

Jour Fixe

FÜR PILOTINNEN & PILOTEN DER ALLGEMEINEN LUFTFAHRT

LOAN

Dezember 2016

Mario LENITZ

SDQM – Zentrale Meldestelle

JOUR FIXE
2016

EREIGNISMELDUNGEN

UND WELCHE ERKENNTNISSE FÜR DIE SICHERHEIT DER
LUFTFAHRT DARAUS GEWONNEN WERDEN

SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT



- ▶ Intention der „Meldeverordnung“ VO (EU) 376/2014
- ▶ Wer ist von der Verordnung erfasst?
 - Wer muss melden? – Meldepflichten
 - Just-Culture
- ▶ Wie soll gemeldet werden?
 - On-Line Meldesystem
- ▶ Was machen wir damit?
 - State Safety Programme –Safety Review Board
 - Interessierte Kreise

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

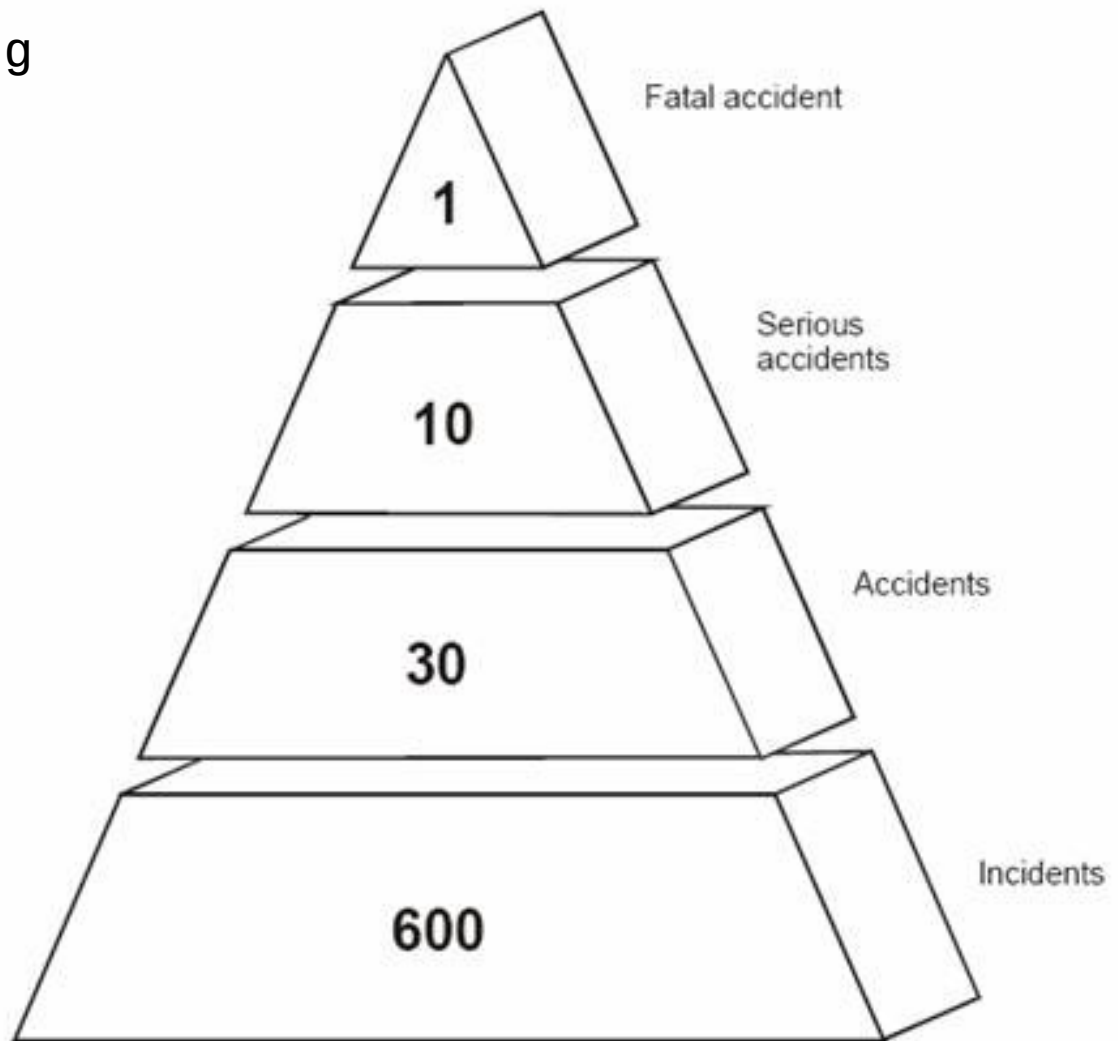
(Text von Bedeutung für den EWR)

- ▶ in Kraft seit Mai/2014 **anwendbar seit 15.11.2015 !!**
- ▶ direkt in den Mitgliedstaaten gültig

- ▶ (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. Mit dieser Verordnung wird sichergestellt,
 - a) dass aufgrund einer Analyse der erhobenen Daten gegebenenfalls zeitnah **Sicherheitsmaßnahmen ergriffen** werden,
 - b) dass **Sicherheitsinformationen kontinuierlich zur Verfügung stehen**, indem Regelungen über die Vertraulichkeit und eine angemessene Nutzung der Informationen eingeführt werden und ein einheitlicher und verstärkter Schutz für die meldende Person und für Personen, die in einer Ereignismeldung genannt sind, gewährleistet wird,
 - c) dass **Risiken für die Flugsicherheit** sowohl auf Unionsebene als auch auf nationaler Ebene berücksichtigt und behandelt werden.
- ▶ (2) Die **Erfassung von Ereignismeldungen dient ausschließlich der Verhütung von Unfällen und Störungen**, nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen.

Der Safety-Eisberg

- ▶ Jeder Unfall ist einzigartig aber zum Glück selten
- ▶ Viele Unfälle haben Vorzeichen
 - „Kleine“ Vorfälle
 - Unsicheres Verhalten
- ▶ Rechtzeitige Information über solche Vorzeichen helfen:
 - Risikopotentiale zu beheben
 - Negativen Trends entgegenzusteuern



Meldungen an die Zentrale Meldestelle

Jahressummen 2014:

- ▶ Meldungen gesamt: 2386
- ▶ Ereignisse gesamt: 2188

Jahressummen 2015:

- ▶ Meldungen gesamt: 2543 (= + 6,5 %).
- ▶ Ereignisse gesamt: 2339 (= + 6,9 %)

- ▶ Die Anzahl der gemeldeten Ereignisse ist im ersten Halbjahr um **100%** gegenüber 2015 gestiegen, hauptsächlich auf Grund höherer Bekanntheit und neuer Gruppen von Meldungslegern (z. B. Bodenabfertigern).
- ▶ Die Anzahl der Meldungen ist um **180%** gestiegen (hauptsächlich auf Grund von (automatischen) Update-Meldungen).

- ▶ der Kommandant oder — falls der Kommandant nicht in der Lage ist, das Ereignis zu melden — ein anderes im Rang unmittelbar folgendes Besatzungsmitglied eines in der Union registrierten Luftfahrzeugs oder eines außerhalb der Union registrierten Luftfahrzeugs, das von einem Betreiber, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem in der Union niedergelassenen Betreiber eingesetzt wird;

Der Halter hat nach VO(EU) 376/2014
keine Meldepflicht.

- ▶ der Kommandant oder — falls der Kommandant nicht in der Lage ist, das Ereignis zu melden — ein anderes im Rang unmittelbar folgendes Besatzungsmitglied eines in der Union registrierten Luftfahrzeugs oder eines außerhalb der Union registrierten Luftfahrzeugs, das von einem Betreiber, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem in der Union niedergelassenen Betreiber eingesetzt wird;

(6) Die folgenden natürlichen Personen melden die in Absatz 1 genannten Ereignisse vorrangig

1. über das System, das von der Organisation, bei der sie beschäftigt sind, gemäß Absatz 2 eingerichtet wurde,
2. oder ersatzweise über das System, das von dem Niederlassungsmitgliedstaat ihrer Organisation
3. oder von dem Staat gemäß Absatz 3 eingerichtet wurde, der die Pilotenlizenz ausgestellt, bestätigt oder umgeschrieben hat,
4. oder über das System, das von der Agentur gemäß Absatz 4 eingerichtet wurde

Wie sieht das bei Vereinen aus?

► Organisation Artikel 2 Z8 :

jede Art von Organisation, die Luftfahrterzeugnisse bereitstellt und/oder Personen beschäftigt oder unter Vertrag nimmt, die gemäß Artikel 4 Absatz 6 zur Meldung von Ereignissen verpflichtet sind, oder Leistungen solcher Personen in Anspruch nimmt;

► EU guidance material:

Regulation 376/2014 applies to "any organisation providing aviation products and/or which employs, contracts or uses the services of persons required to report occurrences in accordance with Article 4(6)" (i.e. subject to mandatory reporting obligations) (Article 2(8)). It is therefore understood that organisations which **do not, on a professional basis, employ, contract or use the services of a person subject to mandatory reporting obligations (see section 2.2) are not requested to comply with the Regulation.**

Example:

Organisations created with the aim of promoting aerial sport and leisure aviation, and which does not, on a professional basis, employ, contract or use the services of someone covered by Article 4(6), are understood as not being subject to Regulation 376/2014 and therefore not requested to comply with it.

12. „Redlichkeitskultur“: eine Kultur, bei der operative Mitarbeiter oder andere Personen nicht für ihre Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen, die ihrer Erfahrung und Ausbildung entsprechen, bestraft werden, aber grobe Fahrlässigkeit, vorsätzliche Verstöße und destruktives Handeln nicht toleriert werden;

Eine „Redlichkeitskultur“ sollte Einzelpersonen zur Meldung sicherheitsbezogener Informationen ermutigen. Dadurch sollten diese aber nicht von ihrer normalen Verantwortung entbunden werden. In diesem Zusammenhang sollten Angestellte und Vertragspersonal **keine Nachteile** auf der Grundlage der Informationen, die sie gemäß dieser Verordnung übermittelt haben, **erfahren**, soweit nicht Vorsatz oder eine Situation vorliegt, in der 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 gefährdet worden ist.

Artikel 15 - Vertraulichkeit und angemessene Nutzung der Informationen

Die Mitgliedstaaten, die Agentur und die Organisationen stellen die Informationen über Ereignisse **nicht**

- a) für die Klärung von Schuld- und Haftungsfragen oder
- b) für andere Zwecke als die Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Flugsicherheit

zur Verfügung und verwenden sie auch nicht dafür.

Es werden KEINE Auskünfte über Inhalte von Meldungen weitergegeben:

- ▶ Nicht an Versicherungen
- ▶ Nicht an Halter
- ▶ **Amtshilfe an Strafbehörden muss gewährt werden**

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.

(7) Im Falle von Disziplinar- oder Verwaltungsverfahren nach nationalem Recht werden die in Ereignismeldungen enthaltenen Informationen nicht gegen

- a) Meldende oder
- b) Personen, die in einer Ereignismeldung genannt sind, verwendet.

(10) Der vorgesehene Schutz gilt **nicht**

- a) bei Vorsatz und
- b) 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.

Meldepflichtige Ereignisse



Adobe Acrobat
Document

austro
CONTROL

- a) Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs
 - b) Ereignisse im Zusammenhang mit technischen Zuständen, Wartung und Instandsetzung des Luftfahrzeugs
 - c) Ereignisse im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten und -einrichtungen
 - d) Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten
- **EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT ANDEREN ALS TECHNISCH KOMPLIZIERTEN MOTORGETRIEBENEN LUFTFAHRZEUGEN, EINSCHLIESSLICH SEGELFLUGZEUGEN UND LUFTFAHRTGERÄTEN NACH DEM PRINZIP „LEICHTER ALS LUFT“**



Adobe Acrobat
Document

Das On-Line Meldetool

Luftfahrtunternehmen

Lizenzen & Bewilligungen

Safety

Meldewesen

Meldungstool

Hinweise /
Anweisungen

Such und
Rettungsdienst

Ausländische
Luftfahrzeuge / SAFA

Airlines mit Flugverbot

Gefahrguttransport

Formulare & Serviceinfo

Störungsmeldung

Online Meldung

Meldung nach VO (EU) 376/2014

Pilot oder Operator (kommerziell)

Technischer Betrieb

Flugsicherung

Flugplatz / Bodenabfertiger

Pilot oder Halter (privat)

Freiwillige / Einfache Meldung

Meldung nach ZMV2013

Flugplatzbetriebsleiter

Pilot oder Halter (privat)

Freiwillige / Einfache Meldung

Off-Line Meldung (eingeschränkte Funktionen)

 Pilot oder Operator (kommerziell)

 Technischer Betrieb

 Flugsicherung

 Flugplatz / Bodenabfertiger

 Pilot oder Halter (privat)

 Freiwillige / Einfache Meldung

 Flugplatzbetriebsleiter

 Pilot oder Halter (privat)

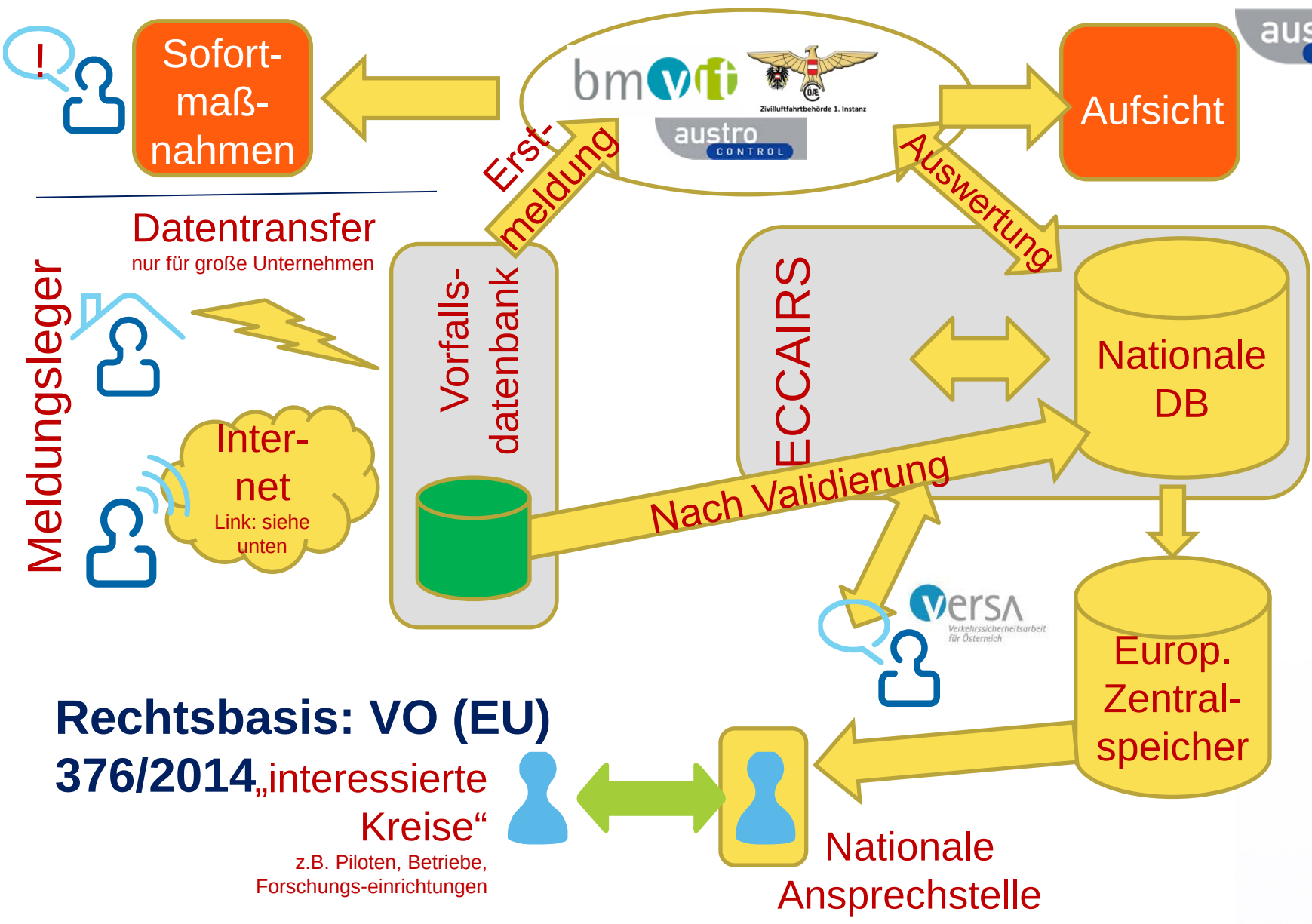
 Freiwillige / Einfache Meldung

<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>

Durchsuchen...

Hochladen

Sie können in der Online-Meldung ihre erfassten Daten jederzeit in ein PDF-Formular exportieren, das Sie dann verändern und wieder hochladen können. Diese Aktivität wird durch die Austro Control NICHT aufgezeichnet. Die Meldung wird erst durch Drücken von "Absenden" versandt.



Tier 1 Indikator (Unfälle nach ICAO Annex 13)

Auswertung nach Luftfahrzeugbauart und Betriebsart:

- Die Trennung bei Flugzeugen bezieht sich auf das „maximum take-off mass“ (MTOM).
- OE-registrierte LFZ und LFZ mit ausländischer Registrierung sind gesondert dargestellt

Unfälle mit in- und ausländischen Zivilluftfahrzeugen in Österreich 2014 und 2015

Luftfahrzeuge											
	Betriebsart	Flugzeuge > 2.250 kg MTOW	Helikopter	Flugzeuge <= 2.250 kg MTOW	Segelflugzeuge	Ultraleichtflugzeuge	Gyrokopter	Ballone	Hänge-/Paragleiter	Fallschirme	Summe
2014											
Flugunfälle	Gewerblich	-	1	-	.	.	.	-	1	2	4
	Allgemein	-	1	2	4	1	3	-	62	3	76
	Sonstige	-	-	1	-	-	-	-	5	1 ²⁾	6
Flugunfälle mit Todesfolge	Gewerblich	-	-	-	.	.	.	-	.	.	0
	Allgemein	-	1	-	-	-	-	-	6	.	7
	Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	.	.	0
Personenschaden: tödlich	Gewerblich	-	-	-	.	.	.	-	.	.	0
	Allgemein	-	1	-	-	-	-	-	8	.	9
	Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	.	.	0
2015 ¹⁾											
Flugunfälle	Gewerblich	1	1	-	.	.	.	-	.	.	1
	Allgemein	-	1	3	4	4	.	-	.	.	11
	Sonstige	1 ²⁾	.	2	1	-	-	-	.	.	1
Flugunfälle mit Todesfolge	Gewerblich	-	.	-	.	.	.	-	.	.	-
	Allgemein	-	.	-	1	3	-	-	.	.	1
	Sonstige	-	.	2 ²⁾	1 ²⁾	-	-	-	.	.	-
Personenschaden: tödlich	Gewerblich	-	.	-	.	.	.	-	.	.	-
	Allgemein	-	.	-	1	6	-	-	.	.	1
	Sonstige	-	.	2	1	-	-	-	.	.	-
O: Austro Control GmbH. Erstellt am 29.04.2016. - 1) Vorläufige Werte. 2) ein Unfall im Rahmen einer Flugschau											

Q: Austro Control GmbH. Erstellt am 29.04.2016. - 1) Vorläufige Werte.

2) ein Unfall im Rahmen einer Flugshow

Ausgangslage:

- ▶ Die Auswertung der Flugunfälle der letzten 5 Jahre hat eine Signifikanz bei den Ursachen der mangelnden Kompetenz der Piloten, speziell in der Handhabung von Notfallsituationen ergeben.
- ▶ Eine Auswertung der Teilnahme von Fluglehrern an Fortbildungsveranstaltungen ergab, dass etwa 30% der Anwesenden Piloten Fluglehrer oder Flugprüfer waren. D.h. sie waren überdurchschnittlich vertreten.
- ▶ Die geflogenen Stunden sind in den letzten 5 Jahren um **25%** zurückgegangen; die Anzahl der Landungen um **23%**.

Ausgangslage:

Ergebnisse:



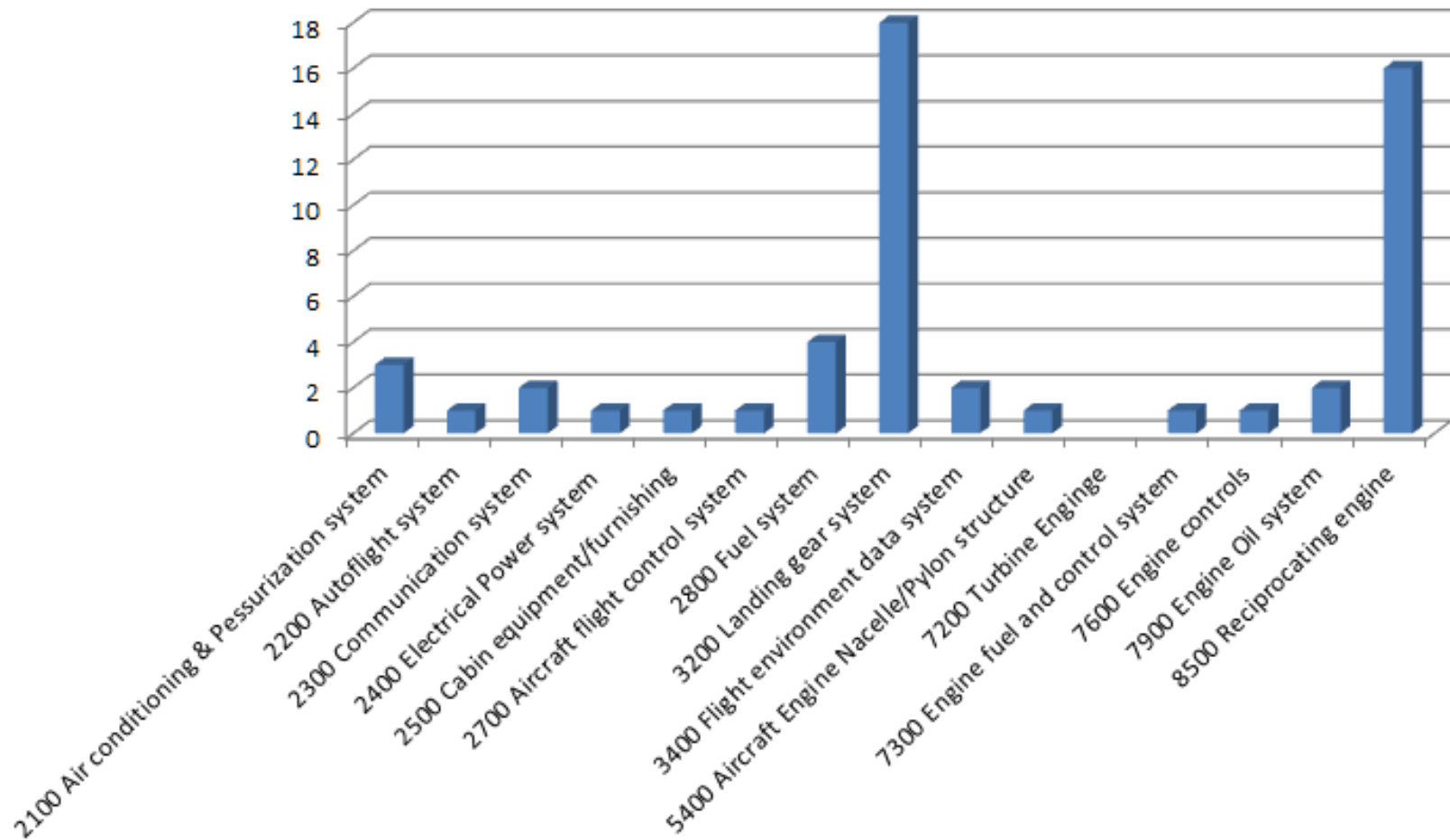
Microsoft
Excel-Arbeitsblatt

- ▶ Die Pareto-Analyse hat folgende Ergebnisse gebracht:
 - Für LFZ > 5700kg MTOW
 - 3200: Landing gear system
 - 2700: aircraft flight control system
 - 3400: Navigation system
 - Für LFZ ≤ 5700kg MTOW:
 - 3200: Landing gear system
 - 8500: Reciprocating engine

Es waren jedoch keine Häufungen bzw. typenspezifischen Signifikanzen feststellbar.

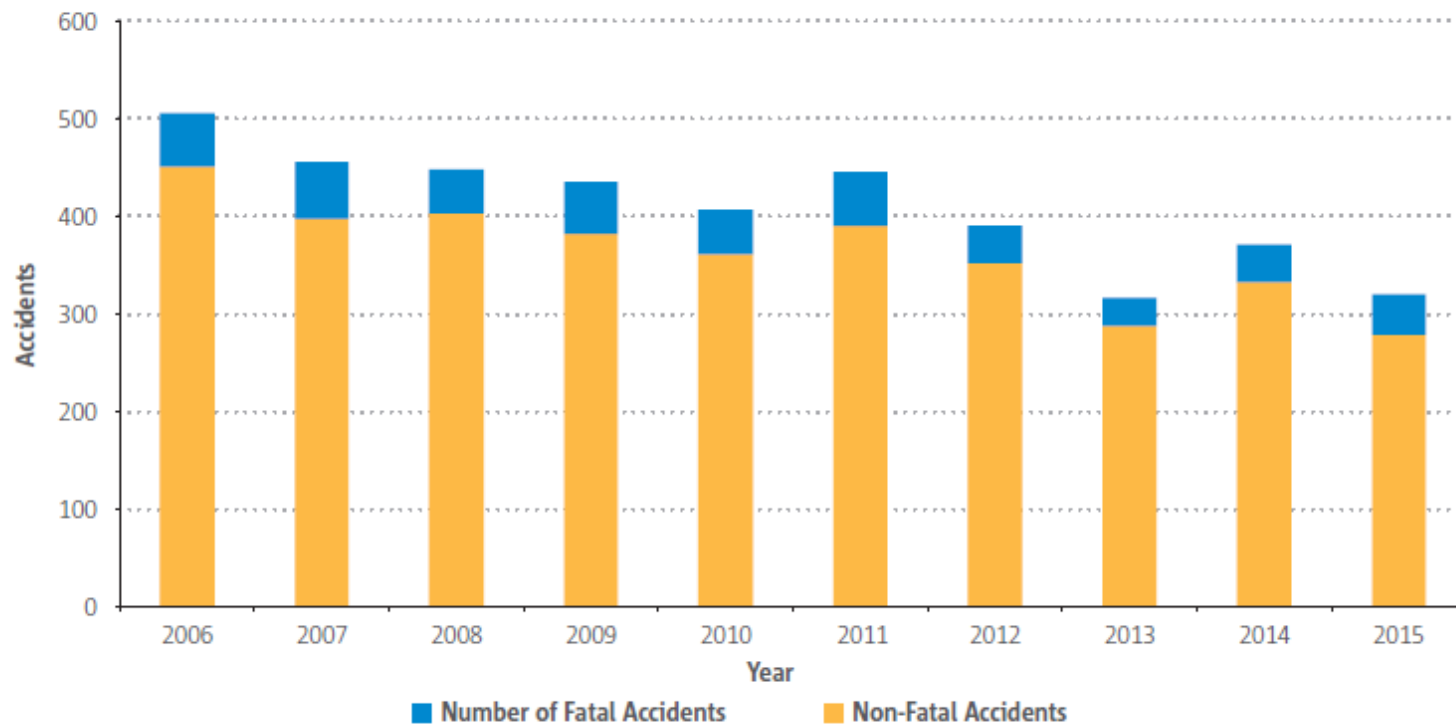
Auswertung Flächenflugzeuge GA

ATA Fläche <= 5700kg



Europäische Daten

► **Figure 16:** Non-commercial operations aeroplanes fatal and non-fatal accidents 2006-2015



Adobe Acrobat
Document

Table 28: Key statistics non-commercial operations aeroplanes

	Fatal Accidents	Non-Fatal Accidents	Serious Incidents
2005-2014 Annual average	42.2	338.0	21.7
2015	41	279	18



Non-commercial operations - Aeroplanes

Outcome Percentage of Fatal Accidents (2006-2015)		199				47%	15%	9%	6%	3%	3%	1%	1%
Outcome Percentage of Non-Fatal Accidents (2006-2015)		1.643				8%	1%	17%	2%	19%	4%	25%	12%
Safety Issues		Total number of occurrences in 2011-2015 per safety issue				Key Risk Areas (Outcomes)							
		Incidents (ECR data)	Serious Incidents	Total Accidents	Fatal Accidents	Aircraft Upset in Flight	Terrain Conflict	Engine Failure	Airborne Conflict	Other System Failures	Obstacle Conflict	Abnormal Runway Contact and Excursions	Aircraft Upset on Ground
Human	Flight Crew Perception and Awareness Decision Making and Planning	—	4	59	7	■	■	■	■	■	■	■	■
	Use and Adequacy of Rules and Procedures (incl. Checklists)	—	1	12	1	■	■	■	■	■	■	■	■
	Knowledge and Competency of Individuals	—	—	22	—	■	■	■	■	■	■	■	■
	Pressure during operation	—	—	3	—	■	■	■	■	■	■	■	■
	Navigation during operation	53	2	—	—		■		■		■		

Nationale Ansprechstelle für „interessierte Kreise“ – VO (EU) 1330/2007 (seit 15.11. 376/2014)

- ▶ Der Begriff „interessierte Kreise“ im Sinne dieser Verordnung ist definiert als Gesamtheit der Personen, die in der Lage sind, an der Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt mitzuwirken, indem sie die erfassten sicherheits-relevanten Informationen entsprechend nutzen.
 - Luftfahrtorganisationen (Operator, Wartungsbetriebe, Flugschulen, Flughäfen, Flugsicherung, Hersteller)
 - Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen
 - Internationale Organisationen
 - Personen (Piloten, Techniker, Fluglotsen,..) – nur für sie selbst betreffende Fälle
- ▶ Antrag über Antragsformular.
- ▶ Formale Prüfung, ob die Anfrage gerechtfertigt ist durch SDQM. Übermittlung des Datenbankauszugs durch SDQM.



Microsoft
Word-Dokument

Meldewege für Störungsmeldungen

austro
CONTROL

On-Line-Meldetool (PDF-Formulare aus dem Tool generierbar):

<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>

E-Mail:

zms@austrocontrol.at

FAX:

+43 (0)1 20619 8502 4

Notfallnummer für Sofortmaßnahmen (RCC): **+43 5-1703 7778**

SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT





**Danke für Ihre Aufmerksamkeit &
Safe Flight**

Mario LENITZ

**Safety Data & Quality Management
Bereichsleitung Luftfahrtagentur (LFA/BL)**

Mario.Lenitz@austrocontrol.at