

VC-POLICY

AIRCRAFT PROXIMITY EVALUATION GROUP (APEG)

Einleitung

Die Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) ist eine Bewertungsgruppe für gefährliche Annäherungen im Luftverkehr (sogenannte Airprox). Die Mitglieder setzen sich aus allen Bereichen der Luftfahrt zusammen: zivil als auch militärisch, Flugsicherungen sowie kommerzielle und nicht-kommerzielle Pilotenvertreter. Die Teilnehmer analysieren und bewerten mehrmals jährlich Vorfälle, die der APEG freiwillig bekannt gemacht wurden. Es gibt weder eine Verpflichtung Fälle zu melden, noch ist diese Institution ausreichend bekannt.

Die Leitung und Verantwortung trägt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Diese Behörde verfolgt zugleich aber auch Ordnungswidrigkeiten, wodurch die Hemmschwelle für eine freiwillige Meldung von Vorfällen durch Piloten deutlich erhöht ist.

Darüber hinaus ist das in der APEG verwendete Bewertungssystem der Airprox-Vorfälle nicht detailliert genug, um die Verfügbarkeit und Effektivität von Schutzmechanismen zu bewerten, Schwachstellen zu erkennen und zu entschärfen. Auch wurden in der Vergangenheit keine Empfehlungen abgegeben und aufgearbeitete Vorfälle nicht zu Lernzwecken veröffentlicht.

Position der Vereinigung Cockpit

- 1.** Die APEG soll zum Zweck einer unabhängigen Aufarbeitung von Airprox-Vorfällen aus dem Verantwortungsbereich des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung gelöst werden, um als eigenständiges Organ unter Mitarbeit aller an der Luftfahrt Beteiligten agieren zu können.
- 2.** Es soll sichergestellt werden, dass Behörden denen Airprox-Vorfälle gemeldet werden diese an die APEG weiterleiten. Zudem soll für einen hohen Bekanntheitsgrad bei allen Luftraumnutzern gesorgt werden. Hierfür soll neben Informationsmaterial eine Website zur Verfügung stehen. Außerdem sollen möglichst einfache Meldewege existieren, z.B. Fax, Mail, App, ein webbasiertes Formular auf der Website oder auch Schnittstellen zu Reporting-Systemen von Flugbetrieben.

3. Alle der APEG gemeldeten Fälle sollen anonymisiert werden und das einzige Ziel die Aufarbeitung und die Erkennung von Schwachstellen sein. Es soll ausdrücklich nicht darum gehen die Frage der Schuld festzustellen. Dies entspricht Artikel 15 der 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.
4. Für jeden Vorfall müssen die Fakten und beitragenden Faktoren ermittelt werden, sowie im Rahmen eines Safety Management Systems das Kollisionsrisiko und die Effektivität der vorhandenen Barrieren geprüft werden. Ein entsprechender Arbeitsprozess muss definiert werden.
5. Alle anonymisierten Berichte sollen nach der Aufarbeitung veröffentlicht werden, so dass alle Luftfahrtteilnehmer aus den Geschehnissen und Analysen lernen können.
6. Empfehlungen werden ausgesprochen, veröffentlicht und an die zuständigen Stellen weitergeleitet, um systematische Risiken zu beseitigen und ein wiederholtes Auftreten zu verhindern (z.B. Definition von Ausrüstungsanforderungen, Trainingsbedarf oder Luftraumgestaltung).

Als Blaupause könnte das UK Airprox Board (kurz UKAB) in Großbritannien dienen. Informationen dazu unter: <https://www.airproxboard.org.uk>