

Kommerzielle Flugbetriebe

Das BAZL unterzog 2010 die kommerziellen Schweizer Flugbetriebe 71 Audits und 151 Inspektionen. Gegenüber dem Vorjahr bedeuten diese Zahlen eine Steigerung von fast 8 Prozent. Die Inspektoren machten gesamthaft 893 Beanstandungen, wobei beinahe 95 Prozent ein geringes Risiko aufwiesen. 11 Befunde oder gut 1 Prozent fielen in die Kategorie erhöhtes Risiko, die restlichen 42 Feststellungen hatten keinen Einfluss auf die Sicherheit. Die häufigsten Abweichungen im Jahr 2010 betrafen:

- Qualitäts- und Sicherheits-Management-System
- Verwaltung und Kontrolle der Betriebshandbücher
- Betriebsüberwachung und interne Aufsicht
- Regelung von Verantwortlichkeiten
- Ausbildung und deren Nachweise

Wie bereits in den Vorjahren bildete die Begleitung der Einführung von Sicherheits-Management-Systemen einen Schwerpunkt der Aktivitäten des BAZL bei den Flugbetrieben. Dank solchen Systemen wird die Industrie künftig in der Lage sein, ihre Leistung in Sachen Sicherheit anhand verschiedener Daten und Kennzahlen selber zu beurteilen respektive der Behörde zu beweisen, dass sie ein ausreichendes Sicherheitsniveau aufweist. Gemäss den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO mussten die Firmen nachweisen, dass sie die dritte von vier Stufen der Einführung eines Sicherheits-Management-Systems absolviert haben. Dabei handelt es sich um die kontinuierliche Überwachung der eigenen Sicherheitsleistungen und die Weiterentwicklung des gesamten Systems. Anfang 2012 müssen die Sicherheits-Management-Systeme vollumfänglich in Funktion sein. Mit knapp 400 erreichten die von den BAZL-Inspektoren in den Bereichen Qualitäts- und Sicherheits-Management-System gemachten Feststellungen fast die Hälfte sämtlicher Beanstandungen im Jahr 2010. Der Umstand illustriert die Notwendigkeit, dass das Amt die Betreuung der Unternehmen bei der Implementierung der Sicherheits-Management-Systeme auch im laufenden Jahr fortsetzt.

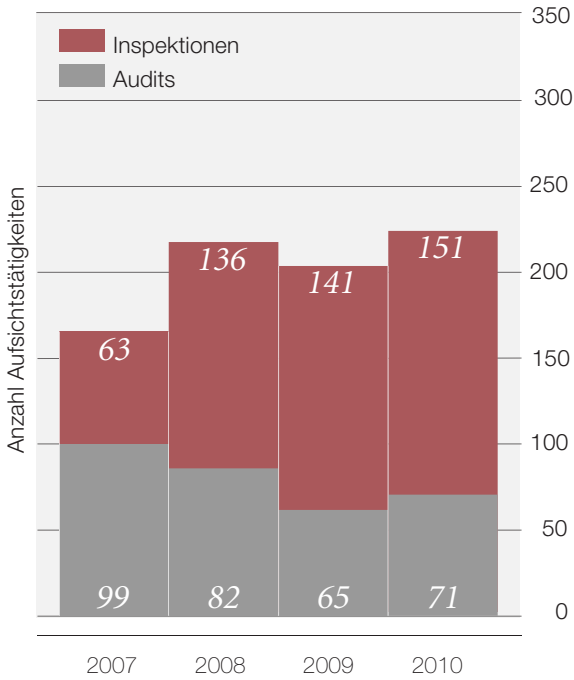
Die Vorfälle, welche die Flugbetriebe der Aufsichtsbehörde melden müssen, nahmen 2010 um 40 Prozent auf 724 zu. Wesentlichen Anteil am Anstieg der so genannten Occurrences hatten Laserblendungen von Piloten, die sich innert Jahresfrist auf 170 praktisch verdreifachten. Diese Entwicklung bereitet den Flugbetrieben und dem BAZL Sorgen. Einerseits können Laser ab einer gewissen

Stärke die Augen von Piloten nachhaltig schädigen, andererseits genügt bereits eine kurzzeitige Einwirkung, damit der Pilot zumindest vorübergehend die Kontrolle über sein Fluggerät verlieren kann. Glücklicherweise hat keiner der 2010 gemeldeten Laserangriffe zu einem Absturz geführt. Dennoch scheinen sich die Täter oft nicht bewusst zu sein, wie gefährlich ihr Tun ist. Zudem macht sich strafbar, wer mit Lasern auf Flugzeugbesatzungen zielt. Das BAZL hat in Absprache mit der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren in einem Informationsblatt auf die Problematik hingewiesen und Beobachter von Laserblendungen aufgerufen, ihre Beobachtungen sofort der Polizei zu melden. Das Bundesamt für Gesundheit wiederum prüft Möglichkeiten, um den Verkauf von Lasern zu regeln.

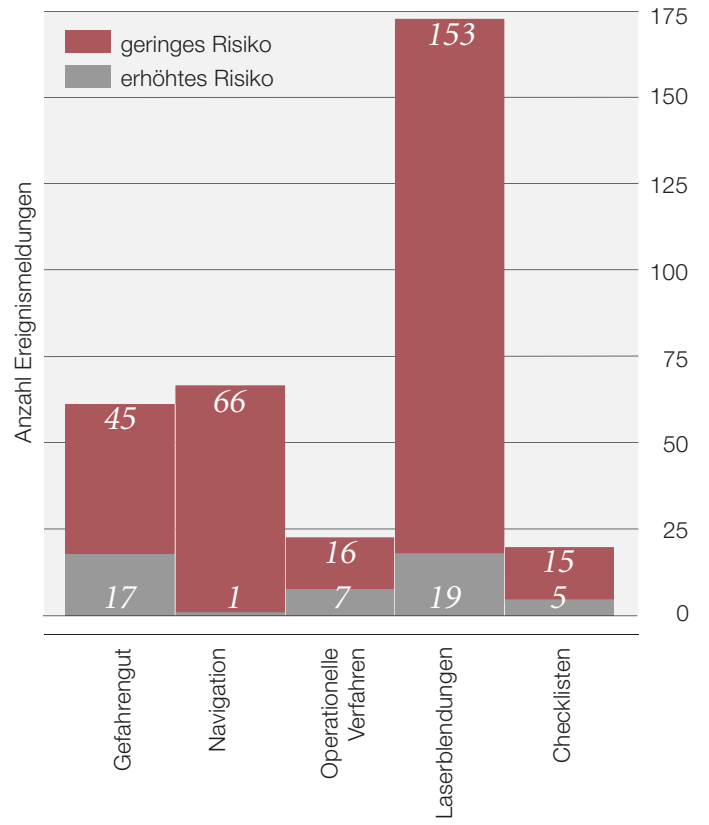
Ebenfalls steigende Tendenz wiesen 2010 die Vorfälle mit Gefahrgut (explosive und leicht entzündbare Gegenstände) auf. Eine Auswertung der Vorfälle zeigt, dass vor allem die Fälle mit einem geringeren Risiko zunahmen. In der Hauptsache bezogen sich die Ereignisse auf nicht korrekte Deklaration von Gefahrgut, beschädigte Verpackungen und falsche oder ungesicherte Ladungen.

An ausländischen Flugzeugen nahm das BAZL 2010 – in Genf und Zürich unterstützt von den dortigen Flughafenbehörden – 354 Kontrollen vor, was einen Rückgang um 61 gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Grund dafür war eine Neuorganisation des Inspektorenkorps. Die Anzahl der Kontrolleure wurde – vor allem bei den Flughafenbehörden – reduziert, deren Schulung im Rahmen des europäischen Programms SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) jedoch intensiviert. 2011 werden die Inspektoren des BAZL und der Flughäfen Genf und Zürich wieder vermehrt unterwegs sein. Ein SAFA-Check ist eine grobe Kontrolle, ob sich Flugzeug und Besatzung in flugfähigem Zustand befinden. Anhand einer 54 Punkte umfassenden Prüfliste werden die vier Bereiche Flugzeugzustand, Fracht, Cockpit und Kabine untersucht. In der Regel dauert eine solche Kontrolle zwischen 20 und 30 Minuten. Stellen die Inspektoren schwer wiegende Mängel fest, bleibt das Flugzeug allerdings am Boden, bis die Schwachstellen behoben sind.

Aufsicht Flugbetriebe



Hauptkategorien der Vorfälle Flugbetriebe 2010



Beanstandungen bei SAFA-Kontrollen nach Kategorien

