

13 Überblick über den Stand der Umsetzung der Empfehlungen

Tabelle 13.1 gibt einen Überblick über den Stand der Umsetzung der Empfehlungen. Es gilt folgende Terminologie:

- Nicht umgesetzt: Kein Element der Empfehlung wurde umgesetzt;
- Teilweise umgesetzt: Wesentliche Elemente der Empfehlung wurden (noch) nicht umgesetzt;
- Weitgehend umgesetzt: Die meisten Elemente der Empfehlung wurden umgesetzt;
- Umgesetzt: Alle Elemente der Empfehlung wurden umgesetzt.

Empfehlung	Umsetzung	Bemerkungen zur Unterstützung durch die Führung und zur Nachhaltigkeit
		<i>Vorschläge für weitere Verbesserungen</i>
Empfehlung 4-1: Entwicklung einer nationalen Luftfahrtsicherheitspolitik	Umgesetzt	Klare Unterstützung durch die Führung und starkes Engagement innerhalb des UVEK, der Luftfahrtbehörden und der Unternehmen im Bereich des Luftverkehrs.
Empfehlung 5-1: Ernennung eines Luftfahrt-Sicherheitsbeauftragten	Weitgehend umgesetzt	Die Funktion des CASO ist ein operativer Erfolg und sollte beibehalten werden. Sie wird im UVEK von der Führung allgemein unterstützt, ist jedoch nicht vollständig in das Departement eingebettet. Ihre Nachhaltigkeit ist nicht völlig gesichert. Die gegenwärtigen Aufgaben des CASO übersteigen die verfügbaren Ressourcen. Der COSAR-Prozess wird nach der Reorganisation des BFU möglicherweise überprüft werden.
Empfehlung 6-1: Trennung der regulatorischen Tätigkeit im Bereich der Sicherheitsaufsicht von der Luftfahrtspolitik innerhalb des BAZL	Umgesetzt	Die neue Organisationsstruktur und das neue Geschäftsmodell werden von der (obersten) Führung unterstützt. Die Umsetzung führte zu Veränderungen in der Stellung der Mitarbeitenden. Es besteht die Gefahr der Frustration. <i>Für die künftige Nachhaltigkeit ist auf eine breite Akzeptanz und den Führungsstil zu achten.</i>

Empfehlung	Umsetzung	Bemerkungen zur Unterstützung durch die Führung und zur Nachhaltigkeit
		<i>Vorschläge für weitere Verbesserungen</i>
Empfehlung 6-2: Formulierung einer Sicherheitspolitik des BAZL	Weitgehend umgesetzt	Volle Unterstützung durch die Führung bezüglich Vorrangstellung der Sicherheit und der definierten Zielsetzungen. Nachhaltig.
Empfehlung 6-3: Entwicklung eines Monitoring-Prozesses für die Sicherheitsleistung	Weitgehend umgesetzt	Die Top-Down-Unterstützung ist vorhanden. Die Beteiligung der Mitarbeitenden ist jedoch ebenso wichtig.
Empfehlung 6-4: Entwicklung eines formellen Prozesses für die Bestimmung von Bedrohungen		<i>Ein Instrument dafür könnte ein besseres Feedback an die Mitarbeitenden sein.</i>
Empfehlung 6-5: Lancierung eines Systems für die Aufsicht über Skyguide	Weitgehend umgesetzt	Die bessere Aufsicht über Skyguide wird von der Führung voll unterstützt. Sie entspricht der neuen Sicherheitspolitik des BAZL:
Empfehlung 6-6: Überprüfung der Personaldecke für die Beurteilung von ATM-Sicherheitsanalysen		<i>Der Personaldecke und dem regulatorischen Teil der Arbeit des BAZL sollte besondere Beachtung geschenkt werden.</i>
Empfehlung 6-7: Verstärkung des Systems der Aufsicht über die Fluggesellschaften	Weitgehend umgesetzt	Volle Unterstützung durch die Führung. Weiterhin dünne Personaldecke trotz der bereits erheblichen Verstärkung.
		<i>Weitere Verstärkung der Personaldecke, Trennung zwischen Zertifizierung und Aufsicht (Helikopter).</i>

Empfehlung	Umsetzung	Bemerkungen zur Unterstützung durch die Führung und zur Nachhaltigkeit
		<i>Vorschläge für weitere Verbesserungen</i>
Empfehlung 7-1: Verstärkung der Fachkompetenz und des Personalbestands im Sicherheitsmanagement	Weitgehend umgesetzt	Klare Unterstützung durch die Führung.
		<i>Tatsächliche Akzeptanz und Anwendung müssen verbessert werden.</i>
Empfehlung 7-2: Raschere Entschärfung des Personalengpasses bei den Flugverkehrsleitern	Nicht umgesetzt	Dank den Massnahmen von Skyguide hat sich der Engpass nicht verschärft. Der neue Leiter des Bereichs Operationen hat das Problem erkannt und neue Massnahmen getroffen.
Empfehlung 7-3: Lizenzierung des technischen Flugsicherungspersonals	Teilweise umgesetzt	Skyguide hat dem BAZL Mittel für den Nachweis vorgeschlagen, dass die Qualifikation ihres technischen Personals den Anforderungen ESARR 5 für die Zertifizierung im Single European Sky entspricht. Die entsprechende Überprüfung ist im Gange. Längerfristig hat das BAZL die Entwicklung eines Lizenzierungssystems beschlossen, obwohl die Skyguide-Führung diesen Ansatz zumindest zu Beginn nicht unterstützte.
Empfehlung 7-4: Vertrauliche Meldung von Vorfällen ermöglichen	Weitgehend umgesetzt	Skyguide hat aktiv zur Anpassung der schweizerischen Gesetzgebung beigetragen und ein internes Meldesystem eingerichtet, das bis zu einem gewissen Grad vertraulich und straflos ist. Ohne die Unterstützung der Führung wäre dies nicht möglich gewesen.
		<i>Um die Nachhaltigkeit sicherzustellen, muss die Meldung von Vorfällen breiter akzeptiert und praktiziert werden. Ebenso sind geeignete Anpassungen der Gesetzgebung notwendig.</i>

Empfehlung	Umsetzung	Bemerkungen zur Unterstützung durch die Führung und zur Nachhaltigkeit
		<i>Vorschläge für weitere Verbesserungen</i>
Empfehlung 7-5: Definition und Verwaltung eines Risikoportfolios	Teilweise umgesetzt	<p>Skyguide nutzt das Risikoportfolio regelmässig für die Verwaltung von Sicherheitsrisiken durch die Führungsspitze. Allerdings ist das Risikoportfolio noch sehr unvollständig: Der Input beschränkt sich auf Vorkommnisse, die Interpretation ist schwierig, und es werden nicht alle erforderlichen Quellen verwendet. Die Nachhaltigkeit ist fraglich, da das heutige Portfolio nur beschränkt wirksam ist.</p> <p><i>Skyguide sollte den Rahmen des bestehenden Risikoportfolios überprüfen und es in ein effizientes Instrument für das Management der wichtigsten Risiken und Bedrohungen für die Sicherheit umwandeln.</i></p>
Empfehlung 7-6: Verstärkung der Fachkenntnisse und des Personalbestands im Bereich Risikomanagement	Weitgehend umgesetzt	<p>Sicherheit muss erste Priorität haben. Weitere Entwicklung der Fachkenntnisse erforderlich. Klare Unterstützung durch die Führung. Akzeptanz und Anwendung in den operativen Verfahren müssen jedoch verbessert werden, um die Nachhaltigkeit zu gewährleisten.</p> <p><i>Skyguide sollte durch eine unabhängige kritische Überprüfung die Qualität der Beurteilungen genau verfolgen und die Fachkenntnisse weiterentwickeln. Die Qualität und Wirksamkeit des Prozesses der Risikobeurteilung und -minderung sind für die weitere Anwendung und Akzeptanz unabdingbar.</i></p>
Empfehlung 7-7: Überprüfung der Personaldecke für die interne Untersuchung von Vorfällen	Umgesetzt	<p>Klare Unterstützung durch die Führung. Zur Sicherstellung der Nachhaltigkeit müssen Akzeptanz und Anwendung verbessert werden.</p>

Empfehlung	Umsetzung	Bemerkungen zur Unterstützung durch die Führung und zur Nachhaltigkeit
		<i>Vorschläge für weitere Verbesserungen</i>
Empfehlung 8-1: Neuformulierung der Sicherheitspolitik der SWISS	Weitgehend umgesetzt	Klare Unterstützung der Politik durch die Führung.
Empfehlung 8-2: Fortführung des SWISS Safety Advisory Board	Verzicht auf das Advisory Board. Kein Ersatz benötigt.	
Empfehlung 8-3: Einführung eines Flight Data Monitoring-Programms	Weitgehend umgesetzt	Breite Unterstützung der Führung für FDM. Positive Ergebnisse aus der Einführung von FDM sind sichtbar.
Empfehlung 9-1: Festlegung einer Sicherheitspolitik des Flughafens – Zürich	Umgesetzt	Klare Unterstützung durch die Führung des Flughafens Zürich.
Empfehlung 9-1: Festlegung einer Sicherheitspolitik des Flughafens– Genf	Umgesetzt	Positive Einstellung des neuen CEO des Flughafens Genf gegenüber der Sicherheit.
Empfehlung 9-2: Einführung eines Systems für das Sicherheitsmanagement für den Flughafen – Zürich	Weitgehend umgesetzt	<p>Obwohl diese Massnahme möglicherweise nur auf starken Druck beispielsweise von Seiten des BAZL getroffen wurde, ist die Führung des Flughafens Zürich aktiv bestrebt, die Sicherheit zu verbessern.</p> <hr/> <p><i>Vor dem Hintergrund einer positiv scheinenden Sicherheitskultur dürfte der weitere Einsatz und die weiteren Bemühungen der Führung Ende 2007 zu einem nachhaltigen, effizienten System für das Sicherheitsmanagement im Flughafen Zürich führen.</i></p> <p><i>Der CEO wird angehalten, sich weiter für die Sicherheit einzusetzen.</i></p>

Empfehlung	Umsetzung	Bemerkungen zur Unterstützung durch die Führung und zur Nachhaltigkeit
		<i>Vorschläge für weitere Verbesserungen</i>
Empfehlung 9-2: Einführung eines Systems für das Sicherheitsmanagement für den Flughafen – Genf	Teilweise umgesetzt	Der Flughafen Genf hat drei Jahre für die Umsetzung eines Systems für das Sicherheitsmanagement ab dem Zeitpunkt der Zertifizierung (bis Ende 2006 erwartet) vorgesehen. <hr/> <i>Ein klareres Bekenntnis und stärkere Bemühungen zur weiteren Umsetzung eines Systems für das Sicherheitsmanagement für den Flughafen Genf sind erforderlich.</i>
Empfehlung 11-1: Änderung der Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen	Noch nicht umgesetzt	Änderung im Gange. Unterstützung auf Regierungs- und Ministerebene ist vorhanden, weniger innerhalb des BFU. <hr/> <i>Es wird eine Anpassung der BFU-Verfahren im Sinne dieser Empfehlung vorgeschlagen.</i>
Empfehlung 11-2: Richtlinien für die Reaktion auf Empfehlungen des BFU	Nicht umgesetzt	Empfehlung wird von der Führung nicht unterstützt. Sie wird aufgrund des geänderten Verfahrens für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen des BFU als überholt betrachtet. <hr/> <i>Es wird vorgeschlagen, diese Empfehlung an den CASO zu richten.</i>
Empfehlung 11-3: Reorganisation des BFU – Eingliederung einer Kommission für die Untersuchung von Luftfahrtunfällen (Aviation Accident Investigation Board)	Noch nicht umgesetzt	Die erforderliche Anpassung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung ist im Gange. Unterstützung auf Regierungs- und Ministerebene ist vorhanden, weniger innerhalb des BFU. <hr/> <i>Es sollte sichergestellt werden, dass die vorgeschlagenen Änderungen des Luftfahrtgesetzes der Empfehlung 11-3 entsprechen.</i>
Empfehlung 11-4: Aufhebung der EFUK	Nicht umgesetzt	Die erforderliche Anpassung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung ist im Gange. Unterstützung der Führung ist auf allen Ebenen vorhanden. <hr/> <i>Es sollte sichergestellt werden, dass die vorgeschlagenen Änderungen des Luftfahrtgesetzes zur Aufhebung der EFUK führen und Anfechtungsverfahren vermieden werden.</i>



Empfehlung	Umsetzung	Bemerkungen zur Unterstützung durch die Führung und zur Nachhaltigkeit
		<i>Vorschläge für weitere Verbesserungen</i>
Empfehlung 11-5: Freiwillige Meldung von Vorfällen	Teilweise umgesetzt	<p>Die ehrgeizigen Zielsetzungen stimmen mit der nationalen Luftfahrtsicherheitspolitik nicht völlig überein. Allgemeine Unterstützung durch die Führung auf allen Ebenen (UVEK und Betroffene). Nachhaltigkeit hängt von den Umsetzungsdetails ab, die noch zu definieren sind.</p> <p><i>Der Begriff "grobe Fahrlässigkeit" im Verordnungsentwurf sollte nochmals überdacht werden. Angesichts der ehrgeizigen Zielsetzungen der Schweiz sollte die Bestimmung zur freiwilligen, straflosen Meldung mehr dem dänischen Beispiel entsprechen. In Dänemark wird beispielsweise der Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht verwendet, und nur der Missbrauch von Suchtmitteln ist ein Grund, um die Bestimmung zur Straflosigkeit aufzuheben.</i></p>
Empfehlung 12-1: Entwicklung eines nationalen Aktionsplans für die Luftfahrtsicherheit	Umgesetzt	Breite Unterstützung durch die Führungsspitze innerhalb der Regierung und der Unternehmen im Bereich des Luftverkehrs. Nachhaltigkeit des Plans hängt davon ab, wie stark die Regierung Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf allen Ebenen weiter unterstützt.
Empfehlung 12-2: Gewährleistung der Umsetzung des nationalen Aktionsplans für die Luftfahrtsicherheit	Umgesetzt	Unterstützung auf der obersten Regierungsebene für die Gewährleistung der Umsetzung des nationalen Sicherheitsplans.