



„Frequently Asked Questions“ zur EU Regulation 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiter- verfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Inhalt

FAQ 001 Was ist unter ‚Just Culture‘ zu verstehen?	2
FAQ 002 Definition von „non-EASA aircraft“	2
FAQ 003 Wer ist meldepflichtig?	3
FAQ 004 Was muss gemeldet werden?	3
FAQ 005 Wie kann gemeldet werden?	3
FAQ 006 Warum sollen Ereignisse gemeldet werden?	4
FAQ 007 Was ist der Unterschied zw. obligatorischen (MOR) und freiwilligen (VOR) Meldungen?	5



FAQ 001 Was ist unter ‚Just Culture‘ zu verstehen?

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 verpflichtet das BAZL als zuständige Aufsichtsbehörde, die ihm zur Verfügung gestellten Informationen zur Verbesserung der Sicherheit zu verwenden und Personen nicht für die Meldung von Ereignissen zu belangen.

Das BAZL pflegt bereits seit Einführung des Meldewesens in der Schweiz im Jahr 2007 die sogenannte „Just Culture“. Die Verpflichtung zur „Just Culture“ soll Luftfahrtsleute dazu ermutigen, offen über sicherheitsbezogene Ereignisse zu berichten. Meldende Personen erfahren keine Nachteile auf der Grundlage der Informationen, die sie dem BAZL im Rahmen des Meldewesens übermittelt haben. Dieser Grundsatz gilt, insofern nicht Vorsatz oder ein gravierender Mangel an beruflicher Sorgfaltspflicht vorliegt, wodurch die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet worden ist.¹

Im Rahmen dieser Kultur ergreift das BAZL die nötigen Massnahmen, um die Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen zu gewährleisten und persönliche Daten von Meldenden zu schützen. Sicherheitsrelevante Daten, die es durch die Auswertung der vertraulichen Berichte erhalten hat, leitet es gegebenenfalls ausschliesslich in anonymisierter Form weiter, sofern die Daten der Verbesserung der Flugsicherheit dienen.

Die EU und das BAZL fordern auch von Luftfahrtbetrieben die Einführung einer ebensolchen „Just Culture“. Mitarbeitende, die über Ereignisse berichten, sollen deshalb nicht von ihrem Arbeitgeber benachteiligt werden.

Siehe auch die [„European Corporate Just Culture Declaration“](#)

FAQ 002 Definition von „non-EASA aircraft“

Gemäss Artikel 3, Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 können die Mitgliedstaaten beschliessen, diese Verordnung auch auf Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen anzuwenden, an denen die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Luftfahrzeuge beteiligt sind.

Das BAZL hat sich entschlossen, die Luftfahrzeuge im Sinne des Anhangs II der oben genannten Verordnung (EG) Nr. 216/2008, die auch als „non-EASA aircraft“ bezeichnet werden können, ebenfalls in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zu nehmen.

Folgende Luftfahrzeuge fallen in die Kategorie der „non-EASA aircraft“:

- Homebuilt Aircraft
- Experimental Aircraft
- Historical Aircraft / Standardclass ≤1955
- Aircraft that have been in the service of military forces
- Restricted Aircraft
- Limited Aircraft
- Ultralight, Ecolight, Gyrocopter, unmanned aircraft

¹ Einführungstext Absatz 37 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

FAQ 003 Wer ist meldepflichtig?

Artikel 4, Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 führt auf, welche Personen meldepflichtig sind. Generell sind alle Personen, die in der Zivilluftfahrt tätig sind, zur Meldung von Ereignissen verpflichtet, welche ein Risiko für die Flugsicherheit darstellen können. Dieser Grundsatz gilt auch für die Leichtaviatik (General Aviation). Die Meldung hat innerhalb von 72 Stunden ab Eintritt des Ereignisses, respektive ab dessen Kenntnisnahme zu erfolgen.

FAQ 004 Was muss gemeldet werden?

Meldepflichtige Ereignisse sind in der „Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäss der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates“ aufgeführt.

Diese Durchführungsverordnung ist in fünf Anhänge unterteilt. Jeder Anhang entspricht einer Anspruchsgruppe, respektive einer operationellen Kategorie (z. B. Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs, mit dem technischen Zustand, der Instandhaltung und Instandsetzung des Luftfahrzeugs etc.). Die Einteilung in Kategorien meldepflichtiger Ereignisse wurde eingeführt, damit die in der *Verordnung (EU) Nr. 376/2014* benannten Personen feststellen können, welche Ereignisse sie jeweils zu melden haben.

Damit ein zuverlässiges Bild des Sicherheitsniveaus in der Schweiz und auf europäischer Ebene entstehen kann, sollte dennoch jedes Ereignis weitergeleitet werden, welches die Sicherheit gefährdet hat oder hätte gefährden können. Nicht meldepflichtige Ereignisse und sicherheitsrelevante Hinweise können daher freiwillig gemeldet werden (siehe FAQ 007).

FAQ 005 Wie kann gemeldet werden?

Gemäss Artikel 7, Absatz 4 (b) der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sollten die Datenbanken der Organisationen, der Zivilluftfahrtbehörden und der EASA standardisiert und mit der ECCAIRS² Software und der ADREP³ Taxonomy der ICAO kompatibel sein.

Um diese Vorgaben erfüllen zu können, stellt die EASA drei verschiedene Instrumente zur Meldung von Ereignissen zur Verfügung, welche die Schweiz auch benutzt. Einzelpersonen aus der General Aviation oder solche, welche nicht einer Organisation unterstehen, sollten zur Meldung von Ereignissen entweder das Offline- oder das Online-Formular benutzen. Diese Formulare sind über das Internet unter der Adresse www.aviationreporting.eu aufrufbar. Mittleren und grösseren Organisationen stehen das Online-Formular oder ein Data transfer file⁴ Format zur Verfügung.

Generell gilt, dass Meldungen grundsätzlich über die Organisation zu erfolgen haben, sofern man unter einer solchen operiert oder dort angestellt ist.

² „European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System“ (Standardsoftware in der EU und der Schweiz zur Erfassung von Ereignissen)

³ ICAO Accident/Incident Data Reporting

⁴ Informationen über den Data transfer file Format können über occurrence@bazl.admin.ch angefordert werden.

FAQ 006 Warum sollen Ereignisse gemeldet werden?

„Die Erfahrung hat gezeigt, dass Unfällen häufig sicherheitsbezogene Störungen und Mängel vorangehen, aus denen sich das Vorliegen von Sicherheitsgefahren ergibt. Sicherheitsinformationen sind daher eine wichtige Grundlage für die Aufdeckung potenzieller Sicherheitsgefahren.“ (Europäische Union, 2014).

Lehren aus Unfällen zu ziehen ist zwar von grosser Bedeutung, doch diese reaktive Herangehensweise ist von begrenztem Nutzen, wenn es um die Verbesserung der Sicherheit geht. Aus diesem Grund ist es wichtig, dieses reaktive System durch ein proaktives System zu ergänzen, durch das man an andere Sicherheitsinformationen gelangt. Diese zusätzlichen Informationen können dazu verwendet werden, wirksame Verbesserungen der Flugsicherheit durch geeignete Massnahmen erzielen zu können.

Das Sammeln von Ereignismeldungen durch das BAZL, und auf höherer Ebene durch die EASA, hilft dabei, mögliche Vorläufer für schwere Vor- und Unfälle frühzeitig zu erkennen und, wo solche möglich sind, geeignete Gegenmassnahmen zu treffen. Je mehr Daten (Ereignismeldungen) den Luftfahrtbehörden zur Verfügung stehen, desto genauer wird das Gesamtbild über das Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt.

Was passiert mit einer Meldung, sobald diese im BAZL eingetroffen ist? Die Meldungen werden unter Ausschluss aller personenbezogenen Angaben und nach einer Qualitätsüberprüfung durch die Stabstelle Sicherheits- und Risikomanagement in die ECCAIRS-Datenbank geladen. In einem zweiten Schritt werden die Meldungen der zuständigen Sicherheitsabteilung weitergeleitet. Je nach Schweregrad des Ereignisses wird unter Berücksichtigung der ‚Just Culture‘-Prinzipien (siehe FAQ 001) eine Untersuchung des Vorfalles initiiert. Die Untersuchung wird meist durch den zugeteilten Inspektor durchgeführt. Die Abklärungen können z. B. per E-Mail oder Telefon mit der betroffenen Organisation getroffen werden. Alternativ können Meldungen auch anlässlich einer Routine-Aufsichtstätigkeit durch den Inspektor besprochen und abgeklärt werden.

Im Allgemeinen gilt aber der Grundsatz, dass eine Organisation in jedem Fall im Rahmen ihres SMS‘ für die Vorfallanalyse verantwortlich ist und selbständig Korrekturmassnahmen implementieren sollte. Die Erkenntnisse aus diesen Vorfallanalysen sowie allfällige Korrekturmassnahmen müssen dem BAZL als Follow-up und/oder Final- Report zugeschickt werden, sofern das Ereignis als schwerwiegend klassifiziert wurde. Einzelpersonen, welche nicht einer Organisation unterstehen, unterliegen nicht dieser Untersuchungspflicht. Bei solchen Ereignissen obliegt die Untersuchung dem BAZL.

FAQ 007 Was ist der Unterschied zw. obligatorischen (MOR) und freiwilligen (VOR) Meldungen?

Um potentielle Sicherheitsgefahren frühzeitig zu erkennen, ist das Melden aller sicherheitsrelevanten Ereignisse erstrebenswert. Die EU hat dennoch eine Liste von Ereignissen aufgestellt, welche von Gesetzes wegen gemeldet werden müssen. Diese sind in der *Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018* aufgeführt.

Weitere Ereignisse oder sicherheitsbezogene Hinweise, die von einem Luftfahrtakteur als tatsächliche oder potenzielle Gefahr für die Flugsicherheit betrachtet werden, sollten dem BAZL freiwillig gemeldet werden. Als freiwillige Meldungen gelten demnach:

- Angaben zu Ereignissen, die nicht der Meldepflicht gemäss *Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018* unterliegen;
- weitere sicherheitsbezogene Hinweise, die vom Meldenden als Gefahr für die Flugsicherheit betrachtet werden;
- Meldungen von Ereignissen und sicherheitsbezogenen Hinweisen durch Personen, die nicht der Meldepflicht gemäss Artikel 4, Absatz 6 der *Verordnung (EU) 376/2014* unterstehen

Sowohl obligatorische als auch freiwillige Meldungen können über das Internetportal www.aviationreporting.eu an das BAZL geschickt werden (siehe FAQ 005). Das Meldeportal unterscheidet nicht zwischen obligatorischen und freiwilligen Meldungen. Diese Unterscheidung wird bei Erhalt vom BAZL vorgenommen.

Ausgabe 2/15.03.2016