



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président

Ist die Meldepflicht verhältnismässig?

Am 9. April berichteten lokale Zeitungen über einen von der Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) veröffentlichten Bericht. Die Journalistin betitelte ihre Geschichte mit «Der Pilot hatte einen Fehler gemacht» und stützt sich dabei auf die Aussagen der SUST. Zusammengefasst geht es bei diesem Vorfall um einen Piloten, der mit seinem Segelflugzeug im Raum Köllik AG keine Aufwinde mehr fand. Er entschied sich, das Klapptriebwerk auszufahren. Da der Motor aber nicht die volle Leistung brachte, musste der Pilot auf der Kölliker Hardmatte auslanden. Der Segler setzte in der Folge etwas zu früh auf, touchierte mit dem linken Flügel Pflanzen eines Rapsfeldes und drehte sich um die Hochachse (Ringelpiez). Das Flugzeug kam zum Stillstand und der Pilot konnte das Cockpit unverletzt verlassen. Der Segler wurde an den Rudern leicht beschädigt. Zudem gab es leichten Flurschaden. Pflichtbewusst hat der Pilot den Vorfall via Meldeportal «Aviation Safety Reporting» gemeldet. Auf weitere Meldungen verzichtete er, da am Flugzeug keine Strukturschäden entstanden.

Diese Nichtmeldung wird von der SUST aber im Unfallbericht moniert. Gemäss der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen sei jeder schwere Vorfall meldepflichtig. Zwischenfälle in der Zivilluftfahrt seien explizit auch der SUST zu melden.

Nun frage ich mich, wer eigentlich an diesem Arbeitsbeschaffungsprozess ein Interesse haben kann. Braucht es für solche Vorfälle wirklich eine Untersuchung? Erstens: Segelflugpiloten*innen, die mit Klapptriebwerken unterwegs sind, sind sich bewusst, dass der Motor ausfallen kann. Zweitens: Ausenlandungen sind nicht aussergewöhnlich. Der Pilot hat das Feld gut gewählt und konnte landen. Drittens: Es braucht für das Meldewesen eine einheitliche Plattform mit einer Triagestelle, die schon vor einer Untersuchung Bagatellfälle erkennt. Damit werden unnötige Unfallberichte gar nicht erst in Auftrag gegeben. Viertens: Es braucht ein Departement, welches übertriebenen Swiss Finish erkennt und abbaut. So ist in der nationalen Verordnung vorgesehen, dass alle Störungen zu melden sind, aber die europäische Verordnung 996/2010 eben eigentlich nur schwere Störungen und Unfälle meint.

Selbstverständlich ist es wichtig, wenn eine Sicherheitsuntersuchung zur Verhütung von Unfällen beitragen kann. Diese sollte aber auch verhältnismässig, korrekt und fair gegenüber allen Beteiligten sein. Denn niemals darf damit eine Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage verknüpft werden.

L'obligation de déclaration est-elle proportionnée?

Le 9 avril, des journeaux locaux rendaient public un rapport publié par le service d'enquêtes de sécurité (SESE). La journaliste a intitulé son histoire «Le pilote avait fait une erreur», en s'appuyant sur les déclarations du SESE. En résumé, l'incident concerne le cas d'un pilote, avec son planeur, qui ne trouvait pas de vent ascendant dans la région de Köllik AG. Il décida de sortir le moteur rétractable. Mais comme le moteur ne délivrait pas la pleine puissance, le pilote dut atterrir en campagne sur le Hardmatte à Köllik. Le planeur se posa un peu trop tôt, toucha avec l'aile gauche les plantes d'un champ de colza et tourna autour de son axe vertical (pirouette). L'avion immobilisa et le pilote put quitter le cockpit indemne. Les ailerons du planeur étaient légèrement endommagés. Le sol fut aussi légèrement endommagé. En toute bonne foi, le pilote déclara l'incident sur le portail «Aviation Safety Reporting». Il renonça à faire des rapports supplémentaires, l'avion n'ayant subi aucun dommage structurel.

Ce manque de déclaration a conduit le SESE à s'en plaindre dans le rapport d'accident. Selon l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en rapport avec les accidents de transport, tout incident grave doit être notifié. Les incidents dans l'aviation civile doivent également explicitement être déclarés au SESE.

Maintenant je me demande, qui peut bien avoir un intérêt dans ce processus de création de travail. Faut-il vraiment enquêter sur de tels incidents? Premièrement, les pilotes de planeur qui voyagent avec des moteurs rétractables sont conscients que le moteur peut tomber en panne. Deuxièmement, les atterrissages en campagne ne sont pas exceptionnels. Le pilote a bien choisi le terrain et a pu atterrir. Troisièmement, pour les déclarations nous avons besoin d'une plateforme unique, avec un organe de triage qui détecte les bagatelles déjà avant l'enquête. On évite ainsi de mandater inutilement des rapports d'accidents. Quatrièmement, il faut un département qui détecte et démonte les exagérations Swissfinish. Ainsi, le règlement national prévoit que tous les incidents doivent être annoncés, alors que l'ordonnance européenne 996/2010 ne vise que les incidents graves et les accidents.

Il est évidemment important qu'une enquête de sécurité puisse contribuer à la prévention des accidents. Elle devrait toutefois être proportionnée, correcte et équitable envers toutes les parties concernées. Car il ne faut jamais lier la clarification à une question de faute ou de responsabilité.