

Verordnung über die Militärluftfahrt (Militärluftfahrtverordnung, MLFV)

vom 22. September 2023
(Stand am 1. November 2023)

Der Schweizerische Bundesrat,
gestützt auf die Artikel 3 Absatz 3, 26b Absatz 3, 40 Absatz 1, 55a Absatz 2,
106 Absatz 2 und 107 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948¹ (LFG),
verordnet:

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt in der Militärluftfahrt:

- a. die Aufgaben der Militärluftfahrtbehörde (Military Aviation Authority, MAA) und ihre Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL);
- b. die militärischen Luftfahrtsysteme;
- c. die Ausweise und die Ausbildung des Personals;
- d. den Flugbetrieb;
- e. die Infrastruktur;
- f. die Sicherheit; und
- g. die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen.

Art. 2 Anwendbarkeit von Bestimmungen für die zivile Luftfahrt

Folgende Bestimmungen des LFG für die zivile Luftfahrt sind auch auf die militärische Luftfahrt anwendbar:

- a. Artikel 16 (Inspektion);
- b. Artikel 20 Absätze 1 und 3 (Meldesystem für besondere Ereignisse);
- c. Artikel 92 Buchstabe a (administrative Massnahmen).

Art. 3 Anwendbarkeit internationaler technischer Vorschriften

Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) kann Normen und Empfehlungen, die im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit der Militärluftfahrtbehörden festgelegt werden, und die dazugehörigen technischen Vorschriften für die Schweizer Militärluftfahrt als verbindlich erklären.

Art. 4 Begriffe

In dieser Verordnung gelten als:

- a. *militärische Luftfahrtsysteme*: bemannte und unbemannte Militärflugfahrzeuge, Ausrüstungen für den Flug- und Sprungdienst sowie übrige Bestandteile von Militärflugfahrzeugen, die einen Einfluss auf deren Lufttüchtigkeit haben oder haben können;
- b. *Lufttüchtigkeit*: die Fähigkeit eines Militärflugfahrzeugs, im Flug und am Boden ohne unzulässige Gefährdung der Besatzung, des Bodenpersonals, der Passagiere oder Dritter im Rahmen des beabsichtigten Betriebs zu operieren;
- c. *Missionssupportsysteme*: elektronische Geräte zur detaillierten Missionsplanung und -auswertung.

Art. 5 Aufsicht

Die Aufsicht der MAA erstreckt sich auf Betriebe und Personen, soweit diese Dienstleistungen zugunsten der Militärluftfahrt erbringen.

Art. 6 Anerkennung von Ausweisen, Bewilligungen und Zulassungen anderer Behörden

¹ Die MAA kann von anderen zivilen oder militärischen Behörden ausgestellte Ausweise, Bewilligungen und Zulassungen vollständig oder teilweise anerkennen, wenn diese das akzeptierte Sicherheitsniveau (Acceptable Level of Safety) der Militärluftfahrt erfüllen.

² Das VBS kann zu diesem Zweck mit ausländischen Luftfahrtbehörden Vereinbarungen von beschränkter Tragweite über die administrative und die technische Zusammenarbeit treffen.

Art. 7 Koordination mit dem BAZL

¹ Die MAA und das BAZL koordinieren ihre Aufsichtstätigkeiten bei zivil und militärisch genutzten Bauten, Anlagen und Flugsicherungsdiensten und beim Einsatz ziviler Flugbetriebe zugunsten der Militärluftfahrt.

² Sie koordinieren insbesondere:

- a. den Einbezug der jeweils anderen Behörde durch die für die Aufsicht hauptverantwortliche Behörde;

- b. den Prozess der Freigabe von militärischen Bauten und Anlagen für die zivile Nutzung, einschliesslich der Angabe, welche Stelle dafür welche Nachweise zu erbringen hat;
- c. die Prozesse, die das BAZL und die MAA gegenseitig anerkennen können, und die sich daraus ergebenden Berechtigungen;
- d. die gegenseitige Einsicht in Dokumente;
- e. das Verfahren der Differenzbereinigung.

2. Abschnitt: Militärische Luftfahrtsysteme

Art. 8 Militärluftfahrzeugregister

- ¹ Die MAA führt das schweizerische Militärluftfahrzeugregister.
- ² Die militärischen Luftfahrzeuge werden ausschliesslich in das Militärluftfahrzeugregister eingetragen.
- ³ Hängegleiter, Fallschirme und unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von unter 25 kg werden nicht in das Militärluftfahrzeugregister eingetragen.

Art. 9 - 15²

Art. 16 Lufttüchtigkeitsanforderungen

- ¹ Militärische Luftfahrtsysteme müssen den Lufttüchtigkeitsanforderungen nach dem Handbuch MIL-HDBK-516³ des US-Verteidigungsministeriums oder dem EMACC Handbook⁴ der Europäischen Verteidigungsagentur entsprechen.
- ² Die MAA kann diese Anforderungen um technische Weisungen ergänzen, insbesondere mit Funktions- und Leistungsanforderungen. Sie kann die Zulassung erteilen, wenn ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet wird.
- ³ Der Entwicklungsbetrieb muss nachweisen, dass die Lufttüchtigkeitsanforderungen erfüllt sind. Die MAA kann zusätzliche Kontrollen, Berechnungen oder Versuche am Boden und in der Luft verlangen, nach Anhörung des Entwicklungsbetriebs selbst durchführen oder durch Dritte durchführen lassen.
- ⁴ Verlangt eine ausländische Behörde für ein Luftfahrzeug, das der Aufsicht der MAA untersteht, eine Zulassung nach anderen Verfahren oder Lufttüchtigkeitsanforderungen, so kann die MAA von den Anforderungen nach den Absätzen 1 und 2 abweichen.
- ⁵ Übrige Bestandteile eines Luftfahrtsystems müssen einem international anerkannten Standard entsprechen.

² Die Artikel werden zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft gesetzt (Art. 50, Abs. 2).

³ US Department of Defence Handbook: MIL-HDBK-516, Airworthiness Certification Criteria (MIL-HDBK-516, Revision C vom 12.12.2014).

⁴ European Defence Agency: EMACC Handbook, European Military Airworthiness Certification Criteria (EMACC Handbook, Edition 3.1 vom 25.09.2018).

Art. 17 Akzeptiertes Sicherheitsniveau

¹ Das akzeptierte Sicherheitsniveau richtet sich nach der Definition der zuständigen Zulassungsbehörden des Herstellerlandes.

² Die MAA kann für die Erteilung des Baumusterzeugnisses in technischen Weisungen für ein Baumuster ein akzeptiertes Sicherheitsniveau definieren, das von der Definition der zuständigen Zulassungsbehörde des Herstellerlandes abweicht.

Art. 18 Zulassung zum Betrieb

¹ Ein Luftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis oder eine Fluggenehmigung vorliegt. Nach Instandhaltungsarbeiten muss zudem eine Freigabebescheinigung vorliegen.

² Die MAA stellt aufgrund des Nachweises, dass die Lufttüchtigkeitsanforderungen erfüllt sind, das für den Betrieb des Luftfahrzeuges erforderliche Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness) aus.

³ Befindet sich das Luftfahrzeug im Zulassungsverfahren oder weicht es von den wesentlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit ab, so kann die MAA eine befristete Fluggenehmigung erteilen.

⁴ Die MAA kann das Lufttüchtigkeitszeugnis oder die Fluggenehmigung mit Auflagen, Bedingungen und Beschränkungen verbinden.

⁵ Nach Instandhaltungsarbeiten, insbesondere nach solchen, die im Anschluss an die Behebung von technischen Störungen und Mängeln oder nach anormaler Beanspruchung erfolgen, muss eine dazu berechnigte Person die Instandhaltung mit einer Freigabebescheinigung bestätigen.

⁶ Sie darf die Freigabebescheinigung nur erteilen, wenn die Instandhaltungsarbeiten nach den massgebenden Instandhaltungsunterlagen durchgeführt und abgeschlossen und die zur Verwendung freigegebene Luftfahrzeugteile und Ausrüstungen eingebaut sind.

⁷ Die Freigabebescheinigung erlischt, wenn:

- a. eine technische Störung, ein Mangel oder eine anormale Beanspruchung die Lufttüchtigkeit beeinträchtigt;
- b. neue Instandhaltungsarbeiten fällig werden; oder
- c. ein Luftfahrzeugteil, eine Ausrüstung, Bodenmaterial oder eine Instandhaltungsausrüstung nicht vorschriftsgemäss gelagert, transportiert oder instandgehalten wird.

⁸ Die Freigabebescheinigung darf nicht ausgestellt werden, wenn Tatbestände bekannt sind, die die Flugsicherheit ernsthaft beeinträchtigen.

Art. 19 Verwendung übriger Bestandteile

¹ Übrige Bestandteile eines Luftfahrtsystems dürfen verwendet werden, wenn sie den anwendbaren Lufttüchtigkeitsanforderungen entsprechen, nach den Vorgaben des Herstellers gelagert worden sind und:

- a. neu sind; oder
- b. vorschriftsgemäss instandgehalten worden sind.

² Für mit einer Seriennummer versehene Bestandteile muss nach den Instandhaltungsarbeiten zudem eine Freigabebescheinigung vorliegen.

Art. 20 Mindestausrüstung eines Luftfahrzeugs

Die MAA kann in technischen Weisungen die Mindestausrüstung eines Luftfahrzeugs für den beabsichtigten Betrieb festlegen.

Art. 21 Beurteilung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs

Die MAA kann zur Beurteilung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs Inspektionen durchführen sowie Prüfflüge anordnen oder durchführen.

3. Abschnitt: Ausweise und Ausbildung des Personals

Art. 22 Personalkategorien

Das Personal der Militärluftfahrt umfasst folgende Kategorien:

- a. Flugdienstpersonal;
- b. Instandhaltungspersonal;
- c. Fluglotsen und Fluglotsinnen;
- d. übriges Luftfahrtpersonal.

Art. 23 - 28⁵

4. Abschnitt: Flugbetrieb

Art. 29 Flugbetriebshandbuch

¹ Betriebe, die Flüge durchführen, die unter den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, müssen ein Flugbetriebshandbuch (Operations Manual) erstellen.

² Im Flugbetriebshandbuch muss der Betrieb insbesondere festhalten:

- a. die Flugplanung;
- b. die generellen Flugregeln;
- c. die grundlegenden Verfahren am Boden und in der Luft;
- d. die Vorgaben für die Verwendung der Ausrüstung;

⁵ Die Artikel werden zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft gesetzt (Art. 50, Abs. 2).

- e. das Verhalten bei Vorfällen und Unfällen, einschliesslich der entsprechenden Notverfahren;
- f. die flugmedizinischen Vorgaben, einschliesslich der Massnahmen zur Erhaltung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit der Besatzungsmitglieder;
- g. die Beschreibung der Standardmissionen und der Verfahren für besondere Einsatzarten;
- h. den Umgang mit Bewaffnung und gefährlichen Gütern;
- i. die Verantwortung in Bezug auf die Flugoperationen;
- j. die Rechte und Pflichten des Flugdienstpersonals, einschliesslich der Trainings- und Qualifikationsanforderungen.

³ Das Flugbetriebshandbuch und dessen Änderungen müssen der MAA zur Genehmigung unterbreitet werden.

⁴ Die MAA überprüft die Einhaltung des Flugbetriebshandbuchs.

Art. 30 Einsatz ziviler Betriebe zugunsten der Militärluftfahrt

¹ Zivile Flugbetriebe, die für Flüge nach den flugbetrieblichen Vorschriften der zivilen Luftfahrt zertifiziert sind oder ihre Tätigkeiten nach diesen Vorschriften deklariert haben, können Flüge zugunsten der Militärluftfahrt grundsätzlich nach den Normen, Verfahren und Handbüchern der zivilen Luftfahrt durchführen.

² Soweit es für die Erfüllung des Auftrages notwendig ist, kann von den zivilen Regelungen abgewichen werden. Die vorgesehenen Abweichungen sind vorgängig der MAA zur Genehmigung zu unterbreiten.

³ Die Flüge nach Absatz 1 stehen unter der Aufsicht der MAA.

5. Abschnitt: Infrastruktur

Art. 31⁶

Art. 32 Flugplatzkommandant oder Flugplatzkommandantin

¹ Der Flugplatzkommandant oder die Flugplatzkommandantin ist verantwortlich für den sicheren Betrieb und die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften auf dem Militärflugplatz.

² Er oder sie:

- a. erlässt Weisungen über die technische und die betriebliche Organisation des Militärflugplatzes;

⁶ Der Artikel wird zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft gesetzt (Art. 50, Abs. 2).

- b. gibt den Betrieb frei oder schränkt ihn ein und veranlasst die entsprechende Bekanntmachung;
 - c. sorgt dafür, dass die Luftfahrtinformationen über den Militärflugplatz korrekt sind, und veranlasst die erforderlichen Publikationen;
 - d. ist gegenüber allen Personen auf dem Militärflugplatz weisungsbefugt.
- ³ Er oder sie erstellt ein Betriebshandbuch betreffend:
- a. die Organisation und Führung des Flugplatzes;
 - b. die Zusammenarbeit mit anderen auf dem Militärflugplatz tätigen Organisationen;
 - c. die Verfahren für den operationellen Betrieb;
 - d. die flugsicherheitsrelevante Infrastruktur;
 - e. das Verhalten auf dem Flugplatz;
 - f. die Ausbildung, das Training und die Übungen;
 - g. den Umgang mit Wildtieren.
- ⁴ Das Betriebshandbuch und dessen Änderungen sind der MAA zur Genehmigung zu unterbreiten.
- ⁵ Die MAA überprüft die Umsetzung des Inhalts des Betriebshandbuchs.

Art. 33 Luftfahrthindernisse

- ¹ Im Bereich der Luftfahrthindernisse sind die Bestimmungen der VIL⁷ anwendbar, soweit diese Verordnung nichts anderes festlegt.
- ² Der Flugplatzkommandant oder die Flugplatzkommandantin erstellt für den Militärflugplatz einen militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster und unterbreitet diesen der MAA zur Genehmigung. Er oder sie aktualisiert den Kataster.
- ³ Die MAA ist zuständig für:
- a. die Bewilligung und Aufsicht von Bauten und Anlagen sowie Pflanzen und temporären Objekten als Luftfahrthindernisse, welche die Freihalteflächen der militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster durchstossen;
 - b. die Bewilligung und Aufsicht von Luftfahrthindernissen in militärisch genutzten Gebieten ausserhalb der militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster.
- ⁴ Das VBS legt die militärisch genutzten Gebiete geografisch fest. Es konsultiert dazu die MAA und das BAZL.
- ⁵ Die MAA hört das BAZL an:
- a. vor der Genehmigung eines militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters;

⁷ SR 748.131.1

- b. vor der Bewilligung eines Objektes als Luftfahrthindernis, welches die Freihalteflächen von militärischen Hindernisbegrenzungsflächen-Katastern durchstösst;
- c. vor der Bewilligung von Luftfahrthindernissen in militärisch genutzten Gebieten.

⁶ Die Luftfahrthindernisse werden über die nationale Datenerfassungsschnittstelle nach Artikel 58b Absatz 1 VIL registriert oder publiziert, sofern sie nicht als geheime Objekte klassifiziert sind. Das VBS und die MAA stellen dem BAZL sämtliche dafür notwendigen Daten zur Verfügung. Vorbehalten bleibt eine aus militärischen Geheimhaltungsgründen durch die MAA angeordnete Nichtregistrierung oder Nichtpublikation im Einzelfall.

⁷ Als geheim klassifizierte Objekte werden weder dem BAZL bekannt gegeben noch publiziert. Die klassifizierende Stelle trägt die Verantwortung für die allgemeine Luftfahrtsicherheit dieser geheimen Objekte.

6. Abschnitt: Sicherheit

Art. 34 Nationales Sicherheitsprogramm

¹ Die MAA erlässt ein nationales Sicherheitsprogramm für die Militärluftfahrt (Military State Safety Program).

² Sie legt darin die Sicherheitsziele in der Militärluftfahrt fest, beschreibt die Strategie des Sicherheitsmanagements und zeigt auf, wie und mit welchen Mitteln die Sicherheitsziele erreicht werden sollen.

Art. 35⁸

Art. 36 Meldesystem für Ereignisse

¹ Die MAA richtet ein Meldesystem für Ereignisse in der Militärluftfahrt ein.

² Sie bestimmt eine interne Meldestelle, welche die ihr übermittelten Meldungen erfasst und auswertet.

³ Die Meldestelle ist organisatorisch unabhängig von den mit der Aufsichtstätigkeit betrauten Einheiten der MAA.

⁴ Angehörige der Meldestelle, die mit der Erfassung und Auswertung von Ereignismeldungen betraut sind, sind im Rahmen dieser Tätigkeiten von ihrer Anzeigepflicht entbunden.

Art. 37 Zu meldende Ereignisse

¹ Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können, sind zu melden.

⁸ Der Artikel wird zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft gesetzt (Art. 50, Abs. 2).

² Zu melden sind insbesondere die im Dokument EMAD 20-8⁹ der Europäischen Verteidigungsagentur beschriebenen Ereignisse.

³ Die MAA kann in technischen Weisungen eine Meldepflicht für weitere Ereignisse vorsehen.

Art. 38 Modalitäten der obligatorischen Meldungen

¹ Meldepflichtig sind Personen, die über einen Ausweis der MAA verfügen oder bei Betrieben beschäftigt sind, die unter der Aufsicht der MAA stehen.

² Sie müssen die zu meldenden Ereignisse über das Sicherheitsmanagementsystem ihres Betriebs oder über das Meldesystem der MAA melden.

³ Meldungen müssen innerhalb von 72 Stunden seit Kenntnisnahme des Ereignisses erfolgen.

Art. 39 Freiwillige Meldungen

Die MAA richtet ein Meldesystem für Meldungen von Ereignissen ein, für die keine Meldepflicht vorgesehen ist.

7. Abschnitt: Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen

Art. 40 Zweck und Gegenstand der Sicherheitsuntersuchung

Bei Unfällen und schweren Vorfällen in der Militärluftfahrt wird eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt. Diese umfasst die technischen, betrieblichen, menschlichen, organisatorischen und systemischen Umstände, die zum Unfall oder schweren Vorfall geführt haben.

Art. 41 Zuständige Stelle

Die zuständige Stelle für die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen in der Militärluftfahrt ist das Defense Aviation Safety Investigation Board (DASIB).

Art. 42 Koordination mit anderen Behörden

¹ Die Untersuchung erfolgt unabhängig von einem Verfahren der militärischen oder zivilen Strafbehörden oder einem Administrativverfahren.

² Das DASIB und die Strafverfolgungs- sowie die Administrativbehörden koordinieren ihre Tätigkeiten.

⁹ European Defence Agency: European Military Airworthiness Document (EMAD) on the use of EASA's General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products Parts and Appliances (AMC 20) in the Military Environment. (EMAD 20, Edition 2.0 vom 28.01.2022).

³ Sind sowohl zivile als auch militärische Luftfahrzeuge an einem Zwischenfall beteiligt, so koordinieren das DASIB und die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle ihre Tätigkeiten.

Art. 43 Verwendung von Auskünften in Strafverfahren

Die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen nur mit deren Einverständnis in einem Strafverfahren verwendet werden.

Art. 44 Aufgaben des DASIB

Das DASIB hat folgende Aufgaben:

- a. es untersucht Unfälle und schwere Vorfälle in der Militärluftfahrt;
- b. es kann andere Zwischenfälle untersuchen, wenn zu vermuten ist, dass eine Untersuchung wichtige Erkenntnisse zur Verhütung von weiteren Zwischenfällen bringen kann;
- c. es bestimmt die Ziele und Schwerpunkte seiner Tätigkeiten;
- d. es sorgt für ein wirksames Qualitätssicherungssystem.

Art. 45 Untersuchungshandlungen

¹ Das DASIB nimmt die notwendigen Untersuchungshandlungen vor. Es kann darauf verzichten, wenn diese unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würden.

² Es kann externe Sachverständige mit der Bearbeitung von besonderen Fachfragen beauftragen.

³ Es kann von den am Vorfall beteiligten Unternehmen oder den Organen der Flugsicherung elektronische Aufzeichnungen in einer Form verlangen, in der sie ohne besonderen technischen Aufwand lesbar sind.

⁴ Es kann eine Untersuchung abschliessen, wenn aufgrund der ersten Untersuchungshandlungen feststeht, dass weitere Untersuchungshandlungen keine zweckdienlichen Erkenntnisse erbringen.

Art. 46 Untersuchungsbericht

¹ Das DASIB fasst die Ergebnisse der Untersuchung in einem Schlussbericht zusammen. Wurden Sicherheitsmängel festgestellt, so enthält der Schlussbericht entsprechende Sicherheitsempfehlungen.

² Es kann Untersuchungen nach Artikel 45 Absatz 4 mit einem summarischen Bericht abschliessen, welcher Auskunft über den Hergang des Zwischenfalls, allfällige weitere Abklärungen und Schlussfolgerungen gibt.

Art. 47 Zwangsmassnahmen

Das DASIB kann die Massnahmen nach den Artikeln 31–34 und 36 der Verordnung vom 17. Dezember 2014¹⁰ über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen anordnen.

8. Abschnitt: Schlussbestimmungen**Art. 48** Änderung anderer Erlasse

Die Änderung anderer Erlasse wird im Anhang geregelt.

Art. 49 Übergangsbestimmungen

Nach bisherigem Recht erteilte Ausweise, Bewilligungen, Zulassungen und Genehmigungen im Geltungsbereich dieser Verordnung behalten ihre Gültigkeit, solange sie nicht durch einen Ausweis, eine Bewilligung, eine Zulassung oder Genehmigung der MAA ersetzt, durch die MAA entzogen oder infolge Fristablauf ungültig geworden sind.

Art. 50 Inkrafttreten

¹ Diese Verordnung tritt unter Vorbehalt von Absatz 2 am 1. November 2023 in Kraft.

² Die Artikel 9–15, 23–28, 31 und 35 werden zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft gesetzt.

¹⁰ SR 742.161

Anhang
(Artikel 48)

Änderung anderer Erlasse

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

...¹¹

¹¹ Die Änd. können unter AS **2023** 560 konsultiert werden.