



Unfallbericht zum Flugzeugabsturz bei Bassersdorf

Heute veröffentlicht das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) den Untersuchungsbericht zum Absturz des Crossair Fluges CRX 3597 bei Bassersdorf vom 24. November 2001. Der Untersuchungsbericht der Behörden hat den Zweck die Ursachen zur Unfallverhütung zu ermitteln und nicht Schuldzuweisungen vorzunehmen. Sollte die Bundesanwaltschaft ein Verfahren eröffnen, ist SWISS an einer lückenlosen Aufklärung interessiert.

Die Sicherheitsempfehlungen zuhanden von SWISS sind bereits kurze Zeit nach dem Absturz umgesetzt worden. Die endgültigen Erkenntnisse über den exakten Ablauf und die Ursachen des Absturzes zwei Jahre nach dem Unfall verlangen gemäss Bericht keine weiteren Massnahmen.

Am 24. November 2001 stürzte der Flug CRX 3597 von Berlin Tempelhof kommend beim Anflug auf den Flughafen Zürich ab. SWISS gedenkt mit grosser Anteilnahme der 24 Menschen (21 Passagiere und drei Besatzungsmitglieder), welche dabei ihr Leben verloren haben und fühlt mit den neun Personen (7 Passagieren und 2 Besatzungsmitgliedern), welche den Unfall überlebt haben und den Angehörigen der Opfer.

Der Kommandant hat die Mindestflughöhe unterschritten. Warum das Sicherheitsnetz innerhalb und ausserhalb des Flugzeuges nicht funktioniert hat, bleibt im Untersuchungsbericht unbeantwortet.

Der sehr erfahrene Kapitän hatte alle nötigen Qualifikationen, um diesen Flug durchzuführen. Er war zudem Experte und Ausbilder für Instrumentenflug des Bundesamts für Zivilluftfahrt.

Sowohl Crossair wie SWISS haben jederzeit die internationalen und nationalen Anforderungen bezüglich Flugsicherheit erfüllt. SWISS misst sich seit Beginn ihres Bestehens am besten in der Branche vorhandenen Standard bezüglich der Flugsicherheit (best practice).

Sofortmassnahmen

Der Bericht des Büros für Flugunfalluntersuchung erscheint zwei Jahre und zwei Monate nach dem Absturz. Die Crossair und danach die SWISS haben jedoch unmittelbar nach dem Ereignis mit der Analyse begonnen und sofort Massnahmen eingeleitet: Eine spezielle Task Force von Crossair Operations nahm die Arbeit noch in der Unfallnacht des 24. November 2001 auf.

In Zusammenarbeit mit Skyguide und Unique Airport wurden Sofortmassnahmen für den Anflug auf Piste 28 getroffen (Wetterminima, Anflugregeln).

Die Crossair Piloten wurden unmittelbar nach dem Unfall durch aussenstehende Experten einem sogenannten Screening unterzogen.

Nach der ersten Woche lag ein 28-seitiger interner Bericht über den Unfall und die getroffenen und zu treffenden Massnahmen vor.

Weiterführende Massnahmen

SWISS hat ein komplett neu überarbeitetes Flight Safety Programm (FSP) eingeführt. Dieses Programm betrifft sowohl die Rekrutierungs-, Ausbildungs- und Überprüfungsprogramme der Besatzungen, wie auch die Abläufe der gesamten Operation.

SWISS hat als zusätzliche Sicherheitsmassnahme ein sonst in der Branche nicht übliches Flight Safety Advisory Board eingesetzt. Anerkannte, unabhängige internationale Flugsicherheitsexperten prüfen die SWISS regelmässig in Bezug auf alle Aspekte der Flugsicherheit und erstatten direkt dem Verwaltungsrat Bericht.

Empfehlungen des Büros für Flugunfalluntersuchungen

Die acht veröffentlichten Empfehlungen des Büros für Flugunfalluntersuchung betreffend SWISS sind alle bereits umgesetzt. Die Empfehlung betreffend die technische Nachrüstung der AVRO RJ und der SAAB2000 (enhanced ground proximity warning system) wird bis Ende des Jahres 2004 abgeschlossen sein.

Die Empfehlungen zusammengefasst:

- Crewpairing – Zusammenstellung von Flugbesatzungen
SWISS hat nach einem eingehenden Screening aller Piloten die Einsatzplanung systematisiert und setzt neu eine fünfjährige Flugerfahrung für die Beförderung zum Kapitän voraus.
- Überprüfung der Leistungen von Piloten
SWISS hat in zwei Stufen alle Piloten einem Screening unterzogen und ein neues Umschulungsassessment eingeführt.
- Überprüfen des innerbetrieblichen Qualifikationswesens
SWISS hat die Eintrittsselektion und die Qualitätssicherung der Piloten grundlegend überarbeitet, und dabei eine neue Datenbank für individuelle Qualifikation sowie einen jährlichen Qualifikationsprozess eingeführt. Dieses System beinhaltet auch die Instruktorausbildung und –überwachung sowie die systematische Auswertung der Flugdaten auf allen Flotten.
- Überprüfen der Standardflugverfahren der Crossair
SWISS hat unter Einbezug des BAZL grösstmögliche Anstrengungen zur Vereinheitlichung der Standardflugverfahren unternommen. Bezüglich “minimum descent altitude” (MDA) empfiehlt der AVRO Flugzeughersteller BA Aerospace im Manufacturers Operations Manual heute das von SWISS bereits damals praktizierte Verfahren.
- Prüfen der Nachrüstung aller Flugzeuge mit Terrain Awareness and Warning System (TAWS)
Die technische Nachrüstung der noch nicht ausgerüsteten Flugzeugflotten ist eingeleitet und wird Ende 2004 abgeschlossen sein.
- Der Visual Descent Point (VDP) soll in die Anflugkarten aufgenommen werden.
SWISS hat vom Dokumentationsprovider verlangt, die VDP in die Anflugkarten aufzunehmen.
- Das Geländeprofil entlang dem Anflugweg soll in die Anflugkarten aufgenommen werden.
SWISS hat vom Dokumentationsprovider verlangt, das Geländeprofil in die Anflugkarten aufzunehmen.
- Flugbetriebsunternehmen sollen mit einem Qualitätssicherungssystem, Mängel in der Verhaltens- und Arbeitsweise der Flugbesatzungen aufzeigen und beheben
SWISS hat das Qualifikationswesen für Piloten gemäss “best practice” neu konzipiert und ein umfassendes Qualitätssicherungssystem implementiert. Die systematische Flugdatenauswertung wurde auf die Regionalflotte ausgedehnt und ein effizientes Reportingsystem mit leistungsfähiger Datenbank aufgebaut.

Juristische Folgen

Mit den Angehörigen von 18 Passagieren hat SWISS eine Einigung erzielt bzw. die Angehörigen haben innert der gesetzlichen Frist keine weiteren Ansprüche über die bereits geleistete Anzahlung gestellt. Eine weitere Vereinbarung steht kurz vor dem Abschluss. SWISS ist darüber orientiert, dass Angehörige von 10 Passagieren Klagen bzw. ein Verfahren zur Wahrung ihrer Interessen eingeleitet haben. Die Klagen bzw. die Verfahren wurden in der Schweiz, in Deutschland und in Israel eingeleitet.

Den Angehörigen der tödlich verunfallten Passagiere und der schwer verletzten Passagiere sowie den schwer verletzten Passagieren wurde kurz nach dem Unfall eine Vorauszahlung von 100'000 Sonderziehungsrechten (CHF 209'750) offeriert und ausbezahlt. In den übrigen Fällen betrug die Vorauszahlung CHF 30'000.

Die Information in den Medien, dass der Flugunfalluntersuchungsbericht beim Bundesanwalt liegt, kann SWISS aufgrund einer mündlichen Auskunft der Bundesanwaltschaft bestätigen. SWISS ist an einer lückenlosen Aufklärung interessiert.

Die Frist für eine Beschwerde gegen den Flugunfalluntersuchungsbericht ist 30 Tage. SWISS wird in dieser Frist den Bericht im Detail analysieren und danach entscheiden, ob die Fluggesellschaft dagegen eine Beschwerde einlegen wird.

Mitteilung an die Redaktionen:

SWISS wird diese Medienmitteilung erst nach der Veröffentlichung des Untersuchungsberichts, um 11 Uhr, kommentieren.

**SWISS Corporate Communications
P.O. Box, CH-4002 Basel
Phone: +41 (0) 848 773 773
Fax: +41 61 582 35 54
E-mail: communications@swiss.com
Internet: www.swiss.com**