, hat sich die Anwendung des von der Europäischen Verteidigungsagentur publizierten Verfahrens (European Military Airworthiness Document Recognition) etabliert und wird von der MAA bereits heute angewandt. Zivile Luftfahrtbehörden, wie beispielsweise das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), die Europäische Agentur für Flugsicherheit oder die Federal Aviation Administration werden in der Regel von Amtes wegen anerkannt.

Art. 7

Abs. 1: Gemäss dem neuen Artikel 3 Abs. 2^{bis} des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz [LFG]; SR 748.0) koordinieren das BAZL und die MAA ihre Tätigkeiten und stellen die Zusammenarbeit sicher. In der Botschaft zur Änderung des Militärgesetzes und der Armeeorganisation vom 1. September 2021 hat der Bundesrat ausgeführt, dass aufgrund der zahlreichen Schnittstellen und Abgrenzungsfragen beim Erlass der Ausführungsbestimmungen darauf zu achten ist, bei Schnittstellen zwischen ziviler und militärischer Luftfahrt die Kompetenzen und die anzuwendenden Vorgaben jeweils klar zu definieren (BBI 2021 219, S. 49 f.). Dieser Artikel regelt gestützt auf diese Vorgaben die Grundzüge der Koordination der Aufsichtstätigkeiten des BAZL und der MAA.

Abs. 2 zählt in nicht abschliessender Form die Koordinationsschwerpunkte auf. Zu Buchstabe a ist anzufügen, dass mit dem Ausdruck der «hauptverantwortlichen» Behörde diejenige von beiden gemeint ist, die überwiegend (d. h. rechnerisch ausgedrückt über 50 %) in einem Aufsichtsbereich verantwortlich ist. Es sind keine Fälle denkbar oder bekannt, wo gewissermassen eine genau «hälftige» Aufteilung erfolgen würde oder könnte. Eine Behörde wird letztlich immer den Lead haben (müssen). Bei Buchstabe b ist der Klarheit halber darauf hinzuweisen, dass zum Begriff der «Anlagen» auch die Flugsicherungsanlagen gehören. Buchstabe c weist namentlich darauf hin, dass das BAZL und die MAA gegenseitig ihre Freigaben von Prozessen und Berechtigungen anerkennen können, z.B. anerkennt die MAA die vom BAZL akzeptierten Change-/SAF-Prozesse von Skyguide (SAF = safety assessment framework).



Art. 8

Die Eintragung in das Militärluftfahrzeugregister führt dazu, dass die Militärluftfahrtverordnung uneingeschränkt Anwendung findet. Damit Bau- und Betriebsvorschriften sowie die Zuständigkeit für die Aufsicht unmissverständlich geregelt sind, darf das Luftfahrzeug ausschliesslich in einem Luftfahrzeugregister eingetragen sein. Eine Veröffentlichung des Militärluftfahrzeugregisters analog des Zivilluftfahrzeugregisters ist nicht vorgesehen. Eine Publikation könnte die Sicherheit der Militärluftfahrzeuge und damit die Sicherheit der Schweiz gefährden. Ausrüstungen für den Flug- und Sprungdienst sowie unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von unter 25 kg werden nicht in das Militärluftfahrzeugregister eingetragen, diese sind vom Betreiber zu erfassen.

Art. 9

Die Kennzeichnung von militärischen Luftfahrzeugen besteht aus dem Hoheitszeichen (sog. Insignia) und dem Eintragungszeichen (The Hague Rules of Air Warfare December, 1922-February, 1923 ARTICLE III). Diese Kennzeichen geben nicht nur Auskunft über die staatliche Zugehörigkeit, sondern beschreiben auch deren Charakter des militärischen Luftfahrzeuges (Transportflugzeug, Helikopter, etc.), und bescheinigen die Aufnahme in einem Register. Nur militärische Flugzeuge dürfen kriegerische Handlungen durchführen und damit die durch das Gesetz der Luftkriegsführung gewährten spezifischen Rechte in Anspruch nehmen.

Art. 10

Um die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen sicherzustellen, werden nicht nur Anforderungen an die Produkte (vgl. Artikel 16), sondern auch Anforderungen an die Prozesse, die zu diesen Produkten führen, sowie Anforderungen an die Betriebe, die diese Produkte entwickeln und herstellen, festgelegt. Dabei orientiert sich das VBS an bestehenden europäischen Anforderungen, namentlich an den EMAR, welche die genannten Themenbereiche ausführlich regeln.

Art. 11

Damit die Lufttüchtigkeit aufrechterhalten werden kann, müssen militärische Luftfahrtsysteme instandgehalten werden. Die Qualität der Instandhaltung wird zum einen durch die Anforderung an das Instandhaltungspersonal (vgl. Art. 25), zum anderen durch Anforderungen an die Instandhaltungsbetriebe sichergestellt. Dabei orientiert sich das VBS an bestehenden europäischen Anforderungen, namentlich an den EMAR, welche die genannten Themenbereiche ausführlich regeln.

Art. 12

Ziel der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ist die Sicherstellung einer überwachten Umgebung, welche gewährleistet, dass die Anforderungen an die Kontinuität der Instandhaltung, der Qualität und der Aufbewahrung von Aufzeichnungen in Übereinstimmung mit den erforderlichen Standards umgesetzt und verwaltet werden. Bei der Definition der Anforderungen an die Betriebe für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit orientiert sich das



VBS an bestehenden europäischen Anforderungen, namentlich an den EMAR, welche die genannten Themenbereiche ausführlich regeln.

Art. 13

Abs. 1: Ein wesentliches Element der Aufsichtstätigkeit der MAA ist die Überwachung der Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe und von Betrieben für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (*CAMO, Continuing Airworthiness Management Organization*). Die Grundlagen für die Überprüfung der Betriebe bilden die Betriebshandbücher dieser Betriebe und die von der MAA ausgestellten Betriebsausweise.

Abs. 2: Die Betriebshandbücher beschreiben wie die Betriebe die Anforderungen erfüllen. Mit deren Prüfung und Genehmigung stellt die MAA sicher, dass diese Anforderungen vollständig und korrekt berücksichtigt wurden.

Abs. 3: Der Betriebsausweis bestätigt, dass anlässlich einer Betriebsprüfung (*Audit*) die MAA die korrekte Umsetzung der genehmigten Betriebshandbücher festgestellt hat.

Abs. 4: Um die Einhaltung der Anforderungen im Laufe der Zeit sicherzustellen, wiederholt die MAA die Audits in regelmässigen Abständen von 24 Monaten.

Art. 14

Abs. 1: Um einen geordneten und nachvollziehbaren Ablauf des Zulassungsprozesses zu ermöglichen, erlässt das VBS entsprechende Ausführungsbestimmungen.

Abs. 2: Um ihre Aufsichtsaufgabe wahrnehmen zu können, muss die MAA jederzeit Zugang zu den vom Entwicklungsbetrieb für die Baumusterzulassung erstellten Unterlagen haben. Dieser Zugang muss während der gesamten Lebensdauer des Produkts gewährt werden und hat sämtliche Produktaktualisierungen einzuschliessen.

Abs. 3: Das Baumusterzeugnis (*Type Certificate*) ist ein Dokument, mit welchem die MAA bestätigt, dass die Lufttüchtigkeitsanforderungen nachgewiesen wurden. Diese Bescheinigung stellt keine Genehmigung für den Betrieb eines Luftfahrzeuges dar. Die Genehmigung für den Betrieb eines Luftfahrzeuges wird durch ein Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt (vgl. Artikel 18). Muss das Baumuster in Folge einer Änderung (z.B. Massnahmen im Zusammenhang mit einem Werterhalt, einer Kampfwertsteigerung, etc.) angepasst werden, stellt die MAA nach erfolgreicher Prüfung die entsprechende Genehmigung (*Change Approval*) aus.

Art. 15

Abs. 1: Die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges hängt von einem sicheren Betrieb weiterer Bestandteile ab. Folglich unterliegen auch diese weiteren Bestandteile einem Zulassungsverfahren, welches dem für Luftfahrzeuge festgelegten Zertifizierungsverfahren entspricht. Dies gewährleistet ein einheitliches Verfahren und ein gleichwertiges Qualitätsniveau im Zulassungsprozess.

Abs. 2: Nicht alle Funktionen von Missionssupportsystemen haben Auswirkungen auf die Lufttüchtigkeit. Solche Funktionen sind vom Zulassungsverfahren ausgenommen, um den Aufwand zu reduzieren und den Prozess zu vereinfachen.



Art. 16

Abs. 1: Die Erstellung eigener Lufttüchtigkeitsnormen erfordert umfangreiche Kenntnisse und ist äusserst zeitintensiv. Aus diesem Grund werden internationale Lufttüchtigkeitsnormen verwendet, die über Jahre von den zuständigen Behörden entwickelt wurden. MIL-HDBK-516 oder EMAAC Handbook stellen faktisch einen Katalog anwendbarer Normen für die Festlegung von Lufttüchtigkeitsanforderungen in der Militärluftfahrt dar.

Abs. 2: Militärluftfahrzeuge werden teilweise in Ländern entwickelt, die zur Festlegung der Lufttüchtigkeitsanforderungen spezifische Normen heranziehen. Diese Normen können von den vorgenannten Normen abweichen. In diesen Fällen prüft die MAA, ob die in diesen Normen definierten Sicherheitsziele erfüllt werden.

Abs. 3: Es liegt in der Verantwortung der Entwicklungsbetriebe nachzuweisen, dass die Lufttüchtigkeitsanforderungen erfüllt sind. Im Rahmen ihrer Aufsichtsaufgaben kann die MAA verlangen, dass diese Nachweise ergänzt werden. Die MAA ist berechtigt nach Anhörung des Entwicklungsbetriebs Kontrollen, Berechnungen oder Versuche am Boden und in der Luft selber zu wiederholen, um die vom Entwicklungsbetrieb erzielten Ergebnisse direkt zu überprüfen. Bei Ressourcenknappheit oder Fehlen entsprechender Kompetenzen kann sich die MAA an Dritte wenden.

Abs. 4: Militärluftfahrzeuge werden in der Regel in ausländischen Staaten entwickelt und zugelassen (State of Design). Es kann im Interesse der Schweiz sein, die Gültigkeit der ursprünglichen Zertifizierung aufrechtzuerhalten. Falls erforderlich, kann die MAA das Zulassungsverfahren und die Lufttüchtigkeitsanforderungen an die im Herkunftsland des Luftfahrzeugs geltenden Anforderungen anpassen.

Abs. 5: Lufttüchtigkeitsnormen sind in der Regel nicht direkt auf übrige Bestandteile anwendbar. In diesem Fall werden zweckmässige Industriestandards angewandt.

Art. 17

In der Flugzeugentwicklung wird ein akzeptiertes Sicherheitsniveau definiert. Dieses beschreibt, wie viele Unfälle aufgrund technischer Fehler mit katastrophalen Auswirkungen pro Flugstunde als akzeptabel gelten. Auf dieser Grundlage wird das Flugzeug entwickelt. Die Definition dieses Sicherheitsniveaus wird in der Regel von der Luftfahrtbehörde des Herstellerstaates vorgenommen. Die Anwendung höherer Sicherheitsstandards zu einem späteren Zeitpunkt ist äusserst aufwändig, wenn nicht gar unmöglich. Dennoch können Ausnahmen erforderlich sein. In diesem Fall ist die MAA befugt, das Sicherheitsniveau anzupassen.

Art. 18

Abs. 1: Ein Militärluftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn es über ein Lufttüchtigkeitszeugnis (vgl. Absatz 2) oder eine Fluggenehmigung (vgl. Absatz 3) und eine Freigabebescheinigung (vgl. Absatz 5) verfügt.

Abs. 2: Die Baumusterzulassung ist die Grundlage für den Bau von Militärluftfahrzeugen. Jedes hergestellte Luftfahrzeug muss der mit der Baumusterzulassung (Type Certificate) genehmigten ursprünglichen Konstruktion entsprechen. Im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit prüft die MAA, ob das Militärluftfahrzeug diese Anforderung erfüllt, und stellt gegebenenfalls ein Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness) aus. Das Lufttüchtigkeitszeugnis berechtigt zum Einsatz des Militärluftfahrzeuges.



Abs. 3: Während der Ersterzulassung oder der Zulassung von Änderungen müssen Flüge anders genehmigt werden, weil die Baumusterzulassung noch nicht vorliegt oder die Lufttüchtigkeitszeugnisse ungültig sind, weil die am Luftfahrzeug vorgenommenen Änderungen noch nicht zugelassen sind. In diesem Fall genehmigt die MAA die Flüge mittels einer Fluggenehmigung (Permit to Fly). Fluggenehmigungen werden auch verwendet, wenn Militärluftfahrzeuge von den Lufttüchtigkeitsanforderungen abweichen (unterlassene Instandhaltung, beschädigte Luftfahrzeuge usw.).

Abs. 4: Um den sicheren Betrieb von militärischen Luftfahrzeugen zu gewährleisten, die auf der Grundlage einer Fluggenehmigung betrieben werden, kann die MAA Auflagen, Bedingungen und Beschränkungen anordnen.

Abs. 5 bis 8: Um ein Militärluftfahrzeug für einen Flug freizugeben, ist neben einem gültigen Lufttüchtigkeitszeugnis oder einer Fluggenehmigung eine Freigabebescheinigung erforderlich. Diese bestätigt, dass das Luftfahrzeug ordnungsgemäss instandgehalten wurde und sich in einem lufttüchtigen Zustand befindet.

Art. 19

Abs. 1: Übrige Bestandteile haben einen Einfluss auf die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs. Aus diesem Grund müssen sie in einer kontrollierten Umgebung verwaltet werden. Nur neue oder ordnungsgemäss gewartete übrige Bestandteile, die gemäss den Angaben des Herstellers gelagert wurden, dürfen in einem Luftfahrzeug verwendet werden.

Abs. 2: Serialisierte Teile, d.h. Teile die mittels Seriennummer nachverfolgt werden, benötigen, analog einem Luftfahrzeug, eine Freigabebescheinigung (Release to Service).

Art. 20

Die Mindestausrüstungsliste (*Master Minimum Equipment List, MMEL*) ist eine kategorisierte Liste, die alle Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen auflistet, welche für einen Flug mit einem bestimmten Baumuster defekt sein dürfen. Weiter gibt sie Auskunft, wie lange, in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen das Flugzeug mit diesem Defekt betrieben werden kann. Alle luftfahrttechnischen Ausrüstungen oder Systeme, die nicht in der Liste aufgeführt sind, müssen für den Flug funktionsfähig sein.

Art. 21

Die Lufttüchtigkeit der Militärluftfahrzeuge muss dauerhaft und zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein. Die MAA kann dies mit Hilfe von Inspektionen oder Prüfflügen überprüfen.

Art. 22

Abschliessende Aufzählung der Personalkategorien der Militärluftfahrt, die sich an den Kategorien der zivilen Luftfahrt orientiert.

Art. 23

Um absolute Sicherheit zu garantieren, dürfen nur Personen mit einer entsprechenden Ausbildung und Berechtigung, Tätigkeiten im Bereich der Militärluftfahrt ausüben. Es handelt sich dabei insbesondere um das Flugdienstpersonal (wie z. B. Piloten und Pilotinnen), das



Instandhaltungspersonal (Mechaniker und Mechanikerinnen) und die Flugverkehrsleiter und Flugverkehrsleiterinnen.

Das VBS legt die Rahmenbedingungen für die entsprechenden Berechtigungen (Ausweise) fest. Insbesondere legt das VBS die Voraussetzungen für den Erwerb der Ausweise, die damit verbundenen Rechte und Pflichten, den Geltungsbereich sowie den Entzug einer Berechtigung. Dadurch werden einheitliche staatliche Anforderungen für den Bereich der militärischen Ausweise geschaffen und sichergestellt.

Art. 24

Aktuell existieren mehrere Flugdienstpersonal-Kategorien. Neben den Angehörigen des militärischen Flugdienstes und den Angehörigen des Flugdienstes des Bundesamts für Rüstung verfügen auch andere Organisationen über Piloten und Pilotinnen, welche militärische Luftfahrzeuge fliegen dürfen (z.B. die RUAG AG und die Pilatus Flugzeugwerke AG).

Die Zulassungskriterien für die Angehörigen des militärischen Flugdienstes und die Angehörigen des Flugdienstes des Bundesamts für Rüstung sind in bestehenden Erlassen auf unterschiedlicher Stufe festgelegt. Die MAA ist an diese Bestimmungen gebunden, kann jedoch ergänzende Kriterien festlegen.

Gestützt auf die Anforderungen des VBS stellt die MAA einen entsprechenden Ausweis (Lizenz) aus. In der Lizenz werden alle erworbenen und gültigen Zulassungen und Qualifikationen aufgeführt. Der Ausweis und die darin aufgeführten Berechtigungen erlauben es der Besitzerin / dem Besitzer die entsprechenden Tätigkeiten im Bereich der Militärluffahrt auszuüben.

Art. 25

Abs. 1: Personen, die Instandhaltungstätigkeiten an militärischen Luftfahrtsystemen ausführen, die einen relevanten Bezug zur Lufttüchtigkeit haben, müssen die Anforderungen des VBS erfüllen. Dabei orientiert sich das VBS an bestehenden europäischen Anforderungen, namentlich an die EMAR.

Abs. 2: Bei den besonderen Arbeitsverfahren handelt es sich um Tätigkeiten, die aufgrund ihrer Komplexität besondere Fähigkeiten erfordern.

Abs. 3: Gestützt auf die Anforderungen des VBS stellt die MAA ein entsprechender Ausweis (Lizenz) aus. Dieser berechtigt die Inhaber, bestimmte Instandhaltungsarbeiten an militärischen Luftfahrtsystemen durchzuführen und zu bescheinigen.

Abs. 4: Personen in der Ausbildung oder nicht qualifiziertes Personal (wie z.B. Milizpersonal) dürfen Instandhaltungsarbeiten durchführen, sofern sie dies unter Aufsicht von lizenziertem Personal tun. Die Aufsicht muss nicht unmittelbar stattfinden, jedoch muss sie in angemessener Weise sichergestellt werden.

Art. 26

Gestützt auf die bisherigen Grundlagen sowie die Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen der MAA und dem BAZL betreffend die Aufsichtstätigkeiten im Bereich der Flugsicherungsleistungen wird bei den Flugverkehrsleitern und den Flugverkehrsleiterinnen, die sowohl in der zivilen als auch in der militärischen Flugsicherung tätig sind, nur eine Lizenz ausgestellt. Die MAA prüft dabei die Voraussetzungen zur Erteilung der Lizenzen für Flugsiche-



lungstätigkeiten im militärischen Bereich und teilt das Prüfergebnis dem BAZL mit. Dieses stellt anschliessend nach Prüfung der Anforderungen im zivilen Bereich die für beide Bereiche gültige Lizenz aus. Art. 26 legt diesen Prozess so fest, dieser entspricht wie erwähnt dem bisherigen bewährten Ablauf. Die Aufsichtstätigkeiten werden auch in diesem Bereich gestützt auf Art. 7 MLFV koordiniert.

Art. 27

Art. 27 betrifft das Luftfahrtpersonal, welches zur Ausübung seiner Tätigkeit keinen Ausweis bedarf. Trotzdem kann es sinnvoll sein, dass das VBS für solches Luftfahrtpersonal gewisse Anforderungen festlegt, deren Einhaltung dann im Rahmen der Aufsicht durch die MAA überprüft wird.

So muss zum Beispiel für den sicheren Betrieb und die sichere Instandhaltung und -setzung das Personal der militärischen Anbieter von Flugsicherungsinfrastruktur spezifisch geschult werden. Eine Lizenzierung dieses Personals ist nicht vorgesehen, jedoch unterliegen der Ausbildungs- und Trainingsstand dieses Personals der Aufsicht durch die MAA. Die Ausbildungsinhalte werden nach den folgenden Prinzipien festgelegt:

- Interagiert der Betrieb militärischer Systeme und Anlagen mit zivilem Luftverkehr bzw. mit der zivilen Flugsicherungs-umgebung, so ist im Betrieb im Sinne von (EU) 2018/1139 ein ebenbürtiges Sicherheits- und Interoperabilitätsniveau anzustreben wie es bei Konformität mit (EU) 2018/1139 erreicht würde. Das BAZL wird zur Festlegung der Ausbildungsinhalte miteinbezogen;
- Werden militärische Systeme und Anlagen ausschliesslich für den militärischen Luftverkehr betrieben und bestehen keine Interaktionen mit der zivilen Flugsicherungs-umgebung, legt das VBS bzw. die MAA die Ausbildungsinhalte risikobasiert fest. Dabei stützt sie sich auf identifizierte Risiken im Betrieb, Überwachungs- und statistische Daten aus dem Betrieb sowie auf Erkenntnisse vergangener Aufsichtstätigkeiten über den Betrieb.

Art. 28

Um die Qualitätsstandards in der Ausbildung sicherzustellen, sind sowohl die Organisationen, welche an der Schulung und Prüfung von lizenziertem Personal beteiligt sind, wie auch die entsprechenden Ausbildungsprogramme von der MAA zu überwachen. Gestützt auf die Anforderungen des VBS prüft und genehmigt die MAA das Betriebshandbuch des Ausbildungsbetriebes und stellt eine entsprechende Betriebsbewilligung aus. Um das Einhalten der Vorschriften und eine kontinuierliche Verbesserung der Ausbildungsqualität sicher zu stellen, werden die Ausbildungsbetriebe von der MAA regelmässig auditiert.

Art. 29

Bereits heute verfügen die oben genannten Organisationen über ein Operations Manual und haben die in den Buchstaben a bis j aufgeführten Aspekte weitgehend festgelegt. Um die Konformität mit den Vorgaben des VBS und eine entsprechende Aufsicht garantieren zu können, werden die Handbücher sowie allfällige Anpassungen von der MAA geprüft und genehmigt. Weiter wird die MAA die Einhaltung der Vorgaben kontrollieren.



Art. 30

Abs. 1: Führen zivile Betreiber Flüge zu militärischen Zwecken aus, sind die Flüge nicht mehr als «Zivilluftfahrt», sondern als «militärische Staatsluftfahrt» zu qualifizieren. Diese Flüge fallen als «Flugbetrieb» in den Geltungsbereich der MLFV und müssen daher geregelt werden. Bei Einsätzen zivil immatrikulierter Luftfahrzeuge zugunsten des VBS ist es aus Gründen der Flugsicherheit angebracht, die zivilen Betreiber bzw. ihr Personal möglichst im Rahmen ihres angestammten Regelwerks tätig sein zu lassen. Dadurch kann auch sichergestellt werden, dass sich z.B. Flugdienstzeiten, Rapportwesen, Wartung etc. nach dem gleichen Regelwerk richten wie in der angestammten zivilen Operation. Dies ermöglicht auch, Personal und Luftfahrzeuge nach Beendigung des militärischen Auftrages ohne grossen Aufwand wieder im zivilen Betrieb einzusetzen.

Abs. 2: Ausnahmen oder im Falle spezieller Missionen (zum Beispiel Integration eines zivil immatrikulierten Luftfahrzeuges in ein Luftkampftraining) kann die MAA die Abweichung von den zivilen Normen, Verfahren und Handbüchern genehmigen.

Abs. 3: Die deklaratorische Bestimmung hält fest, dass Flüge gemäss Absatz 1 von zivilen Betreibern trotz Anwendbarkeit der zivilen Normen, Verfahren und Handbücher im Aufsichtsbereich der MAA liegen. Dass in diesen Fällen die MAA die Aufsicht hat, ist bereits in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 LFG geregelt.

Art. 31

Abs. 1: Die Infrastruktur der Militärluftfahrt leistet einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit. Demzufolge werden Vorschriften über den Bau und Betrieb von Militärflugplätzen, Aussenstandorten (Landeplätze für Luftfahrzeuge, die gemäss der luftwaffeninternen Begriffsdefinition nur für eine begrenzte Zeit benutzt werden wie bspw. Tagesstandorte für Helikopter oder ehemalige Militärflugplätze), Fliegerschiessplätze und Flugsicherungsanlagen erlassen und deren Einhaltung durch die MAA überwacht.

Abs. 2: Werden militärische Flugsicherungsanlagen auch zivil genutzt, so ist das BAZL beim Erlass der luftfahrtspezifischen Vorschriften durch das VBS einzubeziehen. Die luftfahrtspezifischen Vorschriften und die gestützt darauf durchgeführten Aufsichtstätigkeiten haben sich zugunsten der Flugsicherheit nach den nachfolgenden Prinzipien zu richten:

- Interagieren militärische Systeme und Anlagen mit zivilem Luftverkehr bzw. der zivilen Flugsicherungsumgebung, so ist im Sinne der Verordnung (EU) 2018/1139¹ ein ebenbürtiges Sicherheits- und Interoperabilitätsniveau vorausgesetzt («as effective as») wie es bei Konformität mit der Verordnung (EU) 2018/1139 erreicht würde. Das BAZL wird durch die MAA in ihre Aufsichtstätigkeiten miteinbezogen. Gleiches gilt für den Fall, dass das BAZL in einer Aufsichtsaktivität den Lead hat (BAZL zieht die MAA bei). Die detaillierten Ausführungen dazu erfolgen in einer Zusammenarbeitsvereinbarung gemäss Art. 7 der MLFV zwischen dem BAZL und der MAA.
- Werden militärische Systeme und Anlagen ausschliesslich auf den militärischen Luftverkehr angewandt und bestehen keine Interaktionen mit der zivilen Flugsicherungs-

¹ 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



umgebung, nimmt die MAA die Aufsicht risikobasiert wahr, d.h. sie stützt sich auf identifizierte Risiken, Überwachungs- und statistische Daten sowie auf Erkenntnisse vergangener Aufsichtstätigkeiten.

Abs. 3: Für die zivile Nutzung von Militärflugplätzen gilt die Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1). Ist die Sicherheit der Zivilluftfahrt betroffen, weil ein Militärflugplatz im Sinn der Art. 30 Abs. 2 und 30c VIL gelegentlich zivil mitbenutzt wird, wird die Aufsicht durch die MAA unter Einbezug des BAZL wahrgenommen. Bei häufig zivil mitbenutzten Militärflugplätzen im Sinn von Art. 30b VIL wird die Aufsicht über den zivilen bzw. den zivil mitbenutzten Teil vom BAZL selber durchgeführt.

Art. 32

Abs. 1: Ein Flugplatzkommando ist der Betreiber eines Militärflugplatzes, weshalb der Kommandant oder die Kommandantin die Verantwortung für einen sicheren Betrieb (hier im Sinne der Flugsicherheit, in Abgrenzung zum Schutz des Betriebs) trägt. Ob diese Verantwortung wahrgenommen wird, ist Sache der Aufsicht durch die MAA.

Abs. 2 bis 4: Die Organisation und Verantwortlichkeiten auf Militärflugplätzen wird in Analogie zu Art. 29e der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt festgelegt.

Abs. 5: Dieser Artikel ist einerseits eine direkte Folge aus Art. 32 der MLFV (wer die Verantwortung für die Betriebssicherheit trägt, muss die Befehlsgewalt innehaben) und entspricht andererseits dem Art. 29g der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt sowie dem militärischen Paradigma "*Ein Verantwortungsbereich – Ein Kommandant/Eine Kommandantin – Ein Befehl*". Ferner können auf Militärflugplätzen unterschiedliche Organisationen existieren, die nicht zur Luftwaffe gehören, die Befehlsgewalt soll jedoch auf eine Person der eigentlichen Betreiberorganisation beschränkt sein (Luftwaffe).

Abs. 6-9: In Analogie zu anderen Bereichen eines Luftfahrtsystems soll ein Betreiber (Operator) die Verfahren, welche im Betrieb zur Anwendung kommen, in einem Dokument festschreiben. Dieses Betriebsdokument, die Umsetzung der darin beschriebenen Betriebsverfahren und deren Wirkung auf die Sicherheit unterliegen der Aufsicht durch die MAA.

Art. 33

Abs. 1: Gemäss Art. 41 LFG sind die Luftfahrthindernisse bisher in der abschliessenden Kompetenz des BAZL gelegen und die VIL, welche auch die Definition der Luftfahrthindernisse enthält, deckt(e) alle diese Bereiche ab. Insbesondere werden in der VIL keine Unterscheidungen zwischen sog. «zivilen» und «militärischen» Luftfahrthindernissen oder Bereichen vorgenommen und es existieren auch keine Bestimmungen zur Ausnahme von sog. «militärischen» Unterbereichen. Es ist schon allein aus sicherheitstechnischen Gründen sinnvoll, von einer Einheitskategorie von Luftfahrthindernissen wie im LFG und der VIL auszugehen, da in aller Regel die gleichen Objekte sowohl für zivile wie militärische Luftfahrzeuge eine potentielle Gefahr darstellen. Mit dem neu gestalteten Art. 3 LFG zur Einführung der MAA als neuer militärischer Aufsichtsbehörde muss es aber selbst unter der genannten grundsätzlichen Zuweisung von Art. 41 LFG möglich sein, gewisse neu definierte «militärische» Unterbereiche auch im Hauptbereich der Luftfahrthindernisse kompetenzmässig der MAA zuzuweisen, sofern dies aus militärischen Bedürfnissen erforderlich ist, auf der selben Rechtssetzungsebene (MLFV als Bundesratsverordnung wie die VIL, vgl. zudem den neuen Art. 107 LFG) erfolgt und mit der Umschreibung der wesentlichen Rahmenbedingungen ge-



schieht, welche zwischen MAA, BAZL und VBS abgesprochen worden sind. Dabei müssen die Umschreibungen der neu der MAA kompetenzmässig zugewiesenen militärischen Unterbereiche genügend präzise erfolgen, damit es keine Konflikte in der Abgrenzung mit dem für Luftfahrthindernisse (weiterhin) grundsätzlich zuständigen BAZL gibt. Terminologisch wird dabei von der Einheitskategorie von «Luftfahrthindernissen» gemäss den Bestimmungen der VIL gesprochen und es sind wegen der allgemeinen Abdeckung durch die VIL nur neu geregelte Abweichungen daraus vorliegend konkret festzusetzen. Deshalb hält der Grundsatz in Abs. 1 fest, dass es im Bereich Luftfahrthindernisse nur Präzisierungen aus militärischen Gründen zur VIL geben kann, soweit sie in dieser MLFV (in den nachfolgenden Absätzen) explizit und abschliessend festgehalten werden.

Bei diesen Abweichungen von der bzw. Präzisierungen zur VIL für Unterbereiche der MAA aus militärischen Gründen handelt es sich um folgende Themen:

Abs. 2: Die militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster und daraus wegen Durchstossungen von Freihalteflächen fliessende Luftfahrthindernisse wurden im Gegensatz zu den Hindernisbegrenzungsflächen-Katastern nach Art. 62 VIL als eine der wenigen «Lücken» schon bisher nicht vom BAZL betreut, da es diesbezüglich an einer konkreten Regelung gemangelt hat. Sinnvollerweise ist dieser typische militärische Unterbereich nun in der MLFV in den Grundzügen zu regeln und der MAA zuzuweisen hinsichtlich Genehmigung der Kataster, Bewilligung von Luftfahrthindernissen daraus und der entsprechenden Aufsicht über diese (die beiden letzten Bereiche wurden im Rahmen einer finalen Neustrukturierung des Artikels Abs. 3 Bst. a zugewiesen, ohne inhaltliche Änderungen). Eingangs des Absatzes ist vorgängig noch die Grundsatzpflicht festzusetzen, dass solche *militärischen* Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster für jeden Militärflugplatz zu erstellen sind analog dem zivilen Bereich, da eine solche Pflicht für die Militärflugplätze trotz Sicherheitserfordernis bisher nirgends sonst geregelt worden ist und auch nicht irgendwie aus der VIL abgeleitet werden könnte. Wegen der engen und vielschichtigen Verflechtung mit der ansonsten (weiterhin) bestehenden generellen BAZL-Kompetenz für Luftfahrthindernisse und insbes. für die zivilen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (hier macht die Unterscheidung «militärisch» und «zivil» jetzt im Gegensatz zu oben Sinn, weil es um unterschiedliche Flächen und andere sicherheitstechnische und operative Bedürfnisse geht) ist hinsichtlich der neu der MAA zugewiesenen Unterbereiche «Genehmigung der Kataster» und «Bewilligung von Luftfahrthindernissen» daraus eine jeweilige vorherige Anhörung des BAZL zwingend. Diese Festsetzung erfolgt aufgrund der finalen Neustrukturierung nun inhaltlich unverändert in Abs. 5 Bst. a und b.

Abs. 3: Neu werden aufgrund militärischer Bedürfnisse in Bst. b explizit sog. «militärisch genutzte Gebiete» *ausserhalb* der militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster und die dortigen Luftfahrthindernisse der Kompetenz der MAA zugewiesen, da es in der VIL keine solche Ausschlussgebiete gibt. In der Praxis gab es auch diesbezüglich bisher schwierige Abgrenzungen bzw. «Lücken» in der Regulierung. Umso wichtiger ist auch hier die zwingende vorherige Anhörung des BAZL vor der Bewilligung von entsprechenden Luftfahrthindernissen aus solchen Gebieten (final wiederum in Abs. 5, diesbezüglich Bst. c, zusammengefasst). Zu denken ist bei möglichen militärisch genutzten Gebieten typischerweise (nicht abschliessend) an Waffen- und Schiessplätze sowie Manöver- und Waffenstandorte (mit einer gewissen vorübergehenden infrastrukturellen Ausstattung), aber auch sonstige rein militärisch genutzte Areale (wie Kasernen- und Verwaltungs- oder Zeughausareale etc.) sowie auch Militärflugplätze, welche noch über keinen genehmigten militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster verfügen.

Abs. 4: Da es in Bezug auf Luftfahrthindernisse bisher auch keinerlei klare allgemein bekannte geographische Abgrenzungen solcher in Abs. 3 eingeführter militärisch genutzter Ge-



biete gab, müssen diese vorher seitens VBS in Absprache mit der MAA und dem BAZL konkret festgelegt werden, damit die Kompetenzabgrenzungen hinsichtlich Bewilligung und Aufsicht zwischen MAA und BAZL und die örtliche Publikation entsprechender Luftfahrthindernisse geklärt sind. Dies gilt genauso bei (entsprechend der obenstehenden Aufzählung in Abs. 3) bloss vorübergehend exklusiv oder überwiegend militärisch genutzten Gebieten. Diese zwingend nötige Abgrenzung wurde aufgrund der Neustrukturierung des Artikels nun final der Klarheit halber in einem separaten Abs. 4 festgeschrieben. Solange und soweit keine Ausscheidung dieser neu als Unterbereich der MAA zugewiesenen «militärisch genutzten Gebiete» gemäss dem Vorgehen in Abs. 4 unter Konsultation der genannten Stellen BAZL und MAA erfolgt ist, gilt die Grundsatzkompetenz des BAZL gemäss VIL und Abs. 1 dieses Artikels. Das VBS hat aber eine aktive Pflicht zu dieser wegen der nötigen Kompetenzabgrenzungen zentralen geografischen Festlegung und muss sie sukzessiv für alle in Frage kommenden Kategorien angehen.

Abs. 5: Wie in den obenstehenden Absätzen bereits für alle drei Fälle (hier Bst. a bis c) mit der entsprechenden Begründung ausgeführt, ist eine Anhörung des BAZL regelmässig zwingend, damit keine widersprüchlichen, nicht standardisierten und schlimmstenfalls kompetenzmässig unklaren Entscheide gefällt werden. Ausserdem ist so auch ein steter Austausch zu den erforderlichen Sicherheitsmassnahmen und deren technische Weiterentwicklung mit dem grundsätzlich und gebietsmässig immer noch viel umfassender zuständigen BAZL verfahrensmässig gesichert. Aufgrund der finalen Neustrukturierung des Artikels wurde dies in diesem Abs. 5 zusammengefasst.

Abs. 6: Die Registrierung und Publikation der besprochenen Luftfahrthindernisse nach Absatz 3 muss zwingend über die nationale Datenerfassungsschnittstelle gemäss Art. 58b VIL erfolgen, da – wie es schon der Name sagt – diese Stelle *national* für die Publikation aller Luftfahrthindernisse (und weiterer Luftfahrtdaten) rechtlich vorgesehen ist (vgl. auch Art. 41 Abs. 3 LFG) und es aus Sicherheits-, Administrations- und Ressourcengründen ausgeschlossen ist und auch nie beabsichtigt war, hier irgendwelche parallelen Systeme aufzuziehen.

Abs. 7: Ein letzter Sonderbereich zur VIL betrifft als Einzelfälle die sog. geheimen bzw. «als geheim klassifizierten» Objekte, welcher aus militärischen Geheimhaltungsgründen geschaffen wurde und aus einer Sicht der nationalen und militärischen Sicherheit derart heikle Objekte betrifft, dass sie nicht einmal dem BAZL bekannt gemacht werden sollen. Dabei kann es durchaus wiederum – wie zu Abs. 4 am Rande angesprochen – um vorübergehend stationierte Objekte (gerade auch in einem Krisenfall) gehen. Deswegen liegen solche geheimen Objekte als Luftfahrthindernisse dann hinsichtlich der allgemeinen Luftfahrtsicherheit aber auch in der alleinigen Verantwortung der klassifizierenden Stelle (welche bspw. im VBS liegen kann, aber nicht muss).

Art. 34

Abs. 1: Der MAA obliegt es, die Sicherheit der Militärluftfahrt im Rahmen der geltenden Regelungen zu überwachen und wo nötig, systematisch und praxisbezogen zu optimieren. Angelehnt an die ICAO Vorgabe, welche von ihren Mitgliedstaaten ein State-Safety-Programm (SSP) verlangt, beschreibt die MAA im Sicherheitsprogramm für die Militärluftfahrt (Military State-Safety-Programme MSSP) mit welchen Aktivitäten eine Verbesserung der Sicherheit angestrebt wird.



Abs. 2: Das MSSP beschreibt demnach die Grundsätze (Philosophie), die Massnahmen und Verantwortlichkeiten zur stetigen Optimierung der Sicherheit in der Schweizer Militärluffahrt und dient ausserdem als Basis für das Sicherheitsmanagementsystem der MAA.

Art. 35

Abs. 1: Das Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management System, SMS) ist ein strukturierter Managementansatz, der zum Ziel hat, die Sicherheitsrisiken (Safety) einer Organisation systematisch zu kontrollieren und ein tolerierbares und akzeptiertes Sicherheitsniveau zu erreichen respektive zu halten. Das SMS beschreibt dazu die Prozesse, Verantwortlichkeiten und organisatorischen Strukturen, mit welchen die Organisation diese Ziele erreichen will.

Abs. 2: Das VBS wird die Anforderungen an die SMS der regulierten Organisationen erlassen und dabei anwendbare Grundsätze des ICAO- Standards (Anhang 19) und der STANAG verwenden. Weiter ist den spezifischen Rahmenbedingungen der betreffenden Organisation und dem Kontext der Militärluffahrt Rechnung tragen. Die bisher etablierten SMS-Prozesse sind im Sinne der Aufrechterhaltung der Betriebskontinuität als Ausgangslage und Basis für zukünftige Entwicklungen anzusehen. Im Rahmen der Audittätigkeit wird die MAA die SMS und die dazugehörigen, vereinbarten Sicherheitsleistungsindikatoren und Sicherheitsziele regelmässig überprüfen.

Art. 36

Abs. 1: Die Verbesserung der Sicherheit in der Militärluffahrt beruht zu einem grossen Teil auf dem Wissen, was in den täglichen Operationen passiert, warum es passiert ist und wie es in Zukunft verhindert werden kann. Die Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen ermöglicht es nicht nur der meldenden Organisation, sondern auch der MAA Sicherheitslücken, Gefahren oder Risiken sowie mögliche Trends (Vorläufer für schwere Vor- und Unfälle) frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmassnahmen zu treffen und so die Bemühungen auf die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Lufttüchtigkeit von Produkten, und auf die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Sicherheit der militärischen Einsätze zu konzentrieren. Die sogenannten «Occurrence Reports» sind eine der wichtigsten Quellen, um die Sicherheit der täglichen Operationen zu beurteilen und gegebenenfalls zu verbessern. Daher sollen alle Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Betreiber und Dienstleistungsbetriebe der militärischen Luftfahrt in den Meldeprozess eingebunden werden und der MAA sicherheitsrelevante Vorkommnisse melden. Dabei wird zwischen meldepflichtigen und freiwilligen Meldungen unterschieden.

Abs. 2: Innerhalb der MAA wird der Bereich Safety Management die eingegangenen Meldungen erfassen und analysieren. Dabei wird neben der Codierung (Taxonomie, Schweregrad, etc.) auch der Schutz der Meldeperson sichergestellt (Just Culture) bevor die Meldung zur Bearbeitung der zuständigen Teilbehörde übergeben wird.

Abs. 3: Der Bereich Safety Management ist als Stabsstelle dem C MAA unterstellt und berät ihn und die Teilbehördenleiter in allen sicherheitsrelevanten Aspekten. Das Safety Management MAA ist in diesem Sinne unabhängig und nicht in die Zulassung, Regulation und Aufsicht eingebunden.

Abs. 4: Im Sinne der Just Culture sind die Mitarbeitenden der Meldestelle (Bereich Safety Management MAA) von einer Anzeigepflicht enthoben. Sie fokussieren in ihrer Arbeit auf die Verbesserung der Sicherheit und die Prävention. Sollte rechtswidriges Verhalten zu einem



Vorkommnis geführt haben, obliegt die Anzeigepflicht derjenigen Teilbehörde, welche für die Zulassung und Aufsicht der meldenden Organisation zuständig ist.

Dies entspricht auch dem Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 20.3463 (RK-S) vom 25.05.2020 (Fehlerkultur: Möglichkeiten und Grenzen ihrer rechtlichen Verankerung) sollte ein Schutz der Meldepersonen auch in dieser Verordnung angestrebt werden.

«Die einzige Ausnahme, die das schweizerische Recht in hochsicherheitsrelevanten Bereichen vorsieht, findet sich in der Gesetzgebung über die Zivilluftfahrt. Hier sind die Angehörigen der internen Meldestelle von der Verfolgungspflicht i. S. von Artikel 7 StPO entbunden (vgl. Art. 20 Abs. 2 LFG i. V. m. Art. 77d Abs. 4 LFV).»

Art. 37

Abs. 1 und 2: Die European Defence Agency beschreibt im Dokument EMAD 20-8 Ereignisse, die ein erhebliches Sicherheitsrisiko (Safety) für die Militärluftfahrt darstellen können. Ein Grossteil dieser Ereignisse gilt bereits heute als meldepflichtig. Dementsprechend sind sie als zu meldende Vorkommnisse in den Vorgaben des Rüstungschefs und im Operation Manual der Luftwaffe schon weitgehend aufgeführt.

Abs. 3: Um die Liste der meldepflichtigen Ereignisse à jour zu halten, wird die MAA diese bei Bedarf mit weiteren Kategorien ergänzen können.

Art. 38

Abs. 1 bis 3: Natürliche Personen und Organisationen, die im Sinne dieser Verordnung im Bereich der Militärluftfahrt tätig sind, sind verpflichtet die im Artikel 37 genannten Ereignisse innerhalb 72 h der MAA zu melden. Dies sollte vorrangig über die organisationsinternen Safety Management Systeme stattfinden. Meldet eine natürliche Person den Vorfall der eigenen Organisation, ist diese verpflichtet die Meldung der MAA weiterzuleiten. Eine direkte Meldung an die MAA ist jedoch jederzeit möglich.

Art. 39

Neben den obligatorischen Meldungen (Meldepflicht) sollen Organisationen und Personen auch die Möglichkeit haben, der MAA auf freiwilliger Basis nicht meldepflichtige Ereignisse und sicherheitsrelevante Zustände oder erkannte Risiken melden zu können.

Art. 40

In der Militärluftfahrt soll über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Vorfällen eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt und dabei analog einer SUST Untersuchung die technischen, betrieblichen, menschlichen, organisatorischen und systemischen Umstände geklärt werden.

Art. 41

Für die Zivilluftfahrt hat der Bundesrat zur Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen die SUST eingesetzt. Die Zuständigkeit der SUST betrifft nach den geltenden Regelungen lediglich die zivile Luftfahrt. Für die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen in der Militärluftfahrt wurde der bisherige Fachdienst Flight Safety Investigation der Luftwaffe mit der Gründung



der MAA in die Militärsicherheitsuntersuchungsstelle (Defence Aviation Safety Investigation Board, DASIB) überführt. Das DASIB ist für die Sicherheitsuntersuchung (Safety Investigation) von Unfällen und schweren Vorfällen von Militärluftfahrzeugen, welche im Militärluftfahrzeugregister eingetragen sind, zuständig.

Art. 42

Abs. 1: Die DASIB Untersuchung stellt keine Konkurrenz zu einer allfälligen Untersuchung der Strafbehörden dar, sondern wird ergänzend zur Strafuntersuchung die Sicherheitsaspekte im Sinne der Prävention analysieren. Dabei finden die Untersuchungen, die Analysen und die Berichterstattung unabhängig voneinander statt. Der Artikel entspricht dem Wortlaut der VSZV der SUST.

Abs. 2: Das DASIB und die Militärjustiz koordinieren ihre Tätigkeiten, um Doppelspurigkeit zu verhindern und die Effizienz der Untersuchungen zu erhöhen. Es macht beispielsweise wenig Sinn, wenn externe Gutachten doppelt in Auftrag gegeben oder eindeutige Fakten (zB Wetterinformationen, Auslesen der Blackbox, etc.) mehrfach angefordert werden müssen.

Abs. 3: Sind an einem Ereignis sowohl schweizerische Militärluftfahrzeuge, wie auch zivile Luftfahrzeuge beteiligt, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen der SUST und dem DASIB sicherzustellen. Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit den Ressourcen wird bereits heute bei einer Fastkollisionen (Airprox) in der Regel nur eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt. Diese wird meistens durch die SUST geleitet und bei Bedarf von Mitarbeitenden des DASIB unterstützt. Bei einem Unfall zwischen einem militärischen und einem zivilen Luftfahrzeug müssen beide Sicherheitsuntersuchungsbehörden aktiv werden und ihre Tätigkeiten entsprechend koordinieren.

Art. 43

Im Sinne der Safety müssen der militärischen Sicherheitsuntersuchungsbehörde (DASIB) möglichst die gleichen Mittel und Möglichkeiten wie einer zivilen Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden (SUST), verfolgen doch beide in ihrem Zuständigkeitsbereich das gleiche Ziel. In diesem Sinne ist der Artikel in Anlehnung an die VSZV Art. 24 der SUST formuliert.

Weiter wird im Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 20.3463 (RK-S) vom 25.05.2020 (Fehlerkultur: Möglichkeiten und Grenzen ihrer rechtlichen Verankerung) im Kapitel 6.4 Strafprozessualer Schutz vor Zwang zur Selbstbelastung folgende Schlussfolgerung publiziert:

«Um den Konflikt zwischen strafbewehrten Melde- oder Mitwirkungspflichten im Verwaltungsrecht und Schweigerecht im Strafverfahren zu entschärfen, ist z. B. in Artikel 24 VSZV vorgesehen, dass die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden dürfen. Das bedeutet unter anderem, dass die Akten und Schlussberichte der SUST zwar von der Strafverfolgungsbehörde eingesehen werden können, aber nur soweit gegen die betroffene Person verwertet werden dürfen, wie diese eingewilligt hat. Das neue Datenschutzgesetz enthält de lege ferenda eine ähnliche Regelung. Eine Person, die einer strafbewehrten Meldepflicht mit einer solchen Spezialregelung nachkommt, muss somit nicht befürchten, dass sie aufgrund ihrer Meldung wegen des fehlbaren Verhaltens bestraft werden kann. Freilich kann die Strafverfolgungsbehörde auf andere Weise von der Tat Kenntnis erhalten und gestützt darauf ein Verfahren eröffnen und Beweise erheben.»



Art. 44

Der Hauptfokus der DASIB-Untersuchungen liegt auf den beiden Ereigniskategorien «Unfall» und «schwerer Vorfall». Weiter soll das DASIB auch Ereignisse untersuchen können, deren Klärung im Sinne der Prävention und Verbesserung der Sicherheit wichtige Erkenntnisse liefern – dies auch dann, wenn es sich dabei nicht um einen Unfall oder schweren Vorfall handelt.

Das DASIB bestimmt den Detaillierungsgrad und die Schwerpunkte seiner Sicherheitsuntersuchungen selber und stellt sicher, dass diese nach nationalen und internationalen Standards durchgeführt werden. Weiter sollen durch ein entsprechendes Qualitätssicherungssystem eine integre und professionelle Arbeitsweise sichergestellt werden, die Qualität der Schlussberichte (Form, Inhalt, Logik, etc.) garantiert und die Effektivität der Abläufe und die Qualität der Produkte ständig verbessert werden.

Art. 45

Abs. 1: Das DASIB plant und organisiert die anstehenden Untersuchungshandlungen eigenständig. Die Untersuchungshandlungen bestehen aus einer unabhängigen Abklärung der technischen, betrieblichen, menschlichen, organisatorischen und systemischen Umstände, die zum Ereignis geführt haben. Die Untersuchung hat ausschliesslich zum Ziel, die Sicherheit in der Militärluftfahrt Schweiz zu verbessern, das heisst, ähnliche Zwischenfälle in der Zukunft zu vermeiden. Das DASIB kann auf Untersuchungshandlungen verzichten, wenn diese in Bezug auf die zu erwartenden Resultate zu hohe Kosten verursachen.

Abs. 2: Bei Bedarf können externe Untersuchungsbeauftragte und Fachexperten beigezogen oder mit vertieften Abklärungen beauftragt werden.

Abs. 3: Das DASIB kann bei den am Vorfall beteiligten Organisationen Einsicht in die Akten verlangen oder Datenaufzeichnungen in einem lesbaren Format einfordern. Dabei handelt es sich beispielsweise um Unterlagen der Skyguide, eines Flugplatzkommandos oder der Industrie wie RUAG oder Pilatus.

Abs. 4: Eine Untersuchung kann abgebrochen oder eingestellt werden, wenn eine Weiterführung in Bezug auf die Sicherheit und Prävention keine sachdienlichen Erkenntnisse bringt.

Art. 46

Abs. 1: Werden Sicherheitsdefizite festgestellt, kann das DASIB Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit der Schweizer Militärluftfahrt formulieren. Eine Sicherheitsempfehlung stellt in keinem Fall eine Schuldzuweisung dar und äussert sich auch nicht zur Frage der Verantwortlichkeit.

Abs. 2: Zeigt sich, dass ein Vorfall keine wesentlichen systemischen Elemente aufweist und eher auf einzelne Faktoren zurückzuführen ist, oder dass eine vertiefte Untersuchung keine zweckdienlichen Erkenntnisse in Bezug auf die Unfallverhütung und Verbesserung der Sicherheit bringen wird, kann der Vorfall mit einer summarischen Untersuchung abgeschlossen werden. Entsprechend gibt der summarische Bericht lediglich Auskunft über den Hergang des Zwischenfalls, allfällige Abklärungen und Schlussfolgerungen.



Art. 47

Für eine fundierte Analyse eines Vorfalles ist das DASIB auf Informationen und Daten angewiesen. Daher sollen dem DASIB im militärischen Umfeld die ähnlichen Möglichkeiten wie der SUST zur Verfügung stehen, um die Fakten zu erheben und diese bei Bedarf einzufordern. Dies vor allem auch dann, wenn kein Untersuchungsrichter eine Strafuntersuchung durchführt. Finden die Untersuchungshandlungen des Untersuchungsrichters und des DASIB parallel statt, werden die beiden Behörden ihre Untersuchung gemäss Artikel 42 koordinieren.

Art. 48

Die zentrale Aufsicht der MAA im Bereich der Militärluftfahrt erfordert einige Anpassungen in weiteren Verordnungen des Bundesrates. Insbesondere werden gewisse Aufsichtsfunktionen nicht mehr oder nicht mehr ausschliesslich durch die Luftwaffe oder die armasuisse, sondern neu durch die MAA wahrgenommen. Die Anpassungen sind im Anhang zusammengefasst.

Art. 49

Bereits vor Inkrafttreten der LFG Revision und der damit verbundenen Schaffung der MAA, wurden im Bereich der Militärluftfahrt Bewilligungen und Ausweise ausgestellt. Im Interesse der Rechtssicherheit sollen diese auch dann bis zum Ersatz, einem Entzug oder dem Ablauf der Geltungsdauer Gültigkeit behalten, wenn sie nicht durch die in der MLFV vorgesehenen Stellen, nicht nach den neuen Prozessen oder nicht nach den neuen Anforderungen erteilt worden sind.

Art. 50

Abs. 1: Die Änderungen des LFG betreffend die Militärluftfahrt sind per 1. August 2023 in Kraft getreten, die Ausführungsbestimmungen des Bundesrates treten am 1. November 2023 in Kraft.

Abs. 2: Die in der MLFV verlangten Ausführungsbestimmungen des VBS stehen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der MLFV noch nicht zur Verfügung und müssen noch ausgearbeitet und erlassen werden. Die betroffenen Artikel werden erst in Kraft treten, wenn die relevanten Ausführungsbestimmungen des VBS erlassen werden. Um die Rechtssicherheit zu gewährleisten behalten die aktuellen Weisungen bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Ausführungsbestimmungen des VBS ihre Gültigkeit und werden verwaltungsextern mittels Verträge wie bisher durchgesetzt.



Zu änderndes Recht

Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit (VWL)

Die Anpassungen in dieser Verordnung tragen dem Umstand Rechnung, dass im Bereich der Militärluftfahrt neu eine zentrale Aufsichts- und Kontrollstelle besteht, die entweder an Stelle der bisherigen Aufsichtsorgane tritt oder zusätzlich begrüsst werden muss.

Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD)

Art. 2 Abs. 1

Bevor die MAA geschaffen wurde, verfügte die LW über eine Verwaltungseinheit zur Behandlung von Luftraumstruktur und -klassen. Durch die Eingliederung dieser Verwaltungseinheit in die MAA wird die Festlegung von Luftraumstruktur und -klassen sowie der Benützungsprioritäten zu einer Angelegenheit zwischen den Behörden und den Dienstleistern. Entsprechend wird die MAA neu in Art. 2 Abs. 1 auch aufgenommen. Die im Art. 2 aufgeführten Themen koordinieren BAZL und MAA im High Level Airspace Policy Body HLAPB.

Art. 3 Abs. 2 und 3

Erlass von Weisungen soll Behördenangelegenheit sein. Hierfür wurde die massgebende Verwaltungseinheit von der LW in die MAA eingegliedert, sie ist nun oder neu sinngemäss für militärische Belange zuständig.

Art. 3a

Ansprechpartnerin und verantwortliche Stelle für Belange der Militärluftfahrt ist künftig die MAA. Diese tritt damit neu an Stelle der Luftwaffe.

Art. 4 Abs. 4,5 und 6

Die Aufnahme von flugsicherheitsrelevanten Ereignissen ist Behördenangelegenheit. Die behördliche Funktion auf militärischer Seite obliegt der MAA (die zuständigen Verwaltungseinheiten wurden von der Luftwaffe in die MAA ausgegliedert).

Art. 4c Abs. 3 und 4

Abs. 3: Wenn bei luftfahrtbezogenen Interaktionen mit dem Ausland die Militärluftfahrt betroffen ist, soll die entsprechende militärische Anspruchsgruppe beigezogen werden: Ist die Interaktion behördlicher Art, ist dies die MAA. Sind z.B. ausländische Flugsicherungsdienstleister an der Abfertigung von Schweizer Militärluftverkehr beteiligt, so ist die Luftwaffe in ihrer Rolle als Auftraggeber beizuziehen.

Abs. 4: Da das BAZL die Verantwortung für die Sicherheit der Zivilluftfahrt hat und die MAA jene für die Militärluftfahrt, muss bei Verwendung militärischer Infrastruktur (Flugsicherungsanlage, Flugplatz u.a.) für zivile Nutzungen die Abgrenzung der Aufsichtstätigkeiten und der



Verantwortlichkeiten zwischen den Behörden in Form einer Zusammenarbeitsvereinbarung festgelegt werden (vgl. dazu Artikel 7 MLFV).

Art. 6 Abs. 2

Auf militärischer Seite bestehen die Anspruchsgruppen aus der Luftwaffe – sie ist Auftrag- und Geldgeber für militärische Flugsicherungsdienstleistungen – sowie aus der MAA – sie ist für die Sicherheit der Militärluftfahrt verantwortlich.

Art. 40a Abs. 1

Bei Unfällen und schweren Vorfällen in der Militärluftfahrt sollen in Analogie zur Zivilluftfahrt vorhandene AVRE-Aufzeichnungen für Sicherheitsuntersuchungszwecke vom DASIB verwendet werden können. Dafür braucht es eine Ergänzung von Art. 40a Abs. 1 VFSD mit der Grundsatzkompetenz von Art. 46 der MLFV für das DASIB (ansonsten wäre nur die SUST hier über die VSZV abgedeckt).

Art. 40c Abs. 3 und 4

Bei der vorliegenden Änderung geht es nicht darum, dass Skyguide zusätzliche AVRE-Installationen vornehmen muss. Es geht nur darum, dass ohnehin vorhandene AVRE-Aufzeichnungen auch für Sicherheitsuntersuchungszwecke vom DASIB verwendet werden können, sofern die Militärluftfahrt hauptsächlich betroffen ist und die Untersuchung vom DASIB vorgenommen wird.

Art. 40d, 40e, 40f und 40g

Analoge Begründung zu Artikel 40c Absatz 3.

Bei Art. 40d Abs. 2 konnte auf eine Anpassung verzichtet werden, da es hier um eine untergeordnete Betroffenheit der militärischen Stellen geht, bei welcher die SUST und nicht das DASIB die Verfahrensführung hat. Darum konnte hier ausnahmsweise der bisherige Wortlaut mit der Luftwaffe (ohne Ersatz durch das DASIB bzw. ev. sogar die MAA) belassen werden.

Anhang 1, Ziff. 7.4

Die MAA wird hinzugefügt, da sie für die Sicherheit der Militärluftfahrt zuständig ist.

Anhang 1, Ziff. 9.

Diese Ziffer wird im Sinne der Komplettierung angepasst, da Skyguide diverse Dienste zu Gunsten der Luftwaffe leistet oder in Zukunft noch leisten wird. Diese Dienste sind gemäss neuem Wortlaut in einer Leistungsvereinbarung mit der Luftwaffe festzuhalten.