

Mehr Regeln für Internationale mehr Sicherheit Harmonisierung mit JAR-OPS

Wer in der Schweiz Flächenflugzeuge mit mindestens zehn Tonnen Startgewicht oder mit mehr als 19 Passagierplätzen betreibt, bewegt sich seit dem 1. April 1998 in JAR-OPS-Gefilden: Er hat seinen Flugbetrieb nach neuen Regeln zu organisieren, welche europaweit die Sicherheits-Standards auf ein gleich hohes Niveau heben. Die Einführung von JAR-OPS -1 war für viele Flugbetriebsunternehmen denn auch mit einem hohen Aufwand verbunden.

Die «Joint Aviation Authorities» (JAA) sind der Zusammenschluss von gegenwärtig 29 europäischen Staaten (19 Mitglieder, 10 Kandidaten), welche die sogenannten JARs – die Joint Aviation Requirements – erarbeiten und in den einzelnen Mitgliedländern in die nationale Gesetzgebung übernehmen. Der Bereich des eigentlichen Flugbetriebes (Operations) wird vom JAR-Teil OPS abgedeckt. Damit sollen europaweit einerseits eine Harmonisierung (für alle gelten die gleichen Kriterien) und andererseits ein hohes Sicherheitsniveau erreicht werden. Die Schweiz hatte sich als JAA-Gründungsmitglied schon 1990 verpflichtet, die Joint Aviation Requirements umzusetzen.

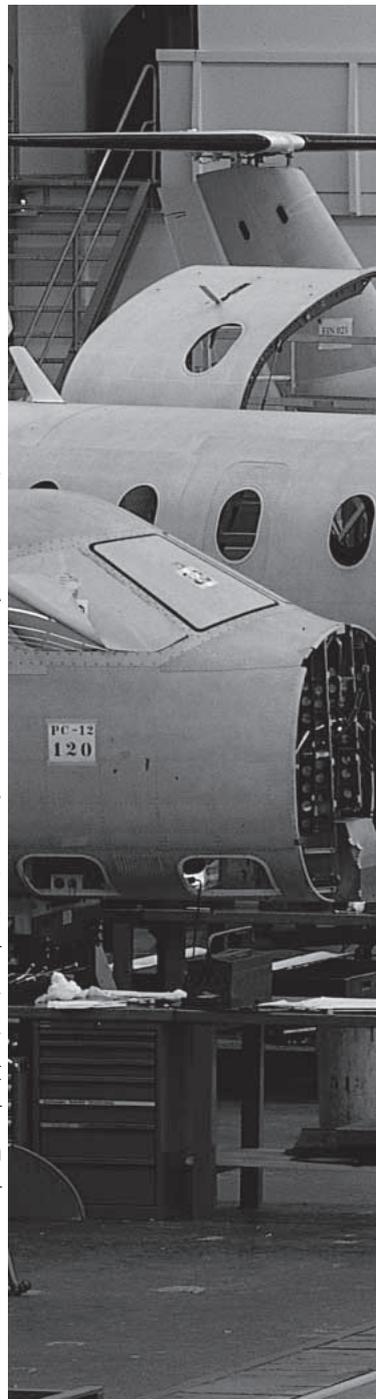
Die Einführung der JAR-OPS-Vorschriften wird nach den «Grossen» bald auch die «Kleinere» betreffen: Die Betriebe mit kleineren Flächenflugzeugen müssen die JAR-OPS-Auflagen spätestens anfangs Oktober 1999 erfüllen, wie es in der Verordnung des Bundesrates über JAR-OPS-1 festgelegt ist. Ähnliche Vorschriften für den Helikopterbereich werden zur Zeit mit den JAR-OPS-3 erarbeitet, später werden die entsprechenden Regelungen auch für die private Aviatik (JAR-OPS-2 für Flächenflugzeuge, JAR-OPS-4 für Helikopter) entstehen. Das europäische Fernziel zeichnet sich damit auch schon klar ab: In nicht allzu ferner Zeit dürfte in Europa eine einzige Zivilluftfahrtbehörde, die «European Aviation Safety Authority» (EASA), die verbindlichen Sicherheitsvorschriften erlassen, die nationalen Zivilluftfahrtbehörden würden für diesen Bereich gewissermassen als Umsetzungs- und Ausführungsorgane der EASA fungieren.

Audits ersetzen Inspektionen

Das eigentliche Herzstück der JAR-OPS ist das Qualitätsmanagement. Das frühere Aufsichtsverständnis bestand darin, Inspektionen durchzuführen. Diese «Polizeikontrollen» sind durch sogenannte «Audits» abgelöst worden. Grundsätzlich sind die Flugbetriebsunternehmen verpflichtet, ein internes Qualitätssicherungs-System zu unterhalten. Damit wird sichergestellt, dass die Fehler in den Arbeitsabläufen festgestellt, gemeldet und dann auch korrigiert werden. Der Aufsichtsbehörde kommt nun die Aufgabe zu, einzelne Arbeitsprozesse zu kontrollieren und die Korrekturmassnahmen zu überwachen. Ein gut funktionierendes Qualitätssicherungs-System ist somit der beste Garant für eine hohe, praxisorientierte Flugsicherheit. Die bisherigen Erfahrungen zeigen jedenfalls auf eindruckliche Art die Vorteile von Audits gegenüber der früher praktizierten klassischen Inspektionstätigkeit.

10

Pilatus Aircraft in Stans, der einzige Flugzeug-Herstellerbetrieb in der Schweiz, hat mit dem PC-12 ein Erfolgsprodukt lanciert.



Höhere Anforderungen an die Flugzeuge...

Der sichere Betrieb eines Flugzeuges setzt zunächst einmal voraus, dass es sich in technisch einwandfreiem Zustand befindet und die entsprechenden Unterhaltsarbeiten regelmässig und vollständig ausgeführt werden. JAR-OPS schreibt den Flugbetriebsunternehmen deshalb zwingend vor, einen Unterhalts-Verantwortlichen, den sogenannten «Postholder Maintenance», zu beschäftigen, welcher für die Durchführung dieser Unterhaltsarbeiten auch geradestehen muss.

Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
1998

11



Internationale
Harmonisierung
mit JAR-OPS



... an die Flugplätze...

JAR-OPS legt einerseits die Minimalanforderungen an die technische Ausrüstung der gewerbsmäßig eingesetzten Flugzeuge fest, andererseits aber auch die Ansprüche an die Abflug- und Landeeinrichtungen eines Flugplatzes, damit diese von einem nach JAR-OPS-Regeln fliegenden Flugzeug genutzt werden können. Die heutige Technik gestattet den modernen Flugzeugen, auf entsprechend ausgerüsteten Flugplätzen bei Sichtweiten von unter 100 Metern zu starten und zu landen (low visibility operation).

JAR-OPS schreibt die technischen Anforderungen bezüglich der Pistenbeschaffenheit vor, die auch unter erschwerten Bedingungen sichere Starts und Landungen zulassen muss. Aus diesen Auflagen haben verschiedene Flugplatz-Betreiber die Konsequenzen gezogen: Um den neuen JAR-OPS-Sicherheitsansprüchen zu genügen, haben etwa die Regionalf Flughäfen Bern und Lugano die Oberfläche ihrer Pistenbeläge mit Querrillen versehen und damit die Bremswirkung spürbar erhöht.

... und an die Flugzeugbesatzungen

Der Betrieb von Flugzeugen unter schlechten Sichtverhältnissen verlangt aber nicht nur im Flugzeug und auf dem Flugplatz das Vorhandensein entsprechend hochentwickelter Systeme: Diese wollen auch von entsprechend qualifizierten Crews genutzt werden können. Die Erarbeitung und der Erhalt dieser speziellen fliegerischen Qualifikationen sind durch JAR-OPS ebenfalls einheitlich geregelt. Fast überflüssig zu erwähnen, dass der Aufbau dieses Knowhows für die Flugbetriebsunternehmen mit einem grossen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden ist.

Die Statistik zeigt klar, dass die Ursachen für den Grossteil der Flugunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. JAR-OPS verlangt denn auch, dass der Zusammenarbeit im Cockpit sowie auch innerhalb der ganzen Besatzung besondere Beachtung geschenkt wird. Themen wie Kommunikation, Feedback, Crew Coordination und Crew Cooperation, Leadership, Followership, Teambildung, Konfliktlösung, usw. gehören in der JAR-OPS-Welt zum täglichen Bemühen um eine hohe Flugsicherheit. Darüber hinaus haben sich Cockpit- und Cabin-Crews in zunehmendem Masse mit Passagieren zu befassen, die durch rüpelhaftes Benehmen oder durch Missachtung von Anweisungen der Besatzung die sichere Durchführung eines Fluges in hohem Masse gefährden. Der Umgang mit solchen Kunden verlangt von den Crews eine besonders hohe Kompetenz, die von den Airlines – so wollen es die in diesem Punkt sehr detaillierten JAR-OPS-Bestimmungen – gewährleistet sein muss.

Diese neuen Anforderungen skizzieren das Profil der modernen Flugzeugbesatzungen, das im Vergleich zu früheren Jahren beträchtlich erweitert ist: Der Flugkapitän von heute ist nicht mehr die graue Eminenz sondern vielmehr ein hochkompetenter und polyvalenter Team-Leader. Die schweizerischen Gesellschaften des Linien- und Charterverkehrs sind im internationalen Vergleich in dieser Beziehung in der Spitzengruppe anzutreffen.

Das Ziel heisst «AOC»

Der Hauptauftrag des BAZL besteht darin, die Flugsicherheit hoch zu halten. Die europäischen JAR-OPS-Vorschriften bilden eine gute Basis für die Erfüllung dieses Auftrages. Gegenüber der vorher gültigen «Verordnung über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr» orientiert sich das BAZL heute an europäischen (und mit den USA weitgehend harmonisierten) Regeln. Abweichungen sind nur in begründeten Fällen und nur für eine begrenzte Dauer gestattet. Erfüllt ein Flugbetriebsunternehmen alle JAR-OPS-Auflagen, kann das BAZL das begehrte «AOC», das «Air Operator Certificate» ausstellen. Bis Ende 1998 haben in der Schweiz 18 Flugbetriebsunternehmen dieses hohe Ziel erreicht.

Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
1998

13

Immer dichter werdender Verkehr verlangt für die Verkehrsfluss-Steuerung in der Luft, wie auch am Boden immer modernere technische Hilfsmittel und entsprechend qualifiziertes Flugsicherungspersonal.