



Jahresbericht 2020

der

Zentralen Meldestelle

1. Einleitung

VERORDNUNG (EU) 2018/1139 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluffahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit legt grundlegende Anforderungen in Bezug auf die Meldung und Analyse von Meldungen fest.

Gemäß Artikel 13 Absatz 11 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 Zivilluffahrt in Verbindung mit § 136 Absatz 5 Luftfahrtgesetz 1957 idgF hat die Austro Control GmbH (ACG) den sogenannten Sicherheitsbericht zu veröffentlichen.

Dieser Jahresbericht basiert auf den vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie determinierten Anforderungen und wird von der Zentralen Meldestelle (ZMS) innerhalb der Austro Control GmbH erstellt.

Die Austro Control GmbH hat die in der nationalen Datenbank gespeicherten Informationen im Sinne des Art. 7 Abs. 3 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 aufzubereiten, wodurch den Zugriffsberechtigten Analysen und gegebenenfalls die Festlegung von Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit gemäß Art. 13 Abs. 6 der zitierten Verordnung ermöglicht werden.

Häufig gehen Unfällen oder Vorfällen im Allgemeinen Störungen voran, die ein Indiz für das Vorliegen potenzieller Sicherheitsrisiken sein können. Meldungen sind daher - unter anderem - eine wichtige Grundlage und Datenquelle, um das Sicherheitsniveau in der Luftfahrt laufend zu verbessern. Operationelle Gefährdungspotentiale und systemimmanente Defizite können in diesem Kontext identifiziert und entsprechende Maßnahmen gesetzt werden.

Um tatsächliche Verbesserungen zu bewirken, müssen im Rahmen vom gesamten Sicherheitsmanagement reaktive mit proaktiven Perspektiven ergänzt werden.

2. Allgemeiner Teil

2.1 Allgemeines zur Meldepflicht

Eingegangene Meldungen werden erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert, wobei im Wege von prompten Analysen von Daten sowie dem Austausch relevanter Informationen eine Festlegung geeigneter Maßnahmen sichergestellt wird.

In diesem Zusammenhang ist es wesentlich, dass die Daten qualitativ hochwertig und vollständig zur Verfügung stehen, damit sowohl Analyseergebnisse als auch ermittelte Trends korrekt und die jeweiligen Maßnahmen zielführend sind.

Wichtige Aspekte:

Personen, die in den unterschiedlichen Bereichen der Zivillufffahrt direkt oder indirekt tätig sind, sollen:

- ✓ einfachen Zugang für eine Meldungslegung haben;
- ✓ darauf vertrauen können, dass sie geschützt werden;
- ✓ zur Meldung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen ermutigt werden;
- ✓ über die Vorteile einer positiven Meldekultur informiert werden; und
- ✓ über getroffenen die Maßnahmen ein Feedback erhalten.

Beim Melden eines Ereignisses werden nicht nur der jeweilige Meldungsleger/die Meldungslegerin vor nachteiligen Folgen geschützt, sondern auch jede in der Meldung erwähnte Person. Die Identität der genannten Personen in dem Bericht wird im Sinne der Redlichkeitskultur grundsätzlich geschützt und nicht offengelegt.

Diese Verordnung gilt gemäß § 136 Abs. 2 LFG auch für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene oder von Inhabern österreichischer Zivilluftfahrerscheine oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebene Luftfahrzeuge gemäß Anhang I der VERORDNUNG (EU) Nr. 2018/1139 betreffen.

3. Technische und rechtliche Entwicklungen

Die technischen Neuerungen im Umfeld von Meldungen, Analysen und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt beschränken sich zurzeit auf die Entwicklung einer neuen Softwarelösung für den Europäischen Zentralspeicher und zur Ablöse von ECCAIRS, auch bekannt als ECCAIRS 2.0.

3.1 European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS)

Die aktuell verantwortliche Institution für das European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS) ist das Joint Research Centre (JRC). Diese Einheit der Europäischen Kommission dient als Dienstleister für Wissenschaft und Forschung und sieht den Betrieb einer Datenbank nicht mehr in ihrem Aufgabenportfolio. Deshalb wurden Verantwortung in Aufbau, Erhaltung und Finanzierung an die European Aviation Safety Agency (EASA) übergeben. Im Zuge dessen wird derzeit auch eine neue Version der Software ECCAIRS 2 (E2) entwickelt. Aufgrund von Datenbank Problemen fand die Ausrollung der Software ECCAIRS 2 (E2) nicht wie geplant im September 2020 statt. Der Wechsel von JRC zu EASA, die Führung des European Central Repository (ECR) und auch das Ausrollen der neuen Software E2 wurde aber für den 31. Dezember 2020 festgelegt, und somit der Betrieb von ECCAIRS (ECCAIRS 5 Common Framework) seitens des JRC eingestellt. Da es absehbar war, dass es zu keinem reibungslosen Übergang von ECCAIRS auf ECCAIRS 2.0 mit 01. Januar 2021 kommt, hat Österreich so wie viele andere EU-Mitgliedsstaaten beschlossen, Plan „B“ zu folgen und ECCAIRS „lokal“ weiterhin zu betreiben. Das neue Reporting Portal der EASA (www.aviationreporting.eu) wird aufgrund von technischen und organisatorischen Gründen auf das ACG Reporting Portal über diesen Zeitraum (<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>) umgeleitet. Alle anderen Meldewege (inkl. die der Organisationen) bleiben damit sowie bisher aufrecht. Die Inbetriebnahme von ECCAIRS 2.0 wird Ende des 2.Quartals 2021 erwartet.

„ECCAIRS 2.0“ basiert auf modernen IT-Technologien und wird eine effizientere zentrale Architektur aufweisen und die nationale Datenbank (E1), den ECR sowie das SRIS Portal kombinieren. Die neue ECCAIRS 2 Web Plattformen bestehen aus ECCAIRS WEB APP, dem Reporting Web Portal, SRIS-Webportal und ECCAIRS-Community-Portal. Weitere Informationen finden Sie unter <https://aviationreporting.eu>.

Was die rechtlichen Entwicklungen betrifft, sind mehrere Durchführungsverordnungen im Revisionsprozess, um jene Änderungen einfließen zu lassen, welche die VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 nach sich zieht. Dies betrifft vor allem die Grundlage für die Aufsicht von Unternehmen.

3.2 European Risk Classification Scheme (ERCS) – Anwendbarkeit und Nutzung

Dieses Risikoklassifizierungssystem hätte gemäß VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014, Art. 7, Abs. 5 von der Europäischen Kommission bis zum 15. Mai 2017 entwickeln werden sollen. Aufgrund der Komplexität und der Interpretationsspielräume hat sich die Kommission dazu entschlossen für dieses System eine Durchführungs- und Delegierungsverordnung zu entwickeln. Die Delegierungsverordnung (Verordnung (EU) 2020/2034) zur Definition des Europäischen Risikoklassifizierungsschemas (ERCS) wurde am 06.10.2020 verabschiedet und ist seit 01.01.2021 in Kraft. Die Anwendung dieser Delegierungsverordnung ist aber an die Durchführungsverordnung gebunden und diese soll voraussichtlich am 01.01.2022 in Kraft treten.

Ein gemeinsames Risikoklassifizierungssystem soll gewährleisten, dass bei der Betrachtung einzelner Sicherheitsereignisse mit hohem Risikograd schnell festgestellt werden kann, ob Maßnahmen zu ergreifen sind. Es sollte ferner bei der Betrachtung aggregierter Informationen die Bestimmung der wichtigsten Risikobereiche ermöglichen. Die Entscheidungsträger erhalten durch Risikomatrizen in Verbindung mit Tolerierbarkeitsmatrizen Grundlagen für allfällige Entscheidungen.

Der neu entwickelte Leitfaden der EASA zur ERCS-Methodik enthält eine Klarstellung und Anleitung zur ERCS-Methodik, die im Anhang zur Delegierungsverordnung beschrieben wird. Darüber hinaus bietet dieser Leitfaden einen Einblick in die praktische Anwendung der Methodik wie Ereignisse mit ERCS bewertet werden können. Das Dokument enthält auch Ideen, wie Analysen durchgeführt werden können, sowie die aggregierten ERCS-Werte verwendet werden um das Risiko pro Schlüsselrisikobereich zu quantifizieren oder Sicherheitsprobleme zu ermitteln. Die ERCS-Methodik und die Konvertierungsverfahren für das Risk Analyses Tool (RAT) und ARMS Event Risk Classification in ERCS wurden ebenfalls abgeschlossen.

Der Leitfaden wurde als lebendiges Dokument konzipiert und wird daher regelmäßig mit den gesammelten Erfahrungen der EU-Mitgliedstaaten aktualisiert und dient auf diese Weise als wichtige Grundlage für das gegenseitige Verständnis der ERCS-Methodik, -Anwendung und -Analyse.

3.3 Darlegung, über welche Schnittstellen Ereignismeldungen bei der ZMS einlangen

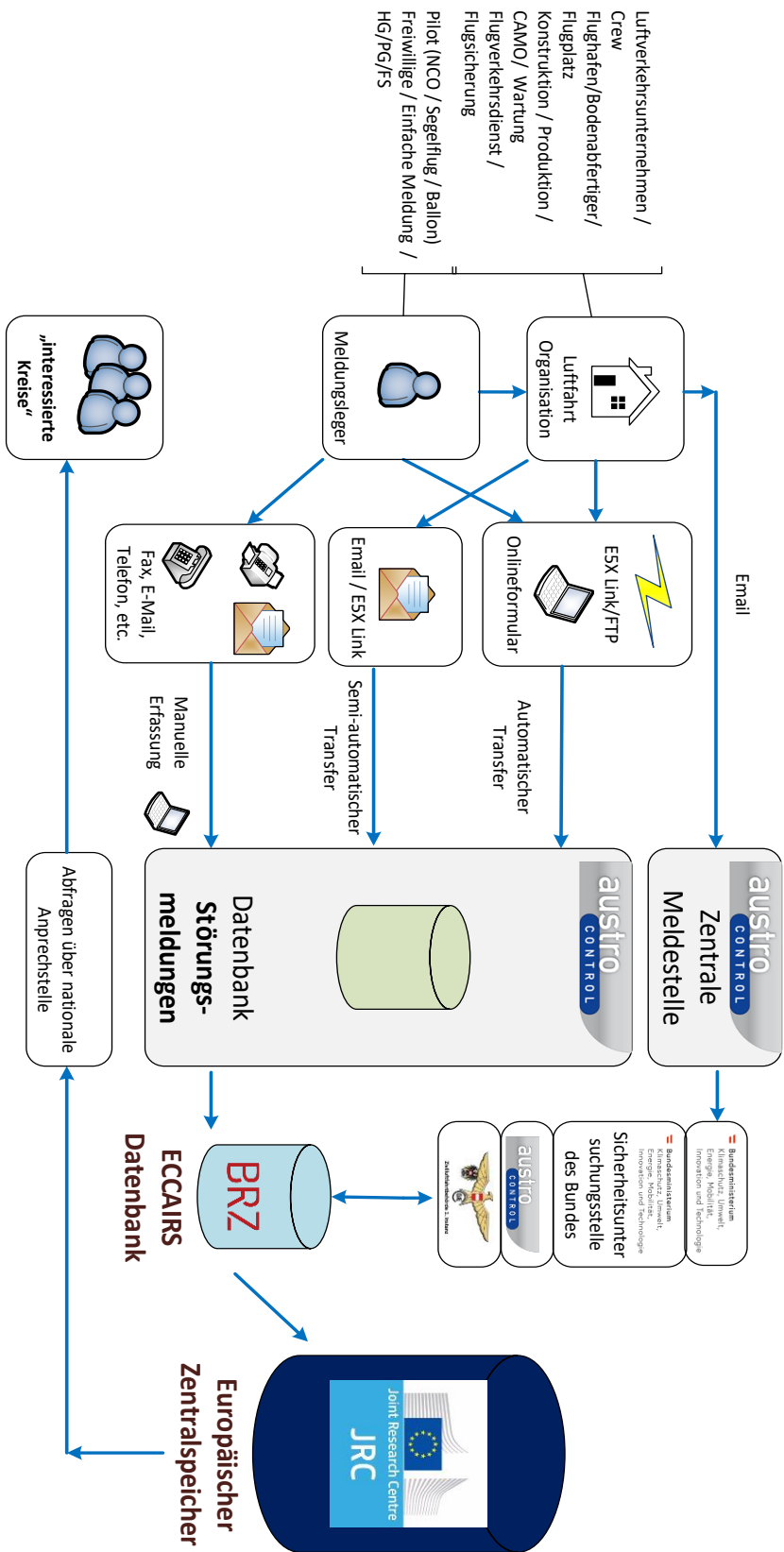
Es bieten sich für die Einbringung einer freiwilligen oder verpflichtenden Meldung mehrere Möglichkeiten.

Diese sind:

- ⇒ E5X Link: Das E5X Datenformat ist die bevorzugte IT-Lösung für Organisationen mit einer höheren Anzahl von Meldungen (z.B. größere Luftfahrtunternehmen), da die Informationen direkt in das ACG Reporting Tool hochgeladen werden können.
- ⇒ Online: Die internetunterstützte Eingabe von Meldungen über die Plattformen der Austro Control (<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>) oder der EASA (<http://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/>) bieten dem Melder/der Melderin eine begleitende Möglichkeit Ereignisse einfach an die richtige Stelle zu bringen.
- ⇒ Andere Meldewege: Ereignismeldungen, welche per E-Mail, Fax oder auf dem normalen Postweg in der Zentralen Meldestelle einlangen, werden manuell von SachbearbeiterInnen in das ACG Reporting Tool übertragen.

Anmerkung:

Die weitere Verarbeitung und Übertragung von Ereignismeldungen, welche über die ZMS E-Mail Adresse (zms@austrocontrol.at) einlangen, muss manuell erfolgen, wodurch hoher Mehraufwand entsteht.



4. Statistischer Teil

4.1 Grafische Darstellung der Ereignisstatistik und wesentlichen Inhalte des Jahresberichts entsprechend der ICAO ADREP taxonomy

„Ereignis“: ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet bzw. - bei Ausbleiben von Abhilfemaßnahmen oder bei Nichtbeachtung - gefährden könnte

„Meldung“: ein Ereignis kann durch verschiedene Personen oder Stellen gemeldet werden

Eine Übersicht über die vergangenen Jahre entnehmen Sie bitte den vergangenen Jahresberichten.

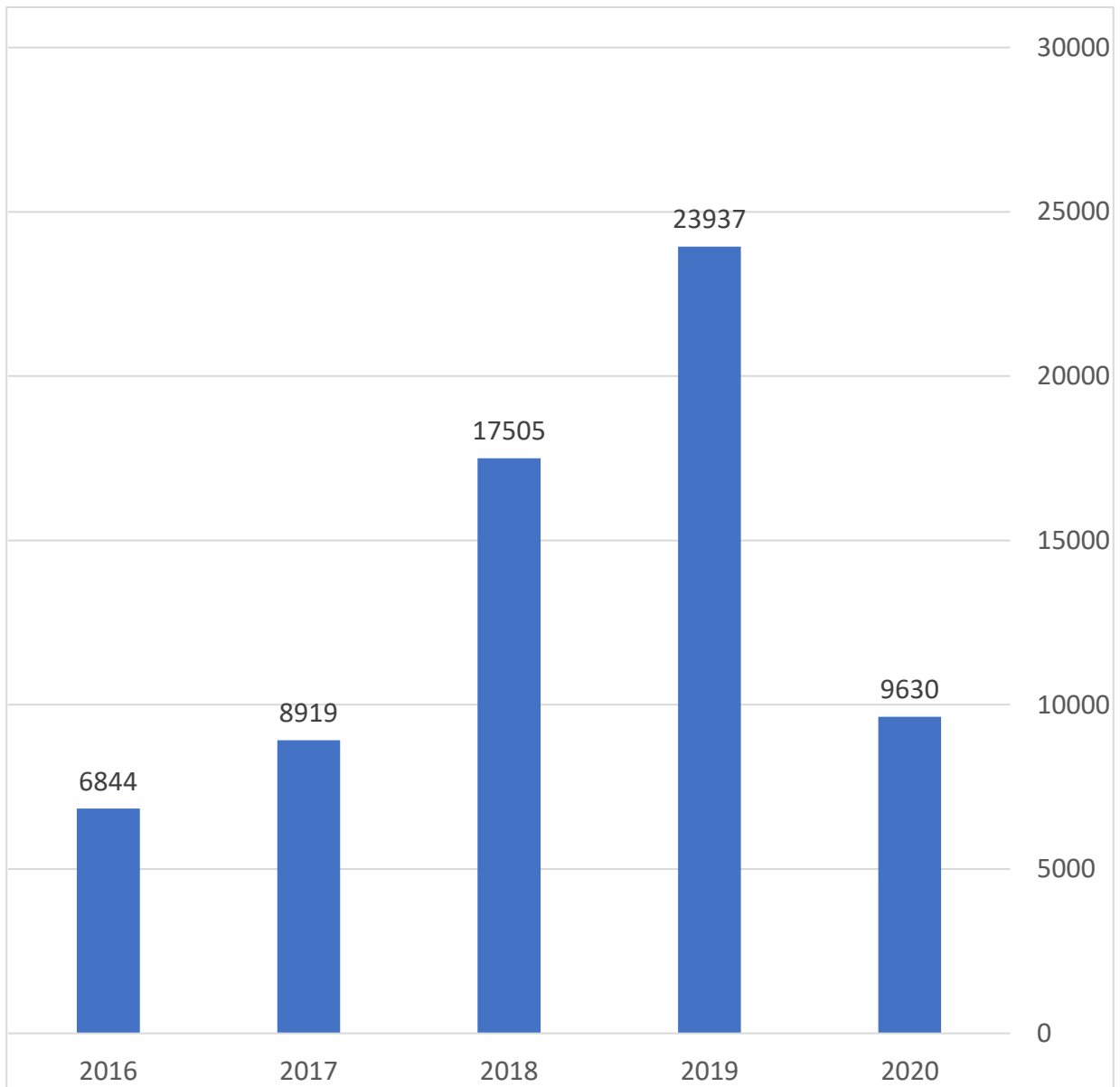
Disclaimer:

Die Austro Control GmbH sowie alle Mitwirkenden an der Publikation haben deren Inhalte sorgfältig recherchiert und erstellt. Fehler können dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Austro Control GmbH übernimmt daher keine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte, insbesondere übernehmen sie keinerlei Haftung für eventuelle unmittelbare oder mittelbare Schäden, die durch die direkte oder indirekte Nutzung der angebotenen Inhalte entstehen. Korrekturhinweise senden Sie bitte an die ZMS E-Mail Adresse (zms@austrocontrol.at).

Quelle der Daten: ACG Nationale Datenbank für Ereignismeldungen, Österreich

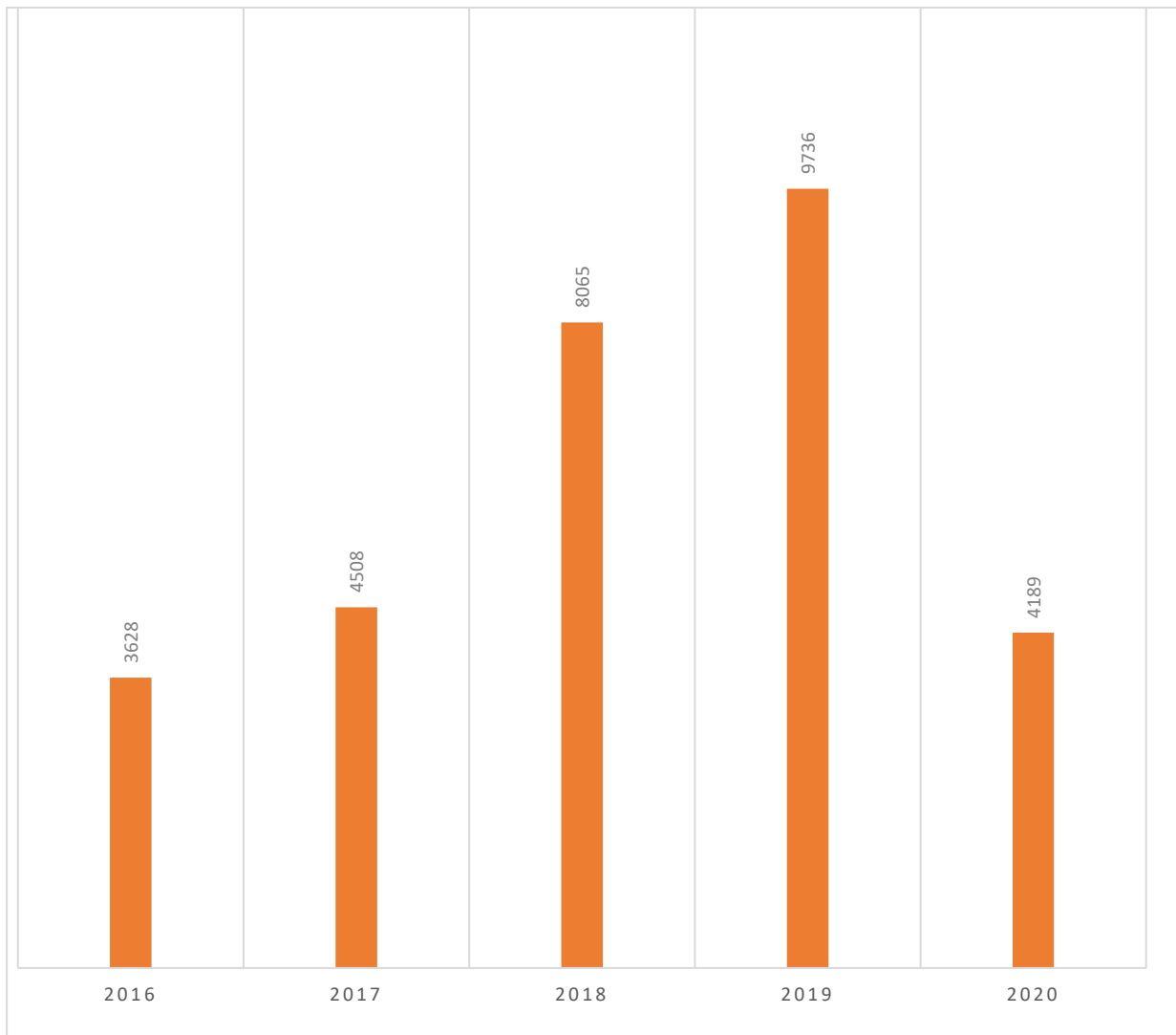
Stand: 29. April 2021

Anzahl eingelangter Meldungen 2016-2020

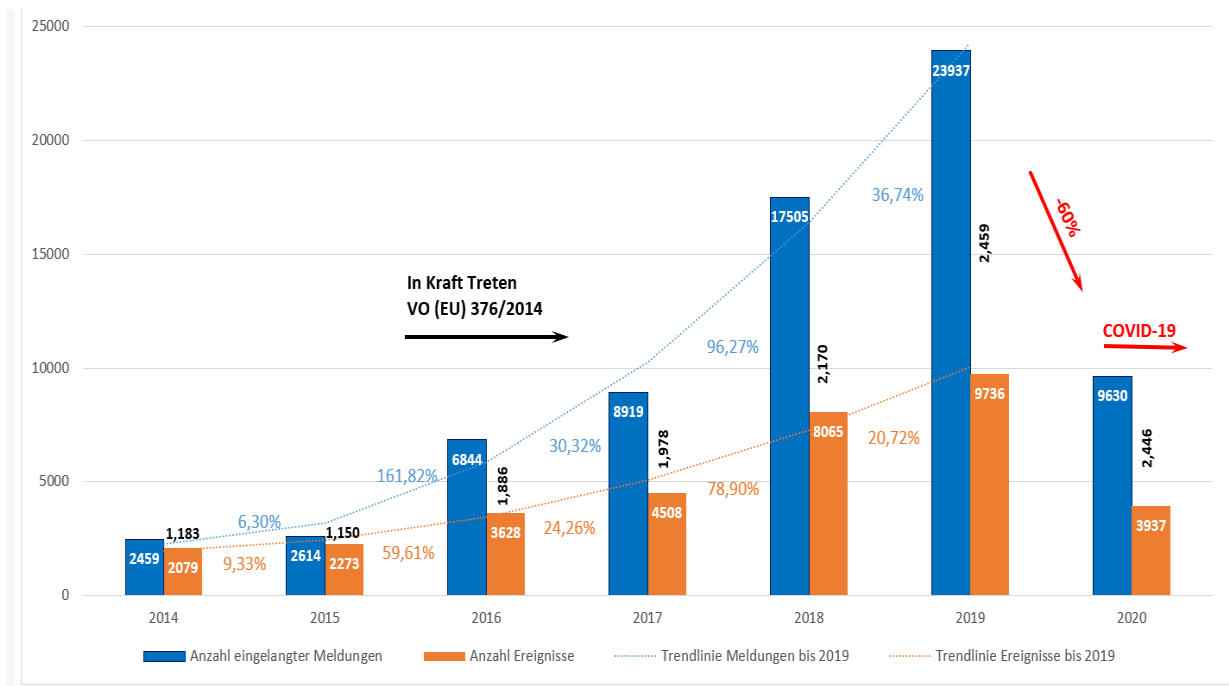


In dieser Abbildung sind für die Jahre 2016 bis 2020 die Anzahl der gemeldeten Meldungen (verpflichtende Meldungen und freiwillige Meldungen) dargestellt.

Anzahl eingelangter Ereignisse 2016-2020



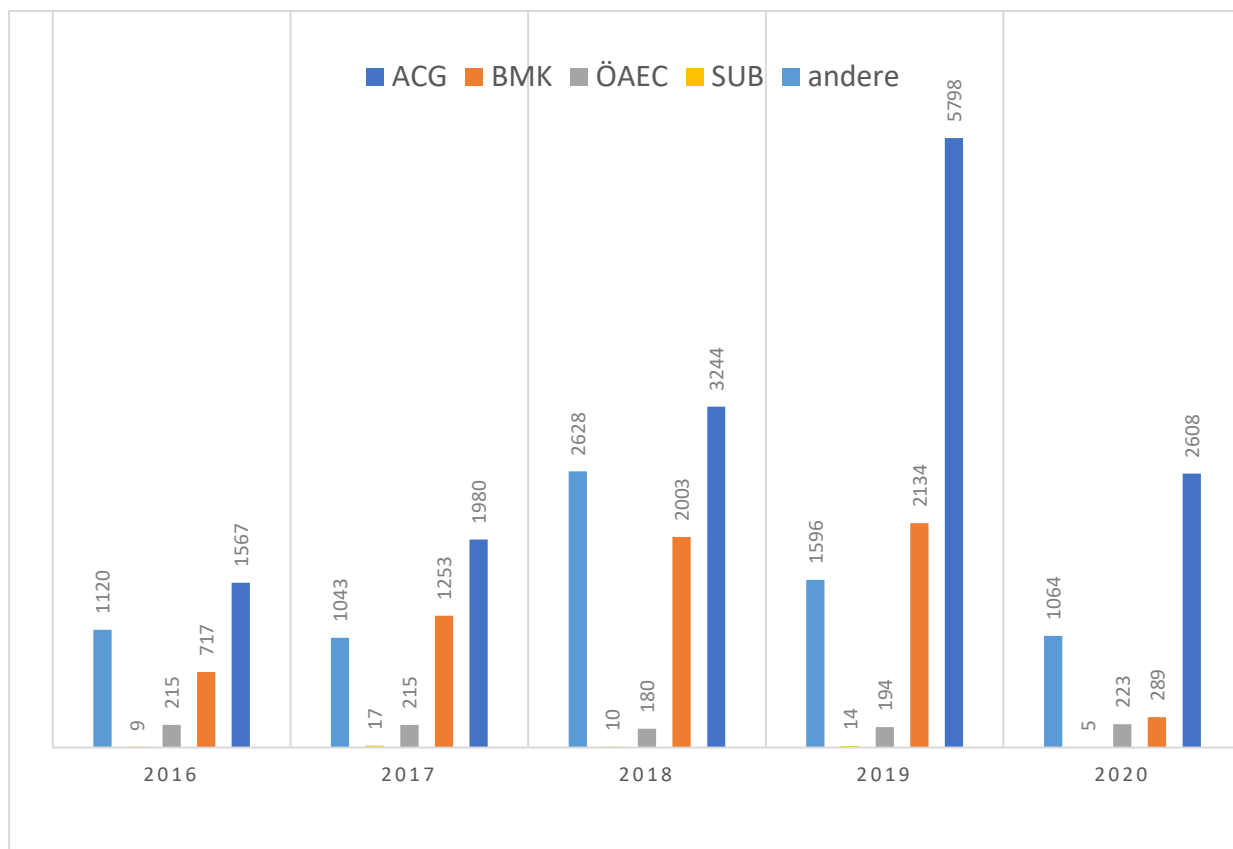
Der Vergleich der Ereignisse mit den eingelangten Meldungen zeigt eine erhöhte Anzahl von Meldungen pro Ereignis, was einerseits auf eine verbesserte Meldekultur (mehr Meldungen von unterschiedlichen Stellen pro Ereignis), aber auch auf eine bessere Nachbearbeitung (durch Folgemeldungen) in der Luftfahrtindustrie zurückzuführen ist.



Gegenüberstellung der Anzahl eingelangter Meldungen vs. Anzahl der Ereignisse in den Jahren 2014 bis 2020.

Deutlich ist der exponentielle Anstieg beider Bereiche bis zum Jahr 2019 zu erkennen. Der deutliche Rückgang von rund 60 % der gemeldeten Ereignisse in 2020 ist auf den Ausbruch der SARS-COV-19 Pandemie und den damit verbundenen (weltweiten) Einschränkungen im Luftverkehr, zurückzuführen. Erfreulich ist festzustellen, dass auch im Jahr 2020 auf ein gemeldetes Ereignis im Durchschnitt ca. 2,5 Meldungen bei der zuständigen Stelle (Zentralen Meldestelle der Austro Control GmbH) einlangen. Somit kann für das Jahr 2020 von einer gleichbleibenden Meldequalität ausgegangen werden.

Anzahl Ereignisse 2016-2020 nach zuständiger Behörde



Hinweis: Die Rubrik „andere“ beinhaltet u.a. Störungen die ausländischen Behörden, Bezirksverwaltungsbehörden (z. B. für Flugfelder), Militär,... zugeordnet werden.

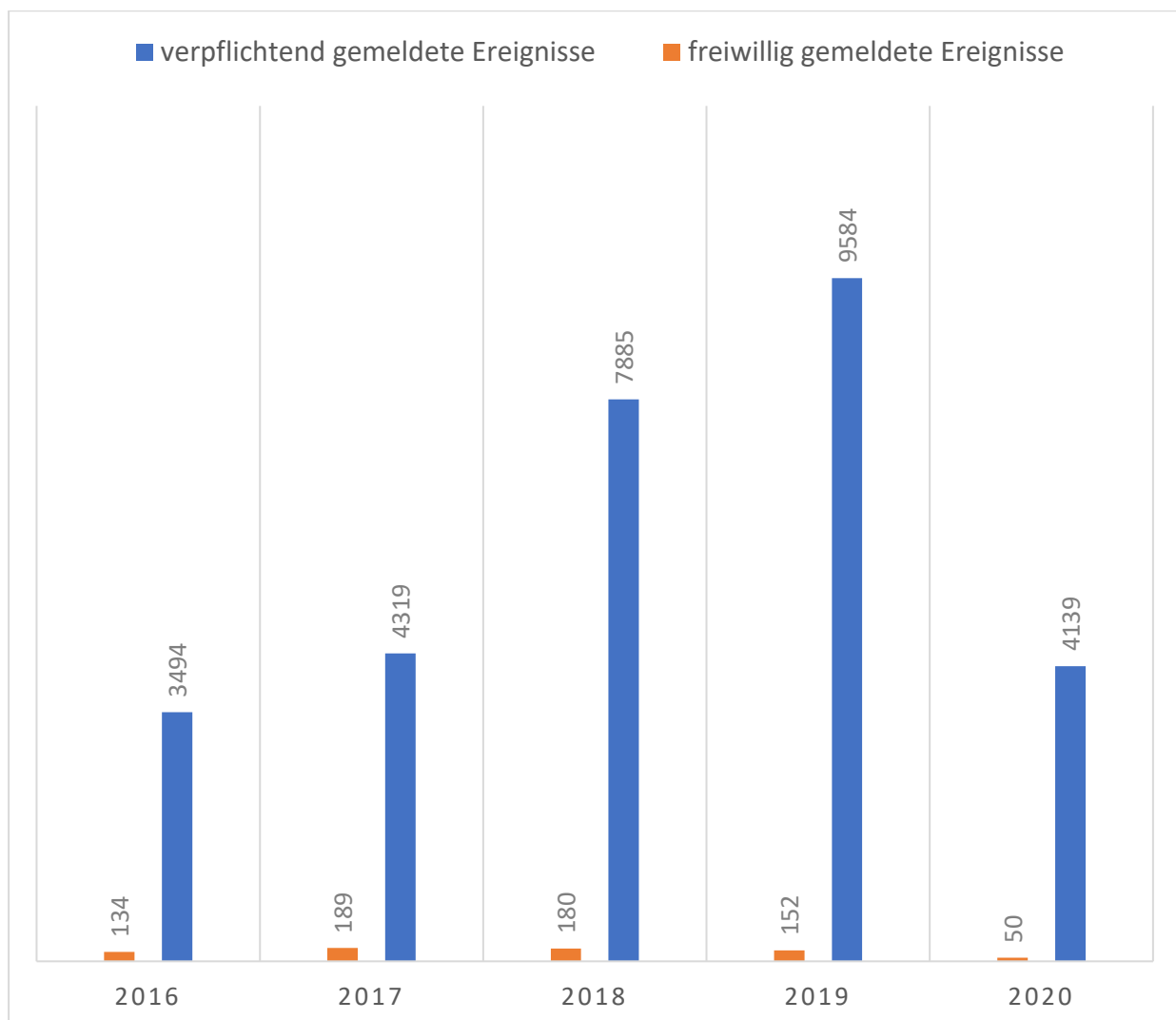
Diese Tabelle schlüsselt die Anzahl der gemeldeten Ereignisse den zuständigen österreichischen Behörden für das Jahr 2020 auf. 77,2 Prozent der gemeldeten Ereignisse fallen demnach in die Zuständigkeit einer österreichischen Behörde.

Zuständigkeit	Anzahl Ereignisse	%-Anteil an Gesamtheit
Austro Control GmbH	2608	62,3
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	393 (inkl. 104 Birdstrikes & Wildlife Ereignisse)	9,4
Österreichischer Aero-Club	223	5,3
Sicherheitsuntersuchungstelle des Bundes	5	< 1,0
Österreichische Bundesländer	4	< 1,0

Summe AT-Zuständigkeit	3233	77,2
sonstige Birdstrikes und Wildlife Ereignisse	316	7,5
sonstige Ereignisse	640	15,3
Summe nicht AT-Zuständigkeit	956	22,8
Gesamtsumme	4189	100,0

Anzumerken ist, dass von den 351 gemeldeten Birdstrikes und Wildlife Ereignisse im Jahr 2020 lediglich 104 Ereignisse auf die sechs österreichischen Verkehrsflughäfen entfielen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 30 Prozent aller gemeldeten Vorfälle in dieser Kategorie.

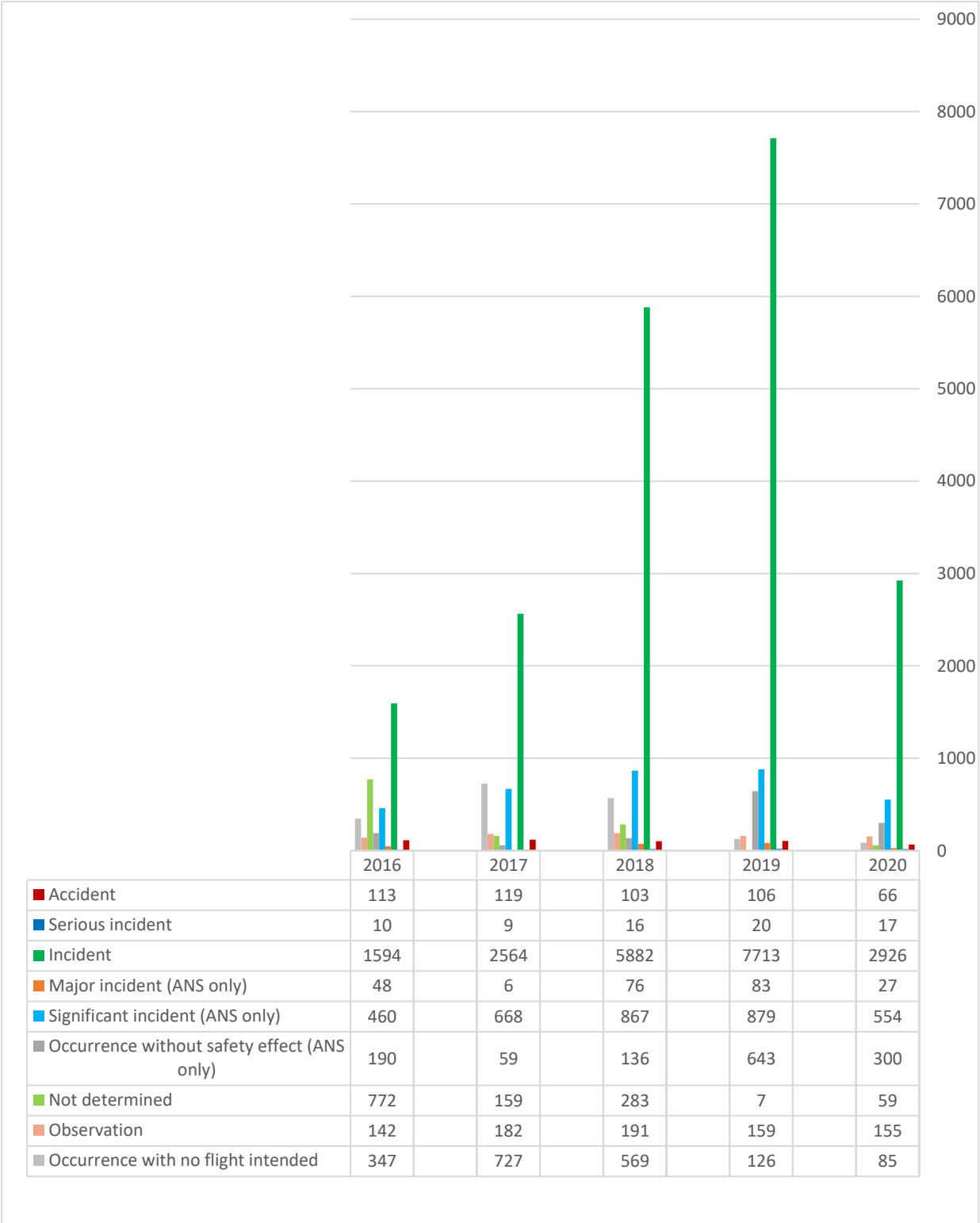
Verpflichtende und freiwillige gemeldete Ereignisse 2016-2020



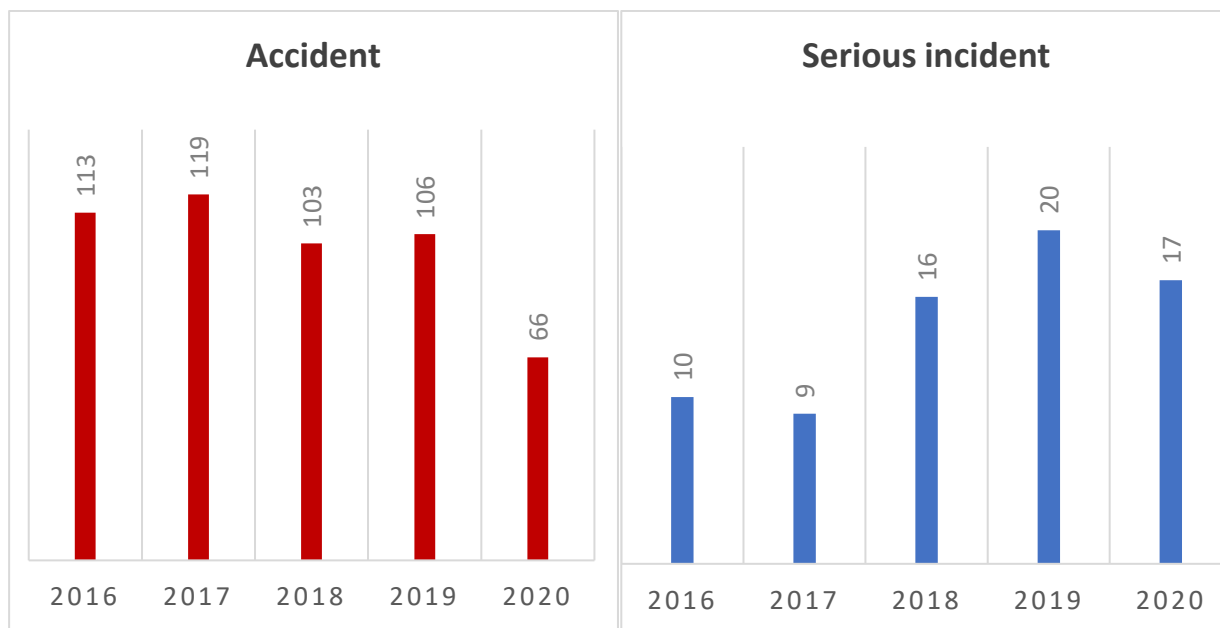
Die Anzahl der freiwilligen Ereignisse stagniert auf niedrigem Niveau. Die Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse mit 50 gemeldeten Ereignissen im Jahr 2020 entspricht einem Anteil von nur noch 1,3 %.

Bemerkung: Die nicht der Meldepflicht unterliegenden Meldungen aus dem ANS „simplified Reporting“ sind nicht als freiwillige Meldungen klassifiziert.

Ereignisse nach Klassifizierung (occurrence class) 2016-2020

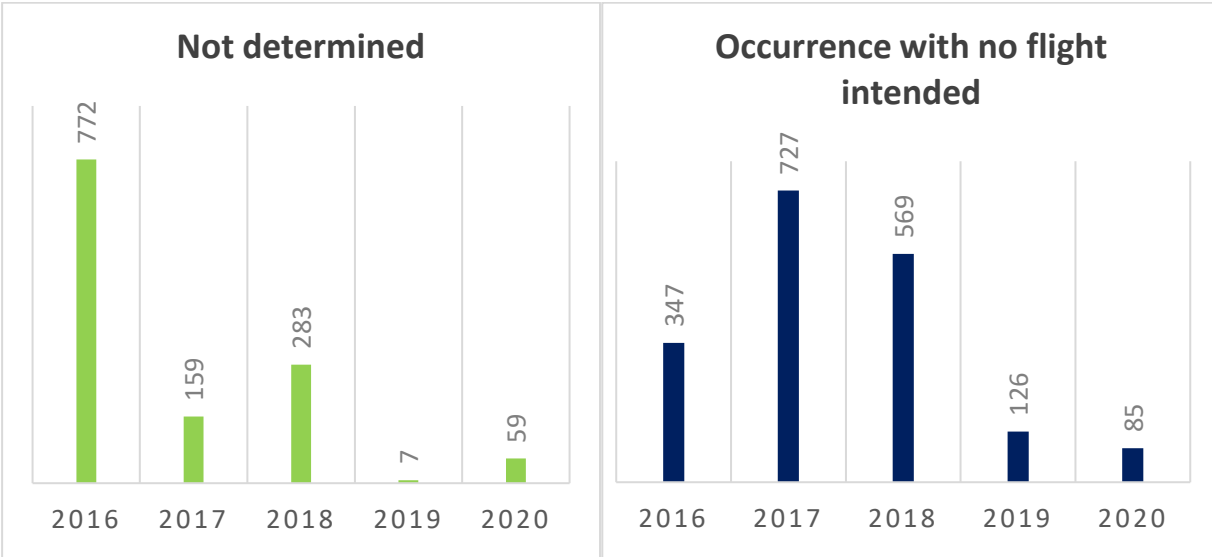
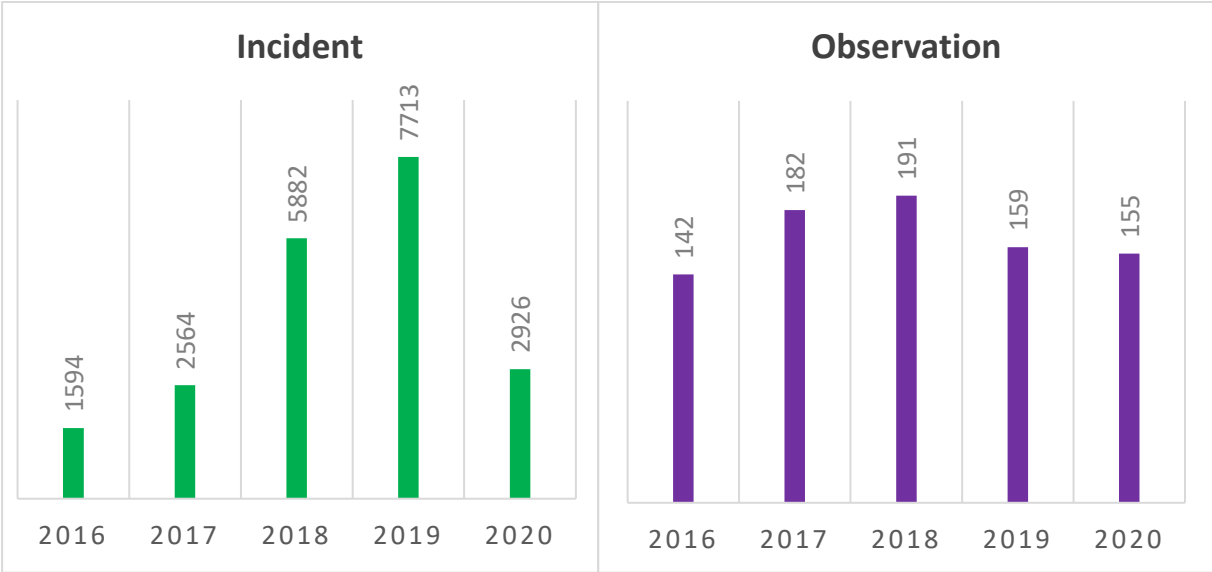


Ereignisse nach Klassifizierung 2016-2020



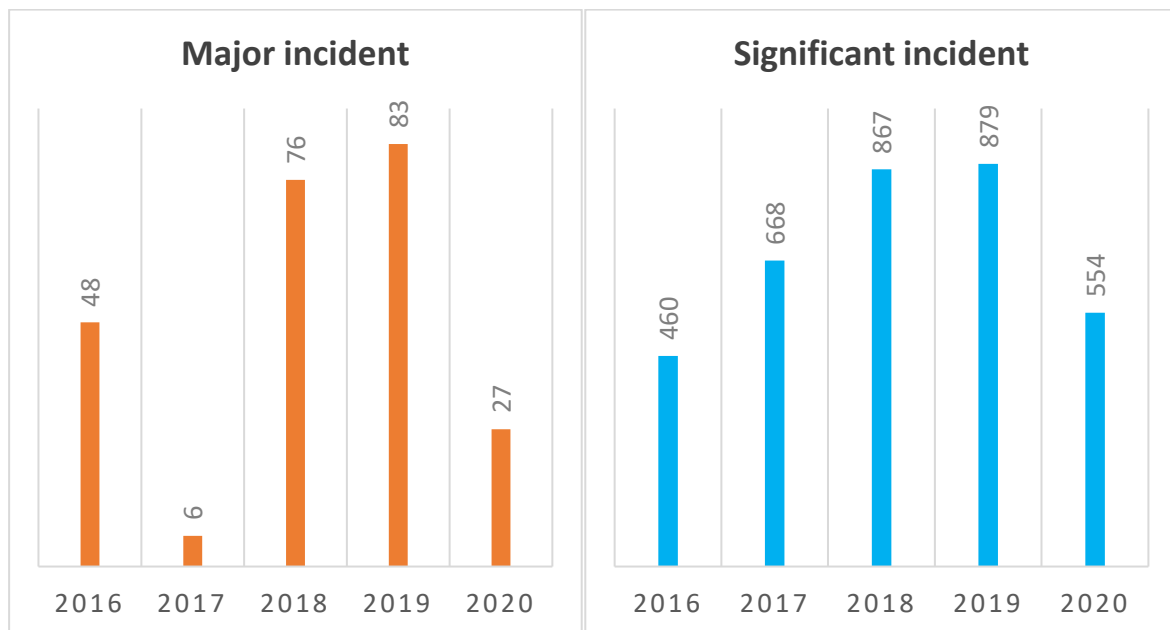
Der positive, abnehmende Trend der letzten Jahre bei den als „Accident“ klassifizierten Ereignissen konnte sich im Jahr 2020 nicht fortsetzen. Die Gesamtanzahl der als „Accident“ klassifizierten Ereignissen für 2020 liegt erwartungsgemäß unter der Anzahl von 2019, jedoch ist sein Anteil signifikant gestiegen und liegt für 2020 bei 1,72%.

Ereignisse der Klassifizierung „Serious incident“ liegen in einem sehr niedrigem zweistelligen und somit deutlich unter der Anzahl der Kategorie „Accident“, erreichen jedoch mit 17 Vorfällen annähernd das Vorjahresniveau von 20 gemeldeten Ereignissen. Klassifizierung von „Accident“ und „serious Incident“ erfolgt entsprechend SUB Notifikation. Inkludiert auch Unfälle von Paraglider, Hängegleiter, Fallschirm, ...

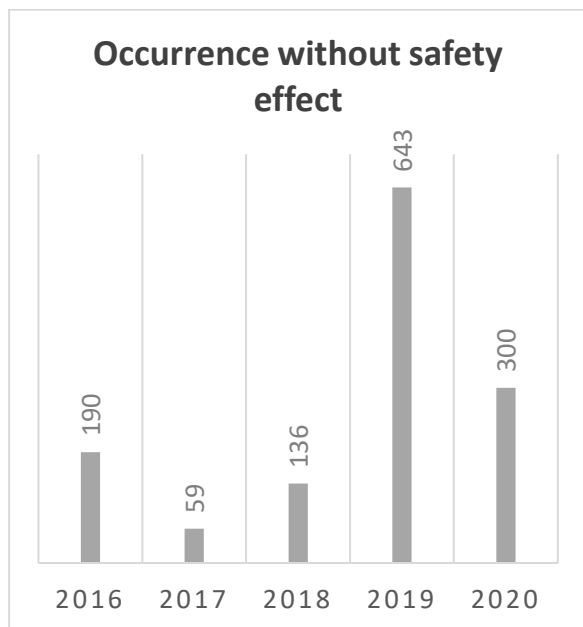


„Occurrence with no flight intended“: früher für auch für technische ANS Report verwendet, ab 2019 vorwiegend für technische Störungen am LFZ während der Wartung, sowie Fatigue Reports vor dem Flug

Ereignisse nach Klassifizierung 2016-2020 (ANS only)

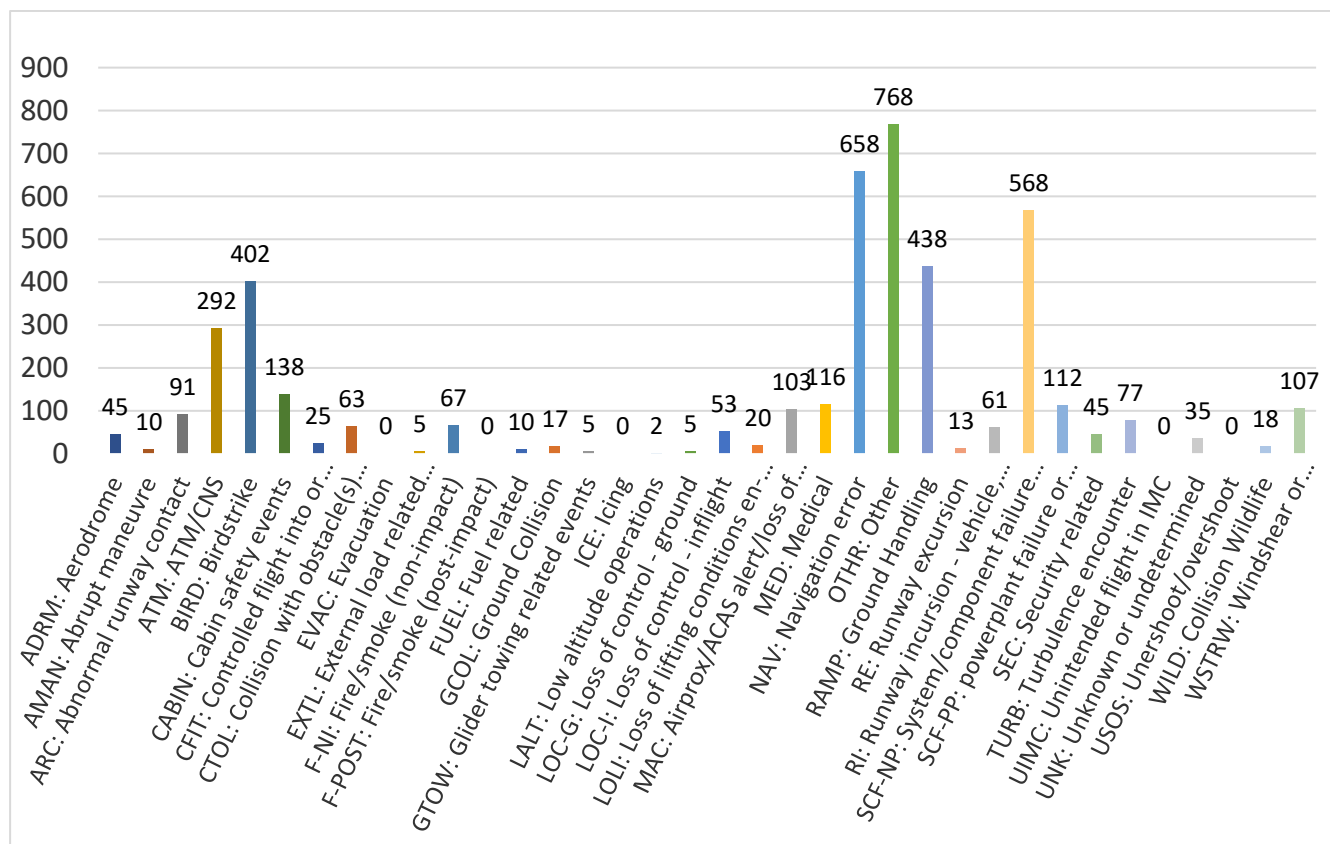


Diese Unterteilung der Klassifizierung Incident in „major“ und „significant“ ist nur im ANS Bereich relevant.

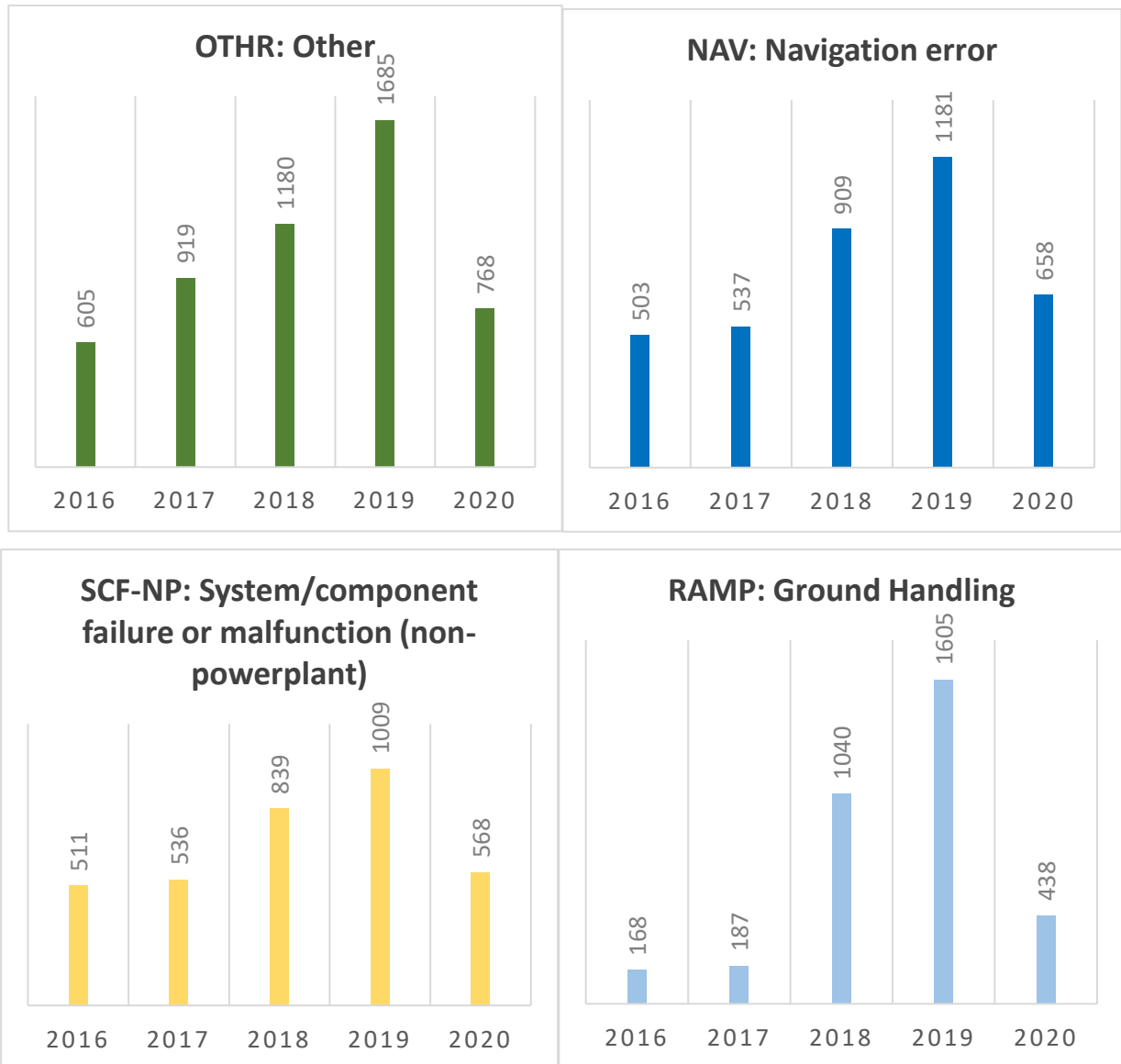


Mitte 2018 wurde seitens ACG ATM „simplified reporting“ eingeführt. Jede Meldung, die mittels „simplified reporting“ abgesetzt wird ist per Definition „without safety effect“. Dies wurde umgesetzt, um die ATM Reportingkultur zu erhöhen, um ein möglichst umfassendes Bild von den realen Vorfällen zu bekommen und um die wesentlichen „safety“ relevanten Vorfälle zu bearbeiten.

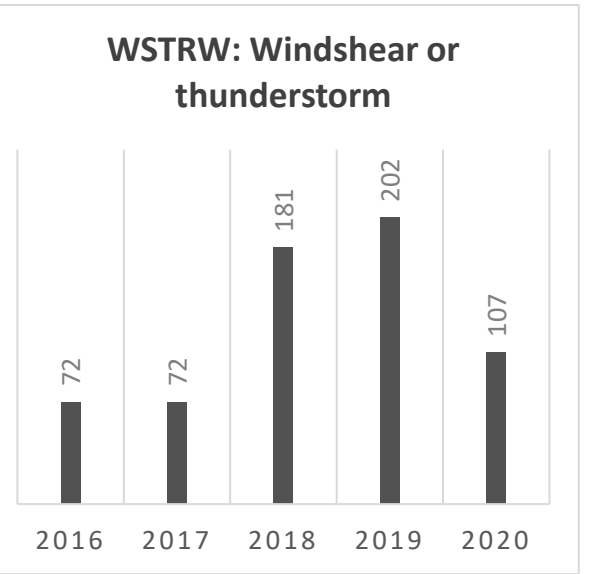
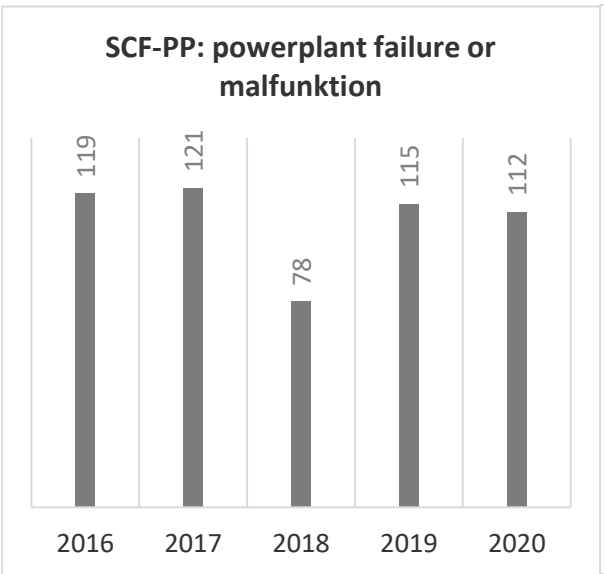
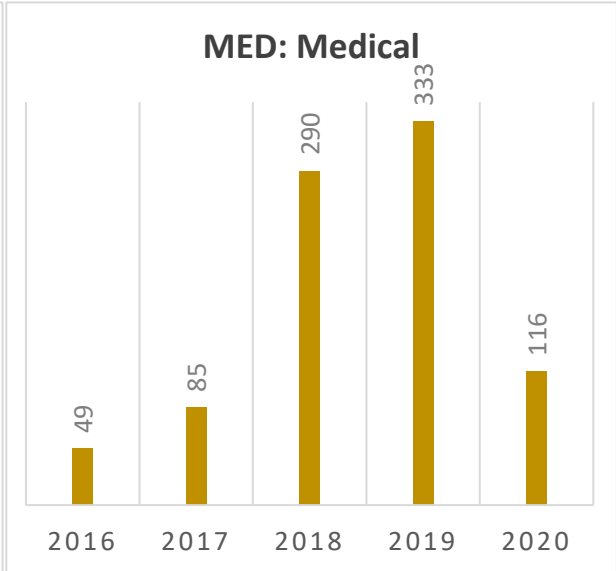
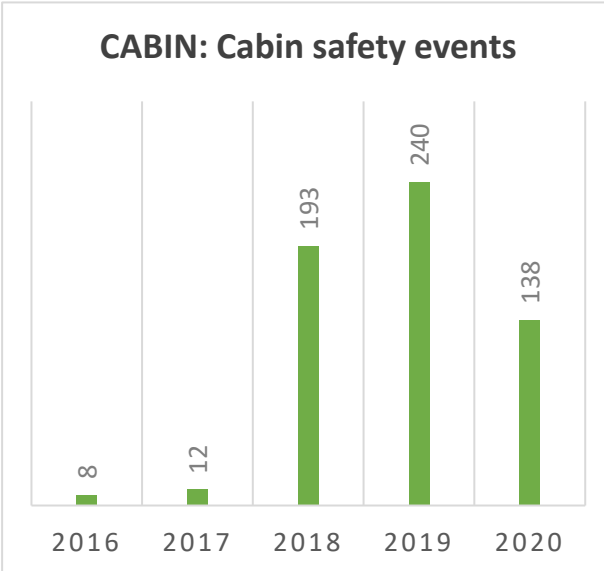
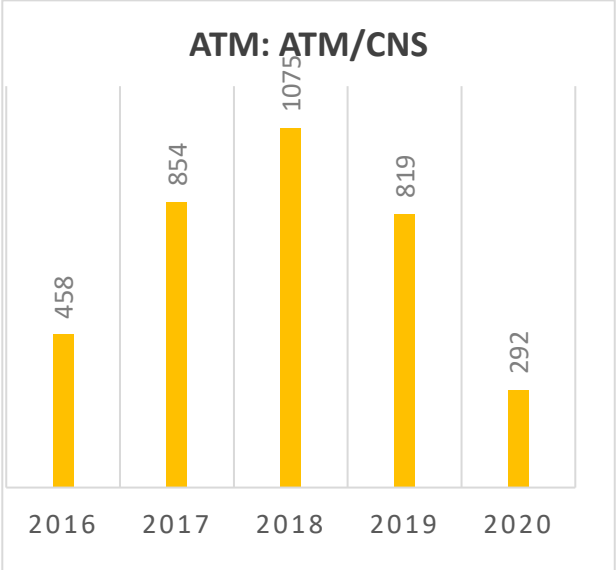
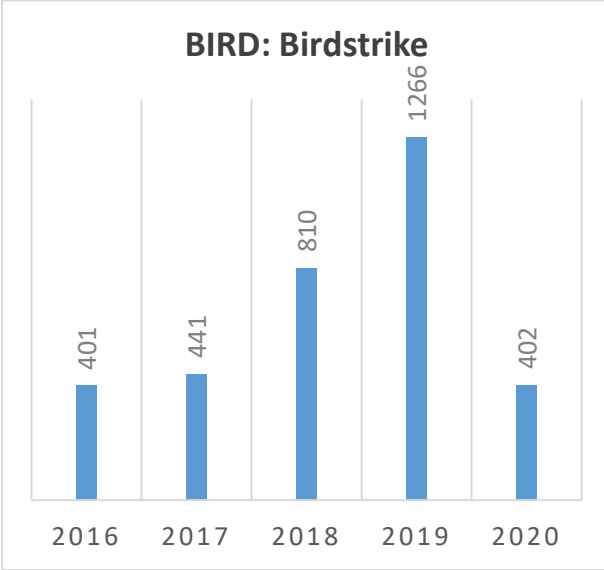
Ereignisse nach Kategorie (ICAO occurrence category) 2020



Top Ereignisse nach Anzahl und Kategorie 2016-2020

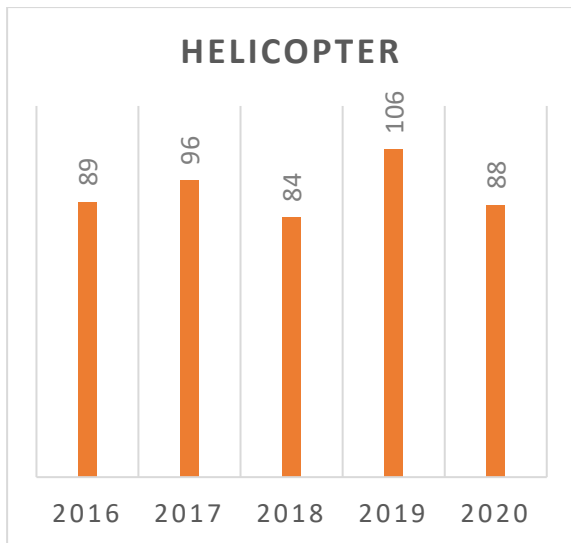
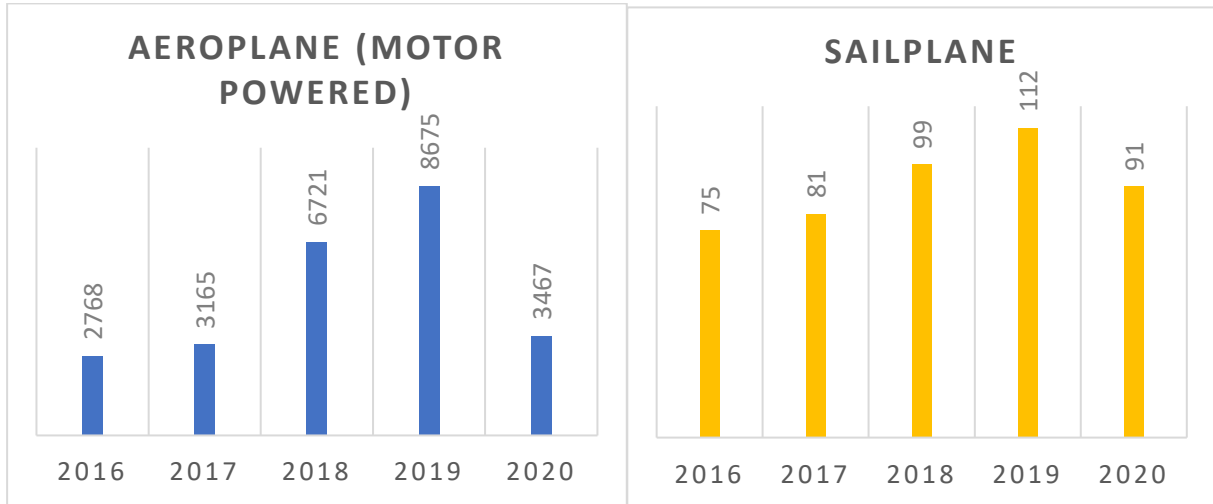


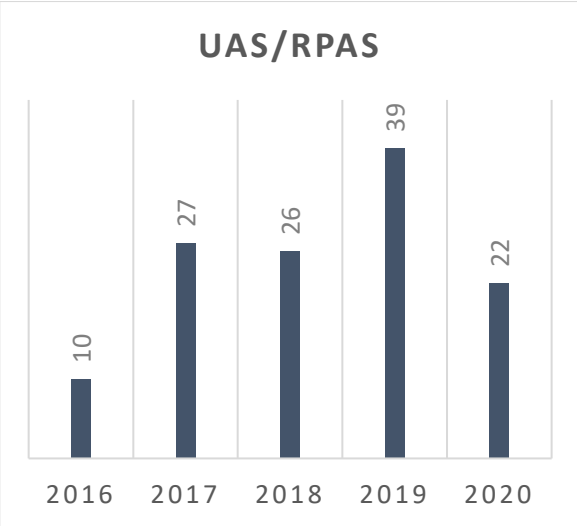
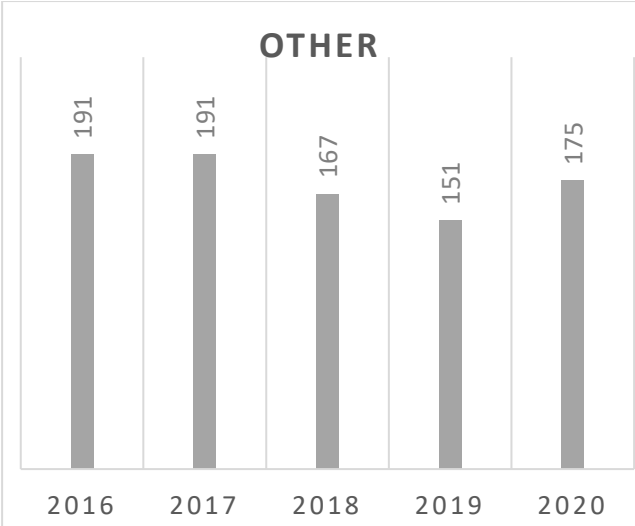
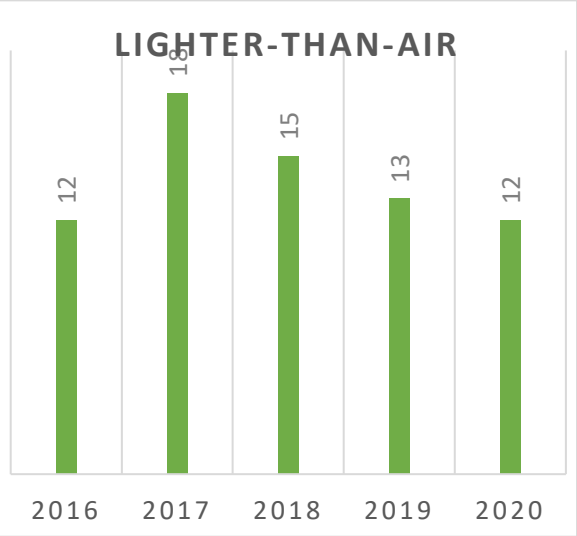
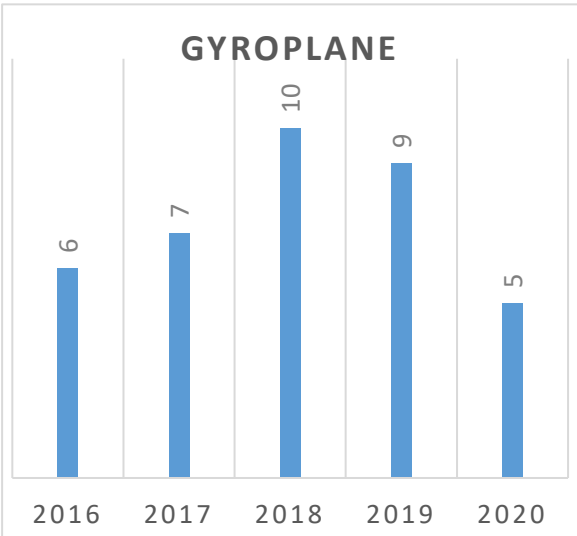
RAMP: ab 2018 wurden Dangerous Goods (DG) Events RAMP zugeordnet, 70% der Vorfälle seit 2018 wurden von einem Luftfahrtunternehmen gemeldet.



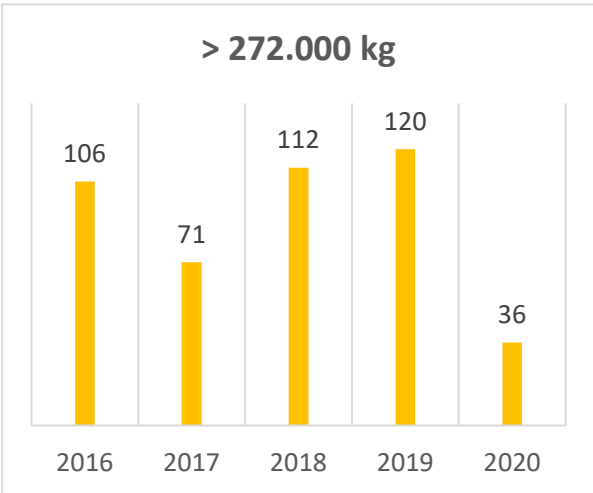
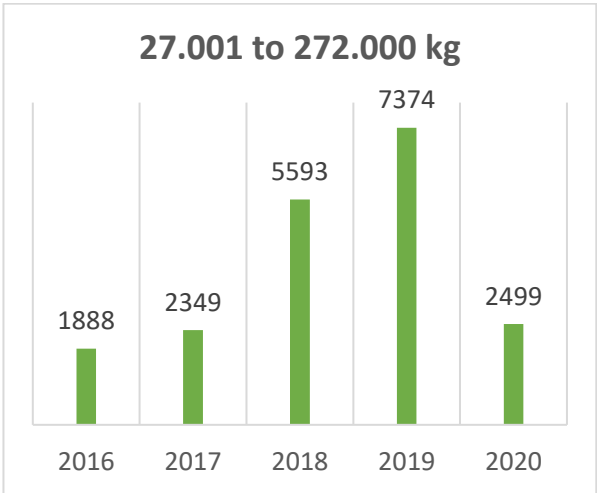
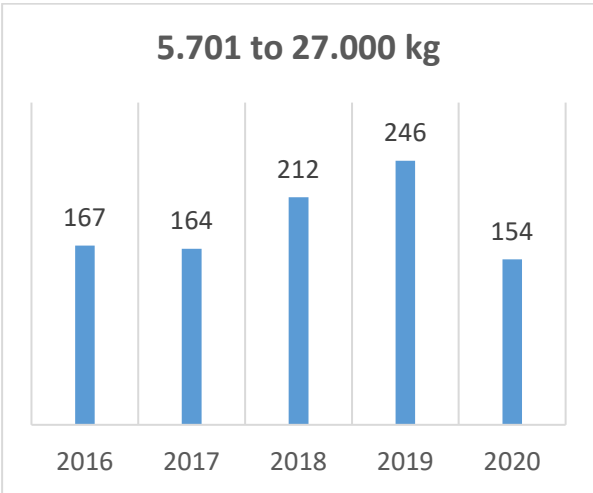
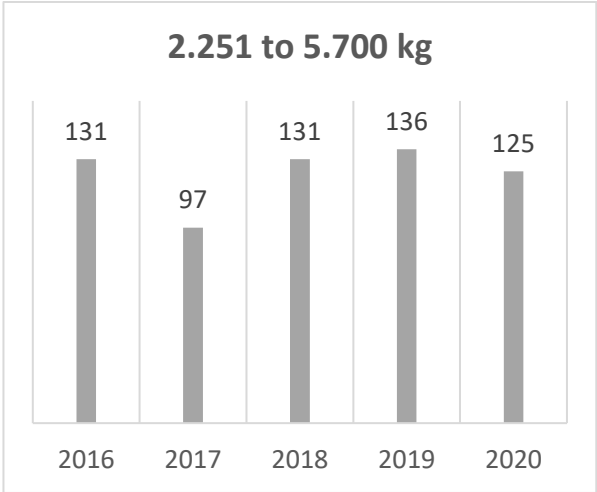
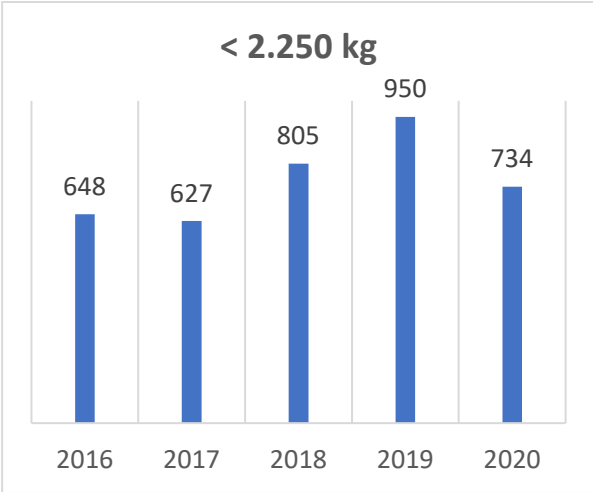
Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2020

Ultralight/Microlight sind jetzt Aeroplane untergeordnet und nach taxonomy change nicht mehr auswertbar.

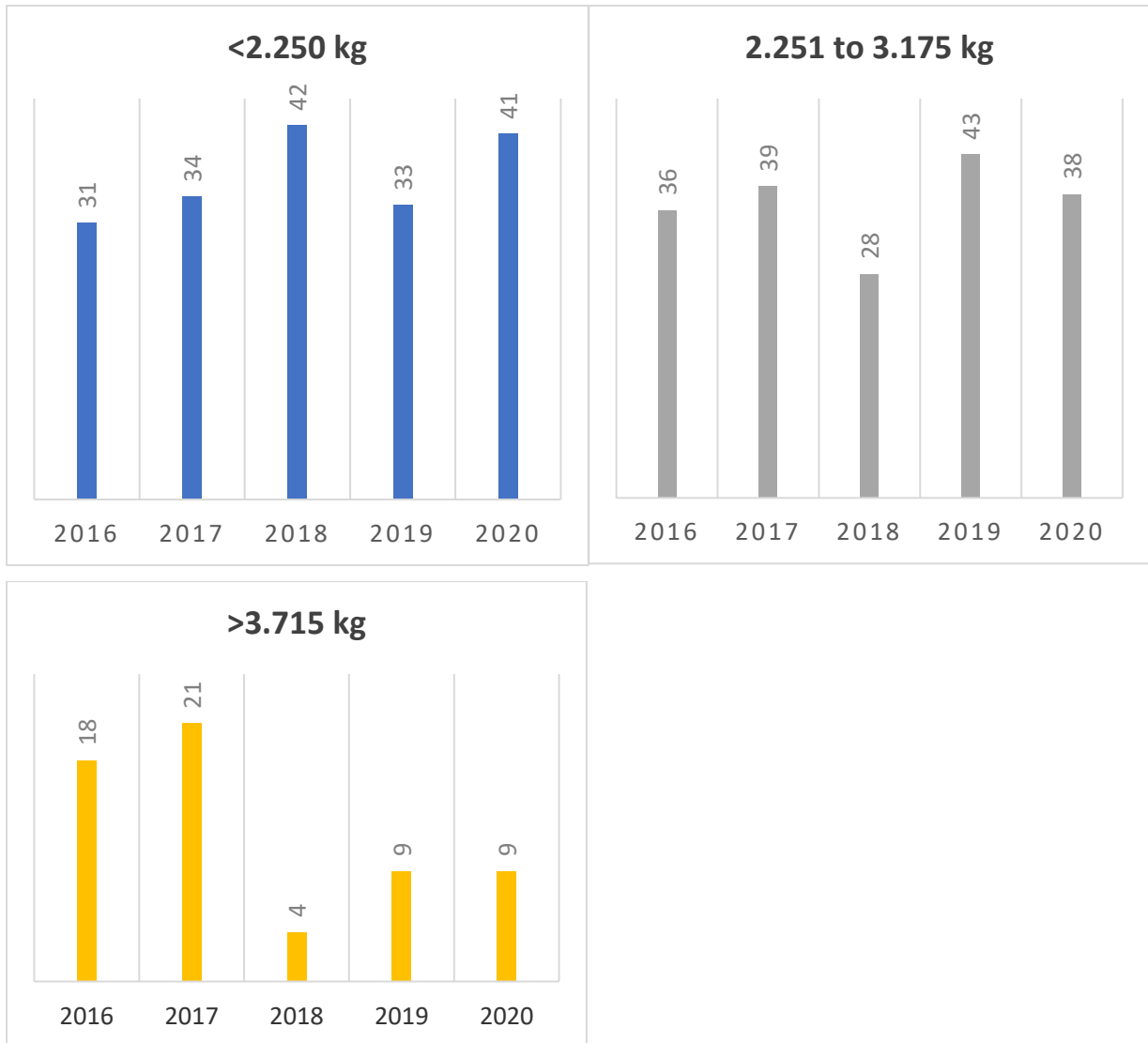




Ereignisse Flugzeuge nach höchstzulässiger Abflugmasse 2016-2020



Ereignisse Drehflügler nach höchstzulässiger Abflugmasse 2016-2020



5. Qualitätsmerkmale

Nachfolgend sind die Qualitätsmerkmale bezüglich der Einhaltung der Vorgaben der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 erörtert.

- **Erfüllung der Mindestinformationen gemäß Anhang I der gegenständlichen Verordnung**

Gemäß Artikel 7 der gegenständlichen Verordnung haben Ereignismeldungen zumindest jene Informationen zu enthalten, die in dessen Anhang I angeführt sind.

Auf jährlicher Basis wird eine Auswertung aus dem europäischen Zentralspeicher (*European Central Repository – ECR*) erstellt.

Anmerkung:

Im Jahr 2018 wurden nachträglich Reports in das ECR übertragen, welche aufgrund eines Übertragungsfehlers im Jahr 2017 nicht berücksichtigt wurden. Diese Reports sind keinem Luftfahrzeugkennzeichen zugeordnet, welches auch Einfluss auf alle anderen Attribute (Baumuster, Betriebsart, etc.) hat.

In Fällen, in denen die Austro Control GmbH nicht in der Lage ist, die geforderten Informationen einzutragen, weil sie von der Organisation oder von der meldenden Person nicht bereitgestellt wurden, wird die Angabe „unbekannt“ in das betreffende Datenfeld eingetragen. Jedenfalls wird vorab versucht zweckdienliche Informationen zu erhalten, um Fälle mit der Angabe „unbekannt“ hintanzuhalten.

6. Maßnahmen (APAS)

Die abgeleiteten Maßnahmen - die sogenannten National Action Points (NAP) - sind im Austrian Plan for Aviation Safety (APAS) zusammengefasst. Dieser definiert die NAP's, die die Sicherheit im österreichischen Luftfahrtsektor potenziell beeinträchtigen. Für jeden NAP werden die entsprechende(n) Aktion(en) und/oder die ergriffene(n) Abhilfemaßnahme(n) zusammen mit der zuständigen Stelle kurz beschrieben. Der APAS samt den NAP's liegt in der Verantwortung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Für entsprechende Auskünfte wenden Sie sich bitte dort an die Abteilung IV/L4 – Safety Management und Flugsicherung.

Abkürzungsverzeichnis	
ACG	Austro Control GmbH
AGA	Airport Ground Aids
AIG	Accident Investigation group / section
AIR	Airworthiness
ANS	Air Navigation Service
ARMS	Aviation Risk Management Solutions
ATM	Air Traffic Management
BMK /MOT	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
DG	Dangerous Goods / Gefahrgut
E2	ECCAIRS 2 (E2)
EASA	European Aviation Safety Agency
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
ECR	European Central Repository
ERCS	European Risk Classification Scheme
GEN	General
JRC	Joint Research Centre
LFA	ACG Luftfahrtagentur
LFG	Luftfahrtgesetz
LFZ	Luftfahrzeuge
NAP	National Action Points
ÖAEC/OAC	Österreichischer Aeroclub
OPS	Operations
OZB	Oberste Zivilluftfahrtbehörde
PEL	Personnel Licencing
RAT	Risk analysis tool
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
ZMS	Zentrale Meldestelle