ASDA | SVLR

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT AERIEN ET SPATIAL
SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG FÜR LUFT- UND RAUMRECHT

BULLETIN

**Schweizer
Fachzeitschrift
für Luft- und
Weltraumrecht**

**2023
Nr. 155**

Der *Accountable Manager* – eine rechtliche Analyse bezüglich Verantwortlichkeit und Haftung

RAPHAEL WIDMER-KAUFMANN*

1. Einleitung

Die luftrechtlichen Bestimmungen richten mannigfache Anforderungen an die Struktur und Organisation von Leistungserbringern der Zivillaviatik. So legen diese Normen unter anderem fest, dass zivillaviatische Unternehmen einen verantwortlichen Betriebsleiter, den sogenannten *Accountable Manager*, zu bestimmen haben. Dieser trägt als Führungsperson die oberste Verantwortung für einen sicheren Betrieb.

Der vorliegende Beitrag analysiert die rechtlichen Bestimmungen zum *Accountable Manager* bezüglich verschiedener Aspekte wie Verantwortlichkeit, Autorität, Stellung und Haftung. Dazu wird nachfolgend zuerst der Kontext, in welchen der *Accountable Manager* einer Organisation eingebettet ist, nämlich das sogenannte *Safety Management System* (SMS), erläutert. Anschliessend erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit den luftrechtlichen Vorschriften zum *Accountable Manager*. Schliesslich wird aufgezeigt, welche rechtlichen Konsequenzen dem *Accountable Manager* drohen, sollte dieser nicht gemäss den auf ihn anwendbaren Vorschriften handeln.

2. Das *Safety Management System*

Die einschlägigen Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) definieren den *Accountable Manager* als «[a] single, identifiable person having responsibility for the effective and efficient performance of the service provider's S[safety] M[anagement] S[ystem]». ¹ Mit anderen Worten ist der *Accountable Manager* für eine effektive und effiziente Umsetzung des *Safety Management System* seines Luftfahrtbetriebs verantwortlich. Auch wenn auf diese Definition noch ausführlicher einzugehen ist, so wird daraus ersichtlich, dass das *Safety Management System* für den *Accountable Manager* einen **entscheidenden Bezugsrahmen** darstellt. Dieses ist daher genauer zu erläutern.

* Dr. iur., Rechtsanwalt und Notar in St.Gallen, Stiftungsrat der Foundation for Aviation Competence (FFAC) und Pilot.

¹ Vgl. die Definition auf Seite vii im *Safety Management Manual* der ICAO (ICAO Doc 9859).

Das *Safety Management System*, kurz SMS und zu Deutsch «Sicherheitsmanagementsystem» genannt, stellt einen systematischen Ansatz dar, das Streben nach angemessener Sicherheit² in das betriebliche Management zu integrieren. Dazu formuliert das SMS Anforderungen an Organisationsstrukturen, Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten, Leitlinien und Abläufe, deren Umsetzung dazu führen soll, dass der Betrieb mit dem gewünschten Mass an Sicherheit durchgeführt wird.³ Das Luftfahrtrecht verpflichtet sowohl auf völkerrechtlicher als auch auf europäischer und schweizerischer Ebene Luftfahrtbetriebe, ein SMS zu betreiben.⁴ Dabei stellt der Annex 19 zum Abkommen von Chicago⁵ (ChA) zusammen mit dem *Safety Management Manual* der ICAO ein **ausführliches regulatorisches Framework** zur Verfügung, gemäss dem das SMS in einem Luftfahrtbetrieb zu implementieren und aufrechtzuerhalten ist. Dieses *Framework* wird sodann durch die europäischen Vorschriften übernommen.

Erstmals eingeführt wurden derartige Normen, welche das betriebliche Management dazu verpflichten, durch die Anwendung einer gewissen Methodik für Sicherheit zu sorgen, im Jahr 1990. Damals wurde eine neue Bestimmung in den ICAO Annex 6 aufgenommen, wonach Betreiber des kommerziellen Luftverkehrs ein sogenanntes *Accident Prevention and Flight Safety Programme* einzuführen hatten.⁶ Diese Bestimmung entsprang dem damals vorherrschenden **organisationalen Ansatz des Sicherheitsdenkens**.⁷ Diesem lag die Erkenntnis zugrunde, dass Unfälle nicht nur aufgrund von Unachtsamkeit oder fehlendem Training der Mitarbeitenden entstehen. Man war zur Einsicht gelangt, dass die Mitarbeitenden in eine Organisation eingebettet sind und auch Fehler in der Ausgestaltung dieser Organisation Unfälle ermöglichen.⁸ Infolgedessen kann – so die Vorstellung des organisationalen Ansatzes – betriebliche Sicherheit erreicht werden, indem Organisation und Struktur eines Unternehmens derart ausgestaltet werden, dass Gefahrenquellen identifiziert und die damit verbundenen Risiken in Schach gehalten werden. Aus

² Dem Begriff der Sicherheit kommen zwei Bedeutungen zu: Einerseits kann darunter die technische Flugsicherheit, auf Englisch *safety* genannt, im Sinne einer Abwesenheit von Unfällen und anderen Zwischenfällen verstanden werden. Andererseits bedeutet Sicherheit auch die erfolgreiche Abwehr widerrechtlicher Handlungen, was auf Englisch als *security* bezeichnet wird. Im vorliegenden Text ist, wenn der Begriff der Sicherheit verwendet wird, stets die technische Flugsicherheit bzw. *safety* darunter zu verstehen.

³ Vgl. dazu die Definition des *Safety Management System* auf Seite vii im *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

⁴ Vgl. das Chapter 4 im ICAO Annex 19, auf europäischer Ebene exemplarisch für Luftfahrtunternehmen ORO.GEN.200 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie Art. 103a LFV.

⁵ Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, abgeschlossen in Chicago am 7. Dezember 1944, SR 0748.0; siehe auch <<https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx#:~:text=%E2%80%8BConvention%20on%20International%20Civil,1945%20until%20%20April%201947>>.

⁶ Vgl. Ziff. 3.2 Annex 6 in der fünften Fassung, Ergänzung 19.

⁷ Zu den verschiedenen Ansätzen des Sicherheitsdenkens vgl. RAPHAEL WIDMER-KAUFMANN, Die Flugunfalluntersuchung nach schweizerischem Recht, rechts-historische Entwicklung – heutige verfahrensrechtliche Ausgestaltung – zukünftig anzugehende Probleme, Diss. St. Gallen 2021, Zürich 2022, S. 32 ff. m.w.H.

⁸ Vgl. als Grundlage dieser Erkenntnis das *Swiss Cheese Model* von JAMES REASON z. B. in JAMES REASON, *Managing the risks of organizational accidents*, Aldershot 1997, S. 9 ff.

diesen Gedanken heraus reife schliesslich der Ansatz des Sicherheitsmanagementsystems, welcher ab dem Jahr 2006 durch die ICAO inhaltlich stetig weiter ausdifferenziert und für immer mehr Luftfahrtbetriebe als verbindlich erklärt wurde.⁹

Heute konsolidiert der zu diesem Zweck im Jahr 2013 geschaffene **ICAO Annex 19** die Normen zum SMS. Dabei verpflichtet der Annex praktisch sämtliche Dienstleistungserbringer der Zivillaviatik, ein SMS zu betreiben.¹⁰ Diese Bestimmungen werden auf europäischer Ebene durch die verschiedenen **Durchführungsverordnungen zur EASA¹¹-Grundverordnung¹²** übernommen und schreiben so für eine Vielzahl von Luftfahrtbetrieben die Einführung eines SMS vor.¹³ Gemäss der Konzeption der ICAO hat das SMS vier Komponenten zu umfassen, nämlich die *Safety Policy and Objectives*, das *Safety Risk Management*, die *Safety Assurance* und die *Safety Promotion*.¹⁴ Diese Komponenten werden jeweils wieder in insgesamt zwölf Elemente unterteilt. Eines dieser Elemente, welches zur Komponente der *Safety Policy and Objectives* gehört, ist das Festlegen von *Safety Accountability and Responsibilities*. Dieses Element verpflichtet jene Dienstleistungserbringer der Zivillaviatik, welche ein SMS zu betreiben haben, einen *Accountable Manager* zu bestimmen, welcher für die effektive Umsetzung dieses SMS verantwortlich ist.¹⁵

⁹ Vgl. zur Entwicklung des *Safety Management System* SIDNEY DEKKER, Foundations of safety science, a century of understanding accidents and disasters, Boca Raton 2019, S. 305 ff. Zur schrittweisen Einführung der Bestimmungen zum SMS auf Ebene der ICAO vgl. die Webseite der ICAO unter <<https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/SARPs.aspx>>.

¹⁰ Vgl. Ziff. 3.3.2.1 Annex 19.

¹¹ European Aviation Safety Agency.

¹² 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. L 212 vom 22.8.2018, S. 1–122.

¹³ Vgl. exemplarisch ORO.GEN.200 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Zur Übersicht vgl. die Webseite der EASA <<https://www.easa.europa.eu/en/domains/safety-management/safety-management-system/sms-easa-rules>>.

¹⁴ Vgl. dazu Appendix 2 Annex 19 sowie Kapitel 9 im Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

¹⁵ Vgl. Ziff. 1.2 Bst. a Appendix 2 Annex 19.

Component	Element
1. Safety Policy and Objectives	1.1 Management commitment 1.2 Safety accountability and responsibilities 1.3 Appointment of key safety personnel 1.4 Coordination of emergency response planning 1.5 SMS documentation
2. Safety Risk Management	2.1 Hazard identification 2.2 Safety risk assessment and mitigation
3. Safety Assurance	3.1 Safety performance monitoring and measurement 3.2 The management of change 3.3 Continuous improvement of the SMS
4. Safety Promotion	4.1 Training and education 4.2 Safety communication

Tabelle 1: Komponenten und Elemente des ICAO SMS Frameworks¹⁶

Die Festlegung eines *Accountable Manager* ist dabei nicht die einzige Anforderung, welche das SMS an die personelle Zusammensetzung der oberen Führungsebene eines zivilaviatischen Unternehmens stellt. Vielmehr sehen die Rechtsgrundlagen vor, dass innerhalb des Managements eines Aviatikbetriebs klare Zuständigkeiten bezüglich Sicherheit herrschen.¹⁷ Neben dem *Accountable Manager* soll zudem die Funktion eines *Safety Manager* geschaffen werden. Dieser zeichnet auf operationeller Ebene für die Umsetzung des SMS gegenüber dem *Accountable Manager* verantwortlich.¹⁸ Der *Accountable Manager* zusammen mit dem *Safety Manager* und weiteren oberen Führungspersonen können sodann das sogenannte *Safety Review Board* bilden, welches sich auf einer strategischen Ebene der Sicherheit im Betrieb annimmt und den *Accountable Manager* berät.¹⁹ Insbesondere die Normen der EASA sehen sodann weitere sogenannte *Nominated Person* wie z. B. den *Compliance Monitoring Manager* oder die *Nominated Person Flight Operations* vor.²⁰

Insgesamt setzt damit das SMS gemäss der ICAO sowie der EASA **umfassende Vorgaben**, wie Organisationsstrukturen, Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten, Leitlinien und Abläufe innerhalb eines zivilaviatischen Unternehmens ausgestaltet werden müssen. Die Einhaltung dieser Vorschriften – so die konzeptionelle Vorstellung des SMS – gewährleistet einen sicheren Betrieb. Die Aufgabe des *Accountable Manager* ist es dabei, für die effektive Umsetzung dieser Anforderungen des SMS zu sorgen.

¹⁶ Table 10, Components and elements of the ICAO SMS framework, Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

¹⁷ Vgl. auf ICAO-Ebene Ziff. 1.2 Bst. b Appendix 2 Annex 19 sowie auf EASA-Ebene exemplarisch ORO.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

¹⁸ Vgl. auf ICAO-Ebene Ziff. 1.3 Appendix 2 Annex 19 und Ziff. 9.3.6.1 ff. Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1); vgl. auf EASA-Ebene exemplarisch AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

¹⁹ Vgl. Ziff. 9.3.6.8 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1). Auf europäischer Ebene z. B. durch (b) von AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 vorgeschrieben.

²⁰ Vgl. z. B. für Luftfahrtunternehmen ORO.AOC.135(a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

3. Der *Accountable Manager* im Luftfahrtrecht

3.1 Einführung

Nachdem im vorangehenden Kapitel das SMS als massgeblicher Kontext des *Accountable Manager* erläutert wurde, werden hiernach die rechtlichen Bestimmungen zum *Accountable Manager* dargelegt. Betrachtet werden dabei, nachdem die einschlägigen Rechtsgrundlagen genannt wurden, nicht nur Bezeichnung und Abgrenzung, Verantwortlichkeiten, Autorität sowie Aufgaben des *Accountable Manager*, sondern auch seine Stellung, die mögliche Anzahl sowie seine Wahl innerhalb eines Unternehmens.

3.2 Rechtsgrundlagen

Analog zum SMS findet auch der *Accountable Manager* seine rechtlichen Grundlagen auf den Ebenen des internationalen sowie des europäischen Luftfahrtrechts. So stipuliert innerhalb der **Rechtsquellen der ICAO** der Annex 19 die Pflicht jener zivilaviatischen Dienstleistungsanbieter, die ein SMS zu betreiben haben, die Funktion des *Accountable Manager* zu schaffen.²¹ Daneben enthalten die Annexe und weitere Dokumente der ICAO vereinzelt Aufgaben des *Accountable Manager*.²² Die ausführlichsten Angaben zum *Accountable Manager* finden sich sodann im *Safety Management Manual* der ICAO. Dort widmen sich mehrere Absätze seiner Verantwortlichkeiten und Pflichten.²³ Besonders geregelt ist schliesslich der *Accountable Manager* von Instandhaltungsbetrieben. Die entsprechenden Normen sind im Annex 8²⁴ sowie im *Airworthiness Manual*²⁵ enthalten.

Auf **europarechtlicher Ebene** übernehmen und konkretisieren sodann diverse Bestimmungen die Vorschriften der ICAO. Diese sind in den verschiedenen Durchführungsverordnungen zur EASA-Grundverordnung enthalten. Da die Durchführungsverordnungen thematisch gegliedert sind, finden sich die einschlägigen Normen für jeden Typ von Luftfahrtbetrieb in der entsprechenden Durchführungsverordnung. Tabelle 2 zeigt pro Typ von Luftfahrtbetrieb jene Bestimmung, welche das Festlegen eines *Accountable Manager* vorschreibt. Zusätzlich zu diesen Normen existieren in den Durchführungsverordnungen und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen der EASA wie den *Acceptable Means of Compliance* (AMC) und dem *Guidance Material* (GM) einige weitere Regeln, die auf den *Accountable Manager* Bezug nehmen.

²¹ Ziff. 1.2 Bst. a Appendix 2 Annex 19.

²² Ziff. 1.1.3 Bst. c Appendix 7 Annex 6 Part I; Ziff. 1.1.3 Bst. c Appendix 7 Annex 6 Part III; Ziff. 6.6.1 und 6.6.2 Part II Annex 8; Ziff. 1.1.1 Bst. e Appendix 2 Annex 19; Ziff. 2.2.2.1 Bst. h Nr. 1 sowie Ziff. 3.2 Bst. a und c PANS ADR (ICAO Doc 9981).

²³ Vgl. insbesondere Ziff. 9.3.5.1 ff. *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

²⁴ Vgl. Ziff. 6.6.1 und 6.6.2 Part I Annex 8.

²⁵ Vgl. Ziff. 10.10.1.1 ff. *Airworthiness Manual* (ICAO Doc 9760).

Typ des Luftfahrtbetriebs	Norm
Entwicklungsbetrieb	21.A.245(a)
Erklärte Entwicklungsorganisation	21L.A.175(a)
Herstellungsbetrieb	21.A.145(c)(1)
Erklärte Herstellungsorganisation	21L.A.125(c)(1)
Instandhaltungsbetrieb	145.A.30(a)
Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	CAMO.A.305(a)
Kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation	CAO.A.035(a)
Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal	147.A.105(a)
Ausbildungsorganisationen für Piloten sowie flugmedizinische Zentren	ORA.GEN.210(a)
Luftfahrtunternehmen	ORO.GEN.210(a)
Betreiber von gewerblichem Flugbetrieb mit Ballonen	BOP.ADD.040(a)
Anbieter von Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdiensten	ATM/ANS.OR.B.020(a)
Organisationen, die an der Entwicklung oder Herstellung von Systemen und Komponenten für Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste beteiligt sind	DPO.OR.B.020(a)
Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen	ATCO.OR.C.010(a)
Flugplatzbetreiber	ADR.OR.D.015(a)
Organisation, die Vorfeldkontrolldienste anbietet	ADR.OR.F.065(a)(1)
Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugsystems, der ein Betreiberzeugnis für Leicht-UAS beantragt	UAS.LUC.030(2)(a)

Tabelle 2: Europäische Normen, welche die Bestimmung eines Accountable Manager vorschreiben²⁶

Die jeweiligen Normen zum *Accountable Manager* in den einzelnen Durchführungsverordnungen zur EASA-Grundverordnung wurden nicht zeitgleich nach dem Muster eines abgestimmten Wortlauts formuliert. Zudem gehen sie auf die jeweilige Eigenart des einzelnen Typs von Luftfahrtbetrieb ein. Infolgedessen **weichen die europäischen Vorschriften zum Accountable Manager je nach Typ des Luftfahrtbetriebs voneinander ab**. Die Differenzen sind allerdings nicht fundamental.

Neben den in Tabelle 2 dargelegten Normen finden sich auf europäischer Ebene zudem übergreifende Bestimmungen zur **Information Security**, welche den *Accountable Manager* aller Typen von Luftfahrtbetrieben gleichermaßen betreffen. Zur Regelung dieser Informationssicherheit

²⁶ Der Übersichtlichkeit halber wird auf die Quellenangabe der genannten Normen verzichtet.

wurden erst kürzlich die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 2022/1645²⁷ sowie die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2023/203²⁸ erlassen, deren Bestimmungen ab 2025 bzw. 2026 zur Anwendung gelangen.²⁹ Die beiden Kommissionsverordnungen verlangen von den verschiedenen Luftfahrtbetrieben, dass diese analog zum SMS ein sogenanntes *Information Security Management System* (ISMS) einführen. Dieses neu zu schaffende ISMS knüpft an den *Accountable Manager* aus dem SMS an, indem es diesen mit neuen Kompetenzen und Aufgaben ausstattet.³⁰

Auf **schweizerischer Ebene** finden sich keine eigenständigen Normen, welche den *Accountable Manager* konkretisieren. Lediglich Art. 103a der Luftfahrtverordnung (LFV)³¹, der besagt, dass gewisse Luftfahrtbetriebe ein SMS einzurichten und zu unterhalten haben, impliziert, dass diese Unternehmen einen *Accountable Manager* bestimmen müssen. Das *Guidance Material* des schweizerischen Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) enthält allerdings verschiedene Hinweise zum *Accountable Manager*, so insbesondere das *Certification Leaflet* zum *Management System*.³²

²⁷ Delegierte Verordnung (EU) 2022/1645 der Kommission vom 14. Juli 2022 zur Festlegung von Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Anforderungen an das Management von Informationssicherheitsrisiken mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit für Organisationen, die unter die Verordnungen (EU) Nr. 748/2012 und (EU) Nr. 139/2014 der Kommission fallen, und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 748/2012 und (EU) Nr. 139/2014 der Kommission, ABl. L 248 vom 26.9.2022, S. 18–31.

²⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2023/203 der Kommission vom 27. Oktober 2022 zur Festlegung von Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an das Management von Informationssicherheitsrisiken mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit für Organisationen, die unter die Verordnungen (EU) Nr. 1321/2014, (EU) Nr. 965/2012, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) 2015/340 der Kommission, die Durchführungsverordnungen (EU) 2017/373 und (EU) 2021/664 der Kommission fallen, sowie für zuständige Behörden, die unter die Verordnungen (EU) Nr. 748/2012, (EU) Nr. 1321/2014, (EU) Nr. 965/2012, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) 2015/340 und (EU) Nr. 139/2014 der Kommission und die Durchführungsverordnungen (EU) 2017/373 und (EU) 2021/664 der Kommission fallen, sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 748/2012, (EU) Nr. 965/2012, (EU) Nr. 139/2014, (EU) Nr. 1321/2014, (EU) 2015/340 der Kommission und der Durchführungsverordnungen (EU) 2017/373 und (EU) 2021/664 der Kommission, ABl. L 31 vom 2.2.2023, S. 1–40.

²⁹ Vgl. Art. 8 Delegierte Verordnung (EU) Nr. 2022/1645 sowie Art. 16 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2023/203.

³⁰ Vgl. insbesondere IS.D.OR.240(a)-(e) der Verordnung (EU) Nr. 2022/1645 sowie IS.I.OR.240(a)-(e) der Verordnung (EU) Nr. 2023/203.

³¹ Verordnung über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV), SR 748.01.

³² Vgl. insbesondere Ziff. 4.4.1 im *Certification Leaflet Management System* des BAZL vom 18. Juni 2013.

3.3 Bezeichnung und Abgrenzung

Für jene Person, welche die oberste Verantwortung für den sicheren Betrieb eines zivilaviatischen Unternehmens innehat, hat sich in den Rechtstexten der Europäischen Union (EU) sowie in der europäischen Praxis der Begriff *Accountable Manager* durchgesetzt. Auf Deutsch wird der Begriff mit «verantwortlicher Betriebsleiter» übersetzt. Die Rechtsquellen der ICAO sprechen hingegen nicht vom *Accountable Manager*, sondern vom *Accountable Executive*. Damit bietet die ICAO eine alternative Bezeichnung, ohne dabei inhaltlich etwas anderes darunter zu verstehen. Infolge dieser begrifflichen Dichotomie verwenden weltweit die allermeisten Regulatorien den einen oder anderen Begriff.³³ So benutzen bspw. die *Federal Aviation Regulations (FAR)* der Vereinigten Staaten den Begriff des *Accountable Manager*, während die *Canadian Aviation Regulations* den Begriff des *Accountable Executive* gebrauchen.

Eine Ausnahme dazu bilden die europäischen Vorschriften zu den Entwicklungsorganisationen in der Kommissionsverordnung (EU) Nr. 748/2012³⁴. Dort wird für die Funktion, welche dem *Accountable Manager* entspricht, der Begriff *Head of the Design Organisation* bzw. «Leiter des Entwicklungsbetriebs» verwendet.

Abzugrenzen ist der *Accountable Manager* sodann vom *Representative* bzw. dem «Vertreter» einer Erklärten Ausbildungsorganisation für Piloten (*Declared Training Organisation, DTO*), dem allerdings eine sehr ähnliche Funktion zukommt. Im Gegensatz zu einer *Zugelassenen Ausbildungsorganisation* für Piloten (*Approved Training Organisation, ATO*) hat eine DTO kein SMS zu betreiben. Infolgedessen benötigt eine DTO auch keinen *Accountable Manager*. Nichtsdestotrotz verpflichten die europäischen Vorschriften eine DTO, eine Leiterin oder einen Leiter zu designieren, die resp. der durch die Rechtstexte als *Representative* bzw. «Vertreter» der DTO bezeichnet wird. Ihm kommen dabei ähnlichen Pflichten wie dem *Accountable Manager* zu, allerdings in geringerem Umfang.³⁵

Schliesslich ist der *Accountable Manager* vom **Flugplatzleiter** zu differenzieren. Der Flugplatzleiter ist eine Funktion aus der nationalen Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL)³⁶. Dieser ist die für die Betriebsaufsicht eines Flugplatzes verantwortliche Person.³⁷ Ernannt wird der Flugplatzleiter durch den Flugplatzhalter, benötigt danach aber eine Zulassung durch das BAZL.³⁸ Der Flugplatzleiter ist auf einem

³³ MARK J. PIEROTTI, An introduction to the Accountable Manager, in: Ders. (Hrsg.), *Aviation Leadership, The Accountable Manager*, London/New York 2022, S. 24.

³⁴ 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 (Neufassung) Text von Bedeutung für den EWR, ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1–85.

³⁵ Vgl. DTO.GEN.210(a)(1) der Verordnung (EU) Nr.1178/2011.

³⁶ SR 748.131.1.

³⁷ Art. 2 Bst. h VIL.

³⁸ Art. 29c VIL.

Flugplatz für die Einhaltung der Vorschriften zuständig,³⁹ für die Gewährung der Sicherheit verantwortlich,⁴⁰ regelt die technische und die betriebliche Organisation des Flugplatzes⁴¹ und hat die Befehlsgewalt auf dem Flugplatz inne.⁴² Seine Rechte und Pflichten werden in der Verordnung des UVEK über die Flugplatzleiterin oder den Flugplatzleiter (Flugplatzleiterverordnung)⁴³ ausführlich geregelt. Jeder Flugplatz in der Schweiz muss einen Flugplatzleiter bestimmen.

Über einen *Accountable Manager* verfügen hingegen nur zertifizierte Flugplätze. Zertifizieren lassen können sich einerseits jene Flugplätze, welche unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 fallen,⁴⁴ wobei die Anforderungen an die Zertifizierung in der Verordnung (EU) Nr. 139/2014⁴⁵ zu finden sind.⁴⁶ Andererseits können sich konzessionierte Flugplätze, auf die das europäische Recht nicht anwendbar ist, gemäss ICAO Annex 14 zertifizieren lassen.⁴⁷ Nur diese nach europäischem oder nach internationalem Recht zertifizierten Flugplätze haben die entsprechenden Vorgaben zum SMS zu erfüllen und somit einen *Accountable Manager* zu bestimmen. Ein ***Accountable Manager eines zertifizierten Flugplatzes*** ist gleichzeitig auch Flugplatzleiter im hiervor genannten Sinne. Somit nehmen sämtliche *Accountable Manager* von zertifizierten Schweizer Flugplätzen ebenso die Funktion des Flugplatzleiters wahr und haben – zusätzlich zu den Normen auf europäischer bzw. internationaler Ebene – die oben zitierten Schweizer Vorschriften zum Flugplatzleiter zu beachten. Flugplatzleiter von nicht zertifizierten Schweizer Flugplätzen gelangen hingegen nicht in die Funktion eines *Accountable Manager* und haben infolgedessen die entsprechenden Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 bzw. des Annex' 14 nicht zu befolgen.

Im vorliegenden Beitrag wird der Einfachheit halber durchwegs vom *Accountable Manager* gesprochen, selbst wenn Normen auf der Ebene der ICAO behandelt werden. Ebenfalls werden nur jene Vorschriften beleuchtet, die den *Accountable Manager* an sich betreffen. So werden die Bestimmungen zum Flugplatzleiter, auch wenn er in der Funktion eines *Accountable Manager* steht, und zum Vertreter einer DTO hiernach nicht weiter betrachtet.

³⁹ Art. 29g Abs. 2 VIL.

⁴⁰ Art. 29d Abs. 1 VIL.

⁴¹ Art. 29e Abs. 1 VIL.

⁴² Art. 29g Abs. 1 VIL.

⁴³ SR 748.131.121.8.

⁴⁴ Vgl. Art. 2 Bst. e Verordnung (EU) Nr. 2018/1139.

⁴⁵ Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1–34.

⁴⁶ Vgl. Art. 23a VIL.

⁴⁷ Vgl. Art. 23b VIL.

3.4 Verantwortlichkeit

Nachdem aufgezeigt wurde, welche Begriffe zur Bezeichnung des *Accountable Manager* bestehen, wird in diesem Abschnitt der Frage nachgegangen, was es bedeutet, als Manager *accountable* bzw. verantwortlich zu sein. Zuerst wird dies anhand der Normen der ICAO erörtert: So heisst es in **Annex 19**, dass der *Accountable Manager*, «*irrespective of other functions, is accountable on behalf of the organization for the implementation and maintenance of an effective SMS*». ⁴⁸ Mit anderen Worten erstreckt sich die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* auf die effektive Führung des SMS seines zivilaviatischen Dienstleistungserbringers. In diesem Sinne umschreibt auch das *Safety Management Manual* der ICAO den *Accountable Manager* als «*single, identifiable person having responsibility for the effective and efficient performance of the service provider's SMS*». ⁴⁹

Vor dem Hintergrund dieser beiden Umschreibungen in den Bestimmungen der ICAO ist danach zu fragen, was die ICAO unter *Accountable* bzw. *Accountability* genau versteht. Beantwortet wird diese Frage sowohl im Annex 19 als auch im *Safety Management Manual* der ICAO: Beide definieren den Begriff der *Accountability* bzw. der Verantwortlichkeit als «*'obligation' that may not be delegated*». Im Gegensatz dazu stehen in der Konzeptionierung der ICAO die *Responsibilities* bzw. die Zuständigkeiten im Sinne von «*functions and activities that may be delegated*». ⁵⁰ *Accountable* für das SMS zu sein, bedeutet also, die Verantwortung für dieses Managementsystem innezuhaben, ohne dass diese Verantwortung an andere Mitarbeitende delegiert werden kann. *Accountability* kann damit als die **letztendliche Verantwortung** verstanden werden. Im Gegensatz dazu legen *Responsibilities* bzw. Zuständigkeiten fest, welche Person eine Aufgabe auszuführen hat, wobei sie die Ausführung der Aufgabe auch weiterdelegieren darf. Dabei kann eine Person für eine Aufgabe zuständig sein, ohne dass sie gleichzeitig für diese Aufgabe die letztendliche Verantwortung trägt.

In dieser Verantwortlichkeit sind dabei sowohl ein aktiver als auch ein passiver Aspekt zu erkennen: So umfasst der **aktive Aspekt** der Verantwortlichkeit die Verpflichtung, sich dafür einzusetzen, dass das Richtige getan wird. Mit anderen Worten hat der *Accountable Manager* die notwendigen Massnahmen zu treffen und die adäquaten Handlungen vorzunehmen, um ein effektives und effizientes SMS zu gewährleisten. Dabei schliesst die letztendliche Verantwortung nicht aus, dass Aufgaben und Tätigkeiten – insbesondere an den *Safety Manager* – delegiert werden. In Organisationen ab einer gewissen Grösse wird es vielmehr sogar zur Pflicht, zur effektiven und effizienten Umsetzung des SMS anderen Mitarbeitenden Aufgaben im Sinne von Zuständigkeiten zu übertragen. Wichtige Entscheidungen im Zusammenhang mit dem SMS

⁴⁸ Ziff. 1.2 Bst. a Appendix 2 Annex 19.

⁴⁹ S. vii im *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

⁵⁰ Vgl. zu den beiden Definitionen Note 3 Appendix 2 Annex 19 sowie die Note zur Ziff. 9.3.5.3 *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1). Diese Definitionen werden auch durch die EASA angewendet, vgl. z.B. GM3 ORO.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder (a) von GM1 ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) zur Verordnung (EU) Nr. 2017/373.

wie die Zuteilung von finanziellen oder persönlichen Ressourcen müssen allerdings durch den *Accountable Manager* selbst getroffen werden.⁵¹ Dem *Accountable Manager* steht es dabei frei, zur Entscheidungsfindung die Meinung anderer Mitarbeitenden oder von Gremien wie dem *Safety Review Board* einzuholen.

Der **passive Aspekt** der letztendlichen Verantwortung des *Accountable Manager* liegt sodann in seiner Verpflichtung, für das effektive und effiziente Funktionieren des SMS einzustehen. Sollte das SMS nicht vorschriftsgemäss geführt sein oder – indem sich z. B. ein sicherheitsrelevanter Vorfall zuträgt – versagen, wird dies der *Accountable Manager* zu verantworten haben. Dies gilt selbst dann, wenn sich Fehler in Bereichen ereignen, welche der *Accountable Manager* delegiert hat. Diese Verpflichtung, für das Funktionieren des SMS eintreten zu müssen, kann der *Accountable Manager* sodann nicht abgeben bzw. delegieren. Welche juristischen Konsequenzen ein durch den *Accountable Manager* zu verantwortendes Versagen des SMS für diesen haben kann, wird unten ausführlich aufgezeigt.

Vor dem Hintergrund dieses Verständnisses der Verantwortlichkeit fragt sich, auf welche inhaltlichen Bereiche sich die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* erstreckt. Die Bestimmungen der ICAO besagen, wie hiervor aufgezeigt wurde, dass die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* in der «*effective and efficient performance*» des SMS liegt.⁵² Mit anderen Worten ist also massgeblich, dass das SMS seine Ziele effektiv und effizient erreicht. Sinn und Zweck des SMS ist, einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. In der Konsequenz erstreckt sie die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* also auf die **Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit** seines zivilaviatischen Unternehmens. Der *Accountable Manager* trägt damit die Verantwortung, die richtigen Massnahmen und Entscheidungen zu treffen, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.⁵³

In der Wahl der Mittel, wie er diese Verantwortlichkeit wahren will, ist der *Accountable Manager* nicht frei. Vielmehr schreiben ihm die internationalen und europäischen Normen vor, dass er sich des Instruments des SMS zu bedienen hat. Aus diesem Grund beinhaltet die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* ebenso die Verpflichtung, sicherzustellen, dass das betriebseigene **SMS vorschriftsgemäss geführt** ist.

⁵¹ Ziff. 9.3.5.6 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1) listet exemplarisch drei Entscheidungen auf, die nicht delegiert werden können.

⁵² S. vii im Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁵³ Als Ausnahme von diesem Umfang der Verantwortlichkeit eines *Accountable Manager* sind allerdings die ICAO-Vorschriften zu Unterhaltsbetrieben zu erwähnen. In Ziff. 6.6.1 Annex 8 heisst es, dass der *Accountable Manager* «*accountable on behalf of the organization*» ist. Somit trägt der *Accountable Manager* eines Unterhaltsbetriebs nicht nur für das SMS, sondern für den gesamten Betrieb die letztendliche Verantwortung. Entsprechend heisst es dann auch in Ziff. 10.10.1.1 Airworthiness Manual (*op. cit.* Fn. 25), dass der *Accountable Manager* «*should have the final responsibility for the effective and efficient performance of the organization*», ohne dass dabei das SMS genannt würde.

Schliesslich ist zu erwähnen, wem gegenüber der *Accountable Manager* verantwortlich ist: Dies ist zum einen die für die Luftfahrt zuständige **Behörde**, in der Schweiz also das BAZL.⁵⁴ Ihr gegenüber hat sich der *Accountable Manager* zu verantworten, wenn in Audits oder Inspektionen Defizite zutage treten, weshalb sich der *Accountable Manager* auch regelmässig mit der zuständigen Behörde zu treffen hat.⁵⁵ Andererseits ist der *Accountable Manager* **denjenigen Personen gegenüber verantwortlich, die ihn eingesetzt haben.**⁵⁶ Je nach konkreter Stellung des *Accountable Manager* sind dies Personen aus der Eigentümerschaft, dem Verwaltungsrat oder der Geschäftsleitung des Unternehmens.⁵⁷

Wendet man sich sodann den **europäischen Normen** zu, so ergibt sich kein einheitliches Bild der Formulierungen zur Verantwortlichkeit. Die einen Durchführungsverordnungen zur EASA-Grundverordnung bzw. die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen der EASA äussern sich nicht explizit zur Verantwortlichkeit.⁵⁸ Andere Verordnungen knüpfen wiederum an die Formulierung der ICAO an und erwähnen, dass «*[t]he accountable manager shall be responsible for establishing and maintaining an effective management system*».⁵⁹ In einigen Vorschriften zum SMS wird erwähnt, dass dem *Accountable Manager* «*a direct safety accountability*» zukommen müsse, ohne dies genauer zu erläutern.⁶⁰ Wenige erwähnen eine «*overall responsibility*» des *Accountable Manager*.⁶¹ Ein systematisches Bild lässt sich allerdings nicht erkennen.

Abschliessend ist zu erwähnen, dass sich die konkrete Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* eines spezifischen Luftfahrtbetriebs aus dessen **Handbüchern (Manuals)** ergeben muss. So verpflichten nämlich die Vorschriften der ICAO sowie der EU die Luftfahrtbetriebe dazu, ihr SMS in einem Handbuch zu verschriftlichen, wozu auch die explizite Ausformulierung der Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* gehört.⁶²

⁵⁴ Vgl. z.B. (a)(1) von AMC1 21.A.145(c)(1) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder (c) von GM1 ARO.GEN.300(a);(b);(c) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁵⁵ Auf europäischer Ebene so umgesetzt z.B. in 21.B.222(b)(2) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; CAMO.B.305(b)(2) und CAO.B.055(f) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; ARA.GEN.305(b)(2) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; ARO.GEN.305(b)(2) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁵⁶ So erwähnt in (c) von GM1 ARO.GEN.300(a);(b);(c) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁵⁷ Vgl. dazu hiernach Absatz 3.9.

⁵⁸ So z.B. die Vorschriften zu den Flugplatzbetreibern, zu den Entwicklungsbetrieben oder zu den Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal.

⁵⁹ ORA.GEN.210(a) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; ORO.GEN.210(a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012; BOP.ADD.040(a) der Verordnung (EU) Nr. 2018/395; ATM/ANS.OR.B.020(a) der Verordnung (EU) Nr. 2017/373; DPO.OR.B.020(a) der Durchführungsverordnung 2023/1769.

⁶⁰ 145.A.200(a)(1) und CAMO.A.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; ORA.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; ORO.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012; BOP.ADD.030(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 2018/395; ATCO.OR.C.001(a) der Verordnung (EU) Nr. 2015/340.

⁶¹ Explizit (a) von GM1 ORO.GEN.210(a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Sinngemäss auch AMC1 145.A.30(a) und AMC1 CAMO.A.305(a) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

⁶² Vgl. auf ICAO-Ebene Ziff. 1.5.1 Bst. d Appendix 2 Annex 19 und Ziff. 9.3.8.3 Bst. d Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1) sowie auf EASA-Ebene z. B. (b)(3) von AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

3.5 Autorität

Der vorangehende Abschnitt hat detailliert die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* dargelegt. Diese Verantwortlichkeit kann der *Accountable Manager* nur wahrnehmen, wenn er auch mit der entsprechenden Autorität innerhalb des Unternehmens ausgestattet ist. Entsprechend sehen sowohl die Normen auf internationaler wie jene auf europäischer Ebene vor, dass dem *Accountable Manager* weitgehende Kompetenzen zukommen müssen.

Namentlich geht aus dem *Safety Management Manual* der ICAO hervor, dass der *Accountable Manager* jene Person zu sein hat, «*who has ultimate authority over the safe operation of the organization*».⁶³ Diese **oberste Autorität über den sicheren Betrieb** sollte dabei gemäss der ICAO Folgendes umfassen: eine genügende Entscheidungsmacht innerhalb der Organisation, die Kontrolle über die notwendigen Mittel finanzieller und personeller Natur sowie die nötige Befehlsgewalt, um bei sicherheitsrelevanten Vorfällen oder Risiken Korrekturmassnahmen zu veranlassen.⁶⁴ Insbesondere sollte die Autorität des *Accountable Manager* alles beinhalten, was mit der Lösung von Sicherheitsproblemen zusammenhängt.⁶⁵ Die Autorität hat dabei sämtliche Bereiche der Organisation einzuschliessen, welche zum Zeugnis, der Genehmigung oder der Zulassung des Luftfahrtbetriebs gehören.⁶⁶ Ebenso sollte die Kompetenz des *Accountable Manager* das Recht einschliessen, den Betrieb zu stoppen.⁶⁷

Auch auf europäischer Ebene wird für praktisch sämtliche Typen von Luftfahrtbetrieben festgeschrieben, dass der *Accountable Manager* über die **nötige Autorität** verfügen muss, **um seinen Aufgaben gehörig nachkommen zu können**. Alle Durchführungsverordnungen zur EASA-Grundverordnung besagen dabei mit mehr oder weniger ähnlichem Wortlaut, dass der *Accountable Manager* mit einer derartigen Autorität ausgestattet sein muss, dass er sicherstellen kann, «*that all activities can be financed and carried out in accordance with the applicable requirements*».⁶⁸

Zusammenfassend kann damit festgehalten werden, dass dem *Accountable Manager* die oberste Autorität über den sicheren Betrieb zukommen muss. Diese oberste Autorität hat **reziprok zu seiner Verantwortlichkeit** ausgestaltet zu sein. So benötigt der *Accountable Manager* innerhalb des Unternehmens derartige Kompetenzen, dass er für eine effektive und effiziente Umsetzung des SMS sorgen und auch eintreten kann. Dies beinhaltet, dass ihm die dafür notwendigen Ressourcen jeglicher Art zur Verfügung stehen. Ebenso muss sich seine Autorität auf alle Bereiche erstrecken, für deren sicheren Betrieb er verantwortlich zeichnet.

⁶³ Ziff. 9.3.5.1 Satz 1 *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

⁶⁴ Vgl. Ziff. 9.3.5.1 Satz 3 *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

⁶⁵ Vgl. Ziff. 9.3.5.8 Bst. a *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

⁶⁶ Vgl. Ziff. 9.3.5.8 Bst. b *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1). So auch auf EASA-Ebene erwähnt z.B. in (b) von AMC1 21.A.145(c)(1) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012.

⁶⁷ Vgl. Ziff. 9.3.5.8 Bst. b *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

⁶⁸ Vgl. exemplarisch ORO.GEN.210(a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

3.6 Aufgaben

Sowohl die internationalen als auch die europäischen Bestimmungen enthalten unzählige Normen zur Frage, welche Aufgaben ein *Accountable Manager* wahrnehmen muss. Infolgedessen ist es nicht möglich, eine abschliessende Liste an Aufgaben des *Accountable Manager* zu erstellen. Vielmehr sind seine Aufgaben mannigfaltig und je nach Luftfahrtbetrieb unterschiedlich. Entsprechend hat das **Handbuch** eines Luftfahrtbetriebs Angaben dazu zu enthalten, welche konkreten Aufgaben dem *Accountable Manager* zukommen.⁶⁹

Nichtsdestotrotz kann aus dem hiervor Erwähnten zur Verantwortlichkeit und Autorität des *Accountable Manager* abgeleitet werden, dass seine **Hauptaufgabe in der effektiven und effizienten Führung des SMS** liegt.⁷⁰ Alles, was zu diesem Zweck notwendig ist, ist Aufgabe des *Accountable Manager*. Entsprechend betreffen praktisch sämtliche in den internationalen und europäischen Normen explizit erwähnten Aufgaben die Umsetzung des SMS.

Dazu zählt bspw., dass der *Accountable Manager* die **nötigen Ressourcen zuteilen** muss, damit das SMS effektiv und effizient betrieben werden kann.⁷¹ Ebenso hat er sicherzustellen, dass die **Organisationsstrukturen** nach den Anforderungen des SMS festgelegt sind.⁷²

Zur Schaffung der Organisationsstruktur gehört auch, dass der *Accountable Manager* weitere **Nominated Person** einsetzt.⁷³ Diese *Nominated Persons* sind gegenüber dem *Accountable Manager* verantwortlich und haben ihm zu berichten. So hat der *Accountable Manager* bspw. insbesondere dann, wenn mehrere Personen innerhalb des Betriebs für Sicherheit zuständig sind, den *Safety Manager* zu bestimmen.⁷⁴ Ebenso muss der *Accountable Manager* bestimmter Typen von Luftfahrtbetrieben einen *Compliance Monitoring Manager* ernennen.⁷⁵ Bei kleineren und weniger komplexen Betrieben ist es indes zulässig, dass der *Accountable Manager* auch die Funktionen anderer *Nominated Persons* in sich vereint, womit er auch deren Aufgaben wahrzunehmen hat.⁷⁶

⁶⁹ Vgl. Ziff. 9.3.5.12 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁷⁰ Vgl. auch Ziff. 9.3.5.7 Bst. e und f Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁷¹ Vgl. Ziff. 9.3.5.7 Bst. a Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1). Siehe auch 145.A.30(a)(1) und CAMO.A.305(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; GM1 21.A.145(c)(1) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; (a)(1)(i);(ii) von AMC1 ADR.OR.D.015(a) und (a)(1)(i);(ii) von AMC1 ADR.OR.F.065(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

⁷² Vgl. Ziff. 9.3.5.6 Satz 1 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁷³ Vgl. z.B. 21.A.145(c)(2) und 21.A.24(b) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; 145.A.30(b)-(cb) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; (b)(3) von AMC1 ADR.OR.D.015(a) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

⁷⁴ Vgl. CAMO.A.305(a)(5) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; (a)(3) von AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁷⁵ Vgl. z.B. Ziff. 6.6.2 Part II Annex 8. Siehe ebenso CAMO.A.305(a)(4) und CAO.A.035(b)(c)(1)-(7) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁷⁶ Vgl. z.B. (a) von AMC2 ORO.AOC.135(a) und GM1 ORO.AOC.135(a)(b) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012; GM1 ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 2017/373; GM1 ADR.OR.D.015(a) und GM1 ADR.OR.F.065(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

Eine wichtige Aufgabe des *Accountable Manager* im Zusammenhang mit dem SMS ist es sodann, in Zusammenarbeit mit anderen Führungspersonen die **Safety Policy** sowie die **Safety Objectives**⁷⁷ auszuarbeiten und sich für deren Umsetzung einzusetzen.⁷⁸ Vom *Accountable Manager* wird dabei erwartet, dass er die **Safety Policy** gegenüber den Mitarbeitenden der Organisation sichtbar fördert. Eine sichtbare Förderung kann dabei bspw. durch eine entsprechende Kommunikation oder das Vorangehen als Vorbild betreffend Sicherheit erfolgen.⁷⁹ Ebenso zählt zu den Aufgaben des *Accountable Manager*, dass er sich für eine **positive Sicherheitskultur** einsetzt.⁸⁰

Des Weiteren soll der *Accountable Manager* regelmässige Sitzungen zur Sicherheit mit den oberen Führungspersonen abhalten.⁸¹ In bestimmten Typen von Luftfahrtbetrieben sind dazu, wie hiervor erwähnt wurde, feste Gremien wie z. B. das **Safety Review Board** zu etablieren. In einem solchen Fall hat der *Accountable Manager* das **Safety Review Board** zu präsidieren.⁸²

Ein wichtiger Bestandteil des SMS ist zudem, festzulegen, welche Risiken noch tolerabel sind und welche nicht.⁸³ In diesem Zusammenhang ist es die unübertragbare Aufgabe des *Accountable Manager*, die Leitlinien und **Limiten für noch tolerable Risiken** festzulegen.⁸⁴ Inwiefern konkrete Risiken toleriert werden können, muss hingegen nicht zwingend durch den *Accountable Manager* entschieden werden. Vielmehr können damit auch andere Führungspersonen oder Gremien beauftragt werden.⁸⁵

⁷⁷ Vgl. zur *Safety Policy* und den *Safety Objectives* z.B. Ziff. 9.3.4 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁷⁸ Vgl. Ziff. 9.3.3 sowie 9.3.5.7 Bst. c und d Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1). Siehe auch 145.A.30(a)(2) und CAMO.A.305(a)(2) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; (a)(1) von AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012; (a)(1)(iii) von AMC1 ADR.OR.D.015(a) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

⁷⁹ Vgl. Ziff. 9.3.4.1 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁸⁰ Vgl. 9.3.5.7 Bst. b Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁸¹ Vgl. 9.3.5.5 sowie 9.3.6.7 und 9.3.6.8 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁸² (b)(2) von AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁸³ Vgl. dazu z.B. Ziff. 2.5.5 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁸⁴ Vgl. Ziff. 9.3.5.6 Bst. c Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

⁸⁵ Vgl. 9.3.5.9 und 9.3.5.10 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1).

Schliesslich sind diverse Dokumente von solch fundamentaler Bedeutung, dass diese explizit durch den *Accountable Manager* **unterzeichnet** werden müssen. Dazu zählt erstens die *Safety Policy*, welche durch den *Accountable Manager* zu unterschreiben ist.⁸⁶ Analog ist bei bestimmten Typen von Luftfahrtbetrieben die *Fatigue Risk Management System Policy*⁸⁷ durch den *Accountable Manager* zu unterzeichnen.⁸⁸ Schliesslich muss auch das Handbuch eines Luftfahrtbetriebs eine vom *Accountable Manager* unterzeichnete Erklärung enthalten, in welcher dieser bestätigt, dass der Betrieb gemäss den einschlägigen Vorschriften geführt wird.⁸⁹ Bei Flugplatzbetreibern muss sodann das Handbuch an sich vom *Accountable Manager* unterzeichnet werden.⁹⁰

Neben diesen Aufgaben zur Sicherheit formulieren die beiden kürzlich geschaffenen Verordnungen zur *Information Security* neue Obliegenheiten des *Accountable Manager*. So hat der *Accountable Manager* – analog zum SMS – sicherzustellen, dass die für das ISMS notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen.⁹¹ Gleich wie die *Safety Policy* muss der *Accountable Manager* ebenfalls eine *Information Security Policy* entwickeln und fördern.⁹² Und auch im Bereich des ISMS hat der *Accountable Manager* einen *Compliance Monitoring Manager* einzusetzen.⁹³ Schliesslich hat das Handbuch des Luftfahrtbetriebs eine vom *Accountable Manager* unterzeichnete Erklärung zu enthalten, dass alle Vorschriften zur Informationssicherheit eingehalten werden.⁹⁴ Insgesamt wird damit offensichtlich, dass man sich bei der Entwicklung der Vorschriften zur Informationssicherheit stark an jene der betrieblichen Sicherheit angelehnt hat.

⁸⁶ Vgl. auf ICAO-Ebene Ziff. 1.1.1 Bst. e Appendix 2 Annex 19; Ziff. 9.3.3 Safety Management Manual (*op. cit.* Fn. 1); Ziff. 2.2.2.1 Bst. h Nr. 1 Part I PANS Aerodrome (ICAO Doc 9981); siehe auch auf EASA-Ebene (a)(1) von ATM/ANS.OR.B.005 der Verordnung (EU) Nr. 2017/373; DPO.OR.B.001(a)(2) der Durchführungsverordnung 2023/1769; ADR.OR.D.005(b)(2) und ADR.OR.F.045(b)(2) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

⁸⁷ Vgl. zum *Fatigue Risk Management* z.B. Appendix 7 Annex 6 Part I.

⁸⁸ Ziff. 1.1.3 Bst. c Appendix 7 Annex 6 Part I sowie analog Annex 6 Part III; Ziff. 1.1.2 Bst. d Appendix 6 Annex 11.

⁸⁹ Vgl. 21.A.143(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; 145.A.70(a)(1), 147.A.140(a)(1), CAMO.A.300(a)(1) und CAO.A.0225(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; DPO.OR.A.015(a)(1) der Durchführungsverordnung 2023/1769; UAS.LUC.040(2) der Verordnung (EU) Nr. 2019/947; (a)(1) von AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁹⁰ Vgl. ADR.OR.E.005(j)(1) und ADR.OR.F.095(a)(10) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

⁹¹ Vgl. IS.D.OR.240(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 2022/1645 und IS.I.OR.240(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 2023/203.

⁹² Vgl. IS.D.OR.240(a)(2) der Verordnung (EU) Nr. 2022/1645 und IS.I.OR.240(a)(2) der Verordnung (EU) Nr. 2023/203.

⁹³ Vgl. IS.D.OR.240(b) der Verordnung (EU) Nr. 2022/1645 und IS.I.OR.240(b) der Verordnung (EU) Nr. 2023/203.

⁹⁴ Vgl. IS.D.OR.250(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 2022/1645 und IS.I.OR.250(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 2023/203.

3.7 Stellung

Werden die vorangehenden Ausführungen betrachtet, wird offensichtlich, dass der *Accountable Manager* zwingend **eine höhere Führungsposition** bekleiden muss. Ohne zum oberen Management zu gehören, ist es dem *Accountable Manager* schlicht nicht möglich, seine Verantwortung wahrzunehmen und seinen Aufgaben zu erfüllen. Entsprechend sieht das *Safety Management Manual* der ICAO vor, dass der *Accountable Manager* auf höchster Ebene der Organisation angesiedelt ist.⁹⁵

Dies hat zur Folge, dass der *Accountable Manager* **typischerweise der Chief Executive Officer (CEO)** des zivilaviatischen Unternehmens ist, wovon auch einige europäische Vorschriften ausgehen.⁹⁶ Dies muss allerdings nicht zwingend der Fall sein. Gerade in grösseren Unternehmen, die auch über nicht-aviatische Geschäftsbereiche verfügen, macht es Sinn, den *Accountable Manager* nicht an der Spitze des Unternehmens, sondern an der Spitze der aviatischen Organisationseinheit zu situieren. Die europäischen Normen bestimmen lediglich, dass in einem solchen Fall ein direkter Zugang des *Accountable Manager* zum CEO notwendig ist.⁹⁷ Für Instandhaltungsbetriebe⁹⁸, Anbieter von Flugverkehrsmanagement- und Flugsicherungsdiensten⁹⁹ sowie Flugplatzbetreiber¹⁰⁰ erachten es die Normen sodann als sinnvoll, dass der *Accountable Manager* – je nach Grösse, Struktur und Komplexität der Organisation – CEO, *Chief Operating Officer* (COO), Verwaltungsratspräsident, Partner oder Eigentümer ist.

Bei der Festlegung der innerbetrieblichen Stellung des *Accountable Manager* ist schliesslich darauf zu achten, dass dieser **möglichst keinen Interessenskonflikten** unterliegt.¹⁰¹ In der Praxis ist diese Forderung allerdings schwierig umzusetzen, da ein *Accountable Manager*, der auch CEO ist, neben den Sicherheitsaspekten die finanziellen Interessen eines Unternehmens zu berücksichtigen hat. In kleineren Betrieben, in denen der *Accountable Manager* einziger Geschäftsführer und somit für alle Aspekte des Unternehmens verantwortlich ist, ist es sodann unumgänglich, dass der *Accountable Manager* gewissen Interessenkonflikten ausgesetzt ist. Im Gegensatz dazu kann es in grösseren Unternehmen empfehlenswert sein, dass der *Accountable Manager* die Funktion eines COO wahrnimmt, da ihm dies ermöglicht, einen Fokus auf die betriebliche Sicherheit zu legen. Unzulässig ist m.E. hingegen eine Situation, in der ein *Accountable Manager* die Rolle eines *Chief Financial Officers* (CFO) bekleidet. Diese Konstellation hat zur Folge, dass die Finanzlage des Unternehmens zu stark in den Mittelpunkt der Arbeit des *Accountable Manager* rückt, womit der Interessenskonflikt zwischen betrieblicher Sicherheit und finanziellen Ressourcen übermässig akzentuiert wird.

⁹⁵ Vgl. 9.3.5.2 *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

⁹⁶ Vgl. GM1 21.A.145(c)(1) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; AMC1 145.A.30(a) und AMC1 CAMO.A.305(a) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

⁹⁷ Vgl. AMC1 145.A.30(a) und AMC1 CAMO.A.305(a) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; (b) von GM1 ORO.GEN.210(a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁹⁸ Vgl. Ziff. 10.10.1.1 *Airworthiness Manual* (*op. cit.* Fn. 25).

⁹⁹ Vgl. GM1 ATM/ANS.OR.B.020(a) der Verordnung (EU) Nr. 2017/373.

¹⁰⁰ Vgl. GM1 ADR.OR.D.015(a) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

¹⁰¹ Vgl. Ziff. 9.3.5.14 *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

Im Übrigen sind die Luftfahrtbetriebe in der **Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen einem *Accountable Manager* und dem Unternehmen** frei, solange dieser über die hiervor aufgezeigte Verantwortlichkeit und Autorität verfügt und die ihm zugedachten Aufgaben erfüllen kann. So kann der *Accountable Manager* sowohl im Arbeits- als auch im Auftragsverhältnis für einen Luftfahrtbetrieb tätig werden. Solange es Grösse und Komplexität des Betriebs zulassen, ist es darüber hinaus – abgesehen von Ausnahmen¹⁰² – ebenso möglich, dass ein *Accountable Manager* nur teilzeitlich für das Unternehmen tätig ist oder sogar die Funktion eines *Accountable Manager* für mehrere Unternehmen wahrnimmt.

3.8 Anzahl

Wie bereits erwähnt, definiert das *Safety Management Manual* den *Accountable Manager* als «*[a] single, identifiable person having responsibility for the effective and efficient performance of the service provider's SMS*». ¹⁰³ Dieser Definition kann entnommen werden, dass es sich beim *Accountable Manager* um eine **Einzelperson** handeln muss. Damit ist ausgeschlossen, dass ein Gremium wie z. B. eine Geschäftsleitung oder ein Verwaltungsrat als *Accountable Manager* agiert. Auch ein *Jobsbaring*, eine Aufteilung der Verantwortlichkeit unter mehreren Personen oder die Auslagerung der Funktion an ein externes Unternehmen sind nicht zulässig.

Auch wenn die hiervor genannte Definition im *Safety Management Manual* der ICAO darauf schliessen lassen könnte, dass es nur einen *Accountable Manager* pro Organisation geben dürfe, so ist dies nicht der Fall. Das *Safety Management Manual* anerkennt, dass es bei Unternehmen mit mehreren luftrechtlichen Zeugnissen, Genehmigungen oder Zulassungen schwierig sein kann, einen einzigen *Accountable Manager* zu identifizieren. In solchen Situationen ist es ohne Weiteres zulässig, mehrere *Accountable Manager* zu bestimmen. M.E. ist es dann, wenn aufgrund mehrerer luftrechtlicher Zeugnisse, Genehmigungen oder Zulassungen der Verantwortlichkeitsbereich eines *Accountable Manager* derart umfassend ist, dass ein einziger *Accountable Manager* nicht mehr in der Lage ist, seine Verantwortlichkeit gehörig wahrzunehmen, sogar geboten, dass mehrere *Accountable Manager* bestimmt werden. In einem solchen Fall ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Verantwortlichkeiten und Autoritäten der verschiedenen *Accountable Manager* klar abgegrenzt werden.¹⁰⁴ **Pro Zeugnis, Genehmigung oder Zulassung** kann allerdings stets **nur eine Person** als *Accountable Manager* agieren.

¹⁰² Vgl. z.B. GM1 145.A.10 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 oder AMC1 ORO.AOC.135(a) der Verordnung (EU) Nr. 996/2012.

¹⁰³ S. vii. im *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

¹⁰⁴ Vgl. Ziff. 9.3.5.4 *Safety Management Manual* (*op. cit.* Fn. 1).

Zudem sind, wenn ein Unternehmen mehrere Zeugnisse, Genehmigungen oder Zulassungen hält, die europäischen Vorschriften dahingehend zu prüfen, ob **spezifische Normen** für solche Situationen bestehen. So ist bspw. festgelegt, dass ein *Accountable Manager* eines nach der Verordnung (EU) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens gleichzeitig auch *Accountable Manager* dessen betriebsinternen Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO)¹⁰⁵ zu sein hat.¹⁰⁶

3.9 Wahl

Wer als *Accountable Manager* eines Unternehmens agiert, wird – je nach dessen Stellung – durch die Eigentümerschaft, den Verwaltungsrat oder den CEO des Unternehmens festgelegt. An den **Auswahlprozess** zur Bestimmung eines *Accountable Manager* bestehen dabei keine rechtlichen Anforderungen.

Allerdings sind die zivilaviatischen Unternehmen in der Wahl einer Person als *Accountable Manager* nicht frei. Vielmehr sind die erstmalige Wahl eines *Accountable Manager* sowie dessen Wechsel – wie aus Tabelle 3 hervorgeht – bei den meisten Typen von Luftfahrtbetrieben **genehmigungspflichtig**. Dies ergibt sich aus der Vorschrift, dass analog zur erstmaligen Beantragung eines Zeugnisses, einer Genehmigung oder einer Zulassung auch sämtliche Änderungen, welche im Zusammenhang mit einem erteilten Zeugnis, einer Genehmigung oder einer Zulassung stehen, genehmigungspflichtig sind.¹⁰⁷ Weil der Betrieb eines SMS eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt eines Zeugnisses, einer Genehmigung oder einer Zulassung darstellt, muss zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des erteilten Zeugnisses, der Genehmigung oder der Zulassung auch eine Änderung am SMS durch die zuständige Behörde geprüft und vorgängig zugelassen werden. Infolgedessen ist ebenso die Wahl jener Person, welche als *Accountable Manager* designiert wird, durch die Behörde genehmigen zu lassen.

Nicht von dieser Genehmigungspflicht betroffen sind nur jene Organisationen, welche für ihren Betrieb über kein Zeugnis, keine Genehmigung und keine Zulassung verfügen müssen. Solche Betriebe dürfen auf der Grundlage einer sogenannten Erklärung (*Declaration*) operieren. Bestimmte dieser **erklärten Luftfahrtbetriebe** haben zwar auch ein SMS zu betreiben. Die Wahl eines *Accountable Manager* muss der zuständigen Behörde allerdings nur notifiziert werden.

¹⁰⁵ Nach der Verordnung (EU) Nr. 1008/2008 zugelassene Luftfahrtunternehmen haben selbst eine Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) zu betreiben. Vgl. M.A.201(e) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

¹⁰⁶ Vgl. CAMO.A.305(b) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

¹⁰⁷ Vgl. exemplarisch für Luftfahrtunternehmen ORO.GEN.130 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder die verschiedenen Arten von Änderungen bei Anbietern von Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdiensten in ATM/ANS.OR.A.040 und ATM/ANS.OR.A.045 der Verordnung (EU) Nr. 2017/373.

Eine **Ausnahme** stellen sodann die Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal sowie die Flugplatzbetreiber dar. Obwohl Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal über eine Genehmigung und Flugplatzbetreiber über ein Zeugnis verfügen müssen, haben sie die Wahl des *Accountable Manager* gemäss den Bestimmungen der EASA gegenüber der zuständigen Behörde nicht genehmigen zu lassen. Vielmehr genügt eine Notifizierung. Im Falle von Flugplatzbetreibern ist der *Accountable Manager* in der Schweiz allerdings, wie oben in Ziff. 3.3 ausgeführt, zugleich Flugplatzleiter. Da dessen Wahl von einer Zulassung durch das BAZL abhängig ist, unterliegt die Wahl eines *Accountable Manager* eines Flugplatzbetreibers in der Schweiz dennoch der Genehmigungspflicht.

Die Behörde genehmigt den Wechsel eines *Accountable Manager* dann, wenn er die spezifischen Voraussetzungen nach den Vorschriften des jeweiligen Typs von Luftfahrtbetrieb erfüllt. So sehen diese Vorschriften verschiedentlich vor, dass der *Accountable Manager* über ein **genügendes Verständnis** seiner Aufgaben, des Betriebs und der einschlägigen Normen besitzen muss.¹⁰⁸ Von Ausnahmen bei kleinen Luftfahrtbetrieben abgesehen,¹⁰⁹ ist es allerdings nicht notwendig, dass ein *Accountable Manager* über ein hohes technisches Wissen der jeweiligen Operation seines Luftfahrtbetriebs verfügt.¹¹⁰ So muss bspw. der *Accountable Manager* eines Luftfahrtunternehmens nicht als Pilotin oder Pilot tätig gewesen sein.

Typ des Luftfahrtbetriebs	Benötigt Genehmigung	Benötigt keine Genehmigung
Entwicklungsbetrieb	Genehmigung notwendig 21.A.147 i.V.m. GM1 21.A.147	
Erklärte Entwicklungsorganisation		Ist eine Erklärte Organisation, muss Änderung jedoch notifizieren 21L.A.128(a)
Herstellungsbetrieb	Genehmigung notwendig 21.A.247 i.V.m. GM1 21.A.247	
Erklärte Herstellungsorganisation		Ist eine Erklärte Organisation, muss Änderung jedoch notifizieren 21L.A.178(a)
Instandhaltungsbetrieb	Genehmigung notwendig 145.A.85(a)(2)	
Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	Genehmigung notwendig CAMO.A.130 i.V.m. (4) von GM1 CAMO.A.130(a)(1)	

¹⁰⁸ Vgl. (a)(1);(3) von AMC1 21.A.145(c)(1) und (a)(1);(3) von AMC1 21.A.245(a) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; 145.A.30(a)(3) und CAMO.A.305(a)(7) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

¹⁰⁹ Vgl. GM1 145.A.10 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

¹¹⁰ Vgl. AMC1 145.A.30(a) und AMC1 CAMO.A.305(a) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; (b)(1) von AMC1 ADR.OR.D.015(a) und (b)(1) von AMC1 ADR.OR.F.065(a)(1) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

Kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation	Genehmigung notwendig CAO.A.105.(a)(2)	
Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal		Keine Genehmigung notwendig, aber muss Behörde notifiziert werden 147.B.110 i.V.m. Nr. 8 von GM to 147.B.110
Ausbildungsorganisationen für Piloten sowie flugmedizinische Zentren	Genehmigung notwendig ORA.GEN.130 i.V.m. (a)(5) von GM1 ORA.GEN.130(a)	
Luftfahrtunternehmen	Genehmigung notwendig ORO.GEN.130 i.V.m. (a)(6) von GM1 ORO.GEN.130(a)	
Betreiber von gewerblichem Flugbetrieb mit Ballonen		Ist eine Erklärte Organisation, muss Änderung jedoch notifizieren BOP.ADD.105(a)
Anbieter von Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdiensten	Genehmigung notwendig ATM/ANS.OR.A.040(b)	
Organisationen, die an der Entwicklung oder Herstellung von Systemen und Komponenten für Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste beteiligt sind	Genehmigung notwendig DPO.OR.B.005	
Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen	Genehmigung notwendig: ATCO.OR.B.015 i.V.m. (a)(6) von GM1 ATCO. OR.B.015	
Flugplatzbetreiber	EASA verlangt keine Genehmigung ADR.AR.C.040 i.V.m. (a) von AMC1 ADR. AR.C.040(a);(f) In der Schweiz aber Genehmigung notwendig aufgrund von Art. 29c Abs. 2 und 3 VIL	
Organisation, die Vorfeldkontrolldiensten anbietet		Ist eine Erklärte Organisation, muss aber Wechsel notifizieren ADR.OR.F.025(b)
Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugsystems, der ein Betreiberzeugnis für Leicht-UAS beantragt	Genehmigung notwendig UAS.LUC.070 i.V.m. AMC1 UAS.LUC.070(2)	

Tabelle 3: Genehmigungspflicht der Wahl eines Accountable Manager¹¹¹

¹¹¹ Der Übersichtlichkeit halber wird auf die Quellenangabe der genannten Normen verzichtet.

4. Folgen einer Sorgfaltspflichtverletzung durch den *Accountable Manager*

4.1 Einleitung

Die vorangehenden Ausführungen haben die luftrechtlichen Normen, welche den *Accountable Manager* betreffen, ausführlich dargelegt. Diese Normen definieren, welche Verantwortlichkeit ein *Accountable Manager* zu tragen und welche Aufgaben er zu erfüllen hat. Damit formulieren diese Bestimmungen ebenso die rechtlich relevante Sorgfaltspflicht, welche der *Accountable Manager* bei der Ausübung seiner Funktion zu wahren hat. Verletzt ein *Accountable Manager* diese Sorgfaltspflicht, drohen ihm diverse juristische Folgen.

Aufbauend auf dem vorangehenden Kapitel wird im nächsten Abschnitt diese haftungsrechtlich relevante Sorgfaltspflicht nachgezeichnet. Anschliessend werden die juristischen Folgen einer Verletzung dieser Sorgfaltspflicht aufgezeigt, wobei zuerst die arbeits- bzw. auftragsrechtlichen, danach die haftungsrechtlichen, anschliessend die administrativrechtlichen und abschliessend die strafrechtlichen Folgen untersucht werden.

4.2 Die rechtlich relevante Sorgfaltspflicht eines *Accountable Manager*

Die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* liegt in erster Linie in der Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit seines zivilaviatischen Unternehmens. Daneben hat der *Accountable Manager* ebenso dafür zu sorgen, dass das betriebseigene SMS vorschriftsgemäss geführt wird. Die Verantwortlichkeit des *Accountable Manager* zieht sodann diverse konkrete Aufgaben nach sich wie die Allokation der für das SMS notwendigen Ressourcen, die Schaffung von für das SMS angemessenen Unternehmensstrukturen, die Bestimmung der *Nominated Person*, die Ausarbeitung einer *Safety Policy* oder die Schaffung einer positiven Sicherheitskultur. Die Gesamtheit dieser Verantwortlichkeit und Aufgaben bildet sodann den **Inhalt der rechtlich relevanten Sorgfaltspflicht**, welche der *Accountable Manager* in der Ausübung seiner Funktion zu wahren hat.

Das Mass, mit welchem ein *Accountable Manager* diese Sorgfaltspflicht verfolgen muss, ist dabei jenes einer Fach- und Führungsperson. Wie erwähnt, erachten die internationalen und europäischen Normen eine sehr weitgehende Autorität des *Accountable Manager* als notwendig. Diese Normen setzen voraus, dass der *Accountable Manager* über ein genügendes Verständnis seiner Aufgaben, des Betriebs und der ihn betreffenden Normen verfügt. Weiter erklären die Normen dessen Wahl als genehmigungspflichtig. All dies impliziert, dass der *Accountable Manager* bei der Wahrung seiner Pflichten ein **höchstes Mass an Sorgfalt** zu berücksichtigen hat.

Diese Sorgfaltspflicht kann durch den *Accountable Manager* in zweifacher Hinsicht verletzt werden: So kann eine **Sorgfaltspflichtverletzung** einerseits darin liegen, dass der *Accountable Manager* eine ihm zugewiesene Aufgabe nicht wahrnimmt. Andererseits kann eine Sorgfaltspflichtverletzung auch durch Unsorgfalt erfolgen, indem eine gewisse Aufgabe nicht

gehörig erledigt wird. Beispiele solcher Sorgfaltspflichtverletzungen sind verschiedene denkbar: die Allokation ungenügender Ressourcen für das SMS, die Schaffung für das SMS unpassender Strukturen, das Offenlassen der Position einer *Nominated Person*, die Vernachlässigung der Sicherheitskultur oder das Vergessen der Unterschrift auf der *Safety Policy* etc.

Handelt ein *Accountable Manager* sorgfaltswidrig, hat er zu befürchten, dass diese Sorgfaltspflichtverletzung juristische Folgen hat. Welche Folgen möglich sind, wird in den nächsten Abschnitten aufgezeigt.

4.3 Arbeits- bzw. auftragsrechtliche Folgen einer Sorgfaltspflichtverletzung

Der *Accountable Manager* ist entweder durch sein zivilaviatisches Unternehmen angestellt oder für dieses im Auftragsverhältnis tätig. Mit anderen Worten besteht zwischen dem *Accountable Manager* und seinem zivilaviatischem Unternehmen ein **vertragliches Verhältnis**, auf das entweder die Bestimmungen des Arbeitsvertrages¹¹² gemäss Art. 319 ff. Obligationenrecht (OR)¹¹³ oder jene des Auftrages gemäss Art. 394 ff. OR zur Anwendung gelangen.¹¹⁴ Die Folgen, welche dem *Accountable Manager* nach einer Sorgfaltspflichtverletzung drohen, sind also im Lichte dieser vertraglichen Bestimmungen zu betrachten.

Als erstes ist dazu aufzuzeigen, inwiefern die hiervoor diskutierte rechtlich relevante **Sorgfaltspflicht des *Accountable Manager*** das vertragliche Verhältnis zwischen ihm und seinem zivilaviatischen Unternehmen tangiert. Diesbezüglich sind mehrere Rechtsgründe zu erkennen, die bewirken, dass der *Accountable Manager* auch vertraglich zu dieser hohen, durch die internationalen und europäischen Normen definierten Sorgfaltspflicht verpflichtet ist: Erstens sind Arbeitnehmende gemäss Art. 321a OR gehalten, die ihnen übertragene Arbeit sorgfältig zu erledigen. Auch Beauftragte haben laut Art. 398 Abs. 2 OR das ihnen anvertraute Geschäft mit Sorgfalt auszuführen. Konkretisiert wird diese **vertragliche Sorgfaltspflicht** unter anderem durch branchenspezifische Normen.¹¹⁵ Damit sind die im vorangehenden Kapitel dargelegten internationalen und europäischen Normen des SMS für das Arbeits- bzw. Auftragsverhältnis zu berücksichtigen und bilden den Massstab für das vertraglich vereinbarte sorgfältige Handeln des *Accountable Manager*. Zweitens kann daran erinnert werden, dass die Normen zum SMS die Luftfahrtbetriebe verpflichten, die Verantwortlichkeit und Aufgaben

¹¹² Nicht zur Anwendung gelangen hingegen aufgrund von Art. 3 Bst. d des Arbeitsgesetz, SR 822.11, i.V.m. Art. 9 der Verordnung 1 zum Arbeitsgesetz, SR 822.111, die Normen des Arbeitsgesetzes und der dazugehörigen Verordnungen.

¹¹³ Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht), SR 220.

¹¹⁴ Bei staatlichen Luftfahrtbetrieben könnte auch das öffentliche Personalrecht zur Anwendung gelangen. In der Schweiz stellt allerdings nur *Skyguide* ein staatlicher Luftfahrtbetrieb dar, der seine Mitarbeitenden zudem nach privatem Arbeitsrecht anstellt.

¹¹⁵ Vgl. BSK OR I-OSER/WEBER, Art. 398 N 27.

des *Accountable Manager* – also seine Sorgfaltspflicht – in ihren **Handbüchern** zu konkretisieren. Solche Handbücher stellen für Arbeitnehmende Weisungen im Sinne von Art. 321d Abs. 1 OR dar,¹¹⁶ die sie gemäss Abs. 2 dieser Bestimmung zu befolgen haben. Auch Beauftragte haben sich gemäss Art. 397 Abs. 1 OR an die Weisungen des Auftraggebers zu halten. Damit definieren auch diese Handbücher die durch den *Accountable Manager* anzuwendende Sorgfalt. Drittens kann in dem zwischen *Accountable Manager* und zivilaviatischem Unternehmen abgeschlossenen Vertrag explizit Erwähnung finden, dass die internationalen und europäischen Normen, welche den *Accountable Manager* betreffen, für diesen verbindlich und einzuhalten sind. Damit erlangt die durch diese Normen festgelegte Sorgfaltspflicht auch aufgrund **expliziter Abmachung** vertragliche Geltung.

Handelt ein *Accountable Manager* sorgfaltswidrig, hat er – in Abhängigkeit des Vertragsverhältnisses mit seinem zivilaviatischen Unternehmen – entsprechende Folgen zu befürchten. Besteht zwischen *Accountable Manager* und zivilaviatischem Unternehmen ein Arbeitsverhältnis, kann letzteres als **Arbeitgeber** auf die Sanktionsformen des Arbeitsrechts zurückgreifen. Unter Berücksichtigung seiner arbeitgeberischen Fürsorgepflicht hat das zivilaviatische Unternehmen dabei jene Sanktion zu wählen, die der Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung angemessen ist. So kann als mildestes Mittel eine mündliche **Rüge** oder eine schriftliche **Verwarnung** ausgesprochen werden, was bspw. bei erstmaligem Vorkommen geringfügiger Verletzungen angezeigt ist. Schwerere Sorgfaltspflichtverletzungen können sodann zur **Kündigung** führen, besonders krasse Sorgfaltspflichtverletzungen sogar zur **fristlosen Kündigung**. Arbeitsrechtlich ausgeschlossen sind nach neuerer Rechtsprechung des Bundesgerichts hingegen Konventionalstrafen, da diese zu einer unzulässigen Verschärfung der Haftung des Arbeitnehmers führen.¹¹⁷ Ebenso ist es arbeitsrechtlich unzulässig, einem *Accountable Manager* gegen seinen Willen dessen Funktion zu entziehen und ihm neue Aufgaben zuzuweisen¹¹⁸ oder einem *Accountable Manager* den Lohn zu kürzen.¹¹⁹ Beides würde eine einseitige Vertragsänderung durch den Arbeitgeber darstellen. Der Entzug der Funktion als *Accountable Manager* oder Lohnkürzungen können lediglich durch das Aussprechen einer Änderungskündigung durchgesetzt werden, wobei sich der Arbeitgeber in diesem Fall dem Risiko aussetzt, dass eine missbräuchliche Kündigung vorliegt. Schliesslich hat der Arbeitgeber die Möglichkeit, sollte er durch die Sorgfaltspflichtverletzung des *Accountable Manager* zu Schaden gekommen sein, von diesem **Schadenersatz** nach Massgabe des Art. 321e OR zu verlangen.

¹¹⁶ Vgl. BSK OR I-PORTMANN/RUDOLPH, Art. 321d N 1.

¹¹⁷ Vgl. BGE 144 III 327 ff. E. 5.3.1.

¹¹⁸ Zur Zulässigkeit der Zuweisung neuer Aufgaben in einem bestehenden Arbeitsverhältnis vgl. ausführlich ROLAND MÜLLER, Übertragung neuer Aufgaben und Zuweisung eines neuen Arbeitsortes ohne Änderung des Arbeitsvertrages, AJP 1999 S. 454 ff., S. 455.

¹¹⁹ WOLFGANAG PORTMANN/ISABELLE WILDHABER, Schweizerisches Arbeitsrecht, 4. Aufl., Zürich 2020, N 404.

Umfassender sind sodann die Sanktionsmöglichkeiten des **Auftraggebers**, da dieser aufgrund des im Auftragsrecht nicht vorhandenen Kündigungsschutzes und der fehlenden Fürsorgepflicht des Auftraggebers in der Wahl seiner Sanktionen deutlich freier ist. So steht es dem Auftraggeber auch bei geringeren Sorgfaltspflichtverletzung offen, nicht nur eine **Verwarnung**, sondern – gestützt auf das jederzeitige Kündigungsrecht des Auftraggebers gemäss Art. 404 Abs. 1 OR – gleich die sofortige **Kündigung** auszusprechen. Auch eine **Honorarreduktion** ist bei erheblicher Unsorgfalt zulässig.¹²⁰ Schliesslich kann der durch die Sorgfaltspflichtverletzung des *Accountable Manager* geschädigte Auftraggeber nach Massgabe von Art. 398 Abs. 2 OR **Schadenersatz** verlangen.

Zu beachten haben allerdings sowohl der Arbeit- als auch der Auftraggeber die Normen der **Just Culture**: Kennt ein zivilaviatisches Unternehmen die Sorgfaltspflichtverletzung eines *Accountable Manager* alleine aufgrund eines betriebsinternen Meldewesens und handelte der *Accountable Manager* weder absichtlich noch grobfahrlässig, haben sich Arbeit- bzw. Auftraggeber Sanktionen zu enthalten.¹²¹

4.4 Haftungsrechtliche Folgen einer Sorgfaltspflichtverletzung

Neben arbeits- bzw. auftragsrechtlichen Folgen hat ein sorgfaltswidrig handelnder *Accountable Manager* zu befürchten, dass er haftungsrechtlich verantwortlich gemacht wird. Dabei ist es Voraussetzung jeglicher haftungsrechtlicher Folgen, dass durch die Sorgfaltspflichtverletzung adäquat kausal ein finanzieller **Schaden** verursacht worden ist. Als geschädigt kommt dabei erstens das zivilaviatische Unternehmen des *Accountable Manager* in Frage. So kann dieses durch Sorgfaltspflichtverletzungen des *Accountable Manager* bspw. in seiner Infrastruktur geschädigt werden. Zweitens können Dritte wie andere zivilaviatische Unternehmen, Passagiere oder unbeteiligte Personen am Boden durch Sorgfaltspflichtverletzungen des *Accountable Manager* zu Schaden kommen. Drittens ist es ebenso möglich, dass mittelbar die Eigentümer- oder die Gläubigerschaft des zivilaviatischen Unternehmens einen Schaden erleidet, wenn durch Sorgfaltspflichtverletzungen des *Accountable Manager* der Betrieb in finanzielle Schieflage gerät. All diese Geschädigten können verschiedene Haftungsgrundlagen heranziehen, um den *Accountable Manager* zu belangen.

So kann das zivilaviatische Unternehmen, mit dem der *Accountable Manager* durch einen Arbeitsvertrag oder Auftrag verbunden ist, über die vertragliche Haftung vom *Accountable Manager* Schadenersatz verlangen. Diese Haftung des *Accountable Manager* gegenüber seinem **Arbeits- bzw. Auftraggeber** wurde im vorangehenden Abschnitt bereits diskutiert.

¹²⁰ Vgl. BSK OR I-OSER/WEBER, Art. 394 N 43.

¹²¹ Vgl. Art. 16 Abs. 9 Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sowie ausführlich WIDMER-KAUFMANN, Die Flugunfalluntersuchung nach schweizerischem Recht (*op. cit.* Fn. 7), S. 230 ff.

Neben dem Arbeits- bzw. Auftraggeber können, wie erwähnt, auch **Dritte** wie andere zivilaviatische Unternehmen, Passagiere oder unbeteiligte Personen am Boden bzw. deren regressierende Versicherungen den *Accountable Manager* belangen. Dazu müssen sich Dritte der Normen des Deliktsrechts nach Art. 41 ff. OR bedienen. Eine Haftung nach Art. 41 OR setzt dabei voraus, dass der *Accountable Manager* absichtlich oder fahrlässig einen Schaden verursacht hat. Eine Fahrlässigkeit liegt wiederum dann vor, wenn der *Accountable Manager* eine ihm zukommende Sorgfaltspflicht verletzt hat. Die Sorgfaltspflichten des *Accountable Manager* ergeben sich dabei auch im Deliktsrecht in erster Linie aus den gesetzlichen Regelungen und branchenspezifischen Normen.¹²² Entsprechend ist auch für die deliktische Haftung des *Accountable Manager* die hiervor aufgezeigte und durch die internationalen und europäischen Normen beschriebene Sorgfaltspflicht einschlägig. M.E. ist in der Praxis die Deliktshaftung des *Accountable Manager* allerdings von untergeordneter Bedeutung. So ist es für geschädigte Dritte nämlich in aller Regel lohnender, nicht den *Accountable Manager*, sondern sein zivilaviatisches Unternehmen ins Recht zu fassen. Zudem steht ein klagender Dritter zum zivilaviatischen Unternehmen des *Accountable Manager* regelmässig in einem vertraglichen Verhältnis. Dies hat zur Folge, dass in einem Zivilprozess gegen das Unternehmen diesem die Exkulpationslast zufällt. Im besten Fall sehen sogar die zur Anwendung gelangenden haftungsrechtlichen Spezialerlasse eine verschuldensunabhängige Kausalhaftung des zivilaviatischen Unternehmens vor.¹²³ Strebt ein klagender Dritter hingegen einen Haftungsprozess gegen den *Accountable Manager* an, muss der Dritte mangels vertraglicher Beziehung zum *Accountable Manager* dessen Schuld stets selbst nachweisen.

In der Praxis von grösserer Bedeutung ist m.E. die Haftung eines *Accountable Manager* als Gesellschaftsorgan seines zivilaviatischen Unternehmens. Sind die Sorgfaltspflichtverletzungen des *Accountable Manager* derart gravierend, dass es zu einem Unfall kommt, kann dies den Fortbestand des Unternehmens erheblich gefährden. Insbesondere dann, wenn ein Unternehmen in finanzielle Schieflage gerät und das Aktionariat aufgrund eines Wertverlusts der Anteile mittelbar zu Schaden kommt oder im Konkurs die Gläubigerschaft Ausfälle hinzunehmen hat, können diese bestrebt sein, den *Accountable Manager* persönlich ins Recht zu fassen. Als Haftungsgrundlage kommt dabei bei den in der Praxis regelmässig als Aktiengesellschaften konstituierten zivilaviatischen Unternehmen die **Organhaftung** gemäss Art. 754 Abs. 1 OR zur Anwendung. Diese Bestimmung hält fest, dass Personen, welche mit der Geschäftsführung eines Unternehmens befasst sind, der Gesellschaft, dem Aktionariat als auch der Gläubigerschaft für den Schaden verantwortlich sind, den sie durch absichtliche oder fahrlässige Pflichtverletzung verursachen. Da ein *Accountable Manager* aufgrund der ihm durch das internationale und europäische Recht zugeordneten Aufgaben in aller Regel als mit der Geschäftsführung seines zivilaviatischen Unternehmens befasste

¹²² Vgl. BSK OR I-KESSLER, Art. 41 N 48b.

¹²³ Vgl. z.B. die insbesondere für Luftfahrtunternehmen einschlägigen Haftungsnormen in Art. 17 ff. Montrealer Übereinkommen, SR 0.748.411, sowie in Art. 7 ff. der Verordnung über den Lufttransport (LT rV), SR 748.411.

Person gilt, fällt er unter diese Haftungsnorm. Voraussetzung seiner persönlichen Haftung ist dabei, dass ihm eine aktienrechtliche Pflichtverletzung vorgeworfen werden kann. Eine solche liegt unter anderem dann vor, wenn der *Accountable Manager* die in Art. 717 Abs. 1 OR geregelte Sorgfalts- und Treuepflicht verletzt.¹²⁴ Diese Norm besagt, dass mit der Geschäftsführung befasste Personen ihre Aufgaben mit aller Sorgfalt erfüllen müssen. Sorgfältiges Handeln bedingt dabei die Befolgung der Gesetzesvorschriften.¹²⁵ Mit anderen Worten hat der *Accountable Manager* da, wo ihm die hiervor aufgezeigten internationalen und europäischen Normen unmissverständliche Handlungsanweisungen erteilen – wie bspw. die Pflicht zur Bestimmung eines *Safety Manager* –, diese zu befolgen. Dort, wo ihm diese Normen allerdings einen Ermessensspielraum lassen, führt nicht jede unrichtige Entscheidung zu einer persönlichen Haftung des *Accountable Manager*. Vielmehr werden solche Entscheidungen anhand der sogenannten *Business Judgement Rule* beurteilt, wonach eine falsche Entscheidung nur dann haftungsrechtliche Konsequenzen nach sich zieht, wenn diese nicht «in einem einwandfreien, auf einer angemessenen Informationsbasis beruhenden und von Interessenkonflikten freien Entscheidungsprozess zustande gekommen» ist.¹²⁶ Als Organ haftbar macht sich ein *Accountable Manager* also nur dann, wenn er die ihm durch das internationale und europäische Recht konkret gesetzten Handlungsanweisungen verletzt oder Ermessensentscheidungen trifft, die sich auch unter Berücksichtigung der *Business Judgement Rule* als falsch erweisen. Damit wird der Organhaftung des *Accountable Manager* höhere Hürden gesetzt, als dies bei den anderen Haftungsgrundlagen der Fall ist, wo jede Unsorgfalt zu einer Haftung führen kann.

4.5 Administrativrechtliche Folgen einer Sorgfaltspflichtverletzung

Ein sorgfaltswidrig handelnder *Accountable Manager* muss nach einer Sorgfaltspflichtverletzung auch administrativrechtliche Konsequenzen befürchten. Diese treffen allerdings in erster Linie nicht ihn selbst, sondern sein zivilaviatisches Unternehmen: Wie hiervor aufgezeigt wurde, sind zwar die erstmalige Wahl eines *Accountable Manager* sowie dessen Wechsel bei den meisten Typen von Luftfahrtbetrieben von einer Genehmigung durch die zuständige Behörde – in der Schweiz also durch das BAZL – abhängig. Dieses Genehmigungsrecht des BAZL gewährt diesem allerdings **kein behördliches Abberufungsrecht**, wonach ein designierter, sorgfaltswidrig handelnder *Accountable Manager* durch die Behörde abgesetzt werden kann. Nur das zivilaviatische Unternehmen selbst kann sich – im Rahmen des vertraglich Zulässigen – von seinem *Accountable Manager* trennen.

¹²⁴ Vgl. ARTHUR MEIER-HAYOZ/PETER FORSTMOSER, Schweizerisches Gesellschaftsrecht, mit neuem Aktienrecht, 13. Aufl., Bern 2022, N 921.

¹²⁵ Vgl. BSK OR II-WATTER/ROTH PELLANDA, Art. 717 N 3.

¹²⁶ BGE 139 III 24 ff. E. 3.2. Vgl. zur *Business Judgement Rule* MEIER-HAYOZ/FORSTMOSER, Schweizerisches Gesellschaftsrecht (*op. cit.* Fn. 124), N 927.

Dem BAZL stehen allerdings Mittel zu, ein zivilaviatisches Unternehmen zum Ersatz eines *Accountable Manager* zu bewegen. So kann das Bundesamt, wenn es zur Erkenntnis gelangt ist, dass ein *Accountable Manager* nachträglich die Genehmigungsvoraussetzungen¹²⁷ nicht mehr erfüllt, eine Beanstandung (*Finding*) gegenüber dem zivilaviatischen Unternehmen aussprechen.¹²⁸ Daraufhin hat das zivilaviatische Unternehmen sogenannte Abhilfemassnahmen zu treffen, indem es z.B. den *Accountable Manager* ersetzt. Trifft ein Unternehmen innert nützlicher Frist keine für das BAZL akzeptablen Abhilfemassnahmen, kann das BAZL gestützt auf die europäischen Vorschriften¹²⁹ sowie Art. 92 Bst. a LFG **Massnahmen** ergreifen, indem das Amt z.B. den Betrieb des Unternehmens einschränkt, verbietet bzw. erteilte Zeugnisse, Genehmigungen oder Zulassungen zeitweilig oder dauerhaft einschränkt oder entzieht.

Beim Ergreifen solcher administrativer Massnahmen hat das BAZL allerdings – wie jede Behörde bei staatlichem Handeln – das **Verhältnismässigkeitsprinzip** zu beachten. Dies hat zur Folge, dass zur Ergreifung administrativer Massnahmen die Sorgfaltspflichtverletzungen des *Accountable Manager* solcher Art sein müssen, dass die Sicherheit der Luftfahrt wesentlich gefährdet ist. Zudem hat das BAZL, bevor es administrative Massnahmen verfügt, in aller Regel dem zivilaviatischen Unternehmen die Unzulänglichkeit seines *Accountable Manager* anzuzeigen und eine angemessene Frist zur Festsetzung eines neuen *Accountable Manager* zu setzen.

4.6 Strafrechtliche Folgen einer Sorgfaltspflichtverletzung

Schliesslich ist es möglich, dass sich ein sorgfaltswidrig handelnder *Accountable Manager* strafbar macht. In Betracht kommen dabei einerseits Normen des Verwaltungsstrafrechts sowie andererseits Delikte des Kernstrafrechts.

In **verwaltungsstrafrechtlicher Hinsicht** einschlägig ist Art. 91 LFG¹³⁰. Gemäss dieser Norm wird mit Busse bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig unter anderem «Vorschriften über den Flugbetrieb verletzt, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen» (Abs. 1 Bst. b). Ebenso wird gemäss dieser Norm bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig «Vorschriften über die Instandhaltung verletzt und dadurch die Betriebssicherheit gefährdet» (Abs. 1 Bst. e). Unter den in dieser Bestimmung erwähnten Vorschriften sind dabei auch jene internationalen und europäischen Normen zu subsumieren, welche das SMS betreffen. Ein *Accountable Manager*, der die hiervor dargelegten internationalen und europäischen Normen des SMS absichtlich oder fahrlässig nicht einhält, kann somit mit einer Busse bestraft werden. Das Strafmass gemäss Art. 91 Abs. 1 LFG reicht dabei bis CHF 20000, gemäss Art. 3 dieser

¹²⁷ Vgl. zur Genehmigung eines *Accountable Manager* hiervor Absatz 3.9.

¹²⁸ Vgl. exemplarisch für Luftfahrtunternehmen ARO.GEN.350(b);(c) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

¹²⁹ Vgl. exemplarisch für Luftfahrtunternehmen ARO.GEN.350(d) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

¹³⁰ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG), SR 748.0.

Bestimmung bei groben Verstössen sogar bis CHF 40 000. Verfolgt und beurteilt werden solche Verstösse gemäss Art. 98 Abs. 2 durch das BAZL nach den Verfahrensvorschriften des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes¹³¹.

Des Weiteren kann eine Sorgfaltspflichtverletzung durch den *Accountable Manager* auch eine Straftat des **Kernstrafrechts** darstellen. In Betracht kommen insbesondere die fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Abs. 2 StGB¹³² sowie – nach Unfällen mit Verletzten oder Toten – die fahrlässige Körperverletzung nach Art. 125 StGB und die fahrlässige Tötung nach Art. 117 StGB. Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Begehung eines Delikts setzt dabei gemäss Art. 12 Abs. 3 StGB voraus, dass ein Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Konkretisiert wird diese Sorgfaltspflicht – analog zu anderen Rechtsbereichen – unter anderem durch branchenspezifische Normen.¹³³ Damit bildet die hiervor durch die internationalen und europäischen Bestimmungen skizzierte Sorgfaltspflicht des *Accountable Manager* auch in strafrechtlicher Hinsicht den relevanten Massstab für sein Handeln. Verletzt ein *Accountable Manager* diese Sorgfaltspflicht und kommt es dadurch zu einer Gefährdung des Luftverkehrs, kann eine fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Abs. 2 StGB vorliegen. Ereignet sich aufgrund der Sorgfaltspflichtverletzung des *Accountable Manager* sogar ein Vorfall, bei dem Menschen verletzt werden oder sterben, können auch die Tatbestandsmerkmale einer fahrlässigen Körperverletzung nach Art. 125 StGB bzw. einer fahrlässigen Tötung nach Art. 117 StGB erfüllt sein. Verfolgt werden diese Straftaten, da sie in aller Regel nicht an Bord eines Luftfahrzeuges begangen werden, derzeit durch die kantonalen Staatsanwaltschaften.¹³⁴ Das in Frage kommende Strafmass beläuft sich dabei auf eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe.

Bezüglich dieser Delikte sowohl des Verwaltungs- als auch des Kernstrafrechts ist schliesslich zu berücksichtigen, dass sich ein *Accountable Manager* aufgrund seiner Führungsposition im Unternehmen und der damit verbundenen Garantienstellung auch auf der Grundlage der **strafrechtlichen Geschäftsherren- bzw. Organhaftung** strafbar machen kann. Dies hat zur Folge, dass ein *Accountable Manager* auch dann strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden kann, wenn er das verpönte Unrecht zwar nicht selbst herbeigeführt, durch pflichtwidriges Unterlassen seiner Aufsicht das Unrecht allerdings auch nicht verhindert oder nicht aufgehoben hat. Im Verwaltungsstrafrecht ist diese Geschäftsherren- bzw. Organhaftung explizit geregelt. So sehen Art. 6 Abs. 2 bzw. 3 VStrR eine Bestrafung der Führungsperson vor, wenn diese es absichtlich oder fahrlässig unterlässt, eine Widerhandlung durch ihr Untergebene abzuwenden oder dagegen einzuschreiten. Verletzt also bspw. eine *Nominated Person* im Sinne von Art. 91 Abs. 1 Bst. b oder e LFG Vorschriften

¹³¹ Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR), SR 313.0.

¹³² Schweizerisches Strafgesetzbuch, SR 311.0.

¹³³ BSK StGB-NIGGLI/MAEDER, Art. 12 N 111. Vgl. auch explizit das Urteil SK.2007.21 des Bundesstrafgerichts, E 5.1.2 Bst. a.

¹³⁴ Vgl. Art. 98 Abs. 1 LFG *e contrario*.

des SMS, kann dies verwaltungsstrafrechtlich ebenso dem *Accountable Manager* angelastet werden, wenn dieser sorgfaltspflichtwidrig den Verstoß der *Nominated Person* nicht bemerkte, nicht verhinderte, nicht einschritt oder nicht rückgängig machte. Auch im Kernstrafrecht kann gestützt auf Art. 11 StGB eine Führungsperson bestraft werden, wenn diese pflichtwidrig untätig bleibt und es unterlässt, durch das Ergreifen der notwendigen Massnahmen für betriebliche Sicherheit zu sorgen und es so zu einer Störung des öffentlichen Verkehrs, zu Verletzten oder sogar zu toten Personen kommt. Die dem *Accountable Manager* zukommenden Sorgfaltspflichten und seine Garantienstellung lassen sich erneut aus den hierauf aufgezeigten Normen zum SMS herleiten. Darüber hinaus ergibt sich auch aus dem allgemeinen Gefahrensatz, dass ein *Accountable Manager* als Führungsperson durch die Schaffung einer zweckmässigen Arbeitsorganisation und die Vornahme der nötigen Kontrollen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im Betrieb verpflichtet ist.¹³⁵ Aus diesem Grund kann ein *Accountable Manager* auch dann wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs, fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung bestraft werden, wenn er diese Delikte zwar nicht aktiv begeht, er es allerdings pflichtwidrig unterlässt, Normen des SMS umzusetzen, oder er sorgfaltswidrig seine Mitarbeitenden nicht darin überwacht, dass diese die einschlägigen Normen einhalten und zu einem effektiven SMS beitragen.

5. Schlussbetrachtungen

Die vorangehenden Ausführungen haben aufgezeigt, welche juristischen Folgen dem *Accountable Manager* drohen, sollte er sich nicht an die einschlägigen Normen halten. Dass diese Überlegungen in der Praxis von Bedeutung sind, zeigt das Gerichtsverfahren SK.2007.21 vor der Strafkammer des Bundesstrafgerichts zur Aufarbeitung des Crossair-Fluges CRX 3597, welcher am 24. November 2001 bei Bassersdorf abstürzte. Aufgrund dieses Flugunfalls erhob die Bundesanwaltschaft Anklage wegen mehrfacher fahrlässiger schwerer Körperverletzung und mehrfacher fahrlässiger Tötung gegen mehrere Führungspersonen der Crossair, so auch gegen den *Accountable Manager*. Die Bundesanwaltschaft warf diesen Personen unternehmerische Unvorsorgfalt vor. Diese Unvorsorgfalt sah die Bundesanwaltschaft unter anderem in einer Unterdotierung der internen Sicherheitsfachstelle sowie in der aktiven Förderung waghalsigen Fliegens. In der Folge hatte sich das Bundesstrafgericht mit der Frage auseinanderzusetzen, inwiefern der *Accountable Manager* der Crossair seinen Sorgfaltspflichten nachgekommen war. Obwohl das Bundesstrafgericht schlussendlich den *Accountable Manager* sowie die übrigen Führungspersonen freisprach, veranschaulicht dieser Fall deutlich, dass dem unvorsorgfältig handelnden *Accountable Manager* juristische Konsequenzen drohen. Ein *Accountable Manager* tut damit gut daran, die ihn betreffenden Normen zu kennen, zu verstehen und diese zu befolgen.

¹³⁵ Vgl. das Urteil SK.2007.21 des Bundesstrafgerichts, E 5.1.2 Bst. d.