

Keine Kleckse im Reinheft

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO überprüft mit ausgedehnten Audits, wie die über 180 Mitgliedstaaten die von ihr erlassenen Normen umsetzen und wie sie die Aufsicht über die Akteure in der Zivilluftfahrt organisieren. Das Audit-Programm dient namentlich dazu, die Aufsichtspraxis weltweit zu standardisieren und auf diese Weise die Sicherheit des gesamten Luftfahrtsystems kontinuierlich zu verbessern. Das Audit mit dem etwas umständlichen Namen «Universal Safety Oversight Audit Programme» beschlägt acht Teilbereiche: Rechtsetzung, Organisation der Aufsichtsbehörde, Lizenzwesen, Flugoperationen, Lufttüchtigkeit von Fluggeräten, Flugsicherung, Flugplätze und Regelungen für die Untersuchung von Flugunfällen.

2010 war unter anderen auch die Schweiz auf dem Prüfstand. Vom 1. bis 10. März nahm ein fünfköpfiges Team der ICAO das helvetische Luftfahrtsystem unter die Lupe. Die Auditoren wollten Hunderte von Nachweisen betreffend die Art der Aufsicht in der Schweiz sehen, sei dies in Form von Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien, Handlungsanweisungen oder Checklisten. Sie führten Dutzende von Gesprächen mit Verantwortlichen im BAZL und beim Büro für Flugunfalluntersuchungen. Bei einer Handvoll durch das BAZL beaufsichtigter Unternehmen nahmen sie anschliessend eine Visite vor. Die Besuche bei Fluggesellschaften, Unterhaltsbetrieben, der Flugsicherung, dem Flugwetterdienst und beim Flughafen Zürich sollten zeigen, ob die auf dem Papier umschriebenen Aufsichtsgrundsätze in der Praxis tatsächlich Anwendung finden.

Das Ergebnis fiel erfreulich aus. Die Auditoren attestierten der Schweiz, bezüglich Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrt über eine zweckmässige Organisation, funktionierende Prozesse sowie kompetentes und qualifiziertes Personal zu verfügen. Insbesondere zeigten sich die Vertreter der ICAO beeindruckt vom Management-System des BAZL, das alle für die Tätigkeit des Amtes relevanten Dokumente enthält und die Abläufe sowie Arbeitsgänge im Detail beschreibt. Sie bescheinigten dem System im internationalen Vergleich gar Vorbildcharakter. Eigentliche Sicherheitsmängel stellten die Kontrolleure im System der Schweizer Zivilluftfahrt keine fest, wie sie in ihrem Mitte Dezember 2010 erschienenen Abschlussbericht festhielten.

Die Auditoren konstatierten im schweizerischen Luftfahrtsystem aber dennoch einige Abweichungen von den Vorgaben der ICAO. Dabei handelt es sich vor allem um formale Aspekte. So stimmen etwa einzelne europäische Regelungen für den kommerziellen Betrieb von Flugzeugen, die auch in der Schweiz gelten, nicht mit den Standards der ICAO überein. Dieses Thema wird das BAZL gemeinsam mit den anderen nationalen Behörden auf europäischer Ebene angehen. Als weiteren kritischen Punkt erwähnt der Bericht die knappen Ressourcen des BAZL für die Aufsicht über die Flugsicherung und den Flugwetterdienst. Diesen Mangel wird das Amt dank der von Bundesrat und Parlament genehmigten letzten Tranche zusätzlicher Stellen im Verlauf des Jahres beheben können. Das BAZL hat der ICAO Anfang 2011 mit einem detaillierten Aktionsplan dargelegt, wie und bis wann es die Differenzen zu deren Regelwerk auszuräumen gedenkt.

Mit einer Abweichung von 10,9 Prozent von den ICAO-Standards ist der schweizerische Wert weit besser als der Durchschnitt aller Mitgliedstaaten, der 41,3 Prozent beträgt. Auch gemessen am Mittelwert der Mitgliedstaaten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA (22 Prozent) steht die Schweiz gut da. Im direkten Vergleich mit den einzelnen Staaten Europas rangiert die Eidgenossenschaft an vierter Stelle. Zum einen ist dieses Resultat Beleg dafür, dass sich die im letzten Jahrzehnt vorgenommenen strukturellen Verbesserungen und Erweiterungen des Personalbestandes im BAZL ausbezahlt haben. Zum anderen ist es aber auch eine Verpflichtung für die Aufsichtsbehörde, in den Bemühungen um ein hohes Sicherheitsniveau künftig nicht nachzulassen.



Sicherheits-Audit der ICAO