

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

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

Freie Hand?

Ich bleibe bei meiner letztjährigen Aussage an dieser Stelle: Es ist wertvoll, wenn eine Sicherheitsuntersuchung zur Verhütung von Unfällen beitragen kann. Und es ist wichtig, dass solche Untersuchungen von einer unabhängigen Stelle (SUST) durchgeführt werden. Diese muss verhältnismässig, korrekt und vor allem fair gegenüber allen Beteiligten sein.

Auf den ersten Blick vermutet man bei SUST-Untersuchungen die helvetische Gründlichkeit. Da kollidierte im Sommer 2020 bei einer Aussenlandung ein Segelflugzeug beim Ausrollen mit einer Holzhütte. Es kam zu keinem Personenschaden. Das Luftfahrzeug wurde leicht beschädigt und der Schaden an der Holzhütte beschränkte sich auf ein zerbrochenes Fenster. Der übliche Vorbericht wurde noch im selben Monat korrekt auf der Website publiziert.

Andererseits suchte ich vergebens nach einem Vorbericht betreffend Triebwerkschaden des PC-12 HB-FWA, der sich am 29. Juli 2022 am Flugplatz Bern ereignet hatte. Dabei handelt es sich im Gegensatz zu einer Aussenladung mit einem Segelflugzeug um eine «schwere Störung» gemäss der auch für die Schweiz gültigen EU-Verordnung 996/2010. Da die HB-FWA vom BAZL betrieben wird und somit der Eidgenossenschaft gehört, stellte ich dem zuständigen Departement die Frage, ob die SUST den Vorfall untersuche, und wenn ja, warum er nicht auf deren Homepage aufgeführt sei. Zudem wollte ich wissen, wie sichergestellt wird, dass eine solche Untersuchung mit der notwendigen Unabhängigkeit durchgeführt wird.

Pikant ist nicht das Ereignis an und für sich, sondern die Antwort der zuständigen Frau Bundesrätin. So hat sie offiziell mitgeteilt, dass die SUST eine Untersuchung eröffnet habe. Tatsächlich erschien drei Tage nach meiner Anfrage ein Vorbericht auf der Webseite. Auf die Frage der Unabhängigkeit ging sie nicht ein, betonte aber, als ausserparlamentarische Kommission sei die SUST unabhängig und führe die Untersuchung in ihrem eigenen Ermessen.

Falsch! Die vom Bundesrat verabschiedete Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung (VSZV) verlangt unmissverständlich, dass ein Vorbericht zu erstellen ist, sobald der Hergang in den wesentlichen Zügen erkennbar ist. Alle Vor-, Zwischen- und Schlussberichte sind zu veröffentlichen. Ferner enthält die VSZV klare Verfahrensvorschriften, wie die Untersuchung zu führen ist. Bei schweren Störungen, und ein Triebwerkschaden ist eine schwere Störung, gibt es schlicht kein Ermessen. Für mich stellt sich somit die einfache Frage, wer darüber wacht, dass auch unabhängige Kommissionen die Vorgaben einhalten. Die SUST jedenfalls scheint freie Hand zu haben.

Main libre?

Je maintiens ce que j'ai dit l'année passée à cet endroit: C'est précieux si une enquête de sécurité peut contribuer à éviter des accidents. Et il est important qu'une telle enquête soit effectuée par un organisme indépendant (SESE). Celle-ci doit être en relation avec la complexité du cas, correcte et surtout équitable envers toutes les parties concernées.

De prime abord on présume la rigueur helvétique lors des enquêtes du SESE. En été 2020 un planeur est entré en collision avec une cabane en bois lors du roulage après un atterrissage en campagne. Il n'y a pas eu de dommage corporel. L'aéronef fut légèrement endommagé et le dommage causé à la cabane s'est limité à une fenêtre cassée. Le rapport préliminaire habituel fut encore publié correctement, le même mois sur le site web.

D'autre part j'ai cherché en vain le rapport préliminaire concernant l'avarie de moteur du PC-12 HB-FWA ayant eu lieu le 29 juillet 2022 sur l'aéroport de Berne. Contrairement à un atterrissage en rase campagne d'un planeur, il s'agit là d'un «incident grave» selon l'ordonnance de l'UE 996/2010, aussi valable pour la Suisse. Vu que le HB-FWA est exploité par l'OFAC, et appartient donc à la Confédération, j'ai posé la question au département concerné, si le SESE enquête sur l'incident, et si oui, pourquoi il n'est pas mentionné sur son site web. Je voulais en outre savoir, comment assure-t-on l'indépendance nécessaire de la conduite d'une telle enquête.

Ce qui est croustillant ce n'est pas l'événement en soi, mais la réponse de la conseillère fédérale responsable. Elle a ainsi communiqué officiellement que le SESE avait ouvert une enquête. Effectivement, trois jours après ma demande un rapport préliminaire figurait sur la page web. Elle n'est pas entrée en matière concernant ma demande de l'indépendance, mais a souligné que le SESE en tant que commission extra-parlementaire était indépendant et conduisait l'enquête selon son propre jugement.

Faux! L'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT) adoptée par le Conseil fédéral exige sans équivoque qu'un rapport préliminaire soit rédigé dès que les grandes lignes du déroulement des événements sont décelables. Tous les rapports préliminaires, intermédiaires et finaux doivent être publiés. De plus, l'OEIT contient des règles de procédure claires sur la manière dont l'enquête doit être conduite. Lors d'incidents graves, et une avarie de moteur est un tel incident, il n'y a tout simplement aucune marge de manœuvre. Pour moi se pose donc la simple question: «Qui contrôle que les commissions indépendantes respectent également les consignes.» Le SESE semble, en tous cas, avoir la main libre à ce sujet.