



Wenn das BAZL den EASA-Stempel schwingt

Zusammenarbeit mit europäischer Sicherheitsagentur wird enger

Regelmässige Bahnfahrer wissen es: Ausländische Züge gehören heute zum Bild der Eisenbahn in der Schweiz. Deutsche und französische Gesellschaften erhalten die Bewilligung, bestimmte Strecken – zum Beispiel die Gotthard-Route – zu befahren, wenn sie nachweisen können, dass Material und Personal den Anforderungen an einen sicheren Betrieb genügen. Das zuständige Bundesamt für Verkehr stützt sich dabei weitgehend auf europäische Normen ab.

Die Luftfahrt kennt seit längerem europäisch harmonisierte Standards und Vorgaben. Bereits 1990 bildeten zahlreiche Staaten – darunter auch die Schweiz – die Vereinigten Aufsichtsbehörden Joint Aviation Authorities (JAA) mit dem Ziel, die Regeln zu vereinheitlichen und die Sicherheit des Luftverkehrs zu verbessern. In der Folge entstand ein umfangreiches Normenwerk für Zulassung, Betrieb und Unterhalt von Flugzeugen sowie die Ausbildung der Piloten und Mechaniker. Die Schweiz übernahm diese Regeln sukzessive und erklärte sie für verbindlich. Unter anderem der Umstand, dass nicht alle JAA-Staaten dieser Praxis konsequent folgten, rief die EU auf den Plan: Sie schuf die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA). Ihr Auftrag ist es, die Standards der JAA durch eigene, zwingend anzuwendende Normen zu ersetzen und dadurch das Sicherheitsniveau der Luftfahrt in Europa weiter zu erhöhen.

Seit Herbst 2003 ist die EASA zuständig für die technischen Aspekte, das heisst die Zulassung und den Unterhalt von Luftfahrzeugen, 2012 sollen die Flugoperationen und die Lizenzierung der Piloten hinzukommen, später dann auch der Infrastrukturbereich mit den Flughäfen und der Flugsicherung. Damit wird die EASA dereinst sämtliche Bereiche der Luftfahrt abdecken. Die Schweiz nimmt gestützt auf das bilaterale Luftverkehrsabkommen mit der EU seit Ende 2006 an der EASA teil. Wie aber funktioniert die Zusammenarbeit zwischen der EASA und den nationalen Behörden wie dem BAZL und welche Rolle spielen letztere überhaupt noch?

Bei der Definition neuer Regeln mitreden

Die Schweiz ist als an der Agentur partizipierender Staat zwar im Verwaltungsrat vertreten, verfügt jedoch als Nicht-EU-Land über kein Stimmrecht. Auch in den entscheidenden EU-Gremien hat sie keine Mitsprachemöglichkeit. Umso wichtiger ist es, in den verschiedenen EASA-Arbeitsgruppen mitzuwirken, welche neue Regeln entwerfen beziehungsweise die bestehenden weiterentwickeln. So sind beispielsweise Vertreter des BAZL präsent in den Expertengremien für die Regeln zur Ausbildung und Lizenzierung von Mechanikern oder Unterhaltsbetrieben. Zumindest phasenweise beteiligt waren BAZL-Repräsentanten bei der Definition von Vorschlägen für das künftige Regelwerk zur Ausbildung von Piloten und die Vorgaben für den kommerziellen Betrieb von Flugzeugen. Die definitiven operationellen Regeln dürfte die EASA bis im nächsten Jahr publiziert haben. Anschliessend haben die Unternehmen und Piloten Zeit bis im Frühjahr 2012, sich an die neuen Normen anzupassen.

Eine erste Bewegung Richtung EU-Standards hat die Schweiz im Herbst 2008 mit der Übernahme der so genannten EU-OPS getan, welche weitgehend aus den einstigen JAA-Regeln bestehen, jedoch den Charakter verbindlicher Vorgaben haben. Einzig im Bereich der Dienstzeiten und Ruhevorschriften enthalten die EU-OPS Neuerungen, das heisst erstmals europäisch einheitliche Vorschriften. Sie entsprechen über weite Strecken den schon zuvor in der Schweiz gültigen Limiten.

Direktes oder indirektes EASA-«Gütesiegel»

Bei der Zulassung neuer Flugzeuge und -komponenten wendet die EASA eine zweiteilige Praxis an: Grosse Flugzeuge prüft sie selber und erklärt sie für «flügge», wenn die einschlägigen Vorgaben erfüllt sind, bei kleineren Fluggeräten delegiert sie die Zertifizierung an die nationalen Behörden des Herkunftslandes. Die neuen Langstreckenflugzeuge Airbus A-330, welche die Fluggesellschaft Swiss ab Frühjahr 2009 in Betrieb nimmt, haben direkt das «Gütesiegel» der EASA erhalten, die erneuerte Version des Geschäftsreiseflugzeugs von Pilatus,

den PC-12 NG, haben Experten des BAZL auf Herz und Nieren geprüft, ehe sie im Frühling 2008 im Namen der EASA die mit einem neuen Cockpit ausgerüstete Maschine für die Serienproduktion freigaben.

Während also in den Zulassungsdokumenten neuer Flugzeuge am Schluss immer ein EASA-Stempel prangt, sind für die Aufsicht über die Einhaltung der Vorschriften vorderhand unverändert die nationalen Behörden zuständig. Das BAZL hat denn auch 2008 alleine bei den technischen Betrieben in der Schweiz anhand von 318 Audits und 10 Inspektionen die Konformität mit den EASA-Regeln überprüft – sei es bei den regelmässigen Wartungschecks, der Lagerung von Ersatzmaterialien, beim Ersatz eines defekten Triebwerks oder dem Einbau von mit neuen Stoffen bezogenen Passagiersitzen.

Die EASA wiederum kontrolliert regelmässig, ob die nationalen Behörden die Normen korrekt anwenden und damit in Europa ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Auch das BAZL muss sich mehrmals jährlich diesen Inspektionen durch eine EASA-Abordnung stellen, kann im Gegenzug jedoch ebenfalls Mitglieder in solche Teams delegieren. Über ein halbes Dutzend Experten aus dem Amt erhalten bei diesen mehrtägigen Einsätzen Einblick in die Situation bei anderen Behörden und können die daraus gewonnenen Erfahrungen zugunsten des BAZL und einer wirkungsvollen Aufsicht über die Schweizer Luftfahrt einbringen.

