

Occurrence Reporting



Sicherheitsseminar:
Samstag, 16. April 2016

Dr. Philipp Perren, Nobel & Hug, Zürich

Occurrence Reporting

Inhalt der Präsentation

- Was ich bin und was ich nicht bin
- Gesetzliche Grundlagen der neuen Regulierung
- Die Idee hinter dieser 'Meldepflicht'
- Die frühere Regulierung
- Die neuen 'Meldepflichten' im Einzelnen
 - Durch wen
 - was
 - wo(hin)
 - wann (innert welcher Frist / Inkrafttreten)
- Was geschieht mit diesen Meldungen danach bei der Behörde

Occurrence Reporting

ANHÄNGE zur Präsentation:

- EASA Flyer zu den Meldepflichten
- AIC 003/2016 B MAR 31
- Änderungen des LFG
- Änderungen der LFV
- Ergänzende Bemerkungen des BAZL vom Mai 2016

¹Das BAZL war durch einen Safety Officer der Abteilung, welche die Meldungen entgegennimmt, am Anlass vertreten und hat versichert, dass Meldungen (ausser bei grobfahrlässigem oder absichtlichem Fehlverhalten) wie schon bisher auch in Zukunft anonym bleiben und allein im Rahmen des Safety Meldewesens verwendet würden, um die Flugsicherheit zu erhöhen.

Weiter wurde versprochen, dass künftig das Feedback aus diesen Meldungen rascher und umfassender erfolgen soll, als dies bisher der Fall war.

Das BAZL hat dazu ergänzende Ausführungen versprochen, die im Mai eintrafen, und die sich am Ende dieser Präsentation finden.

¹ Angefügt als Ergänzung zur Präsentation, im Mai 2015 für die Fassung der Präsentation, wie sie dann beim AeCS ins Netz gestellt wird

Occurrence Reporting

Ziele dieser Präsentation

Ich möchte Ihnen folgendes zeigen:

- die Vorschriften, die dieser Meldepflicht zugrunde liegen und zwar namentlich aus Sicht des Privat- bzw. GA-Piloten
- ganz generell, wie Sie solche gesetzlichen Grundlagen finden können
- die Vorschriften und Ziele des neuen Meldewesens

Occurrence Reporting

- **Was ich bin**

Mitglied des Aero Clubs der Schweiz

Pilot

Maschineningenieur (Dipl. Masch.-Ing. ETHZ)

Jurist (Dr. iur. HSG)

Rechtsanwalt

- **Was ich alles nicht bin**

Weder Mitglied des europäischen Legislators

Noch Mitglied des Schweizer Gesetzgebers

Noch Mitglied des europäischen oder schweizerischen
Regulators (Aufsichtsbehörde)

Und vor allem bin ich nicht verantwortlich für diese Regeln,
die ich Ihnen in den nächsten 45 Minuten darlegen will

Occurrence Reporting

Disclaimer

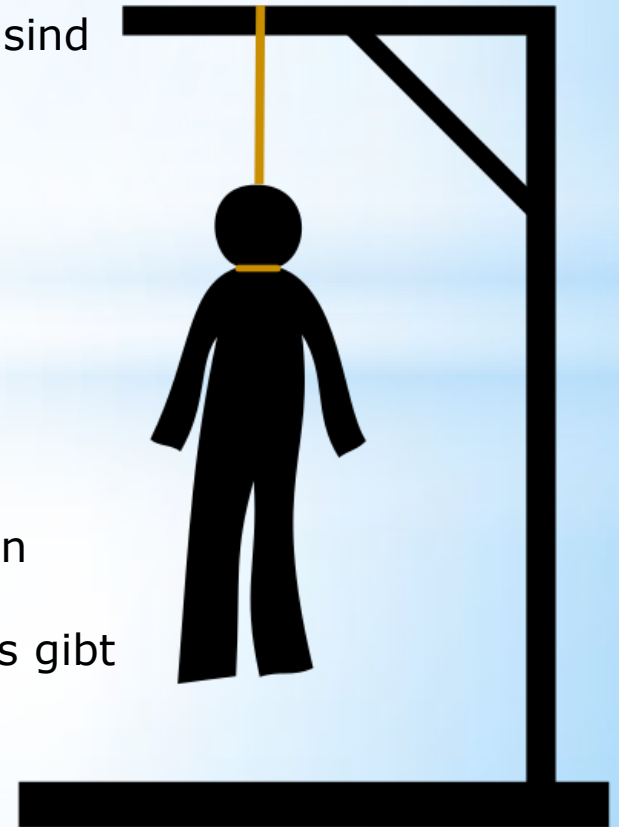
Die folgende Präsentation basiert zwar auf den aktuell gültigen gesetzlichen Grundlagen und auf den Präsentationen, die im/vom BAZL in dieser Sache gehalten worden sind

ABER:

Die Norm ist neu
eine Praxis der Behörden gibt es noch nicht
und noch viel weniger eine solche der Gerichte

und ich befürchte stark

- ❖ dass es auch sehr unterschiedliche Auffassungen innerhalb der verschiedenen Behörden und sogar der verschiedenen Abteilungen des BAZL's gibt



Occurrence Reporting

Inhalt der Präsentation

- Was ich bin und was ich nicht bin
- Gesetzliche Grundlagen der neuen Regulierung
- Die Idee hinter dieser 'Meldepflicht'
- Die frühere Regulierung
- Die neuen 'Meldepflichten' im Einzelnen
 - Durch wen
 - was
 - wo(hin)
 - wann (innert welcher Frist / Inkrafttreten)
- Was geschieht mit diesen Meldungen danach bei der Behörde

Occurrence Reporting

VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 3. April 2014

über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von
Ereignissen in der Zivilluftfahrt,

zur **Änderung** der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen
Parlaments und des Rates und

zur **Aufhebung** der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG)
Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission
(Text von Bedeutung für den EWR)

Occurrence Reporting

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1018 DER KOMMISSION vom 29. Juni 2015

**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 meldepflichtig sind**

(Text von Bedeutung für den EWR)

Occurrence Reporting

Guidance Material (EU) R376/2014

(ausschliesslich auf www.admin.bazl.ch und bei EASA)

Occurrence Reporting

www.euro-lex.eu

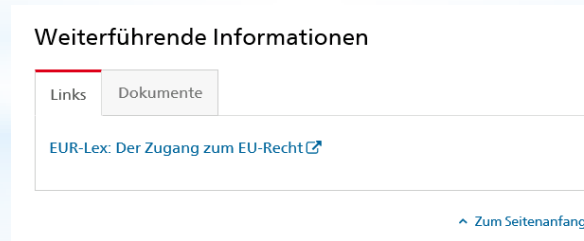
Euro-lex.europa.eu

oder

www.bazl.admin.ch

→ für Fachleute → Meldewesen

→ Einführung neue Meldeverordnung EU 376/2014



Unter Dokumente finden sie aktuell alle Gesetzestexte, FAQ, BAZL Präsentationen etc.
Das "Guidance Material" findet sich nur hier und bei EASA (nicht aber bei Eur-Lex)

Occurrence Reporting

www.admin.ch

Gesetzgebung

oder

www.google.com

Suche: admin LFG

Seiten-Ladefehler
https://www.google.ch/search?cr=coun...7_RLVKzkMNLraIG5gdgD&emsg=NCSR&noj=1



EUR-Lex.europa.eu

- BG [Достъп до правото на Европейския съюз](#)
- ES [El acceso al Derecho de la Unión Europea](#)
- CS [Přístup k právu Evropské unie](#)
- DA [Adgang til EU-lovgivningen](#)
- DE [Der Zugang zum EU-Recht](#)
- ET [Juurdepääs Euroopa Liidu õigusaktidele](#)
- EL [Πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης](#)
- EN [Access to European Union law](#)
- FR [Accès au droit de l'Union Européenne](#)
- GA [Rochtain ar dhlí an Aontais Eorpaigh](#)
- HR [Pristup zakonodavstvu Europske unije](#)
- IT [L'accesso al diritto dell'Unione europea](#)
- LV [Piekļuve Eiropas Savienības tiesību aktiem](#)
- LT [Prieiga prie Europos Sąjungos teisės](#)
- HU [Hozzáférés az európai unió joghoz](#)
- MT [Aċċess għal-liġi tal-Unjoni Ewropea](#)
- NL [De toegang tot het recht van de Europese Unie](#)
- PL [Dostęp do aktów prawnych Unii Europejskiej](#)
- PT [Acesso ao direito da União Europeia](#)
- RO [Accesul la dreptul Uniunii Europene](#)
- SK [Přístup k právu Európskej únie](#)
- SL [Dostop do zakonodaje Evropske unije](#)
- FI [Euroopan unionin oikeus ulottuvillasi](#)
- SV [Ingång till EU-rätten](#)

04 05



ABl. – aktuelle Ausgabe:
 L088 – C119 C120 [Mehr >](#)

- Direktlinks**
- Zu uns verlinken
 - Arten von Dokumenten in EUR-Lex
 - Zusammenfassungen der EU-Gesetzgebung
 - Rechtsvorschriften zu den EU-Statistiken
 - Haushaltsplan
 - Leitfaden für die Abfassung von Rechtstexten
 - Jüngste Entwicklungen auf EUR-Lex

Schnellsuche: Geben Sie Freitext, CELEX-Nummern oder Deskriptoren ein. Verwenden Sie „**„** für genaue Übereinstimmung.

Brauchen Sie weitere Suchoptionen? Verwenden Sie die [erweiterte Suche](#)



Access to and Reuse of EU Legal Information

Conference organised by the Publications Office of the European Union



Thank you for participating!

EU-Recht und andere öffentliche EU-Dokumente, [rechtsverbindliches elektronisches Amtsblatt der EU](#) - in 24 Sprachen.

Bitte schicken Sie uns weiterhin Ihre Anmerkungen auf unserem [Kontaktformular](#). Sie möchten regelmäßig informiert werden? Dann hinterlassen Sie Ihre [Kontaktdaten](#) und folgen Sie uns auf Twitter und Facebook  .

Suchen mit

Dokumentnummer		Art
Jahr	Nummer	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input checked="" type="radio"/> Alle <input type="radio"/> Verordnung <input type="radio"/> Richtlinie <input type="radio"/> Beschluss/Entscheidung <input type="radio"/> Rechtssache des <input type="radio"/> COM- und JOIN- <input type="radio"/> SEC- oder SWD-Dokumente

Mein EUR-Lex

Anmelden
 oder

- Meine Suchanfragen (0)
- Meine Artikel (0)
- Meine RSS-Feeds (0)

[RSS-Feeds](#)

[Anmeldung für Webdienste](#)

[Infotour](#)

[Statistiken](#)

[Feedback erwünscht](#)

Twitter

[EUR-Lex @EURLex](#)
 #food: Steviol glycosides approved as #sweetener in certain energy-reduced or with no added sugars beverages - bit.ly/1SxGUcF
 1h

[EUR-Lex @EURLex](#)
 #Transport: @EU_Commission amends Reg re technical specification for interoperability of trans-European rail system bit.ly/1oxHor0
 3h

[EUR-Lex @EURLex](#)
 #nuclearenergy

[Erweiterte Suche](#)

EUROPA > EU-Recht und -Veröffentlichungen > EUR-Lex > Suchergebnisse

[Startseite](#) | [Amtsblatt](#) | [EU-Recht und damit verbundene Dokumente](#) | [Nationales Recht](#) | [Rechtsetzungsverfahren](#) | [Mehr](#)
Suche eingrenzen

Weiterempfehlen

▼ **Nach Bereich**
[EU-Recht und damit verbundene Dokumente \(12\)](#)
[Amtsblatt \(7\)](#)
▼ **Nach Teilbereich**
[Alle Dokumente \(12\)](#)
[Gesamtes EU-Recht \(12\)](#)
[Vorarbeiten \(7\)](#)
[Rechtsvorschriften \(5\)](#)
▼ **Nach Jahr des Dokuments**
[2015 \(9\)](#)
[2014 \(3\)](#)
▼ **Nach Verfahrensart**
[Ordentliches Gesetzgebungsverfahren \(COD\) \(2\)](#)
[Besonderes Rechtsetzungsverfahren - Konsultation des Parlaments \(CNS\) \(1\)](#)
▼ **Nach Autor**
[Europäische Kommission \(7\)](#)
[Rat der Europäischen Union \(4\)](#)
[Europäisches Parlament \(2\)](#)
[Generaldirektion Mobilität und Verkehr \(2\)](#)
▼ **Nach Art des Rechtsakts**
[Verordnuna \(2\)](#)
Suchkriterien

Suche anhand: 376/2014, Suchsprache: Deutsch

 In „Meine Suchanfragen“ speichern
 In „Meine RSS-Feeds“ erstellen
 In „Meine Artikel“ speichern
Sortieren nach
 Treffer 1 – 10 von 12 [Auswahl exportieren/Alles exportieren](#) | [Angezeigte Metadaten ändern](#) | [Auswahl löschen](#) 1 2

- Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission Text von Bedeutung für den EWR**

ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18–43 (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV)

Direktzugang zum Text:

CELEX-Nummer: 32014R0376

- In Kraft

Form: Verordnung

Letzte konsolidierte Fassung:

02014R0376–20140424

Autor: Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union

Datum des Dokuments: 03/04/2014

ABl.-Reihe: OJ-L

ABl.-Unterreihe: R

ABl.-Nummer: 122

- Beschluss Nr. 376/2014/EU des Rates vom 12. Juni 2014 zur Ermächtigung Portugals, in der autonomen Region Madeira auf die dort hergestellten und verbrauchten Rum- und Likörzeugnisse sowie in der autonomen Region Azoren auf die dort hergestellten und verbrauchten Likör- und Branntweinerzeugnisse einen ermäßigten Verbrauchssteuersatz anzuwenden**

Mein EUR-Lex

Anmelden

 oder [Registrieren](#)

- Meine Suchanfragen (0)

- Meine Artikel (0)

- Meine RSS-Feeds (0)

[RSS-Feeds](#)
[Anmeldung für Webdienste](#)
[Infotour](#)
[Statistiken](#)
[Feedback erwünscht](#)

Im Interesse der Benutzerfreundlichkeit verwenden wir auf unseren Seiten Cookies. Möchten Sie sie behalten?



Über EUR-Lex | Wegweiser | Von A bis Z | Fragen und Antworten | Hilfe | Links | Rechtlicher Hinweis | Cookies | Kontakt | Deutsch (de)

Schnellsuche: Geben Sie Freitext, CELEX-Nummern oder Deskriptoren ein. Verwenden Sie „fi“ für ...

Erweiterte Suche

EUROPA > EU-Recht und -Veröffentlichungen > EUR-Lex > Suchergebnisse > EUR-Lex - 32014R0376 - DE

Startseite | Amtsblatt | EU-Recht und damit verbundene Dokumente | Nationales Recht | Rechtsetzungsverfahren | Mehr

Zurück zur Ergebnisliste | Nächstes Dokument >>

Weiterempfehlen

Dokument 32014R0376 > In „Meine Artikel“ speichern | Permalink | Angaben herunterladen

Über dieses Dokument | Text | Verfahren | Verbundene Dokumente | Alles anzeigen | Alle einklappen | Alle ausklappen

Titel und Fundstelle

Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission Text von Bedeutung für den EWR

ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18-43 (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj

Sprachen, Formate und Link zum Amtsblatt

Table with columns for language (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV) and rows for HTML, PDF, and Amtsblatt.

Mit einem Klick auf obiges Symbol erfahren Sie, ob dieses Dokument in einem rechtsverbindlichen elektronischen Amtsblatt veröffentlicht wurde (bei Amtsblättern, die vor dem 1. Juli 2013 veröffentlicht wurden, ist lediglich die Papierfassung rechtsverbindlich).

Mehrsprachige Anzeige

Sprache 1: Deutsch (de) | Sprache 2: Bitte auswählen | Sprache 3: Bitte auswählen | Anzeige

Text

Mein EUR-Lex

- Anmelden oder Registrieren
Meine Suchanfragen (0)
Meine Artikel (0)
Meine RSS-Feeds (0)

- RSS-Feeds
Anmeldung für Webdienste
Infotour
Statistiken
Feedback erwünscht

Text

24.4.2014

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

L 122/18

VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 3. April 2014

über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Zivilluftfahrt in der Union sollte ein hoher allgemeiner Sicherheitsstandard gewährleistet werden und es sollten alle Anstrengungen zur Verringerung der Zahl von Unfällen und Störungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit Vertrauen in den Luftverkehr hat.
- (2) Die Quote tödlicher Unfälle in der Zivilluftfahrt ist in den letzten zehn Jahren im Wesentlichen konstant geblieben. Jedoch könnte die Zahl der Unfälle in den nächsten Jahrzehnten aufgrund höheren Verkehrsaufkommens und zunehmender technischer Komplexität der Luftfahrzeuge ansteigen.
- (3) Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ bezweckt die Unfallvermeidung durch Erleichterung der zügigen Durchführung effizienter Sicherheitsuntersuchungen von hoher Qualität. Die vorliegende Verordnung sollte keinen Einfluss auf das gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 von den nationalen Sicherheitsuntersuchungsstellen durchgeführte Verfahren zur Untersuchung

Occurrence Reporting

Inhalt der Präsentation

- Was ich bin und was ich nicht bin
- Gesetzliche Grundlagen der neuen Regulierung
- Die Idee hinter dieser 'Meldepflicht'
- Die frühere Regulierung
- Die neuen 'Meldepflichten' im Einzelnen
 - Durch wen
 - was
 - wo(hin)
 - wann (innert welcher Frist / Inkrafttreten)
- Was geschieht mit diesen Meldungen danach bei der Behörde

Occurrence Reporting

Früher:

**In der Schweiz:
SWANS**



**(Swiss Aviation Notification System)
[freiwilliges Meldewesen]**

Occurrence Reporting

Nebst dem obligatorischen Meldewesen bot das BAZL seit 2007 auch die Möglichkeit, Ereignisse freiwillig in anonymisierter Form über das Swiss Aviation Notification System (SWANS) zu melden.

Dieses wurde im Hinblick auf die neue EU- Verordnung 376/2014 bereits am 1. Januar 2016 in einen neuen Meldekanal überführt. Auch der neue Meldekanal bietet die Möglichkeit, das BAZL im Rahmen der sogenannten „Just Culture“ über Vorkommnisse zu informieren und Sicherheitsbedenken aller Art zu melden.

Occurrence Reporting

précédant:

in der Schweiz:

SMS



**(Safety Management System)
[obligatorisches Meldewesen]**

Occurrence Reporting

Obligatorisches Meldewesen

Dem BAZL sind besondere Vorkommnisse, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten, nach dem Eintreten des Ereignisses zu melden.

Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Occurrence Reporting

Nebst dem obligatorischen Meldewesen bot das BAZL seit 2007 auch die Möglichkeit, Ereignisse freiwillig in anonymisierter Form über das Swiss Aviation Notification System (SWANS) zu melden.

Dieses wurde im Hinblick auf die neue EU- Verordnung 376/2014 bereits am 1. Januar 2016 in einen neuen Meldekanal überführt. Auch der neue Meldekanal bietet die Möglichkeit, das BAZL im Rahmen der sogenannten „Just Culture“ über Vorkommnisse zu informieren und Sicherheitsbedenken aller Art zu melden.

Occurrence Reporting

in den USA: ASRS

Aviation Safety Reporting System

Home Contact Us

Program Information Report to ASRS Search ASRS Database Publications/Studies International Online Resources

Confidential. Voluntary. Non-Punitive.

ASRS captures confidential reports, analyzes the resulting aviation safety data, and disseminates vital information to the aviation community.

REPLAY

CALLBACK
Receive FREE monthly newsletter by email! [\(Please Read\)](#)
[Subscribe to CALLBACK](#)

The Ostrich and the Eagle - Two Approaches to Taxiing
December 2015, Issue 431
[HTML](#) | [PDF](#)

Search ASRS Database ▶
Rich source of information for policy development, research, training, and more.

View ASRS Report Sets ▶
Each consist of 50 database records relevant to topics of interest in aviation.

Meteorological & AIS Data Link Services & Applications Study
[Read the Interim Report](#)
[Learn More](#)

WAKE VORTEX ENCOUNTER STUDY
[Learn More](#)

Occurrence Reporting

Die Idee hinter dieser Meldepflicht

- Verhütung und Prävention von Unfällen und Zwischenfällen

"Zweck dieser Richtlinie ist es, einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt zu leisten, indem gewährleistet wird, dass sicherheitsrelevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt und verbreitet werden."

(Richtlinie 2003/42)

Occurrence Reporting

Die Idee hinter dem Meldewesen gemäss der alten RL **2003/42**

(3) Erfahrungsgemäss weisen häufig bereits vor Eintritt eines Unfalls eine Reihe von Störungen und Fehlern auf Sicherheitsmängel hin.

(4) Eine Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt setzt eine bessere Kenntnis derartiger Ereignisse voraus, ...

(6) Jeder Mitgliedstaat sollte ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse einrichten.

Artikel 9, Freiwillige Meldungen

(1) Zusätzlich ... können die Mitgliedstaaten ein System der Erstattung freiwilliger Meldungen einrichten

Occurrence Reporting

Die Idee hinter diesen Meldepflichten [376/2014]

Artikel 1, Ziele

(1) Diese Verordnung dient der Verbesserung der Flugsicherheit, indem gewährleistet wird, dass für die Sicherheit der Zivilluftfahrt relevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert werden.

Occurrence Reporting

Sicherheitspyramide / Eisbergmodell



Occurrence Reporting

Die Idee hinter diesen Meldepflichten [376/2014]

- 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. Außerdem ist zwar die Fähigkeit, Lehren aus Unfällen zu ziehen, von entscheidender Bedeutung, doch ist deutlich geworden, **dass rein reaktive Systeme von begrenztem Nutzen** sind, ...
- Zur **Verbesserung der Flugsicherheit sollten sicherheitsrelevante Informationen aus der Zivilluftfahrt gemeldet**, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert sowie auf der Grundlage der erfassten Informationen geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Dieser **proaktive und evidenzbasierte Ansatz** ...

Occurrence Reporting

Was ist neu bei den Meldepflichten gemäss 376/2014

- 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. Außerdem ist zwar die Fähigkeit, Lehren aus Unfällen zu ziehen, von entscheidender Bedeutung, doch ist deutlich geworden, dass rein reaktive Systeme von begrenztem Nutzen sind, ...
- Zur **Verbesserung der Flugsicherheit sollten sicherheitsrelevante Informationen aus der Zivilluftfahrt gemeldet**, erfasst, gespeichert, **geschützt**, ausgetauscht, verbreitet und analysiert sowie auf der Grundlage der erfassten Informationen geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Dieser proaktive und evidenzbasierte Ansatz

Occurrence Reporting

Was ist weiter besonders bei den Meldepflichten gemäss 376/2014

Artikel 16 Schutz der Informationsquelle

(6) Unbeschadet der geltenden nationalen Strafrechtsvorschriften verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen oder versehentlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie lediglich aufgrund einer Meldung gemäß den Artikeln 4 und 5 Kenntnis erlangen

Occurrence Reporting

Inhalt der Präsentation

- Was ich bin und was ich nicht bin
- Gesetzliche Grundlagen der neuen Regulierung
- Die Idee hinter dieser 'Meldepflicht'
- Die frühere Regulierung
- Die neuen 'Meldepflichten' im Einzelnen
 - Durch wen
 - was
 - wo(hin)
 - wann (innert welcher Frist / Inkrafttreten)
- Was geschieht mit diesen Meldungen danach bei der Behörde

Occurrence Reporting

[die alte] Richtlinie 2003/42/CE

Artikel 4 Meldepflicht

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Ereignisse im Sinne des Artikels 3 von jeder der nachstehend aufgeführten Personen ... gemeldet werden:

- a) **Betreiber oder Führer** eines turbinengetriebenen Luftfahrzeugs oder eines Verkehrsflugfahrzeugs, das von einem Betreiber eingesetzt wird, über den ein Mitgliedstaat die Sicherheitsaufsicht ausübt;
- b) Personen, die gewerbsmäßig turbinengetriebene Luftfahrzeuge oder Verkehrsflugfahrzeuge oder Ausrüstungen oder Teile davon **unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates konstruieren, herstellen, instandhalten** oder verändern;
- c) Personen, die ein "Certificate of maintenance" oder ein "release to service") für ein turbinengetriebenes Luftfahrzeug oder ein Verkehrsflugfahrzeug oder für Ausrüstungen oder Teile davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates unterzeichnen;

Occurrence Reporting

[die alte] **Richtlinie 2003/42/CE**

Artikel 4 Meldepflicht

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Ereignisse im Sinne des Artikels 3 von jeder der nachstehend aufgeführten Personen ... gemeldet werden:

d) Personen, die eine Funktion ausüben ... als **Fluglotse**;

e) Leiter eines Flughafens ...;

f) Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, **Instandhaltung, Reparatur, Überholung**, Flugprüfung oder Kontrolle von Luftverkehrseinrichtungen ... ausüben;

g) Personen, die auf einem ... Flughafen eine Funktion im Zusammenhang mit der **Abfertigung von Luftfahrzeugen** am Boden ausüben, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs.

Occurrence Reporting

Richtlinie 2003/42/EG du 13 juin 2003

ist ~ identisch mit

Verordnung (EU) N° 376/2014 vom 3. April 2014

- betreffend Idee und Zielen
- in Bezug auf die meldepflichtigen Ereignisse
- in Bezug auf das Anwendungsgebiet:
 - **Obligatorische Meldpflichten** für komplexe Luftfahrzeuge und für Flugzeuge im gewerbsmässigen Flugbetrieb («turbinengetriebene oder Verkehrsflugfahrzeug»)

aber NEU

- 376/2014 führt nun **auch obligatorische Meldepflichten** ein für alle anderen Flugzeuge wie SEP, MEP, Segelflugzeuge, Ballone, Ecolight etc.
(was unter 2003/42 noch freiwillig war)

Occurrence Reporting

Verordnung (EU) 376/2014 vom 3. April 2014

- die meldepflichtigen Ereignisse
- müssen zwingend gemeldet werden
 - durch alle Personen die als Kommandant, Betreiber, Konstrukteur, Techniker, Unterhaltungspersonal etc. agieren.
 - **für praktisch sämtliche Arten von Flugzeugen [NEU]**
- überdies müssen diese auch gemeldet werden
 - durch alle Personen die als
Fluglotse,
auf Flugplätzen oder für Navigationseinrichtungen
oder im 'Ground Handling'
arbeiten

Occurrence Reporting

Verordnung (EU) 376/2014 vom 3 April 2014

- die meldepflichtigen Ereignisse
 - müssen zwingend gemeldet werden
 - von (vielen) verschiedenen Personen
- Was in der Praxis bedeutet
- dass ein und dasselbe meldepflichtige Ereignis
 - durch mehrere Personen
 - gemeldet wird und gemeldet werden muss

Occurrence Reporting

Welches sind die Ereignisse, die obligatorisch zu melden sind?

Artikel 2, Begriffsbestimmungen

3. „**Störung**“: eine Störung im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;
4. „**schwere Störung**“: eine schwere Störung im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;
5. „**Unfall**“: ein Unfall im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;
7. „**Ereignis**“: ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet bzw. — bei Ausbleiben von Abhilfemaßnahmen oder bei Nichtbeachtung — gefährden könnte; hierzu zählen insbesondere Unfälle oder schwere Störungen;

Unfall / schwerer Vorfall (EU: schwere Störung)

VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010
DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. Oktober 2010

über die Untersuchung und
Verhütung von Unfällen und
Störungen in der Zivilluftfahrt

(früher: Verordnung über die
Untersuchung von Flugunfällen
und schweren Vorfällen (VFU)
vom 23 November 1994, SR
748.126.3)

anderes Ereignis

VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014
DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES

vom 3. April 2014

über die Meldung, Analyse und
Weiterverfolgung von Ereignissen
in der Zivilluftfahrt,

(früher) SWANS und SMS)

Unfall / schwerer Vorfall (EU: schwere Störung)

Unfalluntersuchung

Kontaktieren Sie die SUST

sofort

via REGA

anderes Ereignis

Meldewesen

Meldung an die EU Behörde

innert 72 Stunden

via EU Portal

Unfall / schwerer Vorfall (EU: schwere Störung)

"**Unfall**" ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, bei dem...

- eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
- das Luftfahrzeug einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten hat ... wobei Behebung eine große Reparatur ... oder einen Austausch ... erfordern,
- das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist;

anderes Ereignis

"**Ereignis**": ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet bzw. — bei Ausbleiben von Abhilfemassnahmen oder bei Nichtbeachtung — gefährden könnte;

hierzu zählen insbesondere Unfälle oder schwere Störungen;

Unfall / schwerer Vorfall (EU: schwere Störung)

"**schwere Störung**" eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, ...

ANHANG

Liste der Beispiele für schwere Störungen

anderes Ereignis

"**Ereignis**": ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet bzw. — bei Ausbleiben von Abhilfemassnahmen oder bei Nichtbeachtung — gefährden könnte;

hierzu zählen insbesondere Unfälle oder schwere Störungen;

Unfall / schwerer Vorfall (EU: schwere Störung)

eingeschlossen

Flugzeuge die im Register
eingetragen sind

nicht eingeschlossen:

- Fallschirme
- Hängegleiter
- Gleitschirme
- Fesselballone
- Modellflugzeuge

anderes Ereignis

eingeschlossen

- Segelflugzeuge
- Luftfahrzeuge leichter als Luft

Unfall / schwerer Vorfall (EU: schwere Störung)

- EU 996/2010 (Anhang)
- http://www.sust.admin.ch/de/dokumentation_aviatik_statistiken.html
- (Liste von mehreren Seiten was als Unfall, was als schwere Verletzung, was als schwerer Zwischenfall gilt.)

anderes Ereignis

eingeschlossen

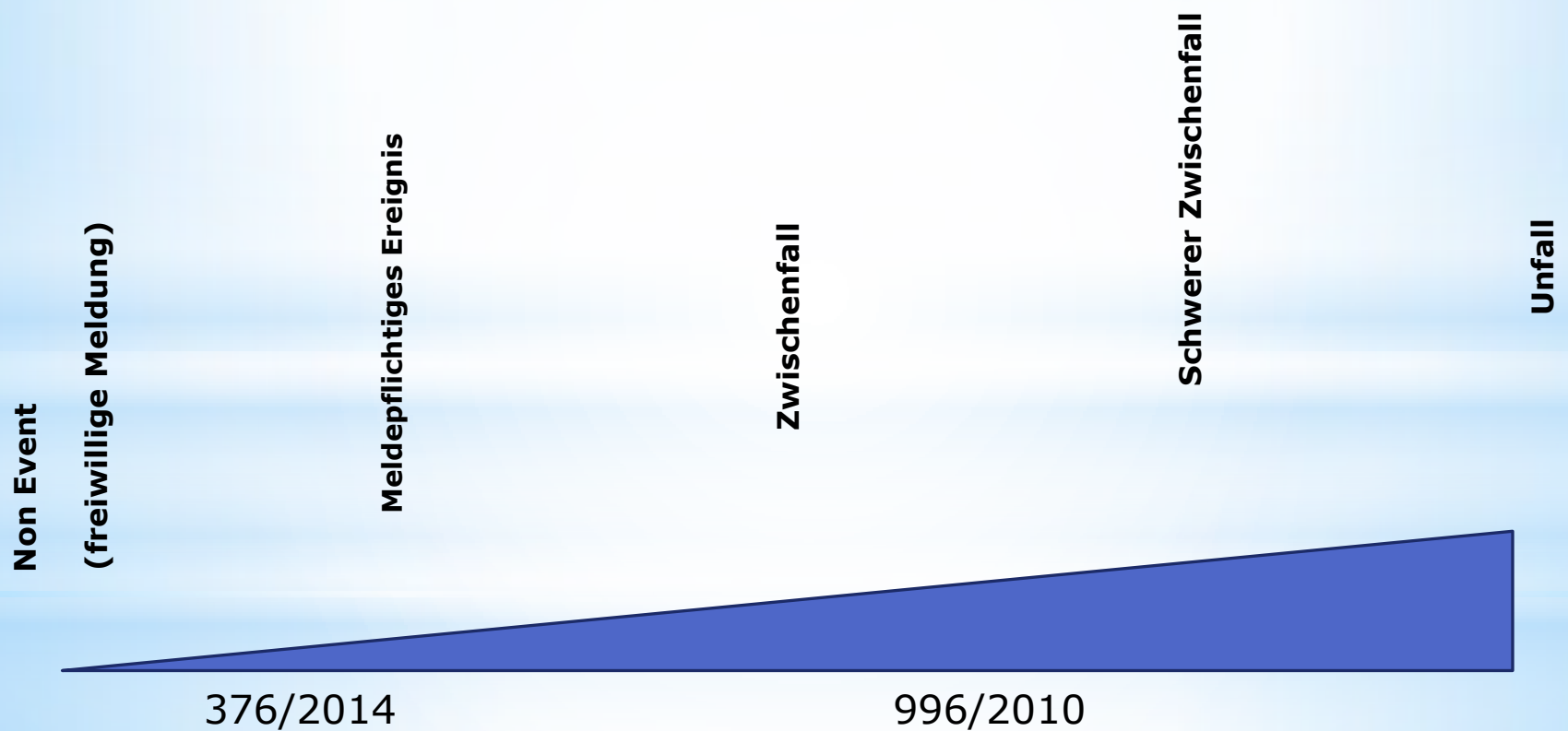
- Segelflugzeuge
- Luftfahrzeuge leichter als Luft

- auch Ecolights etc gem. nationalen Vorschriften

Occurrence Reporting

Unfall / schwerer Vorfall

andere Ereignisse



Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

- im Zweifelsfall: Melden Sie!
(Meldung ist Voraussetzung für Straffreiheit)
- melden Sie alles, was in Sie als hilfreich für Ihre Aviatikkollegen ansehen, alles was Sie selber auch gerne erfahren würden;
- melden Sie nicht, was nicht hilfreich oder gar unnützlich ist für Ihre Kollegen und die Aviatik insgesamt;
- entscheiden Sie nach Ihrem gesunden Menschenverstand.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

Zum Beispiel: **Vergaservereisung:**

- melden Sie die üblichen, normalen, alltäglichen Vergaservereisung, die Sie durch die normale Bedienung der Vergaservorwärmung im Griff haben, **nicht**
- melden Sie aussergewöhnliche Vergaservereisungen, die sehr unüblich sind oder solche, wegen denen Sie einen Unfall oder schweren Zwischenfall nur knapp vermeiden konnten.
- entscheiden Sie nach Ihrem gesunden Menschenverstand.

(dieses Beispiel wurde vom BAZL in einem Vortrag verwendet)

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1018 DER KOMMISSION vom 29. Juni 2015 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 meldepflichtig sind

(2) Gemäß Artikel 4 Absatz 5 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 hat die Kommission eine Liste zur Einstufung von meldepflichtiger Ereignisse gemäß der Verordnung .. aufzustellen

Eine **zweite Liste** sollte ... der Einstufung von Ereignissen in Bezug auf **andere als technisch komplizierte** motorgetriebene **Luftfahrzeuge** dienen.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse die zwingend zu melden sind?

Durchführungsverordnung EU 2015/1018

Ereignisse

- ANHANG I AUS **BETRIEB** DES LUFTFAHRZEUGS
- ANHANG II AUS **INSTANDHALTUNG** DES LUFTFAHRZEUGS
- ANHANG III IM ZUSAMMENHANG MIT **FLUGSICHERUNG**
- ANHANG IV IM ZUSAMMENHANG MIT **FLUGPLÄTZEN UND BODENDIENSTEN**
- ANHANG V IM ZUSAMMENHANG MIT **ANDEREN ALS KOMPLIZIERTEN LUFTFAHRZEUGEN, EINSCHLIESSLICH SEGELFLUGZEUGEN UND LUFTFAHRTGERÄTEN "LEICHTER ALS LUFT"**

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse die zwingend zu melden sind?

Durchführungsverordnung EU 2015/1018

Anhang V:

a) "Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge" sind alle anderen als die in Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgeführten Luftfahrzeuge.

VERORDNUNG (EG) Nr. 216/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse die zwingend zu melden sind?

Durchführungsverordnung EU 2015/1018

Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

j) „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“

- **Flächenflugzeug**

höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder

Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder

Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder

ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse die zwingend zu melden sind?

Durchführungsverordnung EU 2015/1018

Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

j) „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“

- **Hubschrauber**

Startmasse über 3 175 kg oder

Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder

Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten

- **Kipprotor-Luftfahrzeug**

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

ANHANG I - IV KOMPLEXE **LUFTFAHRZEUGE**

Meldepflicht bestand schon unter 2003/42

ANHANG V **Non-Complex Luftfahrzeuge**

Meldepflicht **NEU unter 376/2014**

Occurrence Reporting

Ausnahmen von Meldepflicht unter 376/2014

Art. 3 Gegenstand und Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen betreffend zivile Luftfahrzeuge mit **Ausnahme der in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008** genannten Luftfahrzeuge.

Die Mitgliedstaaten können 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.

Occurrence Reporting

Ausnahmen von Meldepflicht unter 376/2014

Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

- a) historische Luftfahrzeuge (non complex)
- b) Luftfahrzeuge speziell für Forschungszwecke
- c) Eigenbau Luftfahrzeuge,
- d) militärische Luftfahrzeuge
- e) Flächenflugzeuge, Hubschrauber und Motorgleitschirme < 300 - 495 kg
- f) Tragschrauber < 560 kg;
- g) Segel- und Gleitflugzeuge < 80 – 100 kg;
- h) Nachbildungen von Luftfahrzeugen gemäß a bis d
- i) unbemannte Luftfahrzeuge < 150 kg;
- j) sonstige Luftfahrzeuge < 70 kg

Occurrence Reporting

Ausnahmen von Meldepflicht unter 376/2014

Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

dort finden sich die Ausnahmen in lit. a) bis j)

Zitat BAZL:

"Die Schweiz hat sich entschieden, im Interesse der Sicherheit , diese in die Meldepflicht einzubinden."

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

1.1. Flugbetrieb

- (1) Unbeabsichtigter Verlust der Steuerbarkeit.
- (2) Landung außerhalb der vorgesehenen Landefläche.
- (3) Die unter normalen Bedingungen bei Start, im Steigflug oder bei der Landung von Luftfahrzeugen erwartete Leistung wird nicht erreicht oder kann nicht erreicht werden.
- (4) Störung auf der Start- oder Landebahn.
- (5) Abkommen von der Start- oder Landebahn.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

1.1. Flugbetrieb

...

(6) Mit einem nicht lufttüchtigen Luftfahrzeug oder einem Luftfahrzeug, dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(7) Flug mit unbeabsichtigtem Einflug in IMC von Luftfahrzeugen, die nicht nach IFR zugelassen sind, oder eines Piloten, der nicht für Flüge nach Instrumentenflugregeln qualifiziert ist,

(8) Unbeabsichtigtes Ausklinken von Fracht

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse die zwingend zu melden sind?

EU 2015/1018 ANHANG V

1.2 Technische Ereignisse

- 1) Ungewöhnlich starke Vibration (z. B.: „Flattern“...).
- 2) Flugsteuerung funktioniert nicht ordnungsgemäß oder ist nicht verbunden.
- 3) Versagen oder wesentliche Beeinträchtigung der Struktur des Luftfahrzeugs.
- 4) Ablösen von Strukturteilen oder Einrichtungen während des Fluges.
- 5) Ausfall eines Triebwerks, Rotors, Propellers, Kraftstoffsystems oder eines anderen wesentlichen Systems
- 6) Leckage von Flüssigkeiten/Gasen, die zu Brandgefahr oder einer möglichen gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt hat.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

1.3. Interaktion mit Flugsicherungsdiensten und Flugverkehrsmanagement

- (1) Interaktion mit Flugsicherungsdiensten (z. B.: Erbringung fehlerhafter Dienstleistungen, widersprüchliche Kommunikation oder Abweichen von der Freigabe), die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
- (2) Verletzung des Luftraums.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

1.4. Notfälle und andere kritische Situationen

- (1) Ereignis, das zu einem Notruf führt.
- (2) Brand, Explosion, Rauch, giftige Gase oder giftige Dämpfe im Luftfahrzeug.
- (3) Einsatzunfähigkeit des Piloten, die es ihm unmöglich macht, seine Aufgaben zu erfüllen.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

2. SEGELFLUGZEUGE (GLEITFLUGZEUGE)

2.1. Flugbetrieb

- 1) Unbeabsichtigte unkontrollierte Fluglagen.
- 2) Ereignis, bei dem der Pilot des Segelflugzeugs nicht in der Lage war, das Windenseil oder das Flugzeugschleppseil auszuklinken, sodass er auf Notfallverfahren zurückgreifen musste.
- 3) Ausklinken des Windenseils oder des Luftfahrzeugschleppseils, wenn das Ausklinken das Segelflugzeug, dessen Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

2. SEGELFLUGZEUGE (GLEITFLUGZEUGE)

2.1. Flugbetrieb

- 4) Im Falle von Motorseglern Triebwerkausfall während des Starts.
- 5) Mit einem nicht lufttüchtigen Segelflugzeug oder einem Segelflugzeug, dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Segelflugzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

2. SEGELFLUGZEUGE (GLEITFLUGZEUGE)

2.1. Flugbetrieb

2.2. Technische Ereignisse

2.3. Interaktion mit Flugsicherungsdiensten und Flugverkehrsmanagement

2.4. Notfälle und andere kritische Situationen

2.5. Externes Umfeld und Meteorologie

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

EU 2015/1018 ANHANG V

3. LUFTFAHRTGERÄTE NACH DEM PRINZIP „LEICHTER ALS LUFT“ (BALLONE UND LUFTSCHIFFE)

2.1. Flugbetrieb

2.2. Technische Ereignisse

2.3. Interaktion mit Flugsicherungsdiensten und Flugverkehrsmanagement

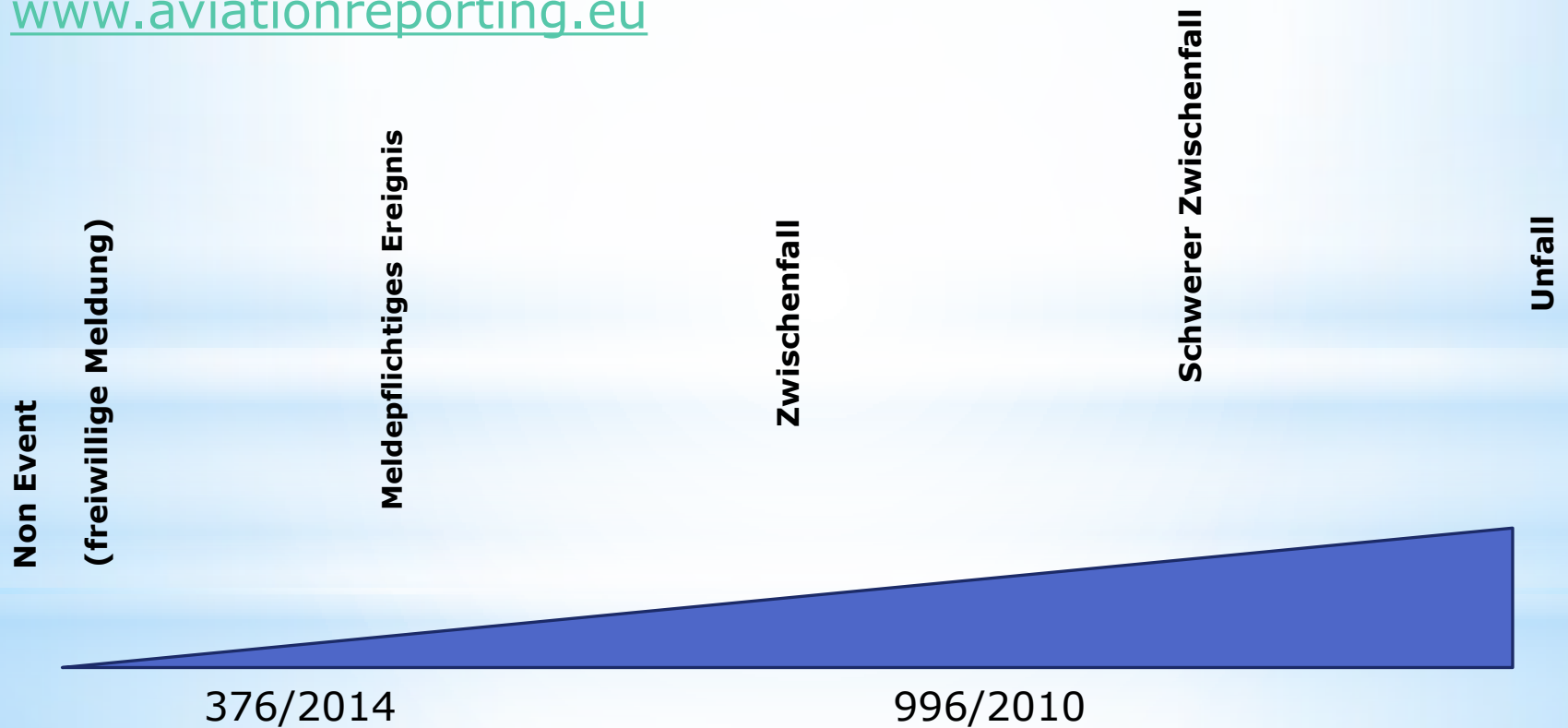
2.4. Notfälle und andere kritische Situationen

2.5. Externes Umfeld und Meteorologie

Occurrence Reporting

welche Ereignisse sind zwingend zu melden

www.aviationreporting.eu



Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

- im Zweifelsfall: Melden Sie!
(Meldung ist Voraussetzung für Straffreiheit)
- melden Sie alles, was in Sie als hilfreich für Ihre Aviatikkollegen ansehn, alles was Sie selber auch gerne erfahren würden;
- melden Sie nicht, was nicht hilfreich oder gar unnützlich ist für Ihre Kollegen und die Aviatik insgesamt;
- entscheiden Sie nach Ihrem gesunden Menschenverstand.

Occurrence Reporting

was sind nun die Ereignisse **die zwingend zu melden sind?**

weitere Quellen dazu, was zu melden ist:

- Guidance Material zu Regulation (EU) 376/2014
- Flyer: Ihr Beitrag zur Flugsicherheit
- AIC 003/2016 B

(am Schluss werden Sie aber wohl nicht viel klüger sein als zuvor)

Das Gesetz ist auf Ihrer Seite!

Wenn Sie ein Ereignis melden, sind Sie und alle in Ihrer Meldung genannten Personen vor allfälligen nachteiligen Folgen geschützt, die die Meldung für Sie haben könnte.

1. Ihre Identität sowie diejenige aller anderen Personen, die in Ihrer Meldung genannt werden, sind geschützt.
2. Ihre Meldung wird nicht verbreitet, es sei denn, dies wäre für die Sicherheit erforderlich.
3. Ihre Meldung wird nicht genutzt, um Sie oder andere darin genannte Personen zu beschuldigen.
4. Davon ausgenommen sind Fälle von vorsätzlichem Verschulden und unannehmbarem Verhalten



Mehr Informationen: www.aviationreporting.eu/justculture

Dieser Text hat rein informativen Charakter. Es gelten in jedem Fall die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 genannten rechtlichen Anforderungen.

Unannehmbares Verhalten ist definiert als offenkundige, schwerwiegende und ernste Missachtung eines offensichtlichen Risikos sowie gravierender Mangel an beruflicher Verantwortung hinsichtlich der Wahrnehmung der unter den Umständen ersichtlich erforderlichen Sorgfalt, wodurch eine Person oder Sache vorhersehbar geschädigt oder die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet worden ist.



Herausgegeben durch



Occurrence Reporting

Artikel 16 Schutz der Informationsquelle

- (1) Für die Zwecke dieses Artikels umfasst der Ausdruck „personenbezogene Angaben“ Namen und Anschriften von Einzelpersonen.
- (2) Jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation stellt sicher, dass jegliche personenbezogenen Angaben für Angehörige des Personals der Organisation, bei denen es sich nicht um nach Artikel 6 Absatz 1 benannte Personen handelt, nur soweit verfügbar gemacht werden, wie dies für die Untersuchung des Ereignisses im Hinblick auf die Verbesserung der Flugsicherheit zwingend notwendig ist.



GESETZLICHE REGELUNG

Schutz des Melders, warum?

Einzelpersonen werden möglicherweise durch die Furcht vor Selbstbelastung und einer möglichen strafrechtlichen Verfolgung davon abgehalten, Ereignisse zu melden – daher:

- Es geht nicht um die Klärung von Schuld- und Haftungsfragen
- In diesem Zusammenhang sollten Ereignismeldungen entpersonalisiert und Angaben zur Identität des Meldenden und der in der Ereignismeldung genannten Personen nicht in Datenbanken gespeichert werden
- Ein von Grundsätzen der „Sicherheitskultur“ geprägtes Umfeld sollte nicht verhindern, dass die zur Erhaltung oder Verbesserung des Flugsicherheitsniveaus erforderlichen Maßnahmen getroffen werden. (z.B. Nachschulungen)



GESETZLICHE REGELUNG

Redlichkeitskultur = Just Culture:

Unbeschadet der geltenden nationalen Strafrechtsvorschriften verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen oder versehentlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie lediglich aufgrund einer Meldung gemäß den Artikeln 4 und 5 Kenntnis erlangen.

Der vorgesehene Schutz gilt nicht:

- bei Vorsatz und
- wenn es zu einer offenkundigen, schwerwiegenden und ernststen Missachtung eines offensichtlichen Risikos gekommen ist und ein gravierender Mangel an beruflicher Verantwortung hinsichtlich der Wahrnehmung der unter den Umständen ersichtlich erforderlichen Sorgfalt vorliegt, wodurch **eine Person oder Sache vorhersehbar geschädigt** oder die Flugsicherheit ernsthaft beeinträchtigt wird.



Jeder Mitgliedstaat benennt eine Stelle, die Klärungen bzgl. Just Culture zuständig ist. (Ombudsstelle)

Occurrence Reporting

Inhalt der Präsentation

- Was ich bin und was ich nicht bin
- Gesetzliche Grundlagen der neuen Regulierung
- Die Idee hinter dieser 'Meldepflicht'
- Die frühere Regulierung
- Die neuen 'Meldepflichten' im Einzelnen
 - durch wen
 - was
 - wo(hin) / örtlicher Anwendungsbereich
 - wann (innert welcher Frist / Inkrafttreten)
- Was geschieht mit diesen Meldungen danach bei der Behörde

Occurrence Reporting

Meldepflichten

- welche Elemente sind zu melden

Meldepflichten

- für wen
- territorialer Anwendungsbereich
- innert welcher Frist
- Form der Meldung

Occurrence Reporting

Art. 4 (376/2014)

- (7) Die in Absatz 6 aufgeführten Personen melden Ereignisse innerhalb von 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten, sofern aussergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.

Occurrence Reporting

Meldepflichten

- welche Elemente sind zu melden

Meldepflichten

- für wen
- territorialer Anwendungsbereich
- innert welcher Frist
- Form der Meldung

Occurrence Reporting

Die meldepflichtigen Ereignisse gemäss Verordnung (EU) 376/2014 sind an folgende Adresse zu melden:

www.aviationreporting.eu

(actuellement uniquement disponible en anglais)

→ Unfälle und schwere Vorfälle sind immer noch der SUST zu melden! (vgl. BAZL Homepage)

[Quelle: BAZL Präsentation]

Occurrence Reporting



AVIATION SAFETY REPORTING



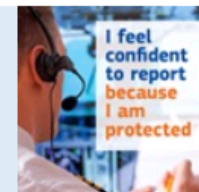
Report an Occurrence



Why Safety Reporting?



More about Just Culture



Related sites and information

[European Aviation Safety Policy](#)

[Applicable Legislation](#)

Occurrence Reporting

Report on my personal behalf

Select your State...

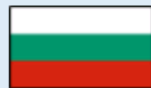
If you are an aviation professional please chose the State in which the organisation you are working for has established its main seat. If you are not an aviation professional please choose the State that has issued, validated or converted your licence.



Austria



Belgium



Bulgaria



Croatia



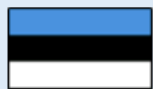
Cyprus



Czech Republic



Denmark



Estonia



Finland



France



Germany



Greece



Hungary



Iceland



Ireland



Italy



Latvia



Lithuania



Luxembourg



Malta



Netherlands



Norway



Poland



Portugal



Romania



Slovakia



Slovenia



Spain



Sweden



Switzerland



United Kingdom

Occurrence Reporting



AVIATION SAFETY REPORTING

Report to Switzerland on my personal behalf

There are two ways to report an occurrence. You can download a form, fill it and submit it, possibly at a later time, via an upload. You can also submit your report immediately using an on-line form.

Off-line reporting

Use the off-line reporting form

On-line reporting

Report a new occurrence

Update a reported occurrence

Occurrence Reporting



AVIATION SAFETY REPORTING

Report to Switzerland on my personal behalf

General information about the occurrence



When / Where

Local date



Local time

State/area of occ



Location name

What

Headline

Narrative language

Narrative

1092 - Reporter's description of the event

Occurrence Reporting

Information about the aircraft



Aircraft identification

Manufacturer/model	<input type="text"/>			>
Aircraft category	<input type="text"/>			>
State of registry	<input type="text"/>	>	Serial number	<input type="text"/>
Aircraft registration	<input type="text"/>		Year built	<input type="text"/>

Flight details

Last departure point	<input type="text"/>	214 - Operation type		>
Planned destination	<input type="text"/>	The type of operation indicates whether this was a public transport operation (airline operation) or a general aviation flight.		>
Operation type	<input type="text"/>			>
Flight phase	<input type="text"/>	>	Occ. on ground	<input type="text"/>

Previous



Next

Occurrence Reporting

The classification of the occurrence in relation with its severity



Severity

Injury level Highest damage

Classification

Occurrence class Detection phase
Occurrence categories

Operational information

Weather relevant Yes No Unknown
Weather conditions VMC IMC Unknown
Current flight rules Airspace class

Previous



Next

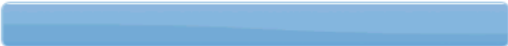
Occurrence Reporting

Review your occurrence



Occurrence

Previous



Print

Next

Occurrence Reporting

Thank you for preparing this occurrence report.

In order to process and follow-up this report it will be useful to contact you if necessary. Though not required to provide your contact details having them might help us. In addition, if you fill in your email address we will send you a PDF copy of your report once filed in the system.

Name

Telephone

Email

[Previous](#)

[Submit](#)

Occurrence Reporting

WWW AVIATIONREPORTING EU : Thank you Max Muster for submitting your report - Nachricht (HTML)

DATEI NACHRICHT ENTWICKLERTOOLS

Löschen Antworten QuickSteps Verschieben Kategorien Bearbeiten Zoom

Fr 19.02.2016 11:06

NOReply@AviationReporting.eu <eccairs.noreply@AviationReporting.eu>
WWW AVIATIONREPORTING EU : Thank you Max Muster for submitting your report

An Heiniger Serge BAZL

Nachricht 000065 2016-2016-02-19.e5y (5 KB) 000065 2016-2016-02-19.pdf (12 KB)

Dear Max Muster

you have submitted an aviation safety related occurrence report via the website WWW.AVIATIONREPORTING.EU

This email confirms that your report has been forwarded to your competent authority.

The subject is: **Harte Landung**

Local date: **01/02/2016**

State/area: **Europe and North Atlantic - Switzerland**

Location: **LSZH**

Attached to this email you will find the submitted report in simple text format.

Thank you very much for your contribution to improving aviation safety!

016-02-19.pdf - Adobe Reader

Anzeige Fenster Hilfe

1 / 2 75% Ausfüllen und Unterschreiben Kommentar

Incidence

Incidence number	000065/2016
Incidence title	Harte Landung
Incidence local date	01/02/2016
Incidence location name	LSZH
Incidence category	ARC: Abnormal runway contact
Incidence class	Significant incident
Incidence responsible entity	Switzerland - FOCA
Incidence state/area of occurrence	Europe and North Atlantic - Switzerland
Incidence weather relevant	Yes
Incidence aircraft	
Incidence aircraft category	Fixed Wing
Incidence aircraft registration	HB-XXX
Incidence aircraft manufacturer/model	PIPER - PA28 - 150
Incidence reporting history	
Incidence reporter's description	Im Anflug auf die Piste 14 wurde ich kurz vor dem Aufsetzen von einer Windböe erfasst (Tailwind), was zu einer harten Landung geführt hat. Das Flugzeug wurde im Anschluss technisch untersucht und es konnten keine Schäden festgestellt werden.
Incidence Reporter's language	German
Incidence Reporting date	19/02/2016

Occurrence Reporting

Your occurrence report has been submitted to the selected authority.

Thank you for your contribution to improving aviation safety!

If you provided an email address you will receive a PDF version of the report in due time. If deemed necessary your authority might contact you regarding this report via Email and / or telephone number (if provided).

Le compte rendu a été enregistré et est adressé à l'OFAC.

Vous recevez une copie du compte rendu par e-mail

(Si vous souhaitez tester le système, vous pouvez adresser un compte rendu fictif avec la mention « [TEST TEST TEST only](#) »).



WAS PASSIERT MIT DER MELDUNG?

- Eingang **Mailbox SRM-Office** BAZL
- Anonymisierung der Meldung, Erfassung in der Datenbank ECCAIRS
- Weiterleitung an die zuständige Sektion zur Information (Anwendung von Just Culture)
- Daten werden weiterverarbeitet für **Analysen und statistische Zwecke**
- Informationen fließen in **Arbeitsgruppen** hinein (Definition von **Massnahmen**)

→ **Beispiel Airspace Infringement Working Group (AIWG)**

Occurrence Reporting

Meldepflichten

- welche Elemente sind zu melden

Meldepflichten

- für wen
- territorialer Anwendungsbereich
- innert welcher Frist
- Form der Meldung
- Seit wann gilt dieser neue Verordnung

Occurrence Reporting

Inkrafttreten der Verordnung 376/2014



Occurrence Reporting

Verordnung (EU) 376/2014 (Meldung von Ereignissen)



© BAZL

Die Europäische Kommission hat die Richtlinie 2003/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt revidiert. Die neue Verordnung (EU) Nr. 376/2014 wird am 15. November 2015 anwendbar. Der Zeitpunkt der Einführung in der Schweiz ist abhängig von der Übernahme durch den Gemischten Ausschuss. Die Anwendbarkeit in der Schweiz erfolgt am 1. April 2016.

Occurrence Reporting

Betreff: Comité mixte transport aérien Suisse-UE, nouvelle législation

Wichtigkeit: Hoch

Mesdames, Messieurs,

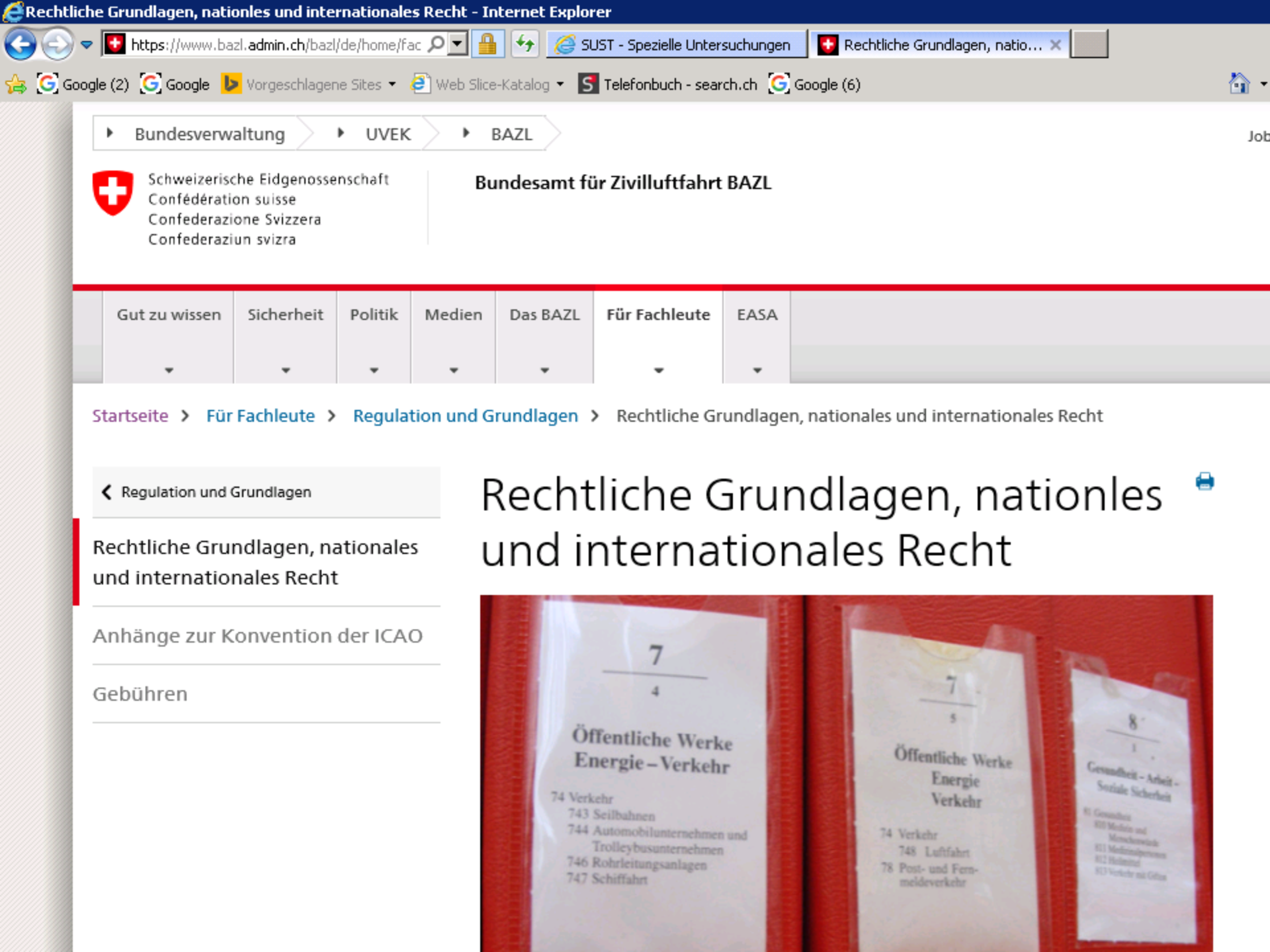
En nous référant à notre communication du 28 janvier dernier, nous vous informons que, compte tenu des délais relatifs à la procédure interne à la Commission européenne, l'entrée en vigueur de la décision 1/2016 du **Comité mixte des transports aériens** a été repoussée au **15 mai 2016**.

Nous attirons votre attention sur le fait que la nouvelle réglementation concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile (**règlements (UE) 376/2014 et (UE) 2015/1018**) sera toutefois applicable en Suisse dès le **1er avril 2016**, compte tenu de la révision des articles 77a et suivants de l'ordonnance sur l'aviation (OSAv, RS 748.01) qui entrera en vigueur à cette date.

Warum sind europäische Verordnungen in der Schweiz anwendbar?

Was ist das "comité mixte" (der "Gemischte Ausschuss")?

und damit sind wir bei den berüchtigten bilateralen Verträgen



Gut zu wissen	Sicherheit	Politik	Medien	Das BAZL	Für Fachleute	EASA
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼

Startseite > Für Fachleute > Regulation und Grundlagen > Rechtliche Grundlagen, nationales und internationales Recht

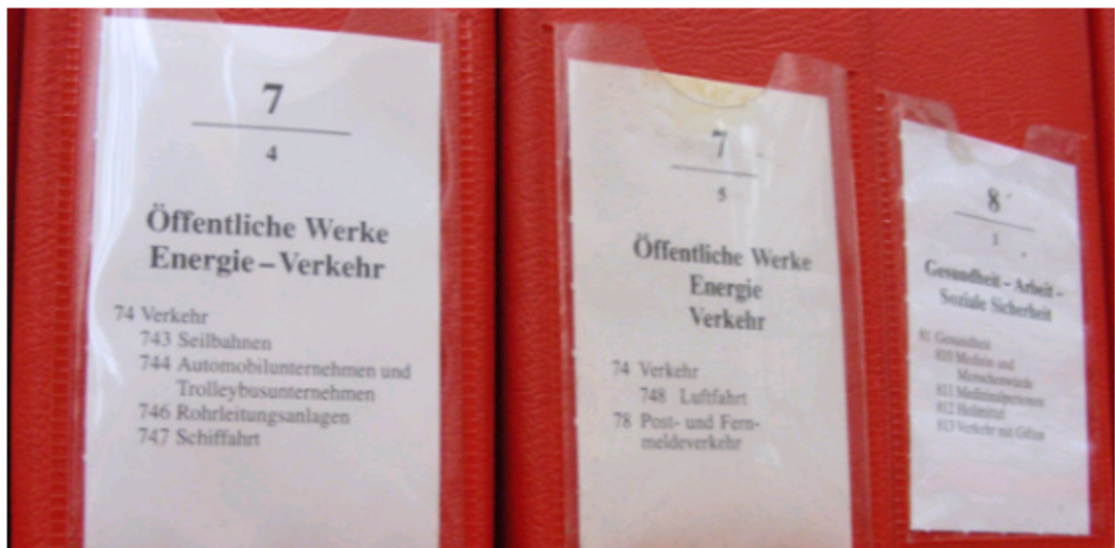
← Regulation und Grundlagen

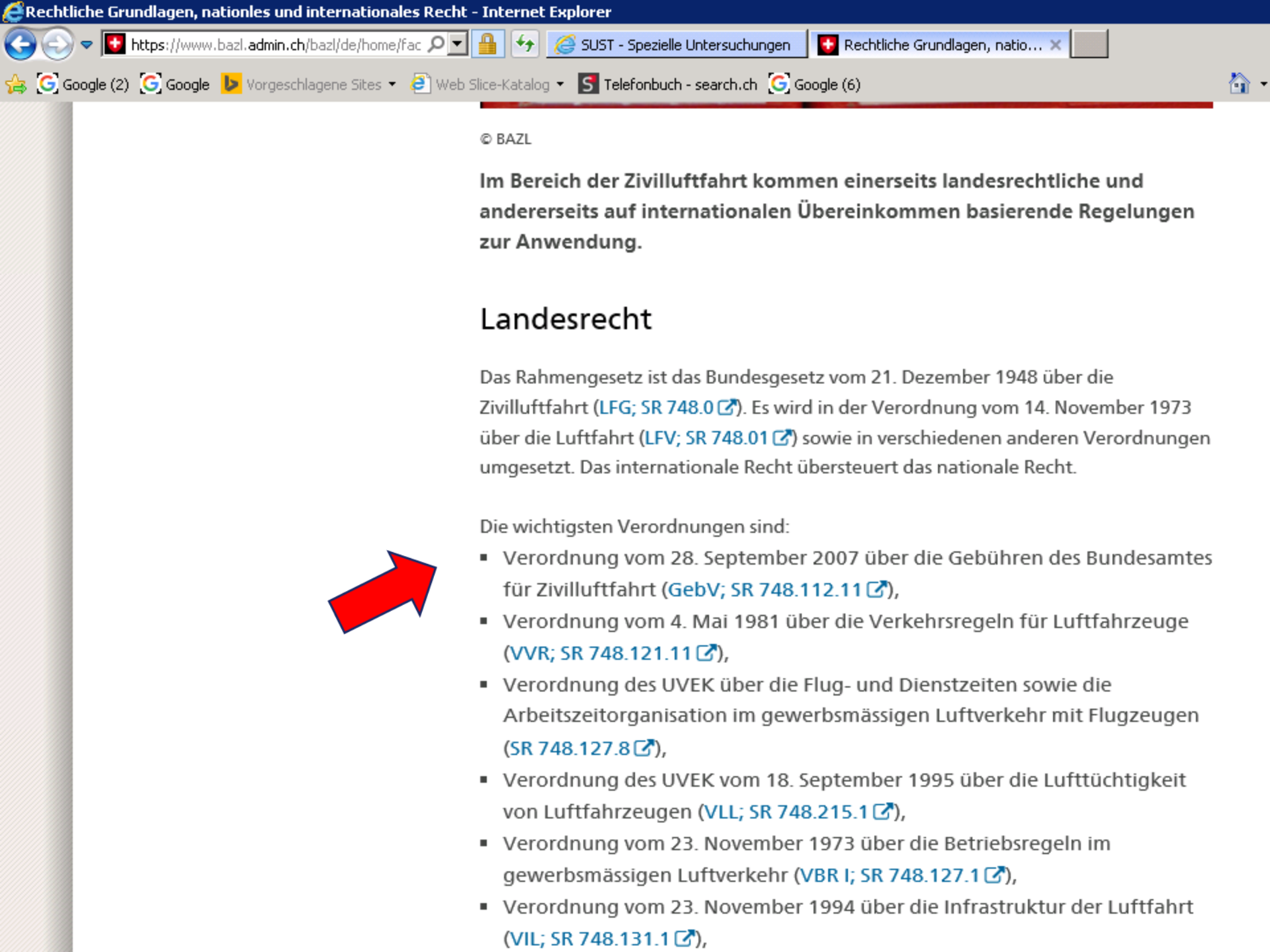
Rechtliche Grundlagen, nationales und internationales Recht

Anhänge zur Konvention der ICAO

Gebühren

Rechtliche Grundlagen, nationales und internationales Recht





© BAZL

Im Bereich der Zivilluftfahrt kommen einerseits landesrechtliche und andererseits auf internationalen Übereinkommen basierende Regelungen zur Anwendung.

Landesrecht

Das Rahmengesetz ist das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Zivilluftfahrt ([LFG; SR 748.0](#)). Es wird in der Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt ([LFV; SR 748.01](#)) sowie in verschiedenen anderen Verordnungen umgesetzt. Das internationale Recht übersteuert das nationale Recht.

Die wichtigsten Verordnungen sind:

- Verordnung vom 28. September 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ([GebV; SR 748.112.11](#)),
- Verordnung vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge ([VVR; SR 748.121.11](#)),
- Verordnung des UVEK über die Flug- und Dienstzeiten sowie die Arbeitszeitorganisation im gewerbsmässigen Luftverkehr mit Flugzeugen ([SR 748.127.8](#)),
- Verordnung des UVEK vom 18. September 1995 über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen ([VLL; SR 748.215.1](#)),
- Verordnung vom 23. November 1973 über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr ([VBR I; SR 748.127.1](#)),
- Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt ([VIL; SR 748.131.1](#)),

0.748.127.192.68

Originaltext

**Abkommen zwischen der Schweizerischen
Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft
über den Luftverkehr**

Abgeschlossen am 21. Juni 1999

Von der Bundesversammlung genehmigt am 8. Oktober 1999¹

Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 16. Oktober
2000

In Kraft getreten am 1. Juni 2002

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr

1.) Alte Gesetzgebung

Die Bestimmungen, die in diesem Abkommen sowie in den **im Anhang** aufgeführten Verordnungen und Richtlinien enthalten sind (die vor dem Datum der Unterzeichnung 21 Juni 1999 in Kraft waren) gelten unmittelbar

2.) Neue Gesetzgebung

Für neue Rechtsvorschriften gilt folgender Mechanismus:

- gegenseitige Information et Absprache
- Auf Verlangen einer Partei beurteilt das «Comité mixte» die Folgen dieser Gesetzesänderungen für das ordnungsgemässe Funktionieren dieses Abkommens
- Das «Comité mixte» **kann** entscheiden den Annex anzupassen und die neue Gesetzgebung darin aufzunehmen
- Der Entscheid des Comité wird im Amtsblatt der EU und in der Systematischen Rechtssammlung der Schweiz publiziert

Kritik am bisherigen Meldewesen

Man bekommt kein Feedback vom "Occurrence reportings", für SWANS reports ist das ein klein wenig besser.

Von Zeit zu Zeit werden sogenannte „Lesson Learned“ sur la BAZL Homepage publiziert

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/sicherheits--und-risikomanagement/stay-safe-/lessons-learned--swans-.html>

Die Unternehmen, Flugschulen etc. sollten zu den anonymisierten Reports Zugang haben; Meldungen mit technischem Hintergrund müssten auch nach Flugzeug-, Triebwerkstypen etc. zugänglich und durchsuchbar sein

Wenn die Behörden von Problemen hören, die mehrfach aufgetreten sind, müssten die Operator von identischen Flugzeugen unmittelbar informiert werden.

Aufgrund dieser Unzulänglichkeiten des bisherigen Meldewesen haben zB. die Helikopterbetreiber ein Meldewesen zwischen den Unternehmen etabliert.

Bisher publizierte "Lessons Learned"

Ergebnisse 1 - 20 von 24

1 2 Eine Seite vor

[Vermeidung von Luftraumverletzungen](#)

[Approach Briefing](#)

[Regelung Sprachfunk auf Schweizer Flugplätzen](#)

[Die Grenzen des Wahrnehmungsvermögens – Effektivität von "see and avoid" zur Verhinderung von Zusammenstößen](#)

[Über- oder Umflug von Flugplätzen im Luftraum G](#)

[Flugausbildung: Verständigungsprobleme während Solo-Navigationsflug](#)

[Aktive CTR ausserhalb "HX"-Betriebszeiten](#)

[Online NOTAM-Publikationen für den Deutschen Luftraum](#)

[Flüge mit Helikoptern unter Vereisungs-Bedingungen](#)

[Helikopter Filmaufnahmen: Gefahr durch nicht zugelassene Installationen](#)

[Wahl eines geeigneten Aussenlandeplatzes](#)

[Einstellen der Tower-Funkfrequenz in der Nähe einer CTR](#)

Kritik am bisherigen Meldewesen



Aktualisierung AIP/VFR-Manual – Beispiel Frequenz Ecuwillens (LSGE)

SWANS-LL-2011-002

Beschreibung des Sachverhalts durch den Melder

Häufig kommt es vor, dass Luftfahrzeuge in Ecuwillens auf der alten Frequenz (118.975) aufrufen, obwohl sich die Frequenz vor mehr als 2 Jahren geändert hat. Die Piloten stützen sich beim Anflug auf einen nicht kontrollierten Flugplatz auf die Positi-onsangabe anderer Piloten, um sich in den Verkehr einzugliedern. Sie haben jedoch keine Kenntnis über andere Flugzeuge, die sich nicht auf der publizierten Frequenz befinden.

Dies kann (was bereits vorgekommen ist) zu einer falschen Interpretation des

Gemäss Korrektur des VFR Manuals - Ecuwillens (LSGE) - vom 19. November 2009 muss die AFIS-Frequenz 118.975 durch die AD-Frequenz 120.625 im LSGE VAC 11 manuell korrigiert werden.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stellt wiederholt fest, dass notwendige Korrekturen im AIP oder im VFR-Manual nicht vorgenommen werden und sich Piloten dadurch bei der Flugvorbereitung und -durchführung auf veraltete Informationen stützen.

Das Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP) und das VFR-Manual enthalten geltende Informationen, die für den sicheren Betrieb der Luftfahrt wesentlich sind. Der Kommandant ist verpflichtet, das Luftfahrzeug unter anderem nach den Vorschriften des AIP oder des VFR-Manuals zu führen. Dementsprechend liegt es in seiner Verantwortung, die Manuals laufend nachzuführen und manuelle Anpassungen umgehend vorzunehmen.

Die Nachführung des Handbuches erfolgt auf jedes Monatsende mittels Nachträgen, welche Änderungen in den Vorschriften und Karten enthalten.

Das BAZL empfiehlt Piloten, deren Manuals bis anhin nicht konsequent nachgeführt wurden, diese beim Luftfahrtinformationsdienst (AIS) über untenstehenden Link nochmals zu bestellen und Änderungen zukünftig pflichtbewusst nachzutragen.

Weiterführende Informationen

Dokumentation

Wichtige interne Links

[Skyguide AIM Services](#) 

Eine andere "lesson learned"

könnte sein,

(Funk)Frequenzen nicht mehr zu wechseln
und auch keine anderen wichtigen Änderungen zu machen

bevor die ICAO und/oder VAC Karten im AIP auch wechseln

Wenn das Meldewesen einmal in dieser Form genutzt wird....

... so könnte dieses System durchaus Vorteile bringen und die Sicherheit steigern.

Besten Dank!

Fragen?

ANHÄNGE:

- Informationsflyer von www.aviationreporting.eu
- Skyguide AIC B 003/2016 MAR 31
- Änderungen des LFG per 1. April 2016
- Änderungen der LFV per 1. April 2016
- Bemerkungen des BAZL vom Mai 2016

Das Gesetz ist auf Ihrer Seite!

Wenn Sie ein Ereignis melden, sind Sie und alle in Ihrer Meldung genannten Personen vor allfälligen nachteiligen Folgen geschützt, die die Meldung für Sie haben könnte.

1. Ihre Identität sowie diejenige aller anderen Personen, die in Ihrer Meldung genannt werden, sind geschützt.
2. Ihre Meldung wird nicht verbreitet, es sei denn, dies wäre für die Sicherheit erforderlich.
3. Ihre Meldung wird nicht genutzt, um Sie oder andere darin genannte Personen zu beschuldigen.
4. Davon ausgenommen sind Fälle von vorsätzlichem Verschulden und unannehmbarem Verhalten



Mehr Informationen: www.aviationreporting.eu/justculture

Dieser Text hat rein informativen Charakter. Es gelten in jedem Fall die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 genannten rechtlichen Anforderungen.

Unannehmbares Verhalten ist definiert als offenkundige, schwerwiegende und ernste Missachtung eines offensichtlichen Risikos sowie gravierender Mangel an beruflicher Verantwortung hinsichtlich der Wahrnehmung der unter den Umständen ersichtlich erforderlichen Sorgfalt, wodurch eine Person oder Sache vorhersehbar geschädigt oder die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet worden ist.

Herausgegeben durch



**Sicherheitsseminar:
Samstag, 16. April 2016**

Dr. Philipp Perren, Nobel & Hug, Zürich

ANHANG 1

Melden Sie folgende Ereignisse:

Leicht- & Segelflugzeuge / Helikopter / Ballone

1. Interaktion mit Flugsicherungsdiensten (z. B. Erbringung fehlerhafter Dienstleistungen, widersprüchliche Kommunikation oder Abweichen von der Freigabe), die das Luftfahrzeug / das Segelflugzeug / den Ballon, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
2. Luftraumverletzung.
3. Ereignis, das zu einem Notruf führt.
4. Brand, Explosion, Rauch, giftige Gase oder giftige Dämpfe im Luftfahrzeug / Segelflugzeug / Ballon (über den normalen Betrieb des Brenners hinausgehend).
5. Einsatzunfähigkeit des Piloten, die es ihm unmöglich macht, seine Aufgaben zu erfüllen.
6. Mit einem nicht lufttüchtigen Luftfahrzeug / Segelflugzeug / Ballon, dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Luftfahrzeug / das Segelflugzeug / den Ballon, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
7. Behinderung des Luftfahrzeugs / Segelflugs / Ballons durch Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserbeleuchtung, leistungsstarke Laser, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS), Modellflugzeuge oder auf ähnliche Weise.

Leicht- & Segelflugzeuge / Helikopter

1. Unbeabsichtigte unkontrollierte Fluglagen.
2. Ungewöhnlich starke Vibration (z. B. «Flattern» des Quer- oder Höhenruders oder Propellers).
3. Flugsteuerung funktioniert nicht ordnungsgemäss oder ist nicht verbunden.
4. Versagen oder wesentliche Beeinträchtigung der Struktur des Luftfahrzeugs / Segelflugs.
5. Ablösen von Strukturteilen des Luftfahrzeugs / Segelflugs oder von Anbauten während des Flugs.
6. Zusammenstoss, am Boden oder in der Luft, mit einem Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis.
7. Beinahezusammenstoss, am Boden oder in der Luft, mit einem Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis, der ein Notfall-Ausweichmanöver erfordert hat, um einen Zusammenstoss zu vermeiden.

Segelflugzeuge

1. Ereignis, bei dem der Pilot des Segelflugs nicht in der Lage war, das Windenseil oder das Flugzeugschleppseil auszuklinken, sodass er auf Notfallverfahren zurückgreifen musste.
2. Ausklinken des Windenseils oder des Luftfahrzeugschleppseils, wenn das Ausklinken das Segelflugzeug, dessen Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
3. Im Falle von Motorseglern Triebwerksausfall während des Starts.
4. Fälle, in denen keine sichere Landefläche verfügbar ist.
5. Beschädigung des Segelflugs durch Blitzschlag.

Piloten und Pilotinnen von Leichtflugzeugen¹ sind gesetzlich verpflichtet, diese Störungen zu melden und dadurch aktiv zur Erhöhung der Flugsicherheit beizutragen.

Leichtflugzeuge / Helikopter

1. Landung ausserhalb der vorgesehenen Landefläche.
2. Die unter normalen Bedingungen bei Start, im Steigflug oder bei der Landung von Luftfahrzeugen erwartete Leistung wird nicht erreicht oder kann nicht erreicht werden.
3. Störung auf der Start- oder Landebahn. Tatsächliches oder potenzielles Eindringen eines Objekts in den Bereich der Start-/ Landebahn.
4. Überschossen oder seitliches Abkommen von der Start- oder Landebahn.
5. Flug mit unbeabsichtigtem Einflug in Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) von Luftfahrzeugen, die nicht nach Instrumentenflugregeln (IFR) zugelassen sind, oder eines nicht für IFR-Flüge qualifizierten Piloten, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
6. Ausfall eines Triebwerks, Rotors, Propellers, Kraftstoffsystems oder eines anderen wesentlichen Systems.
7. Leckage von Flüssigkeiten/Gasen, die zu Brandgefahr oder einer möglichen gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt hat.
8. Kollision mit Wildtieren einschliesslich Vogelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zur Störung wesentlicher Funktionen des Luftfahrzeugs geführt hat.
9. Blitzschlag, der zu Schäden oder zum Ausfall von Funktionen des Luftfahrzeugs geführt hat.
10. Durchfliegen schwerer Turbulenzen, das zur Verletzung von Insassen des Luftfahrzeugs oder zur erforderlichen Durchführung eines Turbulenz-Checks nach dem Flug geführt hat.
11. Vereisung einschliesslich Vergaservereisung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

Ballone

1. Unbeabsichtigtes dauerhaftes Erlöschen der Zündflamme.
2. Störung an einem der folgenden Teile oder Steuerungseinrichtungen: Steigrohr im Gasbehälter, Umlenkrolle, Steuerleine, Fesselseil, Leck an der Dichtung des Brennerventils, Leck an der Dichtung des Gasbehälterventils, Karabiner, Schäden an Gasleitung, Traggasventil, Hülle oder Ballonet, Gebläse, Überdruckventil (Gasballon), Seilwinde (gasgefüllte Fesselballone).
3. Erhebliche(r) Leckage oder Verlust von Traggas (z. B. Porosität, ungenau sitzende Traggasventile).
4. Insassen des Ballons aus Korb oder Gondel geschleudert.
5. Unbeabsichtigtes Anheben oder Mitschleifen des Bodenpersonals, wodurch jemand verletzt oder getötet wurde.
6. Zusammenstoss oder Beinahezusammenstoss, am Boden oder in der Luft, mit einem Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis, der den Ballon, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
7. Unerwartetes Durchfliegen ungünstiger Wetterbedingungen, das den Ballon, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

Melden Sie auch jedes andere Ereignis, das sie als sicherheitsrelevant einstufen!

Skyguide AIC B 003/2016 MAR 31

Meldungen bei Vorfällen / Comptes rendus d'événements / Segnalazioni di eventi

Einführung der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Die Europäische Kommission hat die Richtlinie 2003/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt revidiert. Die neue Verordnung tritt in der Schweiz am 1. April 2016 in Kraft.

Der Geltungsbereich der neuen Verordnung wurde angepasst. Folgende Neuerungen gilt es unter anderem zu beachten:

- **Meldepflichtig sind neu alle Teilnehmer der Luftfahrt, also auch die Teilnehmer der General Aviation. Die Meldepflicht gilt auch für NON-EASA Luftfahrzeuge im Sinn von Annex II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.**
- Alle Meldungen werden über ein von der EU zur Verfügung gestelltes Portal (www.aviationreporting.eu) erfasst und standardisiert an das BAZL weitergeleitet.
(*Das Portal dient nur der Erfassung der Meldungen. Alle Meldungen werden direkt dem BAZL weitergeleitet.*)
- Obligatorische Meldungen gemäss der Durchsetzungsverordnung 2015/1018 sind innerhalb von 72 Std. zu melden.
- Die Ereignisse sollen von den Stakeholder-Organisationen analysiert und klassifiziert werden, zudem müssen entsprechende Massnahmen unternommen werden. Die Resultate sind in Zukunft der Behörde zu melden.
- Der Aufbau eines freiwilligen Meldewesens ("Voluntary Reporting") innerhalb der Organisationen wird formalisiert.
- Neu können Streitigkeiten betreffend den Schutz der Informationsquelle (Artikel 16 Absatz 12 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014) dem UVEK vorgelegt werden.

Die systematische Sammlung von Vorfällen in der Zivilluftfahrt soll helfen, das aktuelle Sicherheitsniveau beizubehalten und zu erhöhen. In einem immer komplexeren Umfeld ist das frühzeitige Erkennen von Gefahren von grosser Wichtigkeit. Die gesammelten Informationen werden analysiert und dienen dazu, wo nötig, Verbesserungsmaßnahmen zu ergreifen.

Im Sinne der ‚Just Culture‘ dienen die gewonnenen Informationen aus den Ereignissen ausschliesslich der Verbesserung der Sicherheit und nicht der Klärung von Schuld- und Haftungsfragen. Ausgenommen davon sind Ereignisse, welche auf Grobfahrlässigkeit zurück zu führen sind oder willentlich in Kauf genommen oder herbeigeführt wurden.

Während die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 die rechtliche Grundlage für die systematische Erfassung von Vorfällen in der Zivilluftfahrt bildet, regelt der Anhang I der Durchführungsverordnung (Implementing Regulation, IR) 2015/1018 die zu meldenden Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges (siehe Anhang).

Im Falle von Unfällen oder schweren Störungen gilt für die Meldung des Ereignisses auch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und die IR 2015/1018 können über dem folgenden Link heruntergeladen werden:

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=de>

Skyguide AIC B 003/2016 MAR 31

Anhang (Auszug aus der Durchsetzungsverordnung 2015/1018):

EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM BETRIEB DES LUFTFAHRZEUGS

*Hinweis: Dieser Anhang ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. **Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.***

1. FLUGBETRIEB

1.1 Flugvorbereitung

1. Verwendung fehlerhafter Daten oder fehlerhafte Eingaben in Geräten für die Navigation oder für Leistungsberechnungen, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können.
2. Beförderung oder versuchte Beförderung von gefährlichen Gütern unter Verstoß gegen die geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich falscher Kennzeichnung, Verpackung und Bodenabfertigung von gefährlichen Gütern.

1.2 Vorbereitung des Luftfahrzeugs

1. Falsche Kraftstoffart oder kontaminierter Kraftstoff.
2. Fehlende(r), fehlerhafte(r) oder unzureichende(r) Enteisung/Vereisungsschutz.

1.3 Start und Landung

1. Abkommen von der Rollbahn oder der Start-/Landebahn.
2. Tatsächliches oder potenzielles Eindringen eines Objekts in den Bereich der Rollbahn oder der Start-/ Landebahn.
3. Eindringen eines Objekts in den Endanflug- oder Startbereich (Final Approach and Take-off Area, FATO).
4. Startabbruch.
5. Unterschreitung der erforderlichen oder zu erwartenden Leistung bei Start, Durchstarten oder Landung.
6. Tatsächliche(r) oder versuchte(r) Start, Landeanflug oder Landung mit falscher Konfiguration des Luftfahrzeugs.
7. Bodenberührung von Heck, Rotorblatt/Flügelspitze oder Triebwerksgondel bei Start oder Landung.
8. Fortsetzen des Anflugs unter Verstoß gegen die Kriterien des Luftfahrtunternehmens für einen stabilisierten Anflug.
9. Fortsetzen des Instrumentenanflugs unterhalb der veröffentlichten Mindestwerte bei unzureichender Sicht.
10. Sicherheitslandungen und Notlandungen.
11. Zu kurze und zu lange Landungen.
12. Harte Landung.

Skyguide AIC B 003/2016 MAR 31

1.4 Alle Flugphasen

1. Verlust der Kontrolle über die Steuerung.
2. Luftfahrzeug unruhig, unangemessenes Überschreiten der üblichen Nicklage, Querneigungswinkel oder Fluggeschwindigkeit unter den gegebenen Bedingungen.
3. Abweichen von der Flughöhe.
4. Auslösen eines Warnsystems des Flugleistungsbereichs, beispielsweise Überzieh-Warnung, "Stick Shaker", "Stick Pusher" und automatische Schutzeinrichtung.
5. Unbeabsichtigte Abweichung vom vorgesehenen oder zugewiesenen Kurs um die doppelte geforderte Navigationsgenauigkeit oder 10 nautische Meilen (der niedrigere Wert gilt).
6. Überschreiten einer Betriebsgrenze des Luftfahrzeugs laut Flughandbuch.
7. Betrieb mit falscher Höhenmessereinstellung.
8. Ereignisse in Zusammenhang mit dem Triebwerkstrahl oder dem Luftschraubenstrom bei Rotor oder Propeller, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können.
9. Fehlinterpretation des Automatikbetriebs (Autopilot) oder einer Information aus dem Cockpit für die Flugbesatzung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

1.5 Andere Arten von Ereignissen

1. Unbeabsichtigtes Ausklinken von Fracht oder sonstiger extern mitgeführter Ausrüstung.
2. Verlust der Wahrnehmung der Situation (einschließlich Umgebungs-, Betriebs- und Systemwahrnehmung, räumlicher Desorientierung und Zeithorizont).
3. Jedes Ereignis, bei dem die menschliche Leistung unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können.

Skyguide AIC B 003/2016 MAR 31

2. TECHNISCHE EREIGNISSE

2.1 Strukturen und Systeme

1. Ablösen von Strukturteilen des Luftfahrzeugs während des Fluges.
2. Ausfall eines Systems.
3. Ausfall der Redundanzfunktion eines Systems.
4. Leckagen von Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen dargestellt haben oder hätten darstellen können.
5. Fehlfunktionen oder Schäden an der Kraftstoffanlage, die sich auf die Kraftstoffversorgung und/oder -verteilung ausgewirkt haben.
6. Fehlfunktionen oder Schäden an einem Anzeigesystem, wenn dies irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht.
7. Anormales Funktionieren von Flugsteuerungseinrichtungen, beispielsweise asymmetrische oder feststeckende/ klemmende Flugsteuerungseinrichtung (z. B.: Auftrieb Landeklappen/Vorflügel), Luftwiderstand (Störklappen), Einrichtungen zur Fluglagesteuerung (Querruder, Höhenruder, Seitenruder)).

2.2 Antriebssysteme (einschließlich Triebwerke, Propeller und Rotorsysteme) und Hilfskraftturbinen-Systeme

1. Ausfall oder erhebliche Fehlfunktion eines Teils oder einer Steuerungseinrichtung eines Propellers, Rotors oder Triebwerks.
2. Beschädigung oder Ausfall des Hauptrotors/Heckrotors oder an seinem Getriebe und/oder gleichwertigen Systemen.
3. Flammabbriss (flameout), Abschaltung von Triebwerken oder Hilfskraftturbinen (APU) während des Fluges, wenn erforderlich (z. B.: ETOPS (Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Luftfahrzeugen), MEL (Mindestausrüstungsliste)).
4. Überschreiten der Betriebsbeschränkung des Triebwerks, einschließlich Überschreiten der Drehzahl oder Unmöglichkeit der Drehzahlregelung hochdrehender Komponenten (z. B.: Hilfskraftturbine, Druckluftstarter, Klimatisierung, luftgetriebene Hilfsturbine, Propeller oder Rotor).
5. Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks, einer Hilfskraftturbine oder einer Kraftübertragung mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:
 - a. Funktionsausfall des Schubumkehrsystems.
 - b. Unmöglichkeit, die Leistung, den Schub oder die Drehzahl zu regeln.
 - c. Austritt von Komponenten/Bruchstücken.

Skyguide AIC B 003/2016 MAR 31

3. INTERAKTION MIT FLUGSICHERUNGSDIENSTEN (ANS) UND FLUGVERKEHRSMANAGEMENT (ATM)

1. Unsichere ATC-Freigabe (Air Traffic Control - Flugsicherung).
2. Länger andauernder Ausfall der Kommunikation mit der ATS- (Flugverkehrsdienst) oder ATM-Stelle.
3. Widersprüchliche Anweisungen von verschiedenen ATS-Stellen, welche zu Staffungsverlust führen könnten.
4. Fehlinterpretation des Funkverkehrs, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
5. Vorsätzliche Abweichung von der Anweisung der Flugsicherung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

4. NOTFÄLLE UND ANDERE KRITISCHE SITUATIONEN

1. Ereignis, das zur Erklärung eines Notfalls ("MAYDAY" oder "PAN") führt.
2. Verbrennen, Schmelzen, Rauch, Gase, Lichtbögen, Überhitzung, Feuer oder Explosion. 3. Verunreinigte Luft im Cockpit oder im Fluggastraum, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
4. Nichteinhaltung des ordnungsgemäßen Verfahrens für abnormale Situationen oder des Notfallverfahrens durch die Flug- oder Kabinenbesatzung, um einen Notfall zu beherrschen.
5. Benutzung von Notfallausrüstung oder Anwendung eines Verfahrens für abnormale Situationen, durch die die Flug-/Landeigenschaften beeinträchtigt wird.
6. Ausfall eines Notfall- oder Rettungssystems oder -ausrüstungsteils, das das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
7. Unkontrollierbarer Kabinendruck.
8. Kritisch niedrige Kraftstoffmenge oder Kraftstoffmenge am Bestimmungsort unterhalb der erforderlichen Kraftstoff-Endreserve.
9. Jede Nutzung des für die Besatzungsmitglieder bestimmten Sauerstoffsystems durch die Besatzung.
10. Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Flug- oder Kabinenbesatzung, wodurch die zugelassene Mindestanzahl der Besatzungsmitglieder unterschritten wird.
11. Übermüdung der Besatzung, wodurch ihre Fähigkeit, ihre Aufgaben sicher zu erfüllen, beeinträchtigt wird oder beeinträchtigt werden könnte.

Skyguide AIC B 003/2016 MAR 31

5. EXTERNES UMFELD UND METEOROLOGIE

1. Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis. (*Der Begriff "Hindernis" umfasst auch Fahrzeuge.*)
2. Ausweichempfehlung des bordeigenen Kollisionswarnsystems (ACAS RA). 3. Auslösen der "Warnung" eines echten Boden-Kollisionswarnsystems wie des Bodennäherwarnsystems GPWS (Ground Proximity Warning System)/des Geländewarnsystem TAWS (Terrain Awareness and Warning System).
4. Kollision mit Wildtieren, einschließlich Vogelschlag.
5. Fremdkörperschäden/-bruchstücke (Foreign Object Damage, FOD).
6. Unerwartet schlechter Zustand der Pistenoberfläche.
7. Das Zusammentreffen mit einer Wirbelschlepe.
8. Behinderung des Luftfahrzeuges durch Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserbeleuchtung, leistungsstarke Laser, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS), Modellflugzeuge oder auf ähnliche Weise.
9. Blitzschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zu Ausfall oder Fehlfunktion eines Systems des Luftfahrzeugs geführt hat.
10. Durchfliegen von Hagel, das zu Schäden am Luftfahrzeug oder zu Ausfall oder Fehlfunktion eines Systems des Luftfahrzeugs geführt hat.
11. Durchfliegen schwerer Turbulenzen oder sonstiger atmosphärischer Bedingungen, das zur Verletzung von Insassen geführt hat oder nach dem die Durchführung eines Turbulenz-Checks des Luftfahrzeugs für erforderlich angesehen wird.
12. Durchfliegen erheblicher Scherwinde oder eines Gewitters, das das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
13. Vereisungsprobleme, die zu Bedienungsproblemen, zu Schäden am Luftfahrzeug oder zu Ausfall oder Fehlfunktion eines Systems des Luftfahrzeugs geführt haben.
14. Durchfliegen von Vulkanasche.

6. GEFAHRENABWEHR

1. Bombendrohung oder Entführung.
2. Schwierigkeiten bei der Kontrolle berauschter, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste.
3. Entdeckung eines "blinden Passagiers".

- E N D E BAZL/SILR

Ergänzungen / Anpassungen des LFG

Art. 20 VI. Meldesystem für besondere Ereignisse

- ¹ Zur Verbesserung der Flugsicherheit richtet der Bundesrat ein Meldesystem für besondere Ereignisse in der Luftfahrt ein. Für Unfälle und schwere Vorfälle in der Luftfahrt gilt Artikel 23 Absatz 1.
- ² Der Bundesrat orientiert sich bei der Einrichtung des Meldesystems an der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.
- ³ Er kann vorsehen, dass auf die Einleitung eines Strafverfahrens gegenüber den Urhebern der Meldung verzichtet wird.

Es folgen die Änderungen der LFV (Luftfahrtverordnung SR 748.01)

Ergänzungen / Anpassungen der LfV

5.2 Meldesystem für Ereignisse in der Luftfahrt

Art. 77 Grundsätze

- ¹ Das Meldesystem nach den Artikeln 77-77e dient der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt. Es richtet sich nach der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.
- ² Andere im Bundesrecht vorgesehene Meldepflichten bleiben unberührt.
- ³ Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ist auch auf Luftfahrzeuge anwendbar, die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgeführt sind.
- ⁴ Die in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 aufgeführten Ereignisse müssen gemeldet werden.

Ergänzungen / Anpassungen der LFV

Art. 77a-77 c¹

¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 9. März 2007 ([AS 2007 917](#)). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 17. Febr. 2016, mit Wirkung seit 1. April 2016 ([AS 2016 739](#)).

Art. 77d Meldestelle

- ¹ Das BAZL bestimmt eine interne Meldestelle, welche die ihr übermittelten meldepflichtigen Ereignisse sowie freiwilligen Meldungen erfasst und auswertet.
- ² Die Meldestelle ist organisatorisch unabhängig von den mit der Aufsichtstätigkeit betrauten Einheiten des BAZL.
- ³ Sie behandelt Ereignismeldungen vertraulich.
- ⁴ Angehörige der Meldestelle, die mit der Erfassung und Auswertung von Ereignismeldungen betraut sind, sind im Rahmen dieser Tätigkeiten von ihrer Anzeige- und Verfolgungspflicht entbunden.

Ergänzungen / Anpassungen der LfV

Art. 77e¹ Streitigkeiten betreffend den Schutz der Informationsquelle

Das UVEK ist die nach Artikel 16 Absatz 12 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zuständige Stelle.

¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 9. März 2007 ([AS 2007 917](#)). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 17. Febr. 2016, in Kraft seit 1. April 2016 (AS **2016** 739).

Art. 77f und 77g¹

¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 9. März 2007 ([AS 2007 917](#)). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 17. Febr. 2016, mit Wirkung seit 1. April 2016 (AS **2016** 739).

Bemerkungen des BAZL vom Mai 2016

Das BAZL war durch einen Safety Officer der Abteilung, welche die Meldungen entgegennimmt, am Anlass vertreten und hat dem Vortragenden im Mai 2016 folgende ergänzenden Bemerkungen zukommen lassen.

"Schon die aufgehobene EU Reporting Directive 2003/42 EC sah eine stark eingeschränkte Verteilung von meldepflichtigen Vorfällen vor und erlaubte nur in sehr beschränktem Ausmass Sanktionen und Bussen im Bereich der Luftverkehrsteilnehmer. Hauptzweck von Vorfall-Meldungen war und ist es die Sicherheit der Luftfahrt zu erhöhen und nicht einzelne Teilnehmer zu bestrafen. Demzufolge gingen nur sehr wenige Vorfall-Meldungen überhaupt zur Kenntnis an die Juristen innerhalb der Sicherheitsabteilungen im BAZL. Die überwiegende Anzahl solcher Meldungen wurden einzig durch die zuständigen Inspektoren der Sektionen in den drei Sicherheitsabteilungen (Safety Division Aircraft, Safety Division Flight Operations und Safety Division Infrastructure) bearbeitet. Zentraler Eingangskanal beim BAZL für Vorfallmeldungen war und ist SRM (Safety Risk Management, direkt dem Direktor BAZL unterstellt), welches die eingehenden Reports erfasst, triagiert und via die Safety Officers an die drei Sicherheitsabteilungen weiterleitet (wo nötig, nochmals zusätzlich anonymisiert).

Bemerkungen des BAZL vom Mai 2016

Fortsetzung:

Mit der neu seit dem 1.4.2016 in der Schweiz gültigen EU Verordnung EU 376/2014 wurde dem „non punitive“ Aspekt noch viel mehr Gewicht und Bedeutung zugemessen. Somit kann zukünftig wirklich nur noch gebüsst werden, wenn klar erwiesen ist, dass grobfahrlässig oder vorsätzlich gehandelt wurde. Dies wird momentan durch unsere Juristen genau geprüft und sie sind daran, eine einheitliche und zielführende Praxis für das gesamte BAZL zu definieren. Wie erwähnt, ist es erklärtes Ziel, durch Vorfallmeldungen die Sicherheit im Aviatik-System Schweiz noch stärker zu verbessern und den im europäischen Vergleich schon hoch stehenden Sicherheitsstandard weiter zu erhöhen.

Somit wird das BAZL weiterhin alle gemeldeten Vorkommnisse in der ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting) Datenbank erfassen (anonymisiert) und mittels Auswertungen daraus das Hazard und Risk Register Schweiz weiter entwickeln, sowie Statistiken, Sicherheitskennzahlen und den SASP (Swiss Aviation Safety Plan) erstellen."