Ein Kunstflug durch das Recht und die Governance

Herausgegeben von

Thomas Geiser
Martin Hilb
Kurt Pärli
Manuel Stengel
Andreas Wittmer

Festschrift
zum 65. Geburtstag
von Roland Müller

DIKE

Ein Kunstflug durch das Recht und die Governance

Festschrift
zum 65. Geburtstag
von Roland Müller

Herausgegeben von

Thomas Geiser
Prof. Dr. iur. Dr. h.c.

Martin Hilb
Prof. Dr. oec.

Kurt Pärli
Prof. Dr. iur.

Manuel Stengel
Dr. iur. HSG, Rechtsanwalt und Notar

Andreas Wittmer
Dr. oec. HSG

DIKE

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist weltweit urheberrechtlich geschützt. Insbesondere das Recht, das Werk mittels irgendeines Mediums (grafisch, technisch, elektronisch und/oder digital, einschliesslich Fotokopie und Downloading) teilweise oder ganz zu vervielfältigen, vorzutragen, zu verbreiten, zu bearbeiten, zu übersetzen, zu übertragen oder zu speichern, liegt ausschliesslich beim Verlag. Jede Verwertung in den genannten oder in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf deshalb der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlags.

© 2021 Dike Verlag AG, Zürich/St. Gallen
ISBN 978-3-03891-278-1

www.dike.ch

myclimate neutral

Inhaltsverzeichnis

Vorwort V

Thomas Geiser
Absagen von Kulturveranstaltung wegen Unvorhergesehenem
Stellung der mitwirkenden Künstler 1

Kurt Pärli
Anwendung der Regelungen zum Personalverleih bei «Uber Eats» 17

Christoph Reusser / Roger Rudolph
So nicht!
Das Bundesgericht setzt der Zürcher Verwaltungsgerichtspraxis zur Evidenztheorie in personalrechtlichen Kündigungsstreitigkeiten Grenzen 35

Luca Cirigliano / Jens Niemeyer
Datenschutz und Überwachung im Homeoffice
Zu den rechtlichen Grenzen der technischen Möglichkeiten 51

Adrian von Kaenel
Die fristlose Kündigung von Gesamtarbeitsverträgen 79

Roland A. Müller / Oliver Schmid
Durchsetzung betrieblicher Mitwirkungsrechte 95

Günther Löschnigg
Partizipation im österreichischen Arbeits- und Sozialrecht 107

Daniela Schüpbach
Erleichterungen in der Instandhaltung für die General Aviation
Neuerungen im Bereich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Teil-ML und Teil-CAO der VO (EU) Nr. 1321/2014) 119

Regula Dettling-Ott
Der Marktzugang zwischen der Schweiz und der EU und dem Vereinigten Königreich und der EU nach dem Brexit – Ein Vergleich
Das bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU (2002) und das Trade und Cooperation Agreement zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU (2020) 133

Andreas Wittmer
Systemrelevanz der Schweizer Luftfahrt 145

Marcel Lötscher
Schutz vor Trojanischen Pferden im Fondsgeschäft
Governance-Analyse zur Vermeidung von Regelverstössen beim Beizug eines Dritten (Anlageberater oder Beirat) im liechtensteinischen Wertpapierrecht 153

Thomas Bauer
Governance-Aufsicht durch die Finma
Einordnung und Grundzüge 171

Adrian Plüss
Mantelgesellschaften und die Gesetzesvorlage zur Bekämpfung des missbräuchlichen Konkurses 183

Karl Frauendorfer
Teilliberalisierung Marktgebiet Schweiz – gefangen in der Unvollständigkeit 199

Michael Hilb
Agile Governance – Wunsch, Wirklichkeit und Wirkungsansätze
Gedanken zur Stärkung der Vereinbarkeit von agilen Führungsgrundsätzen mit den Prinzipien effektiver Corporate Governance 217

Martin Hilb
Cooperative Governance als Wettbewerbsvorteil
Von der Verwaltung zum Gestaltungs- und Controlling-Team in Genossenschaften 229

Erleichterungen in der Instandhaltung für die General Aviation

Neuerungen im Bereich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Teil-ML und Teil-CAO der VO (EU) Nr. 1321/2014)

*Daniela Schüpbach**

Inhaltsübersicht

I. Implementierung von Erleichterungen – GA Roadmap 120
1. Idee und Umsetzung der GA Roadmap 120
a) Erste Etappe der GA Roadmap 120
b) GA Roadmap 2.0 121
II. Anpassungen für die Flugtechnik 122
1. Einführung der Neuerungen 122
2. Geltungsbereich der Erleichterungen 123
3. Teil-ML 124
a) Teil-ML – Kern der Erleichterungen 124
b) Instandhaltungsprogramm 125
c) Prüfung der Lufttüchtigkeit 126
aa) Berechtigung zur Ausstellung eines ARC 126
bb) Beanstandungen bei der Prüfung über die Lufttüchtigkeit 127
d) Zurückstellen von Reparaturen 128
4. Teil-CAO 128
a) Neue Organisation CAO 128
b) Pflicht zur Beauftragung einer CAO 129
III. Aufsichtstätigkeit 131
1. Wandel in der Aufsichtstätigkeit 131
2. Risk- and Performance-Based Oversight 131

* Dr. iur. HSG, Advokatin, Leiterin Sektion Standardisierung, Sanktionswesen und Register, Abteilung Sicherheit Flugtechnik, Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

I. Implementierung von Erleichterungen – GA Roadmap

1. Idee und Umsetzung der GA Roadmap

a) Erste Etappe der GA Roadmap

Vor dem Hintergrund, dass viele der ursprünglich auf europäischer Ebene eingeführten luftrechtlichen Bestimmungen für die General Aviation zu umfassend und schwer umzusetzen waren, wurde von einer Arbeitsgruppe der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), zusammen mit der Europäischen Kommission sowie betroffenen Akteuren aus der General Aviation und nationalen Behörden, im Jahr 2012 ein Fahrplan (GA Roadmap) für die Regulierung der allgemeinen Luftfahrt initiiert.[1]

In einem ersten Schritt wurde der Fokus auf einfachere, leichtere und bessere Regeln für die General Aviation gelegt. Dazu wurden folgende Grundprinzipien für die anzugehenden Anpassungen definiert:

- Massgeschneiderte Lösungen («one size does not fit all»).
- Regeln sollen nur eingesetzt werden, wenn dies der einzige oder beste Weg ist, Sicherheitsziele zu erreichen.
- Einführung eines risikobasierten Ansatzes («risk based approach»).
- Schutz angestammter Rechte (sogenannte «grandfather rights»).
- Einschränkung der Bürokratie und Anwendung der Grundsätze der «intelligenten» Regulierung der EU («Smart Regulation Principles»).
- Bestmögliche Nutzung der verfügbaren Ressourcen und Expertisen.[2]

Im Sinne dieser Leitlinien wurden bis heute bereits zahlreiche Anpassungen an Bestimmungen, welche die Flugoperation, -technik und Pilotenlizenzen regulieren, vorgenommen. Als Erfolge dieser ersten Phase werden von der EASA insbesondere eine Verschlankung der Pilotenausbildung[3], die Vereinfachung der Betriebsvorschriften für das Ballonfahren und

---

1 Zur EASA GA Roadmap siehe <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-ga-roadmap> (1.2.2021); DANIELA SCHÜPBACH, Gewerbsmässigkeit in der zivilen Luftfahrt, CFAC – Schriften zur Luftfahrt Band 15, Zürich/St. Gallen 2019 (= Diss. Universität St.Gallen 2019), Rz. 145 m.w.H.

2 Zu den Grundprinzipien siehe EASA, GA Roadmap: Moving towards implementation, Update 2018, S. 2. Die EASA leaflets zur GA Raodmap sind abrufbar unter <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications> (1.2.2021).

3 Als konkrete Beispiele für die Ausbildungsorganisationen kann die Implementierung einer Declared Training Organisation (DTO) genannt werden sowie der modulare Aufbau der Ausbildung zur Erlangung einer Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (LAPL).

den Segelflug, Erleichterung von Änderungen und Reparaturen durch CS-STAN[4], vereinfachte Vorschriften für den nichtgewerblichen Betrieb von Luftfahrzeugen[5] sowie mehr Flexibilität bei den Vorschriften durch die neue EASA Basic Regulation[6] hervorgehoben.[7]

b) GA Roadmap 2.0

Im Anschluss an die erste Phase wurde von der EASA die GA Roadmap 2.0 initialisiert und im Jahr 2019 wurden die neuen Leitlinien präsentiert.[8] Der Fokus wurde dabei auf eine sichere und erschwingliche General Aviation gelegt. Die Betonung des Kostenaspekts ist neu, verdeutlicht aber, dass dies heute eines der wesentlichen Probleme für die General Aviation darstellt und teure Flugstunden sich negativ auf den Trainingsumfang der Piloten und damit wiederum auf die Sicherheit auswirken können. Konkret werden von der EASA folgende sechs strategische Themen adressiert, um das Leitbild einer sicheren und erschwinglichen Luftfahrt in Europa zu verfolgen:

- Die General Aviation bleibt eine Hauptpriorität der EASA.
- Net Safety Benefit: Etablierung einer Policy, die bei der Einführung neuer Technologien eine Berücksichtigung des Sicherheitsgewinns erlaubt.
- Förderung neuer Businessmodelle durch angepasste Vorschriften.
- Erleichterungen für die Entwicklung und Herstellung (Neuerungen in Teil-21[9]).
- Digitalisierung: Koordination der Entwicklung innovativer Technologien, die es erlauben, relevante Flugdaten im Cockpit in Echtzeit zu empfangen.

---

4 Standard Changes and Standard Repairs.

5 Beispielsweise für Kostenteilungsflüge oder das Absetzen von Fallschirmspringern, siehe SCHÜPBACH (FN 1), Rz. 175 ff.

6 EASA-Grundverordnung; Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates, ABl. EU vom 22. August 2018, Nr. L 212, S. 1–122.

7 EASA, GA Roadmap 2.0, Making GA safer and cheaper, Update 2020 (zit. EASA GA Roadmap 2020), S. 5.

8 EASA, GA Roadmap 2.0, Making GA safer and cheaper, 2019.

9 Teil-21 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. EU vom 21. August 2012, Nr. L 224, S. 1–85.

– Flugsicherheitskultur: Erweiterung der EASA GA-Diskussionsplattform mit Flugsicherheitsmaterialien.[10]

Im Rahmen der zweiten Phase der GA Roadmap wird die Einführung noch nicht abgeschlossener Neuerungen aus der ersten Phase fortgesetzt. Hinzu kommen weitere Anpassungen im Sinne der definierten strategischen Themen, wie die bereits teilweise implementierte Vereinfachung von Instandhaltungsvorschriften für leichte[11] Luftfahrzeuge.

Insbesondere die betonte Erschwinglichkeit der General Aviation dürfte die Gesetzgebung vor grössere Herausforderungen stellen. Ob das Ziel erreicht wird und die von der aktuellen Sars-CoV-2-Pandemie zusätzlich in Mitleidenschaft gezogene General Aviation in Europa nachhaltig gestärkt werden kann, wird sich zeigen.

II. Anpassungen für die Flugtechnik

1. Einführung der Neuerungen

Mit der Verordnung VO (EU) 2019/1383[12] wurden wesentliche Neuerungen für Instandhaltungsbetriebe sowie für Betriebe zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit[13] eingeführt. Nebst diesen Betrieben und dem Instandhaltungspersonal sind auch die Luftfahrzeughalter sowie Piloten von den neuen Bestimmungen direkt oder indirekt betroffen.

Die VO (EU) 2019/1383 ist in der EU am 24.09.2019 in Kraft getreten und erlangte dort am 24.03.2020 Geltung. Allerdings wurden für mehrere Bereiche Übergangsfristen statuiert, damit sich die Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) und Instandhaltungsbetriebe aber auch die zuständigen Zivilluftfahrtbehörden auf die Änderungen einstellen konnten. Bis zum 24.09.2020 konnte dadurch von den Behörden eine Genehmigung auf der Grundlage der Anforderungen des alten Annex I (Part-M) Un-

10 Zu den strategischen Zielen siehe EASA GA Roadmap 2020 (FN 7), S. 3.

11 Zur Definition der leichten Luftfahrzeuge siehe hinten Fn. 17.

12 Durchführungsverordnung (EU) 2019/1383 der Kommission vom 8. Juli 2019 zur Änderung und Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 im Hinblick auf die Sicherheitsmanagementsysteme in Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und im Hinblick auf Erleichterungen für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt in Bezug auf die Instandhaltung und die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ABl. EU vom 4. September 2019, Nr. L 228, S. 1–105.

13 Unter der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden alle Prozesse verstanden, durch die sichergestellt wird, dass das Luftfahrzeug die geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllt und sicher betrieben werden kann (Art. 2 lit. d der VO (EU) Nr.1321/2014).

terabschnitte F und G der VO (EU) Nr. 1321/2014[14] erteilt werden. Die Gültigkeit dieser Genehmigungen wurde aber bis zum 24.09.2021 begrenzt. Diese Frist wurde um voraussichtlich sechs Monate verlängert (Art. 4 Abs. 2 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

In der Schweiz hat der gemischte Luftverkehrsausschuss Schweiz-EU im Dezember 2019 über die Übernahme der VO (EU) 2019/1383 befunden und diese konnte am 01.02.2020 in Kraft treten. Auch für die Schweiz gelten die in der Verordnung genannten Übergangsfristen.

2. Geltungsbereich der Erleichterungen

Die Erleichterungen für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit finden nur Anwendung auf Luftfahrzeuge, die im nichtgewerblichen Luftverkehrsbetrieb[15] eingesetzt werden. Gemäss Art. 3 Abs. 2 der VO (EU) Nr. 1321/2014 ist Anhang Vb (Teil-ML) anwendbar auf andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge[16], die folgende Voraussetzungen erfüllen:

---

14 Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, ABl. EU vom 17. Dezember 2014, Nr. L 362, S. 1–194.

15 Luftfahrzeuge, die nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines gemäss der VO (EG) Nr. 1008/2008 (Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. EU vom 31. Oktober 2008, Nr. L 293, S. 3–20) zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen sind.

16 Die Abgrenzung, ob es sich um ein technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug handelt, richtet sich nach der Definition von Art. 3 lit. j der VO (EG) Nr. 216/2008 (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, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. EU vom 19. März 2008, Nr. L 79, S. 1–49). In der aktuell gültigen EASA-Grundverordnung wurde die Definition zwar gestrichen. Bis zur Anpassung der Durchführungsverordnungen wird aber nach wie vor die Definition in Art. 3 lit. j der VO (EG) Nr. 216/2008 angewandt (Art. 140 Abs. 2 lit. b der (EU) 2018/1139). Flächenflugzeuge sind demnach als technisch kompliziert zu betrachten, wenn folgende Kriterien erfüllt sind: MCTOM > 5'700 kg, höchste zugelassene Fluggastsitzanzahl von mehr als 19, zugelassene Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten, Ausrüstung mit Strahlturbinentriebwerk oder mehr als einem Turboprop Triebwerk. Für Helikopter gelten folgende Abgrenzungsmerkmale: MCTOM > 3'175 kg, höchste zugelassene Fluggastsitzanzahl von mehr als 9, zugelassene Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten. Für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5'700 kg oder darunter, die mit mehreren Turboprop-Triebwerken ausgestattet sind, ist zu berücksichtigen, dass sich die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäss Art. 3 Abs. 7

- Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von höchstens 2'730 kg.
- Drehflügler (Helikopter) mit einer MTOM von höchstens 1'200 kg, die für maximal vier Insassen zugelassen sind.
- Sonstige ELA 2-Luftfahrzeuge.[17]

Sobald ein Luftfahrzeug diese Voraussetzungen erfüllt und unter Teil-ML der VO (EU) Nr. 1321/2014 fällt, ist die Instandhaltung nach den darin enthaltenen Bestimmungen zu richten. Es besteht kein Wahlrecht, stattdessen den Anforderungen von Anhang I (Teil-M) derselben Verordnung nachzukommen, auch wenn dessen Bestimmungen umfassender und restriktiver sind.[18]

Schliesslich gelten die Erleichterungen nur für Luftfahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der EASA-Grundverordnung[19] fallen. Die übrigen Luftfahrzeuge unterstehen in der Schweiz den nationalen Instandhaltungsvorschriften, welche in der VLL[20] zu finden sind.

3. Teil-ML

a) Teil-ML – Kern der Erleichterungen

Das Zentrum der neuen Erleichterungen für die Instandhaltung bildet der Anhang Vb (Teil-ML) der VO (EU) Nr. 1321/2014. Nebst Teil-ML wurden im Rahmen der Änderungen zudem ein neuer Anhang Vc (Teil-CAMO) und Anhang Vd (Teil-CAO) in die Verordnung eingefügt sowie Anhang I (Teil-M) der VO (EU) Nr. 1321/2014 angepasst.[21]

ML.A.201 der VO (EU) Nr. 1321/2014 regelt die Verantwortlichkeiten des Luftfahrzeugeigentümers[22] und des Betreibers zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Flüge dürfen nur stattfinden, wenn sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet. Um dieser Verantwortlichkeit nachzukommen, hat der die Verantwortung Tragende unter ande-

---

der VO (EU) Nr. 1321/2014 nach den Anforderungen, die für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge gelten, richtet.

17 Die Einteilung der leichten Luftfahrzeuge in ELA 1 und ELA 2-Luftfahrzeuge wird anhand der höchstzulässigen Startmasse vorgenommen (Art. 2 lit. k und ka der VO (EU) Nr. 1321/2014). Für Flugzeuge liegt die Grenze für ELA 1 bei 1'200 kg MTOM und für ELA 2 bei 2'000 kg MTOM (Art. 2 lit. k i) und ka i) der VO (EU) Nr. 1321/2014).

18 EASA Opinion 05-2016, Task force for the review of Part-M for General Aviation (Phase II), 13.04.2016, S. 23.

19 Art. 2 der VO (EU) 2018/1139.

20 Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen vom 18. September 1995, SR 748.215.1.

21 Die Neuerungen wurden mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1383 implementiert.

22 In der Schweiz obliegen diese Pflichten dem Luftfahrzeughalter, sofern dieser nicht identisch mit dem Eigentümer ist.

rem dafür besorgt zu sein, dass Luftfahrzeuge, die unter den Geltungsbereich von Teil-ML der VO (EU) Nr. 1321/2014 fallen, wenn erforderlich, von den in ML.A.201 lit. e und f genannten Organisationen (CAMO, Instandhaltungsbetrieb gemäss Anhang II (Teil-145) der VO (EU) Nr. 1321/2014 und neu kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation CAO) instandgehalten, respektive deren Lufttüchtigkeit aufrechterhalten wird.

b) Instandhaltungsprogramm

Eine wesentliche Neuerung betrifft das Instandhaltungsprogramm. Grundsätzlich ist wie für alle Luftfahrzeuge auch gemäss ML.A.302 lit. a der VO (EU) Nr. 1321/2014 ein Instandhaltungsprogramm zu erstellen.

Die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms erfolgt von der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlichen CAMO oder CAO (ML.A.302 lit. b Ziff. 2 der VO (EU) Nr. 1321/2014). Die zuständige Behörde, also in der Schweiz das BAZL, genehmigt keine Instandhaltungsprogramme für Luftfahrzeuge mehr, die unter Teil-ML der VO (EU) Nr. 1321/2014 fallen. Wird die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht von einer Organisation (CAMO oder CAO) geführt, hat eine schriftliche und unterzeichnete Erklärung durch den Eigentümer zu erfolgen, dass er die volle Verantwortung für den Inhalt des Instandhaltungsprogramms übernimmt (ML.A.302 lit. b Ziff. 1 i.V.m ML.A.302 lit. c Ziff. 7 der VO (EU) Nr. 1321/2014). Dabei wird auch die Verantwortung für allfällige Abweichungen von den Empfehlungen des Herstellers[23] übernommen (ML.A.302 lit. c Ziff. 7 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

Inhaltlich kann sich der Halter gemäss ML.A.302 lit. c Ziff. 2 a) der VO (EU) Nr. 1321/2014 nach dem Mindestinspektionsprogramm richten. In lit. d von ML.A.302 wird der Umfang des Mindestinspektionsprogramms festgelegt. Dazu gehören namentlich Inspektionsintervalle, Wartungsaufgaben gemäss den Anforderungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung sowie Funktionsprüfungen.

Selbst ein gänzlicher Verzicht auf ein Instandhaltungsprogramm durch den Halter ist gemäss ML.A.302 lit. e der VO (EU) Nr. 1321/2014 möglich, wenn sämtliche vom Hersteller empfohlenen Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit berücksichtigt sowie alle durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegebenen Instandhaltungsempfehlungen befolgt werden. Auch dürfen bei einem Verzicht auf das Instandhaltungsprogramm keine zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben, beispielsweise durch eingebaute Geräte oder Änderungen am Luftfahrzeug, anfallen (ML.A.302 lit. e Ziff. 3 der VO (EU) Nr. 1321/2014).[24]

---

23 Inhaber der Entwurfsgenehmigung.

24 Zum Instandhaltungsprogramm siehe <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/luftfahrzeuge/lufttuechtigkeit-flugmaterial/aircraft-maintenance-programme-amp.html> (1.2.2021).

c) Prüfung der Lufttüchtigkeit

aa) Berechtigung zur Ausstellung eines ARC

Um sicherzustellen, dass nur lufttüchtige Luftfahrzeuge in Verkehr gesetzt werden, hat jährlich[25] eine Prüfung über die Lufttüchtigkeit zu erfolgen (ML.A.901 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

Die Prüfung der Lufttüchtigkeit mit der entsprechenden Bescheinigung (Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis; ARC) ist für Luftfahrzeuge, die unter den Anwendungsbereich von Teil-ML fallen, entweder von der zuständigen Behörde, von einer entsprechend genehmigten CAMO oder CAO[26] oder dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb[27] anlässlich der 100-Stunden- oder Jahresinspektion durchzuführen (ML.A.901 lit. b der VO (EU) Nr. 1321/2014). Eine zusätzliche Erleichterung von Teil-ML stellt der Umstand dar, dass die jährliche Prüfung der Lufttüchtigkeit für Luftfahrzeuge, welche gemäss Anhang VII (Teil-NCO) der VO (EU) Nr. 965/2012[28] betrieben werden, neu auch durch entsprechend ermächtigtes unabhängiges freigabeberechtigtes Personal erfolgen kann. Damit dies möglich ist, muss aber auch die 100-Stunden- oder Jahresinspektion von dieser Person durchgeführt werden (ML.A.901 lit. b Ziff. 4 der VO (EU) Nr. 1321/2014). Das freigabeberechtigte Personal muss zudem über eine Lizenz mit Berechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug gemäss Anhang III (Teil-66) der VO (EU) Nr. 1321/2014 sowie eine zusätzliche Erlaubnis von der Behörde, welche die Lizenz ausgestellt hat, verfügen (ML.A.901 lit. b Ziff. 4 i) und ii) der VO (EU) Nr. 1321/2014).[29]

---

25 Eine zweimalige Verlängerung durch eine CAMO oder CAO um jeweils ein Jahr ist möglich, wenn sich das Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung (im Hinblick auf Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit) befindet (ML.A.901 lit. c der VO (EU) Nr. 1321/2014).

26 Damit Prüfungen über die Lufttüchtigkeit abgenommen werden dürfen, ist für die CAMO oder CAO eine Genehmigung von der zuständigen Behörde erforderlich (CAO.A.095 lit. c respektive CAMO.A.125 lit. e der VO (EU) Nr. 1321/2014).

27 Damit Prüfungen über die Lufttüchtigkeit abgenommen werden dürfen, ist für den Instandhaltungsbetrieb eine Genehmigung von der zuständigen Behörde erforderlich (145.A.75 lit. f der VO (EU) Nr. 1321/2014).

28 Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. EU vom 25. Oktober 2012, Nr. L 296, S. 1–148.

29 Kommt Teil-66 für das Luftfahrzeug nicht zur Anwendung, ist auch eine nationale Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal möglich (ML.A.901 lit. b Ziff. 4 i) der VO (EU) Nr. 1321/2014).

bb) Beanstandungen bei der Prüfung über die Lufttüchtigkeit

Wurden anlässlich der Prüfung über die Lufttüchtigkeit Beanstandungen (Findings) der Stufe 2[30] festgestellt, so konnte bis anhin gemäss der Praxis des BAZL das ARC trotzdem ausgestellt werden. Es wurde eine Frist angesetzt, innert der die Mängel zu beheben waren.[31]

Gemäss ML.A.903 lit. e Ziff. 2 der VO (EU) Nr. 1321/2014 darf die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nun aber nur ausgestellt werden, wenn die Lufttüchtigkeitsprüfung vollständig durchgeführt worden ist und alle Beanstandungen behoben sind. Die obgenannte Praxis konnte somit nicht mehr weitergeführt werden.

Allerdings räumt Teil-ML dem Halter des Luftfahrzeugs ein, die Behebung des Mangels aufzuschieben. Gemäss der Information des BAZL betreffend Lufttüchtigkeitsprüfungen[32] ist von der faktischen Behebung des Mangels die Behebungsmeldung an das BAZL zu unterscheiden. Bei der faktischen Behebung wird der Mangel mittels einer Instandhaltungsarbeit beseitigt und in den technischen Akten des Luftfahrzeugs entsprechend bescheinigt. Sobald die Behebung gemeldet und vom BAZL akzeptiert wird, kann das ARC ausgestellt werden. Alternativ kann die Behebungsmeldung auch in Form eines Nachweises erfolgen, dass die Behebung der Beanstandung auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde. Dafür sind die Voraussetzungen von ML.A.403 der VO (EU) Nr. 1321/2014 (Zurückstellung von Reparaturen[33]) zu berücksichtigen. Kann der Aufschub und insbesondere die dafür vorgesehene Frist vom BAZL akzeptiert werden, so wird das ARC ausgestellt. Die Meldung der faktischen Behebung der Beanstandungen ist nicht mehr erforderlich. Es erfolgt aber eine Kontrolle anlässlich der nächsten Lufttüchtigkeitsprüfung.[34]

---

30 Zu einer Beanstandung der Stufe 2 führt jede Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-ML, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann. Handelt es sich hingegen um eine schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-ML, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet, so wird dies als Beanstandung der Stufe 1 qualifiziert (ML.A.907 lit. a der VO (EU) Nr. 1321/2014).

31 Siehe BAZL, Technik-News Luftfahrzeuge vom März 2020 <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/luftfahrzeuge/technik-news-luftfahrzeuge.html> (1.2.2021).

32 BAZL STL_ Information betreffend Lufttüchtigkeitsprüfungen für die Ausstellung von Lufttüchtigkeitsfolgezeugnissen ARC (EASA Form 15a/c) ab 1.4.2020 (zit. BAZL STL Information 2020), abrufbar unter <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/luftfahrzeuge/technik-news-luftfahrzeuge.html> (1.2.2021).

33 Zu den Voraussetzungen für die Zurückstellung von Reparaturen siehe hinten II.3.d).

34 Zu den Möglichkeiten für die Behebung der Beanstandungen siehe BAZL STL Information 2020 (FN 32), S. 6 ff.

d) Zurückstellen von Reparaturen

Mängel am Luftfahrzeug, welche die Flugsicherheit ernsthaft gefährden, müssen vor dem nächsten Flug behoben werden (ML.A.403 lit. a der VO (EU) Nr. 1321/2014). Ist diese Gefährdung nicht gegeben, so räumt ML.A.403 der VO (EU) Nr. 1321/2014 die Möglichkeit ein, die Reparatur der Schäden zurückzustellen.

Der Entscheid über den Aufschub der Reparatur kann vom Piloten ohne das Beiziehen von freigabeberechtigtem Personal[35] erfolgen, sofern die Mängel nur die nicht erforderliche Luftfahrzeugausrüstung betreffen (ML.A.403 lit. b Ziff. 1 der VO (EU) Nr. 1321/2014). Bei Verwendung einer Mindestausrüstungsliste kann der Pilot auch in Bezug auf Mängel, welche die erforderliche Luftfahrzeugausrüstung betreffen, entscheiden (ML.A.403 lit. b Ziff. 2 der VO (EU) Nr. 1321/2014). Darüber hinaus kann auch die Behebung weiterer Mängel[36] durch den Piloten zurückgestellt werden, sofern das Luftfahrzeug gemäss Teil-NCO der VO (EU) Nr. 965/2012 operiert wird und der Eigentümer respektive die unter Vertrag genommene CAMO oder CAO damit einverstanden ist (ML.A.403 lit. b Ziff. 3 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

Von der Möglichkeit des selbständigen Entscheids über die Zurückstellung einer Reparatur sollte jedoch jeweils nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn freigabeberechtigtes Personal nicht unmittelbar verfügbar ist.[37]

Schliesslich müssen auch Luftfahrzeugmängel, welche die Flugsicherheit nicht ernsthaft gefährden, schnellstmöglich und innerhalb der in den Instandhaltungsunterlagen festgelegten Fristen behoben werden (ML.A.403 lit. c der VO (EU) Nr. 1321/2014).

4. Teil-CAO

a) Neue Organisation CAO

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation (CAO) kann eine Genehmigung für die Instandhaltung, für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder eine Kombination aus beidem innehaben. Sie übernimmt damit Aufgaben, die bis anhin entweder von einem Instandhaltungsbetrieb mit Bewilligung gemäss dem alten Teil-M, Abschnitt A, Unterabschnitt F

35 Personal, das für die Freigabe eines Luftfahrzeugs oder einer Komponente nach Instandhaltungsarbeiten verantwortlich ist (Art. 2 lit. b der VO (EU) Nr. 1321/2014).

36 Somit auch ohne Verwendung einer Mindestausrüstungsliste solche Mängel, die die erforderliche Luftfahrzeugausrüstung betreffen.

37 GM1 ML.A.403, Aircraft defects, Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex Vb (Part-ML) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014.

der VO (EU) Nr. 1321/2014 oder einer CAMO wahrgenommen wurden. Dies bringt besonders für kleinere Betriebe mehr Privilegien.[38]

Ein bedeutender Unterschied in der Organisationsstruktur liegt darin, dass eine CAMO gemäss Teil-CAMO der VO (EU) Nr. 1321/2014 im Gegensatz zur CAO über ein innerbetriebliches Sicherheitsmeldesystem verfügen muss (CAMO.A.202 der VO (EU) Nr. 1321/2014), was einen Mehraufwand für die Organisation bedeutet.

b) Pflicht zur Beauftragung einer CAO

Ob ein Luftfahrzeug von einer CAO instandgehalten, respektive ob die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einer solchen Organisation geführt werden muss oder darf, hängt einerseits vom Luftfahrzeug selber und andererseits von dessen Einsatzart ab.

Der Kompetenzbereich der CAO ist auf leichte Luftfahrzeuge, die auch unter Teil-ML der VO (EU) Nr. 1321/2014 fallen, begrenzt. Die anderen Luftfahrzeuge müssen von einem Betrieb nach Teil-145 der VO (EU) Nr. 1321/2014 instand gehalten und die Lufttüchtigkeit von einer CAMO nach Teil-CAMO der VO (EU) Nr. 1321/2014 aufrechterhalten werden (M.A.201 lit. e ff. der VO (EU) Nr. 1321/2014).

Eine weitere Unterscheidung nach der Einsatzart ergibt, dass für folgende Luftfahrzeuge gemäss ML.A.201 lit. e sowie M.A.201 lit. h der VO (EU) Nr. 1321/2014 ein Vertrag mit einer CAO[39] über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit abgeschlossen werden muss sowie die Instandhaltung von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb vorzunehmen ist (CAO mit entsprechender Berechtigung oder Betrieb nach Teil-145 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

- Luftfahrzeuge, die für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb (gemäss Anhang VIII (Teil-SPO) der VO (EU) Nr. 965/2012) genutzt werden.
- Luftfahrzeuge, die für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb von Unternehmen genutzt werden, die nicht nach der VO (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind.[40]

---

38 EASA GA Roadmap 2020 (FN 7), S. 1.

39 Bei den genannten Luftfahrzeugen besteht nebst dem Vertrag mit einer CAO auch die Option, die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einer CAMO managen zu lassen (ML.A.201 lit. e Ziff. 1).

40 Darunter fallen gewerbliche Rundflugbetriebe. Diese müssen zwar den Bestimmungen von Anhang IV (Teil-CAT) der VO (EU) Nr. 965/2012 folgen (Art. 5 Abs. 1a der VO (EU) Nr. 965/2012), bedürfen aber keiner Bewilligung nach der VO (EG) Nr. 1008/2008 (Art. 3 Abs. 3 lit. b der VO (EU) Nr. 1008/2008).

- Luftfahrzeuge, die von gewerblichen zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) oder gewerblichen erklärten Ausbildungsorganisationen (DTO) gemäss der VO (EU) Nr. 1178/2011[41] genutzt werden.
- Ballone, die gewerblich betrieben werden (Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395[42]).
- Segelflugzeuge, die gewerblich betrieben werden (Anhang II (Teil-SAO), Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976[43]).

Für Luftfahrzeuge, die nicht unter ML.A.201 lit. e der VO (EU) Nr. 1321/2014 fallen und für die auch keine strengeren Anforderungen aus M.A.201 lit. e ff. der VO (EU) Nr. 1321/2014 einzuhalten sind, steht es dem Eigentümer frei, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an ein CAO oder CAMO zu übertragen.[44] Wird ein solcher Vertrag schriftlich abgeschlossen, so trägt das Unternehmen die Verantwortung über die entsprechenden Aufgaben. Wird kein solcher Vertrag abgeschlossen, so trägt der Eigentümer die Verantwortung für die ordnungsgemässe Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ML.A.201 lit. f der VO (EU) Nr. 1321/2014). Auch die Instandhaltung muss bei diesen Luftfahrzeugen nicht durch einen genehmigten Betrieb gemäss Teil-145 oder Teil-CAO der VO (EU) Nr. 1321/2014 erfolgen.[45] Die Freigabe kann, auch sofern es sich um komplexe Instandhaltungsaufgaben[46] handelt, durch unabhängiges freigabeberechtigtes Personal bescheinigt werden (ML.A.801 lit. b Ziff. 2).

---

41 Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. EU vom 25. November 2011, Nr. L 311, S. 1–193.

42 Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. EU vom 14. März 2018, Nr. L 71, S. 10–35.

43 Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäss der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. EU vom 20. Dezember 2018, Nr. L 326, S. 64–75.

44 Es handelt sich dabei um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht gewerblich eingesetzt werden (auch nicht von einer gewerblichen Ausbildungsorganisation oder gewerbliche SPO) oder im beschränkten Flugbetrieb eingesetzt werden (M.A.201 lit. i der VO (EU) Nr. 1321/2014).

45 Zu den Pflichten des Halters sowie des Betreibers bezüglich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit siehe SCHÜPBACH (FN 1), Rz. 353 ff. m.w.H.

46 Die komplexen Instandhaltungsaufgaben werden in der Anlage III von Teil-ML der VO (EU) Nr. 1321/2014 aufgeführt.

III. Aufsichtstätigkeit

1. Wandel in der Aufsichtstätigkeit

Mit den Anpassungen der GA Roadmap geht ein Wandel im Luftfahrtsystem von umfassender behördlicher Kontrolle hin zu deutlich mehr Selbstverantwortung der Akteure der Luftfahrt einher. Dies stellt einerseits höhere Anforderungen an die Halter der Luftfahrzeuge, da die neu gewonnene Flexibilität nicht nur mehr Freiheiten, sondern auch mehr Verantwortung und damit verbunden ein höherer Bedarf an Fachwissen mit sich bringen. Andererseits wird aber auch die Rolle der EASA und der nationalen Aufsichtsbehörden facettenreicher, indem vermehrt auch Fachwissen an die von den Regulierungen Betroffenen vermittelt und durch Aufklärungskampagnen die Sicherheit gefördert wird.

Gleichzeitig ist eine Veränderung, die weit über Teil-ML hinausgeht und sich über einen Grossteil der Aufsichtstätigkeit der europäischen Zivilluftfahrtbehörden erstreckt, im Gange. Die Aufsichtssteuerung soll flexibler nach dem Prinzip der Risiko- und Leistungsbeurteilung erfolgen.[47] Dies ermöglicht den Behörden eine effektive Nutzung der für die Aufsicht zur Verfügung stehenden Ressourcen.[48]

2. Risk- and Performance-Based Oversight

Aus Ziff. 3.4.1.2 von Anhang 19 zum Übereinkommen von Chicago[49] geht die Empfehlung hervor, dass die Mitgliedstaaten Prozesse etablieren sollen, um Prioritäten in der Aufsicht in denjenigen Bereiche zu setzen, wo die Sicherheit beeinträchtig sein könnte oder ein grösseres Bedürfnis an Sicherheit besteht. Auch in den Einführungsverordnungen zur EASA-Grundverordnung wird das Konzept des risiko- und leistungsbasierten Ansatzes immer weiter implementiert.[50]

Für die flexible Steuerung der Aufsicht nach dem risiko- und leistungsbasierten Ansatz ist zunächst ein Risikoprofil der zu beaufsichtigenden Organisationen zu erstellen. Das Risikoprofil einer Unternehmung setzt sich aus der Art und der Komplexität der durchgeführten

---

47 Risk- and Performance-Based Oversight (R/PBO) siehe BAZL, Annual Safety Report 2019 (zit. BAZL Safety Report 2019), S. 9, abrufbar unter https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/das-bazl/studien-und-berichte/jaehrliche-berichte.html (1.2.2021).

48 EASA, Flight Standards Directorate, Practices for risk based oversight 2016 (zit. EASA Practices 2016). S. 8, abrufbar unter <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/practices-risk-based-oversight> (1.2.2021).

49 Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (abgeschlossen in Chicago) über die internationale Zivilluftfahrt, SR 0.748.0.

50 EASA Practices 2016 (FN 48), S. 3.

Operationen zusammen. Weiter ist zu berücksichtigen, wie die bestehenden Risiken von der Unternehmung eingedämmt werden.[51]

Nebst dem Risikoprofil fliesst die Sicherheitsleistung in die Beurteilung mit ein. Unter der Sicherheitsleistung wird der Nachweis darüber verstanden, wie effektiv die Organisation ihre Risiken mildern kann. Konkret bedeutet dies, dass die Organisation die anwendbaren Bestimmungen einhält, ein effektives Sicherheitsmanagement unterhält, Sicherheitsrisiken erkennt und bewältigt sowie eine sichere Operation erreicht und aufrechterhält.[52]

Die Beurteilung basierend auf dem Risiko und der Sicherheitsleistung hat im Rahmen der Planung der Aufsicht insbesondere Auswirkungen auf den Aufsichtszyklus.[53] Von der zuständigen Behörde werden zusätzlich verfeinerte Indikatoren zur Bestimmung des Risiko- und Leistungsprofils erarbeitet.[54] So können neben den routinemässigen Audits und Inspektionen auch Schwerpunkte bei Betrieben oder Bereichen gesetzt werden, bei denen Hinweise auf Schwachstellen vorliegen.[55] Dieser Wandel stellt ebenfalls neue Herausforderungen an die Aufsichtsbehörden und deren Inspektoren, von denen, bei der Entwicklung von einer überwiegend normenbasierten Aufsicht hin zum risiko- und leistungsbasierten Ansatz, zusätzliche Kompetenzen gefordert sind.

51 Zum Risikoprofil siehe EASA Practices 2016 (FN 48), S. 10.

52 Zur Sicherheitsleistung siehe EASA Practices 2016 (FN 48), S. 10.

53 So ist es beispielsweise möglich, dass der Aufsichtsplanungszyklus bei einer CAMO bis auf 48 Monate verlängert wird. Dazu muss nebst anderen Voraussetzungen nachgewiesen werden, dass ein wirksames, System für Meldungen gegenüber der zuständigen Behörde über die Sicherheitsleistung und die Einhaltung aufsichtsrechtlicher Bestimmungen eingerichtet wurde (CAMO.B.305 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

54 BAZL Safety Report 2019 (FN 47), S. 9.

55 BAZL, State Safety Programm der Schweiz, April 2020, S. 35, abrufbar unter <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/sicherheit/sicherheit--safety-/state-safety-programm--ssp--der-schweiz.html> (1.2.2021).

ISBN 978-3-03891-278-1