

## Interview mit BAZL-Vizedirektor Werner Bösch

# «EASA rückt bald näher»

**Die Schweiz nimmt frühestens am 1. Dezember 2006 an der European Aviation Safety Agency (EASA) teil. Dies hat Werner Bösch, Vizedirektor und Leiter der Abteilung Sicherheit Flugbetrieb des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), im SkyNews.ch-Interview erwähnt. In seine Zuständigkeit fallen auch die Helikopter-Unternehmungen.**

### Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

#### **I Wann tritt die Schweiz nun der EASA bei und welche Auswirkungen hat dies auf die Helikopterbranche, Stichwort JAR-OPS-3?**

Die Teilnahme der Schweiz an der EASA und die Einführung der JAR-OPS-3 (Operationen) und JAR-FCL-2 (Ausbildung) für Schweizer Helikopterbetreiber sind nicht direkt miteinander verknüpft. Der EU-Ministerrat hat am 15. September die Teilnahme der Schweiz an der Agentur genehmigt. Sofern die noch notwendige Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen den beiden Parteien im Oktober stattfinden kann, wird die Schweiz per 1. Dezember 2006 an der EASA teilnehmen. Damit verbunden sind unmittelbare Auswirkungen im technischen Bereich aller Flugunternehmen, die kommerziell operieren, also auch bei den Helikopterfirmen. Einerseits betrifft dies den Bereich, welcher die Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) sicherstellt. Parallel dazu erfolgt aber die Einführung und Umsetzung von JAR-OPS-3 und JAR-FCL-2. Ziel ist es, -FCL-2 per 1. Januar 2007 und OPS-3 per 1. Juli 2007 einzuführen. Die Joint Aviation Authorities (JAA) lasten uns seit längerem an, dass diese Umsetzung noch nicht erfolgt ist.

#### **I Wieso ist sie denn noch nicht erfolgt?**

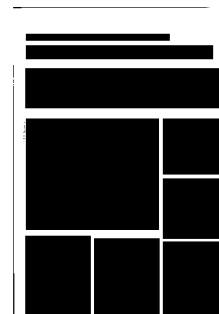
Die Verzögerung hat sich ergeben, weil die integrale Umsetzung der ursprünglichen, seit 1998 vorliegenden Vorstellungen für die Schweiz nicht praktikabel war. Die Joint Aviation Regulations (JAR) passten nicht auf die spezifischen Verhältnisse für Helikopteroperationen in unserem Land. In der Zwischenzeit haben die JAA verschiedene Modifikationen vorgenommen, und wir erarbeiten über ein Regelwerk spezielle Richtlinien für die Schweiz. Diese Richtlinien werden für die Schweizer Helibranche eine praktikable Lösung darstellen. Sie müssen aber noch von den JAA und später von der EASA genehmigt werden.

#### **I Bedeutet «praktikabel» beispielsweise, dass Air Glaciers weiterhin Rettungen mit einmotorigen Helis ausführen kann?**

Ja, das ist ein Hauptkriterium bei der Erarbeitung der Richtlinien. In unseren entsprechenden Arbeitsgruppen für JAR-OPS-3 und -FCL-2 sind jeweils Vertreter der Industrie dabei. Aber wir sind aufgrund der Vorgaben der JAA nicht völlig frei, versuchen jedoch für die Industrie akzeptable Lösungen zu erarbeiten. Deshalb wollen wir die neuen Vorschriften auch in Kooperation mit der Swiss Helicopter Association (SHA) einführen.

#### **I Welches sind denn die Konsequenzen im Ausbildungsbereich?**

Auf die Flugschulen kommt ein Mehraufwand zu, insbesondere die Führungsorganisation und Ausbildungsprogramme im kommerziel-



len Bereich werden komplexer. Aber ich bin klar der Meinung, dass wir im Safety-Bereich einen deutlichen Schritt nach vorn machen. Das ist auch im Sinne des luftfahrtpolitischen Berichtes des Bundesrates, nach dem die Schweiz einen im europäischen Vergleich hoch stehenden Sicherheitsstandard haben soll. Sie müssen klar sehen: Im europäischen Kontext sind wir sowohl mit OPS-3- als auch mit der FCL-2-Einführung eine Insel, rundum ist beides bereits eingeführt.

**I Die SHA rechnet mit 80 Millionen einmaligen und 20 Millionen jährlich wiederkehrenden Kosten aufgrund von JAR-OPS-3, wer bezahlt das?**

Auch das BAZL hat Abklärungen zu den Auswirkungen vorgenommen, aber nicht in Zahlen gerechnet, sondern im regulativen Bereich. Die SHA-Zahlen basieren auf einer integralen Umsetzung der OPS-3-Vorschriften. Die entstehenden Kosten dürften aber wesentlich tiefer sein, wenn es uns gelingt, mit Sonderregelungen, wie den erwähnten Richtlinien, die kritischen Punkte für unsere Industrie abzufedern. Die Einführung wird sicher zusätzliche Kosten verursachen, beispielsweise weil mit einer Postholder-Organisation der Personalaufwand steigt. Dank klaren Strukturen – das hat die Flächenfliegerei gezeigt – haben wir auf der Safety-Seite aber einen echten Gewinn.

**I Wo sehen Sie denn konkret diesen Gewinn?**

Die Erfahrungen zeigen, dass wir insbesondere mit der Postholder-Organisation qualifizierte Ansprechpersonen und klare Verantwortlichkeiten haben. Auch firmenintern herrschen mit klaren Strukturen eindeutige Kompetenzabgrenzungen. Diese Regulative werden nicht zur Freude einer Behörde eingeführt, sondern um den erkannten Schwachpunkten begegnen zu können.

**I Doch man wird den Eindruck nicht los, dass hier viel Papier produziert wird, und das Fliegen deshalb nicht sicherer wird. Auch, weil nur noch den Papieren Glauben geschenkt wird?**

Wenn die Papiere stimmen, haben wir eine gute Ausgangslage. Aber der Inhalt muss meiner Meinung nach auch gelebt werden. Mir ist es lieber, wenn die richtigen Personen als Postholder eingesetzt sind, als wenn ein hochglänzendes Operationsmanual vorliegt, aber nicht angewendet wird. Es ist dann unsere Aufgabe, zu beaufsichtigen, ob die Vorgaben erfüllt sind und die Operationen der Betriebe den Standards genügen.

**I Welchen Stellenwert haben die Helikopter in der Schweiz und im BAZL?**

Alleine wegen der Topographie in der Schweiz ist die Helifliegerei vom Gesamtverkehrskonzept der Schweiz nicht mehr wegzudenken. Im Gegenteil, in den letzten Jahren und Jahrzehnten ist die Heli-Industrie stark gewachsen, für das Regelwerk fast zu schnell. Wichtig sind einerseits der kommerzielle Teil der Helifliegerei, aber auch die Versorgungsflüge in entlegene Gebiete und die gesamte Rettungsfliegerei. Insgesamt ist der Stellenwert der Schweizer Helikopterbranche hoch, es ist für uns eine wichtige Branche. Darauf hat das BAZL mit seiner Neustrukturierung geantwortet, indem die Helikopterfliegerei mit einer eigenen Sektion von der Flächenfliegerei abgekoppelt wurde.

**I Gibt es eine Organisation für Katastropheneinsätze, mit einer klaren Abgrenzung von zivilen und militärischen Heli-Einsätzen?**

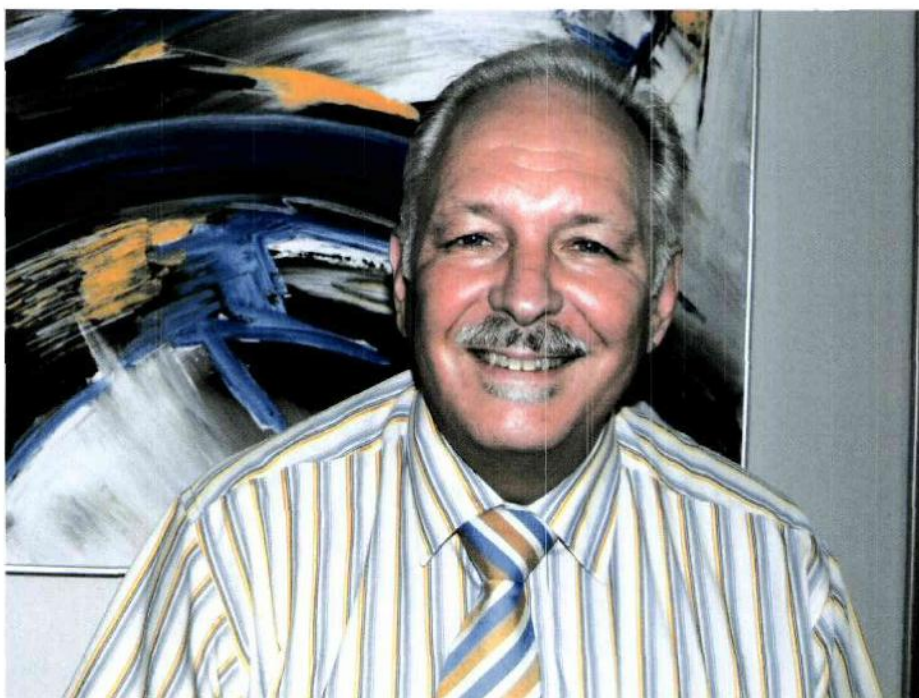
Da ist die Rollenverteilung eigentlich klar: Bei einer Katastrophe hat die Armee die Federführung, das ist einer ihrer Teilaufträge. Zivile Unternehmen kommen nur subsidiär zum Einsatz, aber immer unter der Leitung der Armee, wenn sie diese Aufträge nicht mehr alleine erfüllen kann. In einem solchen Fall gemischter militärisch-ziviler Einsätze kommt das BAZL zum Zug, etwa bei der Aufsicht über die Organisation der Flugsicherung in einem bestimmten geographischen Raum. Aber auch

dies muss in enger Zusammenarbeit mit der Luftwaffe geschehen. Wir verfügen auch über diesbezügliche Erfahrungen, beispielsweise aus den WEF-Einsätzen von Davos. Blicken wir nach Engelberg im letzten Jahr zurück, ist es begreiflich, dass wenn ein Markt entsteht, die zivilen Betreiber ihre Dienste anbieten wollen. Aber die Armee muss die Führung innehaben.

**Wie ist seitens des BAZL der Stand des Rega-Projektes Helios von Low-Level-IFR-Flügen?**

Grundsätzlich begrüssen wir dieses Projekt.

Aber die Redundanz der Satelliten-Daten als alleinige Navigationsgrundlage ist noch nicht gewährleistet und der Sicherheitsnachweis der Operation innerhalb der komplexen Luftraumstruktur steht ebenfalls noch aus. Mit dem Rega-Projekt Helios hätten wir Instrumentenflüge unter Umständen im Luftraum Golf, dies muss noch eingehender geprüft werden und da stehen wir derzeit aus Kapazitätsgründen an. Wir würden gerne grünes Licht für ein solches Projekt geben, aber es fehlen im Moment schlicht die Ressourcen. Ich denke, das Projekt Helios wird erst in einigen Jahren entscheidungsreif sein. ☺



Werner Bösch: «Unser Ziel ist es, JAR-FCL-2 per 1. Januar 2007 und JAR-OPS-3 per 1. Juli 2007 einzuführen. Die JAA lasten uns seit längerem an, dass diese Umsetzung noch nicht erfolgt ist.»

ZUR PERSON

### Werner Bösch

Geboren 1949 in der Innerschweiz, hat Werner Bösch ein Chemie-Studium an der ETH abgeschlossen. Nach der Absolvierung der Schweizerischen Luftverkehrsschule Swissair (SLS) trat er 1979 in die Swissair ein und flog zuerst als Copilot auf DC-9, dann auf DC-10 und MD-11. Als Captain steuerte er in der Folge MD-80, A320 und A330 bis zum Grounding der Swissair. Er wirkte auch als Simulatorinstruktor, Fluglehrer, IFR-Fluglehrer, Checkpilot TRE, Cheffluglehrer der SLS und später als Leiter der SLS. Schliesslich leitete er auch die Sparte Unternehmensentwicklung im Trainingscenter der Swissair. Von 2002 bis 2004 arbeitete Werner Bösch als Sektionsleiter im Departement Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS). 2005 trat er ins BAZL ein. Er ist verheiratet und wohnt in der Innerschweiz, als Hobbys betreibt Werner Bösch Ausgleichsport und singt in mehreren Chören.

STICHWORTE

#### SHA

Ein sehr zweckmässig organisierter Verband, der in verschiedensten Belangen ein valabler Ansprechpartner für uns ist – von der politischen bis zur operationellen Ebene.

#### Schweizer Luftwaffe

Auch ein Ansprechpartner für uns, der zum Gesamtsystem der Schweizer Luftfahrt gehört, aber nicht zivilen Regeln unterstellt ist.

#### Aerosuisse

Ein Dachverband, der versucht, unterschiedlich gelagerte Interessen einheitlich zu vertreten.

#### Lufthansa

Ein Gigant im europäischen Luftfahrtgeschäft mit ähnlichen Standards und Verfahren, sei es in Ausbildung und Operation, wie sie Swiss kennt und die ähnliche operationelle und betriebliche Ziele verfolgt.