

De bevoegde Grondwerktuigkundige

Waarom is de bevoegde grondwerktuigkundige zo belangrijk?

Grondwerktuigkundigen (Certificerend personeel) zijn technici aan wie een luchtvaartonderhoudsbedrijf (vanwege de speciale training, competenties en ervaring) de rol heeft toebedeeld van het certificeren voor de correcte status van onderhoud van vliegtuigsystemen op het te onderhouden vliegtuig zoals, motoren, hydraulische systemen, autopiloot, communicatie apparatuur, radar enz.

De bevoegde grondwerktuigkundige is de enige veiligheids deskundige voor het vliegtuig als het op de grond staat. De grondwerktuigkundigen zullen alleen hun handtekening zetten voor de CRS (Certificate of Release to Service) als hij/zij zich er voor 100% van hebben verzekerd dat het vliegtuig veilig is om te gaan vliegen. De CRS is een wettelijk document dat het vliegtuig vrij geeft voor de volgende vlucht, volgend op onderhoudswerkzaamheden en waarmee hij of zij de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van al het onderhoud neemt, uitgevoerd in het pakket waarvoor de CRS wordt uitgeschreven door de bevoegde grondwerktuigkundige.

Het aanstellen van certificerend personeel met de autoriteit om het vliegtuig vrij te geven voor de volgende vlucht en de kwaliteitsbepaling door middel van een handtekening zijn 2 systemen die wereldwijd worden gehanteerd. Behalve de aanwezigheid van competent certificerend personeel garanderen zulke systemen dat de verantwoordelijkheid voor iedere actie terug geleid en gekoppeld kan worden aan specifieke personen. Dit vanwege het feit dat van luchtvaartonderhoud is bepaald dat het als potentieel hoog gevaarlijk kan worden aangemerkt.

De "onafhankelijke" grondwerktuigkundige is één van de meest effectieve manieren om teveel commerciële druk te voorkomen, dat als resultaat heeft dat de veiligheidsstandaard wordt verlaagd.

Waarom onderhoud belangrijk is:

Er is een direct verband tussen de standaard van onderhoud en veiligheid. De internationale burgerluchtvaart organisatie (ICAO) heeft een minimum standaard van luchtwaardigheid en operationele veiligheid vastgesteld voor het gebruik van luchtvaartuigen. De grondwerktuigkundige is langdurig en hoog opgeleid om te voldoen aan de kwalificatie volgens de ICAO eisen.

Waarom is luchtvaart zo verschillend van andere sectoren van industrie:

Het belangrijkste kenmerk van de verschillen tussen luchtvaart en andere sectoren van industrie zijn de veiligheids criteria.



Het is waar dat ook andere transport sectoren veiligheid hoog in het vaandel dragen, maar het feilen van een kritisch systeem tijdens een vlucht zal sneller leiden tot catastrofale resultaten. De grondwerktuigkundige vervult daarom een sleutelrol in het zekerstellen dat uw vliegtuig fit en veilig is voor de volgende vlucht.

Opleiding en accreditatie van de Grondwerktuigkundige:

De nationale luchtvaart autoriteit (ILT in Ned.) in ieder land is de primaire verantwoordelijke instantie voor het zekerstellen dat de grondwerktuigkundigen getraind zijn volgens de vereiste standaard. Dit vereist dat de examinering en beoordeling van de grondwerktuigkundigen onafhankelijk is van hun werkgever. Slechts na het succesvol afleggen van de door de Nationale luchtvaart autoriteit noodzakelijk geachte examens kan een bevoegdheid worden uitgereikt aan de grondwerktuigkundige.

Op dit tijdstip blijft de bevoegdheid inactief totdat de grondwerktuigkundige een luchtvaarttuig specifiek gerichte opleiding heeft gevolgd en substantiële ervaring kan aantonen. Wanneer deze type opleiding met succes is afgerond en de ervaringseisen voldoende zijn bevonden, wordt de bevoegdheid aan de nationale luchtvaart autoriteiten ter goedkeuring voorgelegd. Wanneer de Nationale luchtvaart autoriteit tevreden is dat aan alle trainingseisen zijn voldaan wordt de bevoegdheid opnieuw uitgegeven met daarop het juiste en goedgekeurde luchtvaarttuig.

Doch zelfs dan is het proces nog niet compleet. De Grondwerktuigkundige moet nu het werkgevers specifieke interne beoordeling en competentie programma volgen voordat de bedrijfsautorisatie uiteindelijk wordt uitgereikt, die het de bevoegdheidshouder dan mogelijk maakt een luchtvaarttuig te certificeren als geschikt zijnde voor het doeleinde.

Is de industrie in staat haar hoge standaard en indrukwekkend resultaat wat veiligheid betreft te behouden zonder de Grondwerktuigkundige?

In het kort nee, dat kan niet. In een industrie die berucht staat als concurrerend en complex, staan luchtvaartmaatschappijen onder enorme druk om winstgevend te zijn. Doordat onderhoud vaak buiten het zicht van velen geschiedt, wordt het helaas vaak gezien als een makkelijk doel om kosten te verlagen. Kosten verlaging gebeurt op vele manieren, maar het behoeft geen betoog dat weinig voorstellen ter voordeel zijn van noch passagiers of veiligheid.

Tevens wordt er enorme druk uitgeoefend door de luchtvaart industrie op de regelgever om de regelgeving op een eenvoudiger wijze te benaderen dat uiteindelijk lage kosten mogelijk maak in plaats van de veiligste standaard. Aangezien het verband tussen goede onderhoudsstandaarden en veiligheid duidelijk gelegd is door ICAO, zal iedere verlichting van overheidscontrole alleen maar de risico's voor luchtreizigers vergrootten. De luchtvaart industrie is zich wel bewust dat de onafhankelijke grondwerktuigkundige extreem effectief is om standaarden en veiligheidsniveaus op peil te houden, doch er zijn sommige die hem/haar nog steeds als een onnodige kostenpost zien.

Recent werden we weer geconfronteerd met een poging door de luchtvaart industrie om de invloed en betrokkenheid van de Grondwerktuigkundige in het onderhoudsproces te verminderen door onnodig invloed uit te oefenen op wijzigingen in het luchtvaart reglement dat betrekking heeft op de verantwoordelijkheden van de Grondwerktuigkundige. Hoewel toentertijd niet succesvol, zijn er al weer nieuwe voorstellen bij de European Aviation Safety Agency (EASA) ingediend voor de wijziging van het luchtvaart reglement dat de luchtvaart industrie toe staat om één van de meest effectieve manieren voor het behoud van de veiligheid te ondermijnen.

Tegenwoordig zijn er 2 basis manieren in gebruik voor het goedkeuren van personeel voor het certificeren van luchtvaartuigen:

- 1) De onafhankelijke (staats) bevoegde grondwerktuigkundige
- 2) De werknemer, intern getraind en bevoegd door de werkgever waarbij het niet vereist is om onafhankelijke kwalificaties te hebben.

Het is algemeen geaccepteerd dat bovengenoemde optie 1 de beste bescherming geeft tegen het verminderen van standaarden en dat deze daardoor voortdurend het hoogste veiligheidsniveau in stand houdt. Dit is als gevolg van de onafhankelijkheid van de bevoegdheid en de gestandaardiseerde methodes die worden toegepast voordat een bevoegdheid wordt uitgereikt aan het individu.

Optie 2 zou in theorie de mogelijkheid hebben tot het behouden van een gelijkwaardig hoog veiligheids niveau. Een bedrijf dat serieus omgaat met haar veiligheid en verantwoordelijkheden zal zekerstellen dat individuen goed getraind worden en niet onder negatieve druk geplaatst worden tot het certificeren van vliegtuigen die niet luchtwaardig zijn.

Echter de ervaring heeft duidelijk geleerd dat zulke systemen een lappendeken van veiligheidsmaatregelen creëren, vaak niet gerelateerd aan een onafhankelijke standaard en dit geeft vele grote lokale verschillen in veiligheidsniveaus. Tevens is het onafhankelijkheids niveau verlaagd doordat het individu intern is goedgekeurd en deze goedkeuring op elk moment kan worden afgenomen door de werkgever. Daardoor zijn er goede redenen voor bezorgdheid dat de interne bedrijfsbevoegdheid het effect van druk van bovenaf, menselijke factoren of economische overwegingen niet genoeg in acht neemt doordat het individu afhankelijk is van het bedrijf voor zijn/haar baan.

Dit is al eerder aangemerkt als een bijdragende factor na luchtvaart ongevals onderzoek. Eén ongevalsrapport na een onderzoek van een bijna catastrofe stelt:

“Het is niet genoeg om een bedrijfsbevoegdheid uit te reiken aan onderhoudspersoneel en te verwachten dat dit personeel altijd de procedures strikt zal volgen, terwijl ze voorbij gaan aan de druk en factoren die van buiten af op hen wordt gelegd door de werk omgeving; dit is het ontkennen van de invloed van menselijke factoren. Het simpelweg vertrouwen op procedures en dat deze gevolgd worden door het personeel is onrealistisch en kan, met tijd, resulteren in het geleidelijk afwijken van de “beste standaard” norm, aangezien mensen onvermijdelijk toegeven aan invloeden van de omgeving en leidinggevendenden om hen heen”.



Nu verder

De toekomst vereist een gecoördineerd team aanpak wanneer de huidige uitstekende veiligheidsniveaus op peil moeten worden gehouden. Met de toenadering tot een wereldwijde standaard die steeds meer momentum krijgt, moet de luchtvaart industrie nu laten zien dat ze volwassen genoeg is met betrekking tot onderhoud en veiligheid.

De luchtvaart industrie moet ondubbelzinnige steun geven aan de grondwerktuigkundigen. De grondwerktuigkundige blijft de ongeziene held zijn van de veiligheid binnen de moderne luchtvaart. Om 3 uur 's ochtends maakt een eenzame grondwerktuigkundige vaak het enige verschil tussen een veilige en onveilige vlucht; zij zijn de laatste bewakers en barrière wat betreft veiligheid en hebben het welverdiende vertrouwen van het publiek. Luchtvaartmaatschappijen moeten dit respecteren en waarderen, in plaats van het ondermijnen van de grondwerktuigkundige en daarmee uiteindelijk ook de veiligheid in naam van kostenverlaging voor het maken van korte termijn winst.

Als luchtvaartmaatschappijen serieus stellen dat "safety first" het hoogste doel is, dan moeten ze ondubbelzinnig steun verlenen aan de door de "staat toegekende" bevoegdheid met de onafhankelijke privileges die gekoppeld zijn aan de individuele bevoegde grondwerktuigkundige en niet aan de bedrijfsbevoegdheid.

Voor meer informatie contact op met:

Aircraft Engineers International (AEI),
Post Box 5
2450 AA Leimuiden,
Netherlands

Tel: +31 655 930 175

Email: Aircraft-Engineers@airengineers.org

Web: www.airengineers.org