



## Sehr geehrte Gönner und Interessenten der Foundation for Aviation Competence - FFAC

Die Luftfahrtbranche nimmt nach der Corona-Pandemie wie prognostiziert wieder kontinuierlich an Bedeutung zu. Das zeigt sich auch an der Entwicklung in den Regulierungen der Aviatik und am Interesse der FFAC-Dienstleistungen. Es erstaunt daher nicht, dass unser erstes CFAC/FFAC Forum am Flughafen Zürich zum Schwerpunktthema Just Culture zu einem grossen Erfolg wurde. Kurz danach ist dann auch der Bericht des Bundesrats zur Fehlerkultur erschienen, wobei sich dieser massgeblich auf die entsprechende FFAC-Studie abstützt. Andererseits herrscht nun in der Schweizer Luftfahrt ein Mangel an Fachkräften. Dazu hat die FFAC unter Leitung von Matthias Mölloney eine Studie durchgeführt, deren Ergebnisse wir vorab vorstellen. Eine ausführliche Präsentation und ent-

sprechende Diskussion erfolgen im Rahmen des Forums 2023. Mit diesem Newsletter informieren wir Sie selbstverständlich darüber. Gleichzeitig finden Sie aber auch Hinweise auf Gesetzesänderungen, luftrechtliche Entscheidungen und neue Unterlagen auf der FFAC-Homepage sowie am Schluss den FFAC-Jahresbericht 2022.

Wir hoffen, dass einige unserer News und Unterlagen Ihr individuelles Interesse treffen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Müller', is centered below the text.

Prof. Dr. Roland Müller, Präsident FFAC

## FFAC Aktuell

### Studie zum Fachkräftemangel in der Schweizer Luftfahrt

Der Fachkräftemangel ist für viele Unternehmen in der Luftfahrt zu einem Zukunftsrisiko geworden. Die Unternehmen müssen umdenken, denn die Pandemie hat bei Arbeitnehmenden dazu geführt, dass sie sich Alternativen zur spannenden Luftfahrtbranche gesucht haben. Mögliche Gründe sind vielfältig – negative Schlagzeilen, Entlassungswellen, Frühpensionierung, Kurzarbeit, Lohnreduktionen, Jobsicherheit, Schichtarbeit, Work-Live Balance, Arbeitsmodelle, Entwicklungsmöglichkeiten, usw. Die Studie zeigt auf, wo die Herausforderungen liegen, aber auch was bereits getan wird und welche weiteren Massnahmen nötig sind. Die Stu-

### Studie zum Fachkräftemangel in der Schweizer Luftfahrt

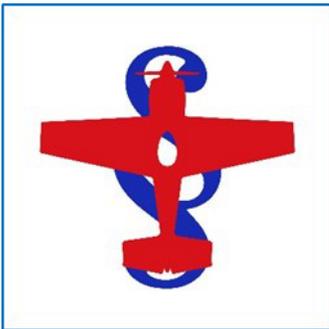
The FFAC logo, consisting of the letters 'FFAC' in a bold, blue, sans-serif font, followed by a stylized blue line graphic that curves upwards and to the right. To the right of this graphic, the text 'Foundation for Aviation Competence' is written in a smaller, blue, sans-serif font.



die wurde in Auftrag der FFAC Foundation for Aviation Competence durchgeführt von Matthias Mölloney, Leiter des Centers for HRM & Leadership an der HWZ Hochschule für Wirtschaft Zürich. [Link: Studie zum Fachkräftemangel in der Schweizer Luftfahrt](#)

## Rechtsplattform

### Gesetzessammlung



Zahlreiche Gesetze, Verordnungen und Weisungen bezüglich Luftfahrt haben seit dem letzten Newsletter geändert oder sind neu hinzugekommen; diese Regulierungen wurden durch RA Raphael Widmer-

Kaufmann aufgeschaltet, insbesondere:

[Luftfahrtverordnung \(LFV\) Stand 2023.01.01](#)

[Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen \(VLL\) Stand 2022.10.01](#)

[Lufttransportverordnung \(LTrV\) Stand 2023.01.01](#)  
[Luftfahrzeuge besonderer Kategorien \(VLK\) Stand 2023.01.01](#)

[Strafregistergesetz \(StReG\) Stand 2023.01.01](#)

[EU VO 2019.103 Luftsicherheitsmassnahmen – konsolidiert Stand 2020.07.02](#)

[Easy Access Rules for Declared Training Organisations \(Part-DTO\)](#)

### Entscheidsammlung

Drei spannende Entscheidungen wurden im vollen Wortlaut aufgeschaltet und durch RA P. Bärtschi kommentiert:

[Bundesgericht 6B 427/2021 vom 29. Juni 2022](#)

*Kurzzusammenfassung:* Damit der Tatbestand von Art. 237 StGB bzgl. Störung des öffentlichen Verkehrs erfüllt ist, muss eine hinreichende und konkrete Gefahr gegeben sein. Eine abstrakte Gefahr reicht nicht aus. Hypothetische Geschehensabläufe oder die Verhinderung des Eintritts durch Zufall oder beteiligte Dritte sind ebenfalls irrelevant ([Link zum Kommentar](#)).

[Bundesverwaltungsgericht A-1029/2021 vom 24. Februar 2022](#)

*Kurzzusammenfassung:* Für Spitallandeplätze gilt ausschliesslich die VIL. Die AuLaV kommt auch

nicht subsidiär oder sinngemäss zur Anwendung. Ferner ist Art. 56 VIL bzgl. Ausnahmen restriktiv auszulegen und kommt nur bei Flügen, die der Hilfeleistung dienen zur Anwendung. Bei Bereitstellungsflügen handelt es sich nicht um Flüge zur Hilfeleistung ([Link zum Kommentar](#)).

[Bundesstrafgericht BB.2021.73 vom 8. Februar 2022](#)

*Kurzzusammenfassung:* Erleidet der Täter durch seine Tat schwere und unmittelbare Folgen, könne gemäss der Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts gestützt auf Art. 54 StGB auch bei schwerem Verschulden von einer Bestrafung abgesehen werden ([Link zum Kommentar](#)).

## Fragen und Antworten

Für unsere Gönner haben wir wiederum diverse Fragen zur Luftfahrt fundiert beantwortet, darunter folgende:

### [061 Voraussetzungen für Luftfahrzeuge zu Schulungszwecken](#)

Unter welchen Voraussetzungen kann ein Luftfahrzeug für die Schulung eingesetzt werden, insbesondere auch im Falle von Experimentalflugzeugen? Diese Frage ist gar nicht einfach zu beantworten, denn insbesondere im Falle von Experimentalflugzeugen müssen auch nationale Vorschriften beachtet werden. Zudem ist zu unterscheiden, ob es sich um eine Approved Training Organisation (ATO) oder Declared Training Organisation (DTO) handelt. Die Voraussetzungen finden sich für die ATO in ORA.ATO.135 der VO (EU) Nr. 1178/2011 und für die DTO in DTO.GEN.240 der VO (EU) Nr. 1178/2011. Der Einsatz von national geregelten Luftfahrzeugen, wie z.B. Experimentalflugzeugen ist nur nach einer Prüfung der Eignung und der Genehmigung durch das BAZL möglich. Bei Grundschulungen sind zudem die Lärmzulassungen gemäss Art. 4 der VEL zu berücksichtigen.

### [062 Haftung für Instandhaltungsarbeiten](#)

Werden nach einer Wartung oder Reparatur Mängel bei der Instandhaltung festgestellt, so müssen diese unmittelbar bei der Übernahme des Luftfahrzeuges gerügt werden. Verdeckte Mängel sind unmittelbar nach ihrer Feststellung zu rügen. Der Instandhaltungsbetrieb hat sodann die Instandhaltung innert einer angemessenen Frist nachzubessern. Als sehr problematisch kann sich bei mangelhafter Instandhaltung ein Mangelfolgeschaden erweisen, wenn dieser zu weiteren Beschädigungen des Luftfahrzeuges oder gar Verletzten oder Toten

führt. Dieser Haftung versuchen Instandhaltungsbetriebe mit entsprechenden Vertragsklauseln entgegenzuwirken, indem die Haftung für Schäden inklusive Mangelfolgeschäden aus dem Vertrag umfassend ausgeschlossen werden. Dies ist nur für leichte Fahrlässigkeit möglich, nicht aber für Absicht und grobe Fahrlässigkeit. Vielfach werden die Enthaltungsklauseln in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) oder General Terms and Conditions (GTC) statuiert. Doch diese sind nur unter restriktiven Voraussetzungen gültig.

### [063 Zuverlässigkeitsprüfung von Luftfahrtpersonal](#)

Die Schweiz hat per 1. Januar 2022 die europäischen Vorgaben zur Zuverlässigkeitsprüfung von Luftfahrtpersonal mit einer Änderung im Luftfahrtgesetz (LFG) umgesetzt. Danach müssen nun Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweiz ihr Luftfahrtpersonal und Flughafenhalter alle anderen Personen, die Zugang zum Sicherheitsbereich eines Flughafens haben oder erhalten sollen, auf ihre Zuverlässigkeit überprüfen.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung umfasst zumindest die Verifizierung der Identität der betreffenden Person, die Überprüfung, ob Vorstrafen vorhanden oder Strafverfahren hängig sind, die Kontrolle des Lebenslaufs, insbesondere die Angaben über bisherige Beschäftigungen, Ausbildungen und Auslandsaufenthalte. Solche Überprüfungen sind in der Praxis schwierig und aufwändig. Deshalb bietet die [Aequivalent AG](#), eine Gönnerin der FFAC, die effiziente digitale Abwicklung der vorgeschriebenen Überprüfungen an. Das Unternehmen ist bereits seit 2015 auf Background Checks von Mitarbeitenden und Führungskräften spezialisiert.

siert. Die verifizierten und relevanten Informationen werden an die Arbeitgeber nur unter strikter Einhaltung der Datenschutzrichtlinien weitergegeben.

DEMO		æquivalent	
Prüfungsbericht			
	Titel, Vorname, Nachname : Herr Jean SAVARY		
	Geburtsdatum : 24.12.1975		
Version :		Schlussbericht	
Datum :		27.05.2019 07:57	
Stellenbezeichnung :		Flugbegleiter	
Abteilung :		3500	
Kunde :		æquivalent SA (Demo Client)	
Kontakt :		Simpson Bart	
PRÜFUNG	ERGEBNIS		
Einverständniserklärung	●		
Persönliche Informationen & ID	●		
Adresse	●		
Arbeitsbewilligung	●		
Diplom - MSc in Business Administration (06.1996 - 06.1996)	●		
Arbeits Erfahrung - Fly/Baboo (2015 - heute)	●		
Arbeits Erfahrung - Lufthansa (07.2010 - 03.2015)	●		
Arbeits Erfahrung - Mövenpick (01.2001 - 04.2010)	●		
Strafregisterauszug	●		
Internationale Reputation	●		
Finanzielle Integrität	●		
Internet Profil	●		
Beschreibung	●		
<input type="checkbox"/> Überprüfung im Gange <input type="checkbox"/> Konform <input type="checkbox"/> Nicht konform <input type="checkbox"/> Achtung! <input type="checkbox"/> Detaillierter Bericht <input type="checkbox"/> Überprüfung annulliert			

Demo Prüfungsbericht der Aequivalent AG

## Weiterbildung

### CFAC/FFAC Airport Forum 2022

Am 11. November 2022 fand das erste CFAC/FFAC Airport Forum im Besucherzentrum des Flughafens Zürich statt.

Über 60 Teilnehmer verfolgten die spannenden Referate und nahmen aktiv an den Diskussionen teil. Schwerpunktthema war die Fehlerkultur (Just Culture) in der Aviatik. Die kompetenten Fachreferenten beleuchteten diesen wichtigen Bereich unter den Aspekten des Strafrechts, der nationalen und internationalen Gesetzgebung, der Unfalluntersuchung, der Regionalflughäfen, der Flugsicherung und des Regulators.

Der grosse Erfolg dieses Anlasses hat den Stiftungsrat und den Beirat der FFAC dazu bewogen zukünftig alternierend in den ungeraden Jah-

ren das traditionelle FFAC/CFAC Forum Risk, Safety and Liability in Aviation und in den geraden Jahren neu das CFAC/FFAC Airport Forum durchzuführen. [Link: Programm Airport Forum](#)



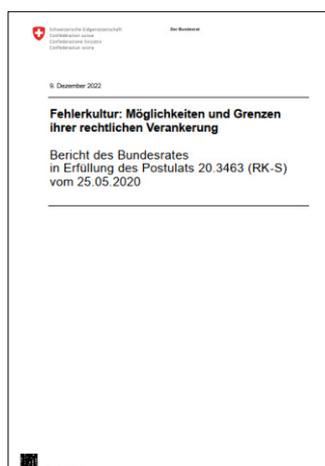
Airport Forum 2022

## Bericht des Bundesrats zur Fehlerkultur

Im Auftrag des Parlaments und gestützt auf die FFAC-Studie hat der Bundesrat am 9.12.2022 einen Bericht zur Fehlerkultur bzw. zu den Möglichkeiten und Grenzen ihrer rechtlichen Verankerung vorgelegt. Er kommt zum Schluss, dass die Fehlerkultur nicht als allgemeines Prinzip in das Rechtssystem eingeführt werden kann. Vielmehr sollte ein bereichsspezifischer Ansatz verfolgt werden. Im Bereich der Aviatik sei vertieft zu prüfen, ob bei fahrlässiger Tatbegehung (insbesondere bei Störung des öffentlichen Verkehrs) auf die Strafbarkeit zu verzichten ist. Zudem sei aber auch zu regeln, wie Informationen, die in Meldesystemen enthalten sind, in einem Verwaltungsverfahren von der Aufsichtsbehörde verwendet werden können. Der Bericht des Bundesrats ist zu begrüßen. Nun sollten entsprechende Massnahmen zur Umsetzung folgen, insbesondere bei der nächsten Revision des Strafgesetzbuches. Eine weitere Möglichkeit ist die Einrichtung einer zusätzlichen und

unabhängigen Meldestelle für die Luftfahrt. Damit kann die Problematik entschärft werden, dass derzeit nur das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Meldestelle fungiert, obwohl das BAZL gleichzeitig Aufsichtsbehörde ist.

[Link: Bericht des Bundesrats zur Fehlerkultur](#)



Titelblatt Bericht des Bundesrats

## Schwerer Vorfall mit einer Mooney M20 in Canada

Ein erfahrener Berufspilot geriet mit einer einmotorigen Mooney in Kanada in eine dramatische Situation, als er in eine Schlechtwetterfront fliegen musste. Obwohl er unter Instrumentenflugregeln flog, verlor er in einer Wolke kurzfristig völlig die Orientierung.

Was war geschehen? Sein Instrument zur Fluglagenanzeige, der Attitude Direction Indicator (ADI), war ausgefallen. Damit verlor der Pilot die notwendigen Informationen zur Quer- und Längsneigung. Eine visuelle räumliche Orientierung war ihm aufgrund der Instrumentenflug-Bedingungen nicht mehr möglich.

Dieser Fall zeigt eindrücklich, dass eine einfache Instrumentierung ohne Redundanzen für IFR-Flüge

bei schlechter Sicht im schlimmsten Fall böse enden kann. Aber auch wenn die Instrumente vorhanden sind, braucht es ein Briefing und Training an Bord, wie man mit Instrumentenausfällen umgehen kann.

[Link zur Publikation: Publikation in der AeroRevue 2/2022](#)



Cockpit-Instrumente

## Dienstleistung

Der FFAC-Spezialist für die Luftfahrzeug-Datenbank, Tino Dietsche, hat wieder drei neue Luftfahrzeuge mit fantastischen Fotos prägnant

beschrieben. Neu finden Sie Informationen zu folgenden Luftfahrzeugen in der Datenbank:

### Airbus Helicopter H-125



Link: [Airbus Helicopters H-125](#)

### Pipistrel Velis Electro



Link: [Pipistrel Velis Electro](#)

### Zeppelin NT



Link: [Zeppelin NT](#)

## Personelles

### Neuer Stiftungsrat Raphael Widmer-Kaufmann



Der Stiftungsrat der FFAC hat Rechtsanwalt Dr. Raphael Widmer-Kaufmann an seiner Sitzung vom 03. März 2023 als viertes Mitglied des

Stiftungsrats gewählt. Bereits bisher betreute er als FFAC-Mitarbeiter die nationale Gesetzessammlung. Nach einem Master in Rechtswissenschaften mit Wirtschaftswissenschaften und dem Anwaltspatent in St.Gallen dissertierte er zum Thema «Die Flugunfalluntersuchung nach schweizerischem Recht». Er verfügt über eine Linienpilotenlizenz, ist Präsident des Aero-Clubs Ostschweiz und VR-Mitglied der Airport Mollis AG. Der Stiftungsrat freut sich sehr, mit Raphael Widmer einen ausgewiesenen Luftrechtsspezialisten im strategischen Führungsgremium aufnehmen zu können.

### Neuer Fachbeirat Stephan Regli



Leider musste Claudio Lasagni aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt als Mitglied des Fachbeirats bekanntgeben. Seiner Empfehlung

folgend hat der Stiftungsrat als Nachfolger Stephan Regli gewählt. Der dipl. Maschineningenieur übt derzeit die Funktion als Head of Maintenance bei der Swiss International Airlines aus. Seit 1. Januar 2022 ist er Präsident des Schweizerischen Verbandes Flugtechnischer Betriebe (SVFB). Stephan Regli hat bereits bei der FFAC-Studie zum Fachkräftemangel in der Schweizer Luftfahrt mitgearbeitet. Stiftungsrat und Fachbeirat freuen sich, mit dem aktuellen Präsidenten des SVFB wieder einen kompetenten Ansprechpartner für diesen Bereich der Luftfahrt gefunden zu haben.

## Ausblick

### Forum Risk, Security and Liability 2023

Am 14. November 2023 führt die Foundation for Aviation Competence - FFAC in Zusammenarbeit mit dem Center for Aviation and Space Competence (CFAC-HSG) das traditionelle Forum Risk, Security and Liability durch.

Der Flughafen Zürich stellt dazu kostenlos den Besucherraum vor der Zuschauerterrasse zur Verfügung. Das Programm ist wiederum sehr interessant und vielfältig:

- Neuigkeiten aus Judikatur und Literatur
- Änderung der Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL)
- Verwendung von Flugunfallberichten in Straf- und Zivilverfahren
- Vertical Takeoff and Landing (VTOL) - Technik und Faktor Mensch
- Flight Safety Alliance
- Fachkräftemangel in der Aviatik - Problematik und Lösungsansätze

### Commercial Space Days

Das Center for Aviation and Space Competence (CFAC-HSG) und das Swiss Aerospace Cluster organisieren in Zusammenarbeit mit dem ESA Center for Space Economy and Commerce (ECSECO) und Space eXchange Switzerland (SXS) einen zweitägigen Weltraumkongress. Fast 400 Teilnehmer aus über 200 Organisationen werden in Luzern erwartet, um darüber zu diskutieren, was in der NewSpace Economy, in der Kommerzialisierung und in der Nachhaltigkeit tatsächlich wichtig und relevant ist. Die Special Interest Foren von ESA und SXS werden durch interaktive Keynotes und Panels von Weltklasse-Vordenkern und Ökonomen wie Mariana Mazzucato (UCL), Peter Guggenbach (Swissto12), Dominique Foray (EPFL), Matthew Weinzierl (HBS) und NASA's Chefökonom

Link zur Anmeldung: [Flyer FFAC/CFAC Forum 2023](#)



Auszug Falzflyer Forum 2023

Alexander MacDonald ergänzt, um nur einige zu nennen.

FFAC-Gönner erhalten einen 20% Mitgliederrabatt unter Verwendung des Coupon Codes: REG-PLUS\_FFAC20 (bei Eingabe während des Checkout-Vorgangs im Reservierungsportal).

Link zur Anmeldung: [Flyer Commercial Space Days](#)



## In eigener Sache

Die Foundation for Aviation Competence – FFAC kann auf ein arbeitsintensives und erfolgreiches Geschäftsjahr 2022 zurückblicken. Zahlreiche Projekte konnten abgeschlossen oder weiterentwickelt werden, so insbesondere die Ablieferung der umfangreichen Studie zum Thema «Just Culture» an das Bundesamt für Justiz, die Durchführung des ersten CFAC/FFAC Airport Forums 2022 mit über 60 Teilnehmern auf dem Flughafen Zürich, die Teilnahme und Pannelitung am ersten «Aviation and Space Symposium» mit über 300 Teilnehmern und Ausstellern in den Olma Messen St. Gallen und die Publikation von zwei ausführlichen Newslettern über aktuelle Entwicklungen in der Luftfahrt. Insgesamt 13 neue Gönner haben sich über die [FFAC-Gönnernmeldung](#) registriert und profitieren nun von den FFAC-Dienstleistungen. Dies zeigt, dass die Dienstleistungen der FFAC sehr geschätzt werden. Insbesondere die Rechtsplattform mit den drei Bereichen Gesetzessammlung, Entscheidungssammlung sowie die Sammlung von Fragen und Antworten zur Luftfahrt mit nun schon 60 Dokumenten wird wegen der implementierten Volltextsuche sehr häufig genutzt. Auch der Bereich Flight Safety wurde mit der Auswertung von Flugunfällen weiter ausgebaut. Damit leistet die FFAC einen wichtigen Beitrag zur Flugsicherheit. Im laufenden Jahr 2023 soll deshalb zusätzlich ein permanentes Programm «Flight Safety Alliance Switzerland» gestartet werden.

Impressum:

Copyright © 2023 Foundation for Aviation Competence - FFAC, All rights reserved

Foundation for Aviation Competence - FFAC, Schmiedgasse 28, 9000 St. Gallen  
Tel. +41 71 740 9790 E-Mail: [admin@ffac.ch](mailto:admin@ffac.ch)

Newsletter-Design by: RBcomm Buecheler, Unterbüntelistrasse 7g, 9443 Widnau  
Tel: +41 76 202 4657 E-Mail: [roland.buecheler@rb-comm.ch](mailto:roland.buecheler@rb-comm.ch)

Der Jahresbericht 2022 gibt Ihnen weitere Informationen rund um die Foundation for Aviation Competence—FFAC.



[Link zum Jahresbericht: FFAC-Jahresbericht 2022](#)