

# **Flugsicherheitsstrategie** *safety policy*

gemäß DTO.GEN.210  
GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i) und  
AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii)

**für die DTO:**

---

(Name und Stempel der DTO)

## 0 Allgemeines

### 0.1 Revisionsverzeichnis

Nummer	Datum	Grund der Revision
0	10.10.2018	Erstausgabe
0.1	31.10.2018	Rechtschreibfehler ausgebessert

### 0.2 Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Sinn und Zweck der Flugsicherheitsstrategie .....</b>	<b>3</b>
1.1	No-Blame Culture & Just-Culture (Redlichkeitskultur) .....	3
1.2	Ziele der Flugsicherheitsstrategie.....	4
<b>2</b>	<b>Umgang mit Flugsicherheitsrisiken .....</b>	<b>4</b>
2.1	Verantwortlichkeiten .....	4
2.2	Generelles.....	5
2.3	Identifizierung von Risiken und Gefahren.....	5
2.4	Bewertung von Risiken.....	5
2.5	Ergreifen von Maßnahmen .....	7
2.6	Überwachung von Risiken und Maßnahmen .....	7
<b>3</b>	<b>Meldesystem .....</b>	<b>8</b>
3.1	Verfahren zum Umgang mit Meldungen .....	8
3.2	Verpflichtende Meldungen .....	8
3.3	Freiwillige Meldungen.....	9
<b>4</b>	<b>Förderung der Sicherheit innerhalb der DTO .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Aufbewahrung von Dokumenten.....</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>Anhänge:.....</b>	<b>9</b>

### 0.3 Copyright & Disclaimer

Dieses Dokument wird für alle DTOs (Motor- und Segelflug) vom Referat für Segelkunstflug im ÖAeC Sektion Segelflug zur Verfügung gestellt.

© Referat f. Segelkunstflug, 2018

Die Nutzung dieses Dokuments ist kostenfrei. Es wird keinerlei Haftung oder Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität übernommen.

Nutzer werden um eine freiwillige Spende an den ‚Verein der Segelkunstflug Nationalmannschaft‘, Göttinger Straße 173, 8051 Graz, IBAN AT68 4477 0000 0091 9268, gebeten.

# 1 Sinn und Zweck der Flugsicherheitsstrategie

AMC1  
DTO.GEN.210(a)(1)(ii)

Um auf Dauer einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, ist nicht nur die Einhaltung aller gesetzlich verordneten Regelungen und Erfüllung aller Pflichten, sondern auch ein aktives Verhalten aller Luftverkehrsteilnehmer erforderlich, Risiken und Probleme des täglichen Betriebes aufzuzeigen, zu analysieren und gegebenenfalls als Hinweis gegenüber anderen Luftverkehrsteilnehmern aufzuzeigen um diese zukünftig zu vermeiden.

Die Flugsicherheitsstrategie verfolgt folgende Ziele:

- Sie schafft einen einheitlichen Rahmen, wie innerhalb der DTO mit erkannten Gefahren und Risiken umgegangen wird
- Sie hilft den Verantwortlichen und Piloten bei der Entscheidung, welche Vorkommnisse an die zuständigen Stellen gemeldet werden müssen, welche gemeldet werden können

## 1.1 No-Blame Culture & Just-Culture (Redlichkeitskultur)

VO (EU) 376/2014,  
Erwägungsgrund (36)

Risiken können nur erkannt werden, wenn diese auch aufgezeigt werden. Viele Personen befürchten jedoch, durch eine Meldung Nachteile zu erleiden. Dies bedeutet, dass Situationen, Gefahrenpotentiale oder ein durch die jeweilige Person erkanntes Risiko unentdeckt bleiben.

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i) (h)

Die DTO verpflichtet sich daher, die Grundprinzipien einer No-Blame Culture und Just Culture umzusetzen:

### **Just Culture (Redlichkeitskultur)**

VO (EU) 376/2014,  
Erwägungsgrund (37)

Die DTO schafft ein Umfeld, um Einzelpersonen zur Meldung sicherheitsbezogener Informationen zu ermutigen. Im Zusammenhang mit der Meldung oder dem Aufdecken von sicherheitsbezogenen Informationen, Gefahrenpotentialen und Risiken werden der meldenden Person keine Nachteile auf der Grundlage der Informationen, die sie aufgezeigt hat, zuteil.

### **No-Blame Culture**

VO (EU) 376/2014,  
Erwägungsgrund (37)

Meldet eine Person einen Vorfall, welcher sie selbst betrifft, so führt dies für die betreffende Person nicht zu Nachteilen, außer, wenn der Vorfall durch Vorsatz oder durch eine offenkundige, schwerwiegende und ernste Missachtung eines offensichtlichen Risikos zustande gekommen ist.

Die No-Blame Culture schützt auch Personen nicht, die durch einen gravierenden Mangel an Verantwortung hinsichtlich der Wahrnehmung der unter den Umständen ersichtlich erforderlichen Sorgfalt einen Vorfall verursacht haben, wodurch eine Person oder Sache

vorhersehbar geschädigt oder die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet worden ist.

## 1.2 Ziele der Flugsicherheitsstrategie

*DTO.GEN.210 (a)(1)(ii)*

Die Ziele dieser Flugsicherheitsstrategie sind:

- Zeitnahes Aufdecken von Risiken und Gefahren
- Die Förderung von Just Culture und No-Blame Culture
- Die Schaffung eines geeigneten Umfeldes innerhalb der DTO, sodass Piloten, Fluglehrer, Flugschüler und sonstige beteiligte Personen offen über Risiken und deren Vermeidung sprechen können

... um damit aus Fehlern zu lernen und möglichen Gefahren vorzubeugen. Eine 100%ige Sicherheit wird in der Luftfahrt, gleich wie bei jedem Transportmittel nie erreichbar sein. Dennoch setzt sich die DTO zum Ziel, diesem Wert so nahe wie möglich zu kommen.

Die Mittel, wie diese Ziele erreicht werden sollen, sind in dieser Flugsicherheitsstrategie beschrieben.

## 2 Umgang mit Flugsicherheitsrisiken

### 2.1 Verantwortlichkeiten

*DTO.GEN.210 (a)(1),  
Punkte (ii), (iii), (iv)*

Jede DTO muss einen Vertreter benennen, der in Punkto Flugsicherheit folgende Verantwortlichkeiten trägt:

- Die Festlegung einer Sicherheitsstrategie, mit der gewährleistet wird, dass die DTO ihre Tätigkeiten sicher durchführt
- Die Überwachung der Einhaltung dieser Sicherheitsstrategie
- Das Treffen aller notwendigen Maßnahmen / Bereitstellung von Ressourcen, um die Ziele der Sicherheitsstrategie zu erreichen
- Die Förderung der Flugsicherheit innerhalb der DTO

Zu diesem Zwecke wurde folgende Person als Vertreter benannt:

---

(Name des Vertreters der DTO)

Ich erkläre, meine gesetzlich vorgegebenen Aufgaben im Bereich der Flugsicherheit zu kennen und mit bestem Wissen und Gewissen zu erledigen:

---

(Unterschrift des Vertreters der DTO)

## 2.2 Generelles

AMC1  
DTO.GEN.210(a)(1)(ii)  
(a)(2)

Der Vertreter der DTO ist dafür verantwortlich, Flugsicherheitsrisiken gemäß den in dieser Flugsicherheitsstrategie beschriebenen Verfahren:

- (1) Zu Identifizieren
- (2) Zu Analysieren – Wahrscheinlichkeit und Schadensausmaß
- (3) Zu Entscheiden, ob Maßnahmen notwendig sind
- (4) Die Umsetzung dieser Maßnahmen zu überwachen

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i)  
(f)

## 2.3 Identifizierung von Risiken und Gefahren

AMC1  
DTO.GEN.210(a)(1)(ii)  
(a)(1)

Es ist eine der Aufgaben der DTO, Gefahren (hazards) und Risiken (risks) für den Flugbetrieb der DTO identifizieren bzw. aufzudecken. Die schlimmsten Risiken sind jene, die noch nicht erkannt wurden und unentdeckt bleiben.

Risiken können auf viele Arten und Weisen entdeckt werden:

- (1) Gezielte Untersuchung (investigativ)
- (2) Aufarbeitung von Vorfällen (reaktiv)
- (3) Durch Meldungen und Risikobewertung (proaktiv)

Im Täglichen Betrieb der DTO ist dabei dem proaktive Weg über Meldungen und Bewertung von aufgedeckten Risiken der Vorrang zu erteilen. Die Aufarbeitung von bereits geschehenen Vorfällen ist ebenso wichtig, kann jedoch die Flugsicherheit nicht wesentlich erhöhen, da nur ein geringer Teil aller möglichen Gefahrensituationen zu Vorfällen führt (Spitze des Eisberges).

Diese Flugsicherheitsstrategie behandelt daher vorrangig den Umgang mit Vorkommnissen und Meldungen (siehe Kapitel 3).

VO (EU) 376/2014,  
Artikel 13 (1)

Im Falle von Vorfällen (Unfälle, Störungen, etc.) ist es die Aufgabe des Vertreters der DTO, das zugrunde liegende Risiko zu identifizieren.

## 2.4 Bewertung von Risiken

Es ist die Aufgabe des Vertreters der DTO, Risiken in Bezug auf Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Schadensausmaß zu analysieren. Er kann sich dabei von einer oder mehreren Personen mit geeignetem Fachwissen unterstützen lassen. Diese Personengruppe kann auch gemeinsam das Risiko analysieren.

Der Vertreter der DTO trägt in diesem Falle nicht die Verantwortung für die Richtigkeit der Analyse, sondern nur für die zeitnahe Durchführung dieser Analyse.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird auf einer 5-teiligen Skala bewertet:

<b>5</b>	<b>Häufig</b> kommt häufig vor oder ist häufig vorgekommen
<b>4</b>	<b>Manchmal</b> kommt manchmal vor oder ist manchmal vorgekommen
<b>3</b>	<b>Selten</b> unwahrscheinlich, dass es vorkommt, aber möglich oder ist bereits einmal vorgekommen
<b>2</b>	<b>Unwahrscheinlich</b> sehr unwahrscheinlich, dass es vorkommt, es ist auch noch kein solcher Vorfall bekannt
<b>1</b>	<b>Extrem Unwahrscheinlich</b> beinahe unvorstellbar, dass es vorkommt

Der Schweregrad wird ebenfalls auf einer 5-teiligen Skala bewertet. Die folgenden Beschreibungen sind jeweilige Indikatoren, in welche Kategorie eine Situation eingeordnet werden könnte und müssen nicht alle zutreffen, um eine Situation in die jeweilige Kategorie einzuordnen:

<b>A</b>	<b>Katastrophal</b> Verlust des Flugzeuges Todesopfer
<b>B</b>	<b>Gefährlich</b> Eine große Verringerung der Sicherheitsspielräume Körperliche Beschwerden Schwere Verletzungen Schwere Beschädigung des Flugzeuges Eine solche Erhöhung der Arbeitsbelastung, dass nicht mehr erwartet werden darf, dass die Besatzung all ihren Pflichten nachkommen kann
<b>C</b>	<b>Signifikant</b> Eine deutliche Verringerung der Sicherheitsspielräume Schwerer Vorfall Leichte Verletzungen Eine solche Erhöhung der Arbeitsbelastung, dass nicht mehr erwartet werden darf, dass die Besatzung mit weitere ungünstigen Bedingungen umgehen kann
<b>D</b>	<b>Geringfügig</b> Störendes Vorkommnis Einschränkung der Betriebstauglichkeit oder Betriebsgrenzen Verwendung von Notverfahren notwendig Geringfügiger Vorfall
<b>E</b>	<b>Vernachlässigbar</b> Wenig bis keine Konsequenzen

## 2.5 Ergreifen von Maßnahmen

Es ist die Aufgabe des Vertreters der DTO, zu entscheiden, ob Gegen- oder Präventivmaßnahmen erforderlich sind. Ob solche erforderlich sind, wird auf Grundlage dieser Flugsicherheitsstrategie entschieden. Die Entscheidungsgrundlage hierfür ist das Ergebnis der Risikobewertung.

ICAO Doc 9859  
Figure 2-13

Gemäß der vorgenommenen Bewertung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schweregrad lässt sich jedes bewertete Risiko in eine der folgenden Kategorien einteilen:

<b>5A</b>	<b>5B</b>	<b>5C</b>	<b>5D</b>	<b>5E</b>
<b>4A</b>	<b>4B</b>	<b>4C</b>	<b>4D</b>	<b>4E</b>
<b>3A</b>	<b>3B</b>	<b>3C</b>	<b>3D</b>	<b>3E</b>
<b>2A</b>	<b>2B</b>	<b>2C</b>	<b>2D</b>	<b>2E</b>
<b>1A</b>	<b>1B</b>	<b>1C</b>	<b>1D</b>	<b>1E</b>

Folgende Entscheidungsgrundsätze gelten:

- Liegt ein identifiziertes Risiko im roten Bereich (5A, bis 3A), müssen Gegen- oder Präventivmaßnahmen ergriffen werden. Die Gegen- bzw. Präventivmaßnahmen müssen geeignet sein, um das Risiko zumindest derart abzuschwächen, dass es nach einer Neubewertung im Gelben- oder Grünen Bereich zu liegen kommt.
- Liegt ein identifiziertes Risiko im gelben Bereich (5D bis 1A), so kann der Vertreter der DTO entscheiden, ob Gegen- oder Präventivmaßnahmen getroffen werden oder nicht.
- Liegt ein identifiziertes Risiko im grünen Bereich (2D bis 1E), so sind keine Gegen- oder Präventivmaßnahmen erforderlich.

Jedes identifizierte und bewertete Risiko wird in das Risikoregister eingetragen. Dieses dient zur Sammlung aller Risiken und Gegenmaßnahmen.

## 2.6 Überwachung von Risiken und Maßnahmen

AMC1  
DTO.GEN.210(a)(1)(ii)  
(a)(3)

Wird entschieden, dass Gegen- oder Präventivmaßnahmen ergriffen werden, so ist der Vertreter der DTO dafür verantwortlich, die Durchführung bzw. Implementation dieser Maßnahmen zu überwachen, insbesondere dass diese fristgerecht (sofern eine Frist gesetzt wurde) oder in allen anderen Fällen zeitnah umgesetzt werden.

## 3 Meldesystem

### 3.1 Verfahren zum Umgang mit Meldungen

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i) (a)

Die DTO ist dafür verantwortlich, ein Meldesystem einzurichten. Dieses Meldesystem steht allen Piloten zur Verfügung.

Meldungen können an folgende Personen abgegeben werden:

- Den Verantwortlichen der DTO
- Den Ausbildungsleiter der DTO
- Jeden Flug- oder Theorielehrer der DTO

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i) (b)

Ausbildungsleiter, Flug- und Theorielehrer sind dafür verantwortlich, entgegengenommene Meldungen schnellstmöglich an den Vertreter der DTO weiterzuleiten, damit dieser die Meldung behandeln kann.

Meldungen können über folgende Meldewege abgegeben werden:

- Persönlich
- Telefonisch
- Per E-Mail

Der Vertreter der DTO entscheidet nach jeder eingehenden Meldung, ob diese:

- a) verpflichtend an die zuständigen Behörden weiterzuleiten ist
- b) als freiwillige Meldung weitergeleitet wird oder ob sie
- c) nicht an die zuständigen Behörden weitergeleitet wird.

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i) (d)

In allen Fällen ist der Vertreter der DTO dafür zuständig, zu prüfen ob die einlangenden Informationen plausibel sind, ob sie alle notwendigen Details enthalten bzw. ist dafür zuständig, fehlende Details zu ergänzen, zu recherchieren, oder eine Kontaktperson namhaft zu machen, welche Auskünfte zum gemeldeten Vorkommnis geben kann.

### 3.2 Verpflichtende Meldungen

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i) (c)

Vorfälle, welche der Meldepflicht unterliegen, müssen innerhalb von 72 Stunden ab Bekanntwerden des Vorfalles an die zuständigen Stellen gemeldet werden. Diese Meldung erfolgt im Regelfall über das Online-Meldetool der Austro Control:

<https://www.austrocontrol.at/occ/start?0&language=de&border=true>

Ob ein Vorfall der Meldepflicht unterliegt, bestimmt sich aus der im Anhang enthaltenen Liste der meldepflichtigen Ereignisse, gemäß VO (EU) 2015/1018, Anhang V idgF. Der Vertreter der DTO entscheidet, ob ein meldepflichtiges Ereignis vorliegt.

### 3.3 Freiwillige Meldungen

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i) (c)

Alle Vorfälle oder Ereignisse, welche nicht in der Liste der meldepflichtigen Ereignisse (Anhang, VO (EU) 2015/1018) enthalten sind, können vom Vertreter der DTO an die zuständigen Stellen gemeldet werden, als ‚freiwillige Meldung‘.

## 4 Förderung der Sicherheit innerhalb der DTO

GM1  
DTO.GEN.210(a)(1)(i) (i)

Sofern von der DTO:

- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen werden
- Risiken identifiziert werden
- Ereignisse oder Vorfälle analysiert werden

... welche eine Information der beteiligten Fluglehrer, Schüler, Vereinsmitglieder oder sonstigem Personal erfordern, so kommuniziert der Vertreter der DTO diese Informationen an die betroffenen Personen oder den betroffenen Personenkreis.

Dies erfolgt entweder persönlich, per Mail, per Aushang am Sitz der DTO, über ein im Flugbetrieb verwendetes Onlinesystem oder per Telefon.

## 5 Aufbewahrung von Dokumenten

Alle im Zusammenhang mit dieser Flugsicherheitsstrategie erstellten Dokumente, Berichte und auch diese Flugsicherheitsstrategie werden für mindestens 3 Jahre ab ihrer Anfertigung aufbewahrt.

Das Register aller identifizierten Risiken wird auf unbestimmte Zeit aufbewahrt, zumindest jedoch 3 Jahre nachdem die jeweils dokumentierten Risiken nicht mehr eintreffen können (z.B. weil zugrunde liegende Flugzeuge ausgeschieden sind oder betroffene Ausbildungen nicht mehr angeboten werden, etc.).

Zur Dokumentation werden die Formblätter im Anhang verwendet.

## 6 Anhänge:

Die folgenden Anhänge dienen nur der Information und sind nicht Teil der Flugsicherheitsstrategie:

- Liste der meldepflichtigen Ereignisse
- Liste des Mindestinhalts der Meldungen
- Formulare:
  - o Risikobewertung
  - o Risikoregister
- Auszüge aus den Gesetzlichen Grundlagen