

SVFB – Infotagungen 2008

Journées d'information ASEA 2008

Kurzbericht 21.11 (Luzern) und 28.11.2008 (Lausanne)

Version française en suite

Die diesjährigen SVFB Informationstage vermitteln in erster Linie Informationen – auch im Sinn einer Weiterbildung – über Sinn und Zweck von Safety Management Systems (SMS) sowie deren Einführung in schweizerischen Instandhaltungs-Unternehmen.

Die Folien der Vorträge sind auf der Website des SVFB zur Verfügung gestellt: <http://www.svfb.ch/1.html>

Teilnehmerlisten beider Veranstaltungen sind diesem Kurzbericht beigelegt.

SMS aus der Sicht des BAZL http://www.svfb.ch/media/sms_08dpmueller.pdf

Peter Müller (BAZL SRM) vermittelt vorab einen weiteren Überblick über Auswertungen des 'occurrence reporting' und von Aufsichtstätigkeiten des BAZL. Grundsätzlich wird festgestellt, dass mehr Meldungen erfolgen, auch im technischen Bereich. Das wird von SRM nicht als Verminderung der Sicherheit gewertet, sondern als zunehmend bessere Meldekultur. Nach wie vor scheint aber die Meldefreudigkeit von grossen Unternehmen besser als von kleineren.

Die Anzahl Audits und entsprechend die Anzahl Beanstandungen hat zugenommen. Der Anteil wichtiger [in Bezug auf Sicherheit relevanter, red.] hat aber abgenommen. SRM setzt sich intern für einen Paradigmawechsel in der Aufsicht ein, von 'compliance oriented' in Richtung 'performance based'.

SMS sind ein Ergebnis der Anstrengungen auf internationaler Ebene (ICAO), die öffentliche Wahrnehmung der Sicherheit im Luftverkehr weiterhin hoch zu halten. Derweil die Statistiken weiterhin eine Abnahme der Unfälle im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen ausweisen, nimmt vor dem Hintergrund weltweit zunehmender Verkehrsdichte die absolute Zahl von ernsthaften Zwischenfällen und Unfällen tendenziell eher zu. Als Gegensteuer zu zunehmenden oder gar regelmässigen Medienmeldungen über 'Flugzeugkatastrophen' und einer entsprechend negativen öffentlichen Wahrnehmung soll mit tiefer gehender Analyse von betrieblichen Verfahren und potentieller Risiken eine weitere Sicherheitsebene eingeführt werden. Anders gesagt, Massnahmen sollen nicht erst auf Grund von Vorfällen – dem sichtbaren Teil des Eisbergs – getroffen werden, sondern bereits auf die frühzeitige Erkennung möglicher Gefahren zielen. In der Flugsicherung und für Flughäfen sind SMS bereits weitgehend eingeführt. Mit dem Annex 6 verlangt die ICAO nun deren Einführung auch für Unternehmen des gewerbsmässigen Luftverkehrs, inklusive der dazu gehörenden Instandhaltungsbetriebe.

ICAO stellt SMS in der Form eines in Elemente aufgeteilten 'Framework' dar, um die Inhalte und das Vorgehen einfacher verständlich zu machen.

Das BAZL schlägt mit dem Rundschreiben vom 7.7.08 an die Flug- und Instandhaltungsbetriebe einen SMS Einführungsplan vor, welcher diesen auf 1.1.09 die Eingabe der für SMS verantwortlichen Person(en), eines Einführungsplans und einer Lücken-Analyse nahe legt. Anschliessend werden die Inspektoren, zusammen mit einem SMS Spezialisten, mit jedem Betrieb ein Kickoff-Meeting vereinbaren, in welchem das Vorgehen im einzelnen festgelegt werden soll und entsprechende Hilfen zur Verfügung gestellt werden. Die Begleitung für die Einführung der SMS erfolgt ohne Verrechnung von Gebühren seitens des BAZL.

SMS werden grundsätzlich als Teil der betrieblichen Qualitätssicherungssysteme betrachtet. Betriebe, welche ein QMS nach Part-145 haben, erfüllen bereits sehr weitgehend auch die Elemente eines SMS (siehe Folien). Die SMS spezifischen Elemente können in das bestehende MOE übernommen werden.

Abweichend von der Vorgabe im Rundschreiben vom 7.7.08 ist ein SMS für nicht-Part-145 Instandhaltungsbetriebe nicht erforderlich. Allerdings kann eine systematische Erfassung der betriebstypischen Gefahren und deren Auftretenswahrscheinlichkeit / Auswirkungen auch für solche Betriebe hilfreich sein.

SMS aus der Sicht der (Instandhaltungs-) Industrie http://www.svfb.ch/media/sms_08jstoll.pdf

Josef Stoll stellt dar, dass das SMS eines Betriebs vorab auch eine Abwägung zwischen (Sicherheits-) Risiken und kommerziellem Bestehen darstellen müsse. Auch aus betrieblicher Sicht soll ein SMS in Qualitäts- und andere Managementsysteme integriert sein, damit die besonderen Gesichtspunkte optimal in den Abläufen berücksichtigt werden. Die Integration von SMS Elementen in ein QMS kann zudem Anlass sein, das QMS von Ballast zu erleichtern. Managementsysteme sollen die Sicherheit nicht in Verfahren, sondern in die Praxis bringen.

Als wichtiges Fundament muss im Betrieb eine entsprechende Sicherheitskultur gepflegt werden, sprich das Vertrauen darin, dass die Meldung von potentiell sicherheitskritischen Vorkommnissen oder Feststellungen erwünscht und nicht geahndet ist. Allein diese Kultur setzt volle Verbindlichkeit der Geschäftsleitung voraus; auch die der Behörde. Zur Förderung der Wahrnehmung und Meldung von möglicherweise kritischen Situationen oder Entwicklungen gehört auch eine sichtbare Auswertung der Meldungen und anderer Quellen (z.B. Audits), ebenso die darauf folgenden Reaktionen.

Betriebsinterne Meldungen und entsprechende Massnahmen fallen nicht zwangsläufig in eine Meldepflicht an die Behörde. Eine bessere Meldekultur führt zu einer grösseren Anzahl Meldungen/Feststellungen; dies ist aber gleich zu setzen mit grösserem Sicherheits-Bewusstsein, nicht mit grösseren Gefahren/Risiken.

Ein SMS verstärkt nicht nur die Beachtung menschlicher Faktoren im Betrieb, sondern rückt auch die betrieblichen/organisatorischen Faktoren besser in den Vordergrund.

In weiteren Schritten werden die betriebsspezifischen Gefahren zu erkennen und im Sinn von (Sicherheits-) Risiken zu bewerten sein. Der SVFB wird – vorab als Unterstützung für die kleineren Unternehmen – bei diesen Schritten gewisse Hilfen anbieten.

SMS, Lösungsansätze

Die Angebote des BAZL für eine nicht kostenpflichtige Unterstützung und Beratung bei der Planung und Einführung eines SMS, zusammen mit der Integration in bestehende QMS, bedeuten eine wesentliche Erleichterung gegenüber der ursprünglich 'angedrohten' Einführung der SMS, namentlich für kleinere Betriebe. Das BAZL will auch seine eigenen SMS-Beurteilungskriterien offen legen.

Bei allfälligen Streitfragen um SMS kann BAZL SRM als Ombudsstelle beansprucht werden.

Betriebe, welche sowohl einen Instandhaltungs- wie einen Flugbetriebsteil umfassen, sollen möglichst ein gemeinsames SMS anstreben, wenn nötig mit entsprechendem Harmonisierungsdruck gegenüber den Inspektoren.

Der SVFB hat eine kleine Fachgruppe zur Verfügung, welche Fragen und Anliegen der Mitglieder bearbeitet und gewisse allgemeingültige Grundlagen bereitstellt. Kontaktstelle ist der Geschäftsführer.

SVFB Ausbildungstätigkeiten

Die Anzahl gebuchter Theoriemodule für Part-66 Lizenzen hat deutlich zugenommen, was der grossen Nachfrage nach qualifiziertem Personal entspricht.

Kürzlich wurde der erste Part-66 B1 WBT Lehrgang in Zusammenarbeit mit SRT mit gutem Erfolg abgeschlossen. Zwei weitere sind angelaufen oder werden in Kürze beginnen.

Die WBT Module sind inzwischen so weit entwickelt, dass die Lehrgänge angeboten werden können, allerdings teilweise noch mit Übergangslösungen, namentlich in der begleitenden Dokumentation. Mitte nächsten Jahres soll auch der B2 Lehrgang über WBT angeboten werden.

Die früheren Berufsprüfungen für Luftfahrzeugmechaniker wurden im Zusammenhang mit dem Übergang von nationalen zu EASA Lehrgängen neu aufgestellt und mit einer Aufwertung der Berufsbezeichnungen vom BBT genehmigt: neu lauten die geschützten Titel Luftfahrzeugtechniker/in –Mechanik oder –Avionik. Erste Prüfungen sollen im Frühjahr 2009 ausgeschrieben werden.

Gesetzgebung: BAZL, EASA

Das BAZL hat mit Wirkung ab 1.8.08 die technischen Verordnungen geändert. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen sowie die neuen Gesetzestexte mit Hinweisen sind auf der Website <http://www.svfb.ch/1.html> verfügbar.

EASA hat kürzlich die Verordnungen 2042/2003 und 1702/2003 geändert, namentlich geht es um Erleichterungen in Part M für nicht gewerbsmässig eingesetzte, nicht komplexe Luftfahrzeuge.

Nach gegenwärtiger Auslegung des BAZL werden diese Änderungen – ebenso wie die in der EU seit 8.4.08 geltende, neue Grundverordnung 216/2008 – in der Schweiz erst gültig, wenn sie über den Weg der bilateralen Verhandlungen übernommen worden sind!

Eine Zusammenfassung der Änderungen und die Änderungsverordnungen mit Kommentaren/Hinweisen sind auf der Website <http://www.svfb.ch/1.html> verfügbar.

Eine Darstellung der Verordnung 2042 mit den Änderungen in Part M ist zweisprachig verfügbar auf http://www.daec.de/te/downloadfiles/Part-M_EN-DE.pdf

Andere Verbandstätigkeiten

- Auf Ende des laufenden Jahres endet die Vereinbarung mit dem BAZL über die Lüfttüchtigkeitsprüfungen. In fünf Jahren wurden im Rahmen dieser Vereinbarung mehr als 4000 Lufttüchtigkeitsprüfungen durchgeführt, ohne dass dabei nennenswerte Konflikte oder Zwischenfälle aufgetreten wären. Der Geschäftsführer dankt allen Beteiligten für ihren gewissenhaften und qualifizierten Einsatz!
Die Luftfahrzeughalter sollen darüber informiert werden, dass die Dienstleistungen des SVFB/AeCS ab 1.1.09 nicht mehr zur Verfügung stehen, und dass mit dem Übergang zu EASA Regeln ein Luftfahrzeug ohne gültiges Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis nicht in Betrieb genommen werden darf.
- Auf der Website des SVFB stehen jeweils Informationen über aktuelle Themen zur Verfügung. Es ist auch vorgesehen, eine einfache Eingabemöglichkeit für allgemeine Anliegen, Ärgernisse etc anzubieten. Anliegen an den Verband können aber auch wie bisher per E-Mail direkt an den Geschäftsführer gerichtet werden.

Verschiedenes

- Sofern – bei Bedarf – als Nachweis für die Teilnahme an der Infotagung / SMS Einführung die Teilnehmerliste nicht genügt, kann eine Teilnahmebestätigung angefordert werden.
- Die Infotagungen sollen weiterhin angeboten werden. Die Mitglieder sind aufgefordert, dem Vorstand allgemein interessierende Themen anzumelden.

Anhang:

Teilnehmerliste

Rapport succinct: séances 21.11 à Lucerne et 28.11.2008 à Lausanne

Les séances ASEA de cette année informent en premier lieu - et dans le sens d'une formation continue - sur les Safety Management Systems SMS, leur raison et but ainsi que leur introduction dans les entreprises d'entretien suisses.

Les présentations sont mises à disposition sur le site ASEA: <http://www.svfb.ch/20.html>

Les listes de participants sont jointes à ce rapport.

SMS vues de l'OFAC http://www.svfb.ch/media/sms_08fpmueller.pdf

Peter Müller (OFAC, SRM) informe d'abord une nouvelle fois sur les résultats et évaluations du système 'occurrence reporting' et d'autres activités de surveillance de l'OFAC. L'on constate généralement un accroissement du nombre de rapports, de même dans le secteur technique. L'unité SRM interprète cette évolution comme une amélioration de la culture de rapporter, et non comme une diminution de la sécurité. Il semble que cette culture soit mieux intégrée dans les grandes entreprises que dans les petites.

Le nombre d'audits et le nombre d'observations ont également augmenté. Par contre, la proportion d'observations pertinentes du point de vue de la sécurité a diminué. SRM oeuvre dans le sens d'un renversement de paradigme dans la surveillance, soit un passage de 'respect des règles' vers 'efficacité'.

Les SMS (appelé aussi SGS, système de gestion de la sécurité) sont un moyen introduit au niveau international (OACI) dans l'optique de maintenir à un niveau élevé la perception publique de la sécurité du transport aérien. Les statistiques montrent que le nombre d'accidents relatif au volume des transports est encore en diminution. Par contre, le nombre d'accidents ou incidents graves a une tendance à augmenter, étant donné une croissance continue du trafic. Pour contrer un nombre croissant ou même régulier de rapports médiatiques sur des 'catastrophes aériennes' et la perception publique correspondante, il est décidé d'introduire un nouveau niveau de prévention. Il s'agit d'une analyse plus profonde de procédures opérationnelles et de risques potentiels. Autrement dit, l'on préconise des mesures qui ne sont pas seulement la suite d'événements qui ont déjà eu lieu - la partie visible de l'iceberg - , mais qui visent la détection systématique à temps de dangers potentiels. Ces systèmes sont déjà largement en place dans la gestion du trafic et aux aéroports. L'OACI demande actuellement - à travers l'Annexe 16 - leur introduction pour les entreprises du transport aérien, y compris les entreprises d'entretien correspondantes.

L'OACI présente les SMS sous forme d'un 'Framework' d'éléments pour en faciliter la compréhension des buts et procédures.

Dans sa circulaire du 7.7.2008, l'OFAC a proposé un plan d'introduction des SMS pour les entreprises de vol et d'entretien. Ce plan prévoit la désignation jusqu'au 1.1.2009 de la personne responsable du SMS ainsi que la présentation d'un plan d'introduction et d'une analyse de déficits par rapport au 'framework'. Par la suite l'OFAC organisera une séance initiale avec chaque entreprise pour discuter la marche à suivre et les outils/méthodes à disposition. Le support de l'OFAC pour l'introduction des SMS ne sera pas sujet à facturation.

Du point de vue systématique, les SMS sont considérés comme une partie du système de qualité d'une entreprise. Une entreprise ayant déjà un système de qualité selon la Partie-145 satisfait déjà une large partie des éléments du SMS (voir présentation). Les éléments spécifiques SMS peuvent être intégrés dans leur MOE.

Contrairement aux indications de la circulaire du 7.7.08, un SMS n'est pas requis pour une entreprise d'entretien non certifiée Partie-145. Il n'est toutefois pas exclu qu'un inventaire systématique des dangers typiques et de leur associé soit utile aussi pour une petite entreprise.

SMS vues de l'industrie (de maintenance) http://www.svfb.ch/media/sms_08jstoll.pdf

Josef Stoll précise qu'un SMS d'une entreprise représente en premier lieu un équilibre entre risques (concernant la sécurité) et les réalités commerciales/économiques. Du point de vue d'une entreprise, il est quasiment impératif que le SMS soit intégré dans le système de qualité et autres systèmes de gestion pour assurer que les éléments particuliers soient raisonnablement respectés dans les procédures de production. En plus, l'intégration des éléments SMS dans un système de qualité peut être une occasion de déléster ce dernier. Un système de gestion ne doit pas assurer les procédures, mais il doit la sécurité en pratique.

Une base importante est le maintien d'une bonne culture de sécurité dans l'entreprise, soit la confiance que le rapport d'une constatation potentiellement critique pour la sécurité est souhaité et ne sera pas puni. Une telle culture nécessite a priori la pleine obligation de la direction d'entreprise; de même que celle de l'autorité. Un élément qui influence fortement la disposition et la sensibilité de détecter et rapporter de situations

potentiellement critiques est que l'évaluation des rapports (et autre sources) ainsi que les réactions qui en suivent soient visibles et compréhensibles.

Les rapports internes d'une entreprise et les mesures prises ne font pas nécessairement partie des événements à rapporter à l'autorité. Une bonne culture aura comme conséquence l'accroissement du nombre de rapports, ce qui ne doit pas être confondu avec un accroissement des dangers ou risques.

Le SMS augmente la sensibilité aux facteurs humains dans l'entreprise et renforce notamment l'attention à donner aux aspects organisatoires.

Les pas suivants à entreprendre dans l'établissement d'un SMS seront d'identifier les dangers spécifiques à l'entreprise et de les évaluer/classer en vue de leur risque pour la sécurité (de l'aviation). L'ASEA préparera un certain nombre d'aides, en particulier pour les petites entreprises.

SMS, vers les solutions

L'offre OFAC d'une assistance et consultation non payante lors de la planification et l'introduction de SMS, y compris l'intégration dans les systèmes de qualité existants, constituent une facilitation considérable par rapport à l'annonce 'ultimative' originale d'introduire ces systèmes, en particulier pour les petites entreprises. L'OFAC prévoit en plus de publier ses critères d'évaluation pour les SMS.

L'équipe SRM se met à disposition comme médiateur en cas de questions litigieuses concernant les SMS.

Les entreprises ayant une division opérationnelle ainsi qu'une division de maintenance devraient viser un SMS commun pour éviter des duplicités ou même mesures contradictoires. Si nécessaire, cette solution harmonisée doit être défendue envers les inspecteurs relatifs.

L'ASEA a constitué un petit groupe de personnes qualifiées pour traiter les questions ou préoccupations des membres et pour préparer certaines bases générales. Le soussigné s'occupera des relations.

Activités de l'ASEA au niveau de la formation

En suivant le manque prononcée de personnel qualifié, le nombre de modules Partie-66 passés a nettement augmenté en 2008. En plus, le premier cours de formation WBT B1 en collaboration avec SR Technics vient de terminer avec bons résultats. Deux cours suivants sont en cours ou en préparation. Il reste des places disponibles.

Les modules WBT sont maintenant au stade où nous pouvons offrir les formations B1, quoique il reste des solutions transitoires au niveau de la documentation. La formation B2 sera vraisemblablement disponible dès mi-2009.

L'examen professionnel de mécanicien/ne sur aéronefs qui a été abandonné à la suite de l'introduction de la formation JAR/Partie-66 a été relancée. Le règlement correspondant est approuvé par l'OFFT. Les nouveaux examens donneront droit au titre protégé de Technicien/ne sur aéroefs – mécanique, soit – avionique pour la formation B2. Cela signifie une nette révalorisation de ces métiers. Les inscriptions pour les premiers examens seront ouvertes au printemps 2009.

Législation: OFAC, AESA

L'OFAC a modifié les ordonnances techniques avec effet le 1^{er} août 2008. Un résumé des changements principaux et les textes révisés avec commentaires (en allemand seulement) sont disponibles sur <http://www.svfb.ch/1.html>.

La Commission CE vient de modifier les règlements (CE) 2042/2003 et 1702/2003, il s'agit en particulier d'allègements dans l'application de la Partie-M pour les aéronefs non complexes en opération non commerciale.

Suivant l'interprétation actuelle de l'OFAC, ces changements ne seront applicables en Suisse qu'après agrément bilatéral, ce qui peut durer une année ou plus. La même réserve concerne le nouveau Règlement de base 216/2008, applicable en Europe depuis le 8.4.2008!

Un résumé des changements ainsi que les décisions de modification (commentées) sont disponibles sur <http://www.svfb.ch/1.html>.

Autres activités de l'Association

- A la fin de cette année se termine l'arrangement OFAC-ASEA concernant les examens de navigabilité. Au courant des cinq ans d'activité, plus de 4000 examens ont été conduits par les examinateurs de l'ASEA, notamment sans aucun conflit ou incident notable. Le directeur remercie toutes les personnes concernées de leur engagement consciencieux et qualifié!
Les exploitants d'aéronefs devront être informés que les services offerts par ASEA/AéCS ne seront plus disponibles dès le 1^{er} janvier 2009, et que l'application des règles AESA aura comme conséquence qu'un aéronef sans certificat de suivi de navigabilité valable à bord ne sera plus autorisé de prendre l'air.
- Le site internet de l'ASEA informe régulièrement sur des thèmes d'actualité. Il est aussi prévu de mettre à disposition une boîte à lettres pour toute sorte de préoccupations des membres. Indépendamment de cela existe évidemment la possibilité de s'adresser par courriel directement au soussigné.

Divers

- En cas de besoin et si une copie de la liste des présents ne suffirait pas comme preuve, les participants aux journées d'informations peuvent demander une attestation correspondante.
- Il est souhaité que ce genre de séances d'information soit continué. Tout membre est invité à présenter au comité le ou les sujets qu'il souhaite traiter dans ce cadre.

Annexe:

Liste des participants

04.12.2008/swe