

Auf den Punkt gebracht

Von Martin Candinas, Präsident Swiss Helicopter Association

... denn sie wissen nicht, was sie tun



→ Über den Autor: Martin Candinas (*1980) ist Nationalrat von Graubünden, Mitglied der Mitte Schweiz sowie Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) bzw. der Sicherheitspolitischen Kommission (SIK). Seit 2016 präsidiert Candinas die Swiss Helicopter Association (SHA). Neben seinem politischen Engagement ist er beruflich bei der Helsana Versicherungen AG tätig. Daneben bekleidet er verschiedene weitere Ämter. Unter anderem ist Martin Candinas Vizepräsident der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Präsident der LITRA (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) und Mitglied bzw. Vorsitzender in verschiedenen gemeinnützigen Stiftungen. Martin Candinas wohnt in Chur GR, ist verheiratet und Vater von drei Kindern.

Das «V» in der Abkürzung «VFR» (Sichtflug) steht für «Visual», also «Sicht»: Etwas vom Ersten, was Flugschülerinnen und -schüler lernen, ist die Bedeutung von Sichtreferenzen. Ohne Sicht auf den Horizont ist man als Pilotin oder Pilot sehr schnell verloren. Das «S» in der Abkürzung «EASA» steht für «Safety», also Sicherheit. Egal, was sich in Europa in der Luft bewegt – die EASA ist für die Sicherheit zuständig. Das ist eigentlich gut so, denn ohne die Fokussierung auf Sicherheit wäre unsere Luftfahrt verloren.

Ob ein Flug sicher verläuft, liegt vor allem am Betreiber und seinen Fachleuten. Sie verantworten Ausbildung, Flugverfahren oder Wartung und setzen sie im Alltag um. Die EASA macht ihnen dazu Berge von Vorschriften. Es gehe ihr um die Verbesserung der Sicherheit, beteuert die EASA immer wieder; sie wolle Unfallzahlen senken. Gleichzeitig verspricht sie seit Jahren, die Regulierung zu vereinfachen.

Um die beiden Versprechen einzulösen, müsste die EASA zuerst einmal wissen, wo Europa bei der Flugsicherheit und den Papierbergen überhaupt steht. Aber dazu erhebt sie die wesentlichen Daten gar nicht. Sie erfasst beispielsweise nur die Anzahl der Flüge, unterscheidet aber nicht nach Art der Einsätze oder geflogenen Rotationen. Rundflüge im Flachland landen im selben Zahlensalat wie nächtliche Verlegungsflüge in engen Alpentälern.

Die EASA fliegt im dichter werdenden Nebel. Statt aber endlich für klare Sicht zu sorgen, klammern sich ihre Beamten an Sicherheitsdaten, die gar keine sind. Mit Florian Guillermet hat die EASA einen neuen Direktor. Von «V», «S» oder gar kleineren Papierbergen spricht er schon gar nicht mehr. Stattdessen müsse die EASA nun «effizienter» werden. Im Klartext wird das wohl noch mehr Regulierung bedeuten.

Unsere Helikopterbetriebe brauchen dringend eine Regulierung, in der das «S» für Sicherheit und das «E» für Eigenverantwortung wieder eine echte Bedeutung erhalten. Statt nur Papierberge zu wälzen, sollen unsere Betriebe wieder mehr Verantwortung übernehmen können. Mit ihrer Ausbildung und Erfahrung können sie Risiken selbst einschätzen und entsprechend handeln. Für diese Eigenverantwortung wird sich die SHA auch in diesem Jahr hartnäckig engagieren, damit unsere Unternehmen nicht beim «H» (wie Hilflosigkeit) landen. Der Ball liegt dabei insbesondere beim Europäischen Helikopterverband EHA und seinem Direktor Fredrik Kämpfe. Aus diesem Grund hat die SHA ihn zu seiner Generalversammlung in die Schweiz eingeladen. Seine Zusage freut uns. Die Hoffnung stirbt zuletzt.