

Topas: ein Projekt, zwei Teilbereiche

Um die Empfehlungen des NLR-Berichts umzusetzen, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Projekt Topas (Topping Aviation Safety) gestartet. Damit will das BAZL seinen Beitrag dazu leisten, die Sicherheit in der Schweizer Luftfahrt, die gemäss NLR verglichen mit anderen Ländern noch immer ein «adäquates Niveau» aufweist, europaweit wieder an die Spitze zu bringen.

Das Projekt ist eingebettet in den Aktionsplan Safir (Safety first) des Sicherheitsdelegierten im UVEK, Markus Mohler. Die NLR-Empfehlungen betreffen sowohl Aufgaben, Organisation und Struktur des BAZL als auch Tätigkeiten und Organisation von Luftfahrtunternehmen (vor allem des Flugsicherungsunternehmens Skyguide, der Fluggesellschaft Swiss sowie der Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich). Topas umfasst einerseits die Umsetzung der NLR-Empfehlungen, die sich direkt an das BAZL richten, andererseits die Begleitung der NLR-Empfehlungen, deren Adressat die Industrie ist. Deshalb ist das Projekt in zwei Teilprojekte aufgegliedert: *Topas intern* und *Topas extern*.

In der ersten Projektphase von *Topas intern* werden ab Oktober die Lösungskonzepte für die Umsetzung der NLR-Massnahmen erstellt, die primär die Reorganisation des Amtes, das heisst, die Aufteilung in zwei separate Bereiche (einen für Sicherheit, einen für Luftfahrtpolitik) zum Inhalt haben. Die beiden Bereiche sollen gemäss Vorschlag von NLR unter einem gemeinsamen Amtsdach verbleiben. Daneben geht es aber auch um neue Instrumente für eine integrierte Sicherheitspolitik und die Früherkennung von ungünstigen Trends sowie die notwendigen personellen beziehungsweise finanziellen Mittel, welche dem Amt für seine künftige Tätigkeit zur Verfügung stehen müssen. Diese Lösungskonzepte sollen bis im Frühling 2004 vorliegen. Gestützt darauf wird dann das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die künftigen Strukturen des Amtes entscheiden.

Topas extern wiederum hat zum Ziel, die Umsetzung der NLR-Empfehlungen, die sich an die Industrie richten, zu begleiten. In diesem Bereich werden Massnahmen sukzessive entwickelt und umgesetzt, so etwa eine sofortige Intensivierung von Audits und Inspektionen in den durch das BAZL zu beaufsichtigenden Unternehmen. Gemäss dem Aktionsplan Safir des UVEK-Sicherheitsdelegierten sollen sämtliche Massnahmen bis Ende 2004 umgesetzt sein respektive ihre volle Wirkung entfalten können. Da es sich beim Luftverkehr um ein äusserst komplexes System mit hohen Anforderungen und gegenseitigen Abhängigkeiten handelt, wäre eine kürzere Umsetzungsfrist mit Blick auf die Sicherheit nicht zu verantworten.

Die sowohl im Aktionsplan Safir wie im Projekt Topas definierten Ziele für das BAZL geniessen höchste Priorität. Die Projektarbeit und die bereits eingeleitete intensivere Aufsichtstätigkeit ziehen für die involvierten Abteilungen wie für die einzelnen Mitarbeitenden eine beträchtliche Mehrbelastung nach sich – und dies bei bereits heute knappen personellen Ressourcen. Aus diesem Grund hat das Amt entschieden, für die Abwicklung von Topas auch externe Unterstützung in Anspruch zu nehmen. Zudem ist das BAZL daran, die anstehenden Geschäfte unter dem Blickwinkel der Sicherheit auf ihre Bedeutung hin neu einzuteilen. Gewisse Geschäfte, die keinen direkten Bezug zur Sicherheit haben, wird das Amt unter Umständen nicht mehr gemäss dem ursprünglichen Terminplan behandeln können. Definitive Entscheide hat die Geschäftsleitung jedoch noch keine gefällt.

Um die künftigen Aufgaben bewältigen zu können, wird das BAZL generell mehr Personal brauchen. Der genaue Umfang wird im Rahmen der Projektarbeiten für Topas intern definiert und an-

schliessend dem UVEK beziehungsweise Bundesrat und Parlament als Bewilligungsbehörden zur Entscheidung unterbreitet.

Bern, 25. September 2003

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Information

Die direkt an das BAZL gerichteten NLR-Empfehlungen (Projekt Topas intern):

NLR-Recommendation 6-1 (Separation of safety regulation and aviation policy within FOCA):

It is recommended to change the organisation of FOCA into a separate unit for Safety Regulation and a separate unit for Aviation. Each unit should report to its own Director of Safety Regulation resp. Director of Aviation. with both directors reporting to a Director of FOCA.

NLR-Recommendation 6-2 (Formulation of a FOCA safety policy):

It is recommended to FOCA to formulate a safety policy that meets all requirements to make it the main pillar under FOCA's safety management as a matter of urgency. This FOCA's safety policy must be formally approved by DETEC.

NLR-Recommendation 6-3 (Development of a safety performance data monitoring process):

It is recommended to FOCA to:

- work with AAIB to ensure that AAIB does prepare and publish appropriate analyses of accident and incident data such that the AAIB analyses (also) meet the needs of FOCA, and
- to develop as a matter of urgency, a safety performance data monitoring process for FOCA, at least to include the data from the FOCA surveillance activity.

NLR-Recommendation 6-4 (Development of a formal process for safety threat identification):

It is recommended that FOCA develop a formal process to identify safety threats, to develop a risk assessment process, and to build and maintain a risk portfolio.

NLR-Recommendation 6-6 (Review staffing level related to evaluation of ATM safety cases):

It is recommended to FOCA to conduct a critical analysis of the staffing levels at FOCA needed to face the tasks ahead with regard to Skyguide oversight and the need to approve safety cases. If this analysis reveals the need for additional resources and capabilities, it is imperative that these resources are made available.

Die indirekt an das BAZL gerichteten NLR-Empfehlungen (Projekt Topas extern):

NLR-Recommendation 6-5 (Initiation of surveillance regime for oversight of Skyguide):

It is recommended to FOCA to implement as a matter of urgency, a short term surveillance regime, based on the new philosophy, to ensure that actual oversight of Skyguide commences with immediate effect.

NLR-Recommendation 6-7 (Strengthening the surveillance regime over the airline operators):

It is recommended to:

- sharply increase the surveillance of the operators;
- conduct audits and inspection when awarding or renewing AOC licenses, regardless of

Das BAZL ist ein Amt des Eidg. Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK.

Sie finden das BAZL im Internet unter <http://www.aviation.admin.ch>

- whether JAR-Ops could be interpreted such that inspections are not required;
- analyse the findings of audits across the surveillance activity with the purpose of finding root-causes and identifying adverse trends;
- take findings of previous audits into account in subsequent audits and verify implementation;
- ensure that audit findings are brought to the attention of the certification inspectors;
- review the new audit programme for its feasibility and adapt it as needed, regardless of JAR or ICAO recommended audit intervals;
- perform a first risk assessment and use the results to focus the audit programme in accordance with the findings.

NLR-Recommendation 7-1 (Strengthening of safety management expertise ad staff):

Skyguide is recommended to increase level of expertise and staffing within safety management department, an assure adequate support by operational departments for timely introduction of an EASARR compliant safety management system.

NLR-Recommendation 7-2 (Reduction of shortage of Air Traffic Controllers at increased pace):

Skyguide is recommended to reduce the shortage of functional Air Traffic Controllers at increased pace. To this end the possibilities to increase the throughput of the training curriculum shall be investigated, especially in the area of on-the-job training.

NLR-Recommendation 7-3 (Licensing of Air Traffic Control technical personnel):

Skyguide is recommended to investigate the practicability and potential effectiveness of a licensing programme for Technical Personnel. The eventual set-up of such a programme shall be in agreement with Eurocontrol ESARR5 requirements for Technical Personnel.

NLR-Recommendation 7-4 (Enable confidential report):

Skyguide is recommended to work with FOCA an DETEC, on the establishment of proper adaptations to current Swiss legislation in order to enable confidential incident reporting, with adequate safeguards for protection against judicial prosecution, in accordance with ICAO Annex 13 (para 5.4.1, and 8.1-8.3).

NLR-Recommendation 7-5 (Definition and maintenance of a risk portfolio):

Skyguide is recommended to define an maintain a risk portfolio that provides an inventory of all identified threats to Skyguide's operations an means to prioritise most severe risks in a structured way.

NLR-Recommendation 7-6 (Strengthening of risk management expertise and staff):

Skyguide is recommended to increase level of expertise an staffing within ist Risk Management department, and to assign high priority to support of operational and technical departments in the process of performing safety cases.

NLR Recommendation 7-7 (Review staffing level for internal indicent investigation):

Skyguide is recommended to ensure that internal incident investigation processes are not hampered by lack of qualified personnel or other resources.

NLR-Recommendation 8-1 (Reformulation of Swiss' Safety policy):

It is recommended to SWISS to re-formulate the current safety policy of Swiss in order to clearly reflect the strategy and intentions of executive management, and to serve as a clear guideline for the entire company.

NLR-Recommendation 8-2 (Continuation of the SWISS Safety Advisory Board):

It is recommended to SWISS to allow the SSAB to continue its work for the foreseeable future in order to highlight latent safety threats an ensure that appropriate safety standards

and procedures are implemented throughout the company.

NLR-Recommendation 8-3 (Introduction of flight data monitoring programmes):

It is recommended to FOCA to take appropriate actions to ensure the introduction of flight data monitoring programmes at all Swiss AOC-holders, in accordance with ICAO (Annex 6, Part I, par. 3.2.2) requirements.

NLR-Recommendation 9-1 (Specification of airport safety policy):

It is recommended that major airports within Switzerland specify a clear safety policy that describe the airport's safety objectives, and the vision and strategy of executive management to achieve those objectives.

NLR-Recommendation 9-2 (Introduction of airport safety management system):

It is recommended that airports take active attitude towards the implementation of an airport safety management system and associated changes. Airports should familiarise themselves with appropriate precesses of safety management.

NLR Recommendation 11-5 (Voluntary occurrence reporting):

It is recommended to DETEC to propose appropriate changes to the Swiss legislation in order to enable a mechanism for voluntary and non-punitive reporting of safety relevant occurrences.