

Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)

Stichproben für eine erhöhte Sicherheit im Luftverkehr

Die Inspektoren des BAZL führen pro Jahr über 200 so genannte SAFA Ramp Inspections an ausländischen Flugzeugen auf Schweizer Flughäfen durch. Kontrolliert werden über 50 Punkte.

Das SAFA-Programm (Safety Assessment of Foreign Aircraft) der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) existiert seit Mitte 90-er Jahre. Die Schweiz beteiligt sich seit dem Jahr 2000 systematisch daran. Durchgeführt wird SAFA mit so genannten Stichprobenkontrollen ausländischer Flugzeuge auf dem Vorfeld von Schweizer Flughäfen (Ramp Inspections). Dabei überprüfen Inspektoren vor dem Start einerseits technische Aspekte des Flugzeugs, andererseits aber auch die Flugvorbereitung der Piloten. Zur Anwendung gelangt eine standardisierte Checkliste mit über 50 Punkten. Sie reicht vom generellen Eindruck des Flugzeugs über den Zustand der Notfallsysteme (Notausgänge, Sicherheitsgurte, Sauerstoffmasken), der Ausrüstung im Cockpit, von Fahrgestell und Bereifung sowie der Triebwerke bis hin zur Frage, ob die Navigationsunterlagen auf dem neusten Stand sind oder die Treibstoffberechnung korrekt vorgenommen worden ist.

Kontrolle dauert 15 bis 45 Minuten

Beteiligt sind immer zwei Inspektoren, der eine für die technischen, der andere für die operativen Belange. In der Regel dauert eine Stichprobe 15 bis 45 Minuten – je nach Grösse des Flugzeugs – und tangiert den normalen Flugbetrieb nicht. Bei rund zwei Fünfteln der kontrollierten Maschine machen die Inspektoren von den internationalen Standards abweichende Befunde. Diese Zahl sagt allerdings nichts aus über die Schwere der Befunde. Die Spannweite reicht von fehlenden Stempeln auf Dokumenten bis hin zu offensichtlichen Unterhaltsmängeln am Flugzeug. Je nach Schwere der Befunde erhält der Betreiber der Maschine Frist, um den ordnungsgemässen Zustand wieder herzustellen. Dies kann in leichteren Fällen im Rahmen der nächsten ordentlichen Unterhaltsarbeiten erfolgen.

Bei schweren Sicherheitsdefiziten untersagen die Inspektoren der Maschine einen Weiterflug bis die Mängel behoben sind. Muss beispielsweise ein bestimmtes Ersatzteil zuerst aus dem Herkunftsland der Gesellschaft eingeflogen werden, kann es vorkommen, dass eine Maschine erst ein bis zwei Tage später für den Rückflug freigegeben wird. Bei systematischen Mängeln verhängt das BAZL ein Landeverbot. Gesellschaften, welche die Schweiz nicht mehr anfliegen dürfen, veröffentlicht das Amt im Internet.

Das BAZL arbeitet im Rahmen des SAFA-Programms eng mit den Flughafenbehörden zusammen. Diese verfügen ebenfalls über luftpolizeiliche Kompetenzen und können eigenständig Dokumente von Flugzeugen oder Piloten kontrollieren. Im Notfall hat auch eine Flugplatzleitung das Recht, eine Maschine mit groben Mängeln am Starten zu hindern. Die Ergebnisse einer Ramp Inspection halten die BAZL-Inspektoren in einem Bericht fest, den einerseits die Aufsichtsbehörde des Immatrikulationsstaates und andererseits die betroffene Gesellschaft erhält. Zudem werden die Befunde in einer zentralen Datenbank der ECAC gesammelt und sind für die am Programm beteiligten Behörden im Sinne einer gegenseitigen Information zugänglich.

Stichprobe und keine umfassende Inspektion

Eine Ramp Inspection erlaubt einen allgemeinen Überblick über den Zustand der Maschine und die Arbeit der Besatzung, ist jedoch keine umfassende Inspektion. Denn die eigentliche Aufsicht mit vertieften Inspektionen und Audits obliegt der jeweiligen Behörde im Herkunftsland einer Fluggesellschaft. Die Kontrollen dienen als ergänzendes Instrument in den Bemühungen der Aufsichtsbehörden, die Flugsicherheit in Europa zu erhöhen. Es handelt sich um eine Art «Produktkontrolle», das heisst, im Gegensatz zur allgemeinen Aufsicht, die nach dem Prinzip Top-Down erfolgt, nach der Bottom-Up-Methode.

Weitere Informationen über das SAFA-Programm sind zu finden unter www.jaa.nl