

Kommerzielle Flugbetriebe

Bei den kommerziellen Schweizer Flugbetrieben nahm das BAZL im vergangenen Jahr 65 Audits und 141 Inspektionen vor; das sind gut 5 Prozent weniger als 2008. Dabei stellten die Inspektoren 595 Beanstandungen fest, die sich am häufigsten in die folgenden Kategorien einteilen liessen:

- Ungenügende betriebsinterne Überwachung des Qualitätssystems sowie fehlende oder unzureichende Planung von internen Audits
- Nicht aktualisierte oder ungenügende Kontrolle von Änderungen an den Betriebshandbüchern
- Falsche oder ungenügende Betriebsabläufe im Zusammenhang mit Flugoperationen, Enteisungen von Flugzeugen oder Berechnungen der Flugzeugladung
- Unvollständige Schulungsprogramme für Ausbildungen oder Wiederholungskurse
- Nicht optimale Verantwortlichkeiten beziehungsweise Zuweisung von Aufgaben insbesondere in der Führung von Flugunternehmen

Des Weiteren stellte das BAZL im Rahmen seiner Aufsicht fest, dass vor allem kleinere Betriebe zunehmend Mühe mit der Umsetzung der komplexen Anforderungen aus den geänderten internationalen Vorgaben bekunden. Ebenfalls auffällig war, dass die Fluggesellschaften aufgrund der Wirtschaftskrise teilweise die Standzeiten der Flugzeuge am Boden zu verkürzen suchten, was den Arbeitsdruck auf die Besatzungen und Equipen der Bodenabfertigung erhöhte.

Während das BAZL zum ersten auf europäischer Ebene darauf hinwirken wird, dass neue Regeln nur wenn nötig und dann in möglichst einfacher und verständlicher Form erlassen werden, behält es zum zweiten das Verhalten der Unternehmen in Sachen Sicherheit in wirtschaftlich schwierigen Zeiten aufmerksam im Auge. Eng begleitete das BAZL 2009 die Fluggesellschaften bei der Einführung von Sicherheits-Management-Systemen, mit denen die Unternehmen in Zukunft ihre Leistung in Sachen Sicherheit anhand der relevanten Daten und Kennziffern selber feststellen und der Behörde demonstrieren sollen. Das Amt führte aber auch die Weiterbildung seiner Inspektoren – nicht zuletzt im Umgang mit Sicherheits-Management-Systemen – fort.

Die von den Flugbetrieben 2009 gemeldeten sicherheitsrelevanten Vorfälle (in der Fachsprache Occurrences genannt) sind seit 2006 jährlich um etwa 35 Prozent angestiegen und erreichten 2009 den Wert von 543. Aus der Tatsache, dass vor allem die Zahl von Meldungen mit geringem Risiko überdurchschnittlich zugenommen

haben, ergibt sich, dass es nicht primär mehr Vorfälle gegeben hat, sondern die Meldekultur der Unternehmen generell besser geworden ist.

Eine steigende Tendenz bei den Vorfällen zeigte sich seit 2006 in den folgenden Kategorien:

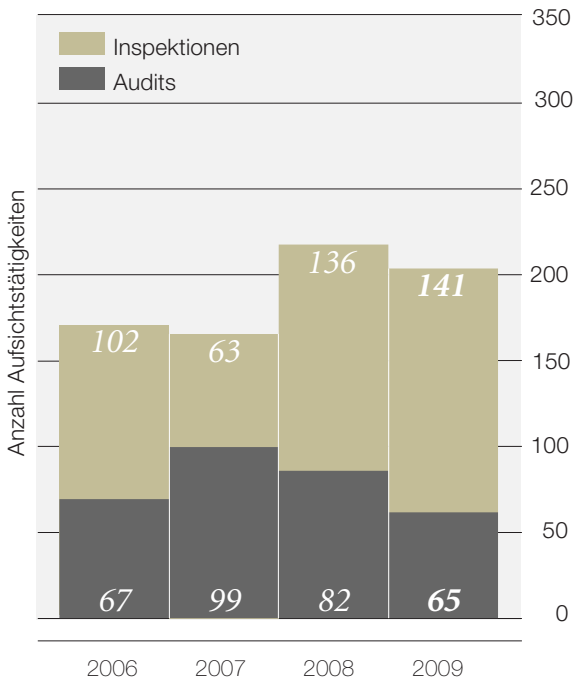
- Umgang mit Gefahrgütern, (Deklaration, Verpackung, Ein- und Ausladen)
- Überschreitung von Grenzwerten (u.a. maximale Flugeschwindigkeit für das Setzen von Landeklappen und Vorflügeln, maximale Betriebstemperatur von Triebwerken und Bremsen)
- Operationelle Vorfälle (nicht ausreichend stabilisierte Anflüge wegen Wind- und Luftturbulenzen)
- Laserblendungen von Flugzeugbesatzungen durch Unbekannte am Boden, insbesondere während der kritischen Phase der Landung

Im Gegenzug reduzierten sich im Verlauf der Jahre die Meldungen über Verletzungen von Dienstzeiten durch Besatzungen. Diese Entwicklung ist unter anderem auch auf die geänderten internationalen Vorgaben zurückzuführen, wonach Überschreitungen erst ab einer Stunde meldepflichtig sind. Das BAZL hat – wie in den Vorjahren – die Erkenntnisse aus den Occurrences bei der Planung der Schwerpunkte seiner Aufsichtsaktivitäten mit einbezogen.

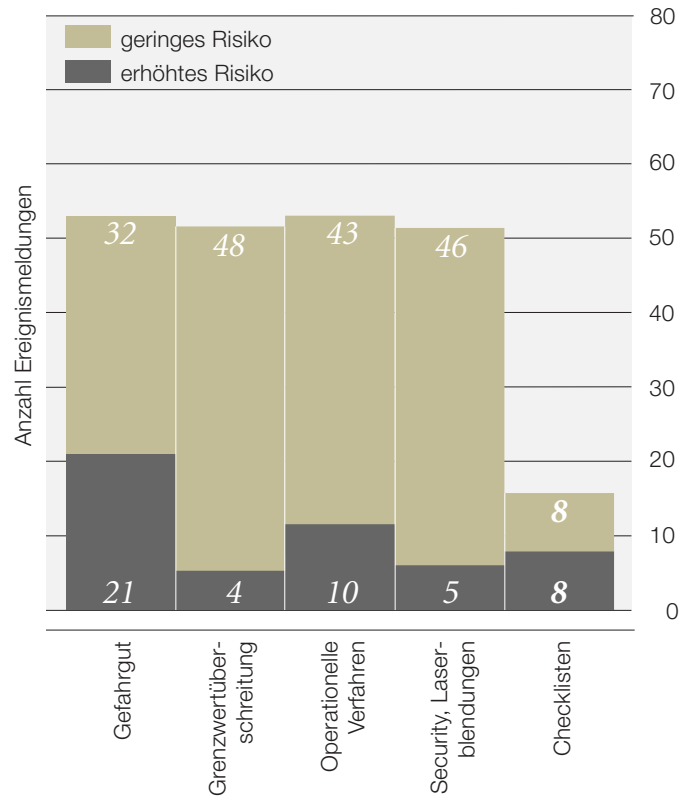
Ausländische Flugzeuge unterzog das BAZL 2009 – in Zürich und Genf mit Unterstützung der Flughafenbehörden – 415 Stichprobenkontrollen. Im Vorjahr waren es 423 derartige Inspektionen gewesen. Die Bilanz fiel ähnlich aus wie 2008, wobei die Anzahl schwerer Beanstandungen sich auf zehn praktisch halbierte. Die Schweiz nimmt seit 2000 am europäischen Programm SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) teil. Bei einer SAFA-Inspektion handelt es sich um eine grobe Kontrolle mit dem Ziel, offensichtliche Mängel oder Schwachstellen zu erkennen und zu beheben. Die Kontrollen erfolgen nach einem standardisierten Schema.

Bei gravierenden Befunden kontaktiert das BAZL die Aufsichtsbehörde aus dem Herkunftsland der Airline und verlangt die erforderlichen Korrekturmassnahmen. Bei unmittelbar die Sicherheit tangierenden Beanstandungen ordnen die Inspektoren die sofortige Behebung an. Erst wenn der Mangel nicht mehr besteht, darf das Flugzeug wieder starten. Bei regelmässigen grösseren Sicherheitslücken riskiert eine Fluggesellschaft, auf die europaweit gültige schwarze Liste zu kommen und somit ein Flugverbot aufgebremmt zu erhalten.

Aufsicht Flugbetriebe



Hauptkategorien der Vorfälle Flugbetriebe 2009



Beanstandungen bei SAFA-Kontrollen nach Kategorien

