

Der lizenzierte Flugzeugprüfer

Warum der lizenzierte Flugzeugprüfer wichtig ist

Lizenzierte Flugzeugprüfer sind Techniker, denen von einem Unternehmen eine Zertifizierungsaufgabe aufgrund ihrer spezialisierten Ausbildung, Kompetenz und Erfahrung für die Bestätigung des ordnungsgemäßen Zustandes der Systeme, die am Flugzeug gewartet werden müssen, wie z. B. Maschinen, Hydraulik, Autopilot, Kommunikationsgeräte, Radar, usw., zugewiesen wurde. Grundlage dafür ist eine entsprechende Lizenz, welche von den jeweiligen zuständigen Luftfahrtbehörden erteilt wird.

Der lizenzierte Flugzeugprüfer ist der alleinige Sicherheitsbeauftragte für das am Boden befindliche Flugzeug. Der lizenzierte Flugzeugprüfer wird seine Unterschrift nur auf eine Wartungsfreigabebescheinigung (Certificate of Release to Service = CRS) setzen, wenn er sich 100 % sicher ist, dass das Flugzeug allen Sicherheitsstandards entspricht und somit sicher für den Flugbetrieb ist. Die Service-Freigabebescheinigung (CRS) ist eine rechtliche Erklärung, die ein Flugzeug für weitere Flugtätigkeiten nach der Instandhaltung freigibt. Sie weist dem ausstellenden Techniker die vollständige Verantwortung für die Qualität der Wartungsarbeiten die unter das CRS fallen zu.

Die Einsetzung von zertifiziertem Personal mit der Berechtigung ein Flugzeug wieder für den Flugbetrieb freizugeben und mit seiner Unterschrift die Qualität der durchgeführten Arbeit zu bescheinigen, sind zwei Bestimmungen, die weltweit Anwendung finden. Ebenso wie den Einsatz eines kompetenten „Gatekeepers“ stellt diese Vorgehensweise sicher, dass die Verantwortlichkeit zurückverfolgt und den entsprechenden Personen zugewiesen werden kann. Dies wird als notwendig erachtet, da der Bereich der Flugzeuginstandhaltung für alle Beteiligten mit einem hohen Risiko verbunden ist.

Die Tätigkeit eines lizenzierten Flugzeugprüfer ist eine der effektivsten Möglichkeiten kommerziellem Druck und der daraus resultierenden Herabsenkung der Sicherheit entgegen zu wirken.

Warum Wartung wichtig ist

Es gibt eine enge Verbindung zwischen den Wartungsstandards und der allgemeinen Sicherheit. Um den allgemeinen Sicherheitsstandart zu gewährleisten, ist eine qualitativ hochwertige Wartung essenziell.

Die „International Civil Aviation Organisation“ (ICAO) hat Minimum-Standards für die Flugtauglichkeit und die Betriebssicherheit für ein Flugzeug im Flugbetrieb festgelegt. Hierfür hat der lizenzierte Flugzeugprüfer eine sehr zeitintensive und fachbezogene Ausbildung absolviert, damit seine Qualifikation den Anforderungen der ICAO entspricht.

Warum sich die Luftfahrttechnik von den anderen Sektoren in der Industrie unterscheidet

Das hohe Sicherheitspotential ist der Hauptgrund warum die Luftfahrttechnik sich von den anderen Sektoren in der Branche unterscheidet. Natürlich ist die Sicherheit auch in anderen Transportbereichen von großer Bedeutung, doch das Versagen eines wichtigen Teils im Flugzeug während eines Fluges kann zu größeren katastrophalen Auswirkungen führen als in anderen Verkehrsbereichen. Der lizenzierte Flugzeugprüfer ist deshalb eine Schlüsselfigur bei der Sicherstellung, dass das Flugzeug flugtauglich und sicher für seinen nächsten Flug ist.

Training und Anerkennung des „lizenzierten“ Flugzeug Prüfers:

Die nationale Luftfahrtbehörde (National Aviation Authority=NAA) eines jeden einzelnen Landes ist primär dafür zuständig, dass der lizenzierte Flugzeug-Wartungsingenieur gemäß den erforderlichen Standards ausgebildet wird. Dies erfordert, dass das Fachwissen des Technikers in Bezug auf Flugzeuginstandhaltung unabhängig vom jeweiligen Arbeitgeber genau geprüft und eingestuft wird. Nur nachdem der Techniker erfolgreich alle von der nationalen Luftfahrtbehörde vorgegebenen Prüfungen abgelegt hat erhält er eine Lizenz.

Die Lizenz ist zu diesem Zeitpunkt noch inaktiv, der Flugzeugprüfer muss noch eine flugzeugspezifische Weiterbildung, das sogenannte „Type Training“, durchlaufen und dabei substantielles Fachwissen vorweisen. Nach erfolgreichem Abschluss des „Type Training“ und wenn darüber hinaus die nötige Erfahrung vorgewiesen werden kann, wird die Lizenz wieder bei der nationalen Luftfahrtbehörde eingereicht, damit diese das Training zur Kenntnis nimmt. Ist diese zufriedengestellt, dass alle Weiterbildungsanforderungen erfüllt sind, erweitert sie die Lizenz um den betreffenden Flugzeugtyp.

Doch der Prozess ist immer noch nicht vollständig abgeschlossen. Der lizenzierte Flugzeugprüfer muss noch eine vom Arbeitgeber spezifische interne Bewertung und ein Kompetenzprogramm durchlaufen, bevor ihm letztlich eine Autorisierung erteilt wird, welche ihn als Inhaber einer Lizenz ermächtigt die Flugtüchtigkeit von Flugzeugen zu bestätigen.

Kann die Branche ihre hohen Standards und ihren guten Ruf in Bezug auf Sicherheit ohne lizenzierten Flugzeug Prüfer aufrechterhalten?

Kurz gesagt: Nein, sie kann es nicht. Es ist bekanntlich eine schwierige und konkurrenzstarke Branche und Fluglinien stehen unter einem enormen Kostendruck. Da die Flugzeuginstandhaltung normalerweise hinter geschlossenen Türen stattfindet, ist gerade sie ein leichtes Ziel für Kosteneinsparungen. Die Kostenreduzierung kann viele Formen annehmen, doch muss nicht extra erwähnt werden, dass nur wenige Maßnahmen sowohl dem Passagier als auch der Sicherheit zu Gute kommen.

Darüber hinaus übt die Luftfahrt-Branche auf die Behörden einem enormen Druck aus die Sicherheitsvorschriften in der Wartung zugunsten des Kostenprofits zu ändern.

Diese Regelungen werden letztlich ihre Priorität in der Kürzung der Kosten sehen und nicht in der Aufrechterhaltung des Sicherheitsstandards. Da die „International Civil Aviation Organisation“ schon einen Zusammenhang zwischen den Wartungsstandards und der Sicherheit bewiesen hat, wird jegliche Lockerung der Regularienüberwachung zu einem erhöhten Risiko im Luftverkehr führen. Dass die Luftfahrt in den letzten Jahren immer sicherer geworden ist, ist nicht alleine der Verdienst der Industrie, sondern auch der geltenden Sicherheitsstandards sowie der Luftfahrzeugprüfer, durch welche die Standards eingehalten wurden.

Die Luftfahrt-Branche ist sich bewusst, dass der lizenzierte Flugzeugprüfer sehr wirksam bei der Aufrechterhaltung der Standards und den Sicherheitswartungsniveaus agiert, doch betrachten nicht wenige ihn als unnötige finanzielle Bürde. Der Unkostenfaktor für ein Unternehmen durch qualifizierte Flugzeugprüfer steht in keinem Verhältnis zu den Unterhaltskosten eines Luftfahrzeuges und erst recht nicht zu einem vermeidbaren Zwischenfall. Wir reden hier von Menschenleben und nicht nur von Material.

Gerade kürzlich wurde von der Luftfahrt-Branche ein Versuch gestartet, die Einbindung und den Einfluss des lizenzierten Flugzeugprüfers beim Wartungsprozess massiv zu reduzieren, indem sie in unangemessener Weise versucht hat, die Anpassung der Luftfahrt-Regularien, die die Verantwortlichkeiten des Prüfers festlegen, zu beeinflussen. Nachdem dieser Versuch fehlgeschlagen ist, werden nun erneut Regularien seitens der „European Aviation Safety Agency“ (EASA) vorgestellt, die der Luftfahrt-Branche eine weitere Möglichkeit verschaffen, die effektivste Methode der Sicherheit auch weiterhin aufrecht zu erhalten.

Zurzeit gibt es zwei Möglichkeiten, Personal zu autorisieren ein Flugzeug für den Flugverkehr freizugeben:

- 1) Der unabhängige (staatliche) geprüfte lizenzierte Flugzeugprüfer – dieser kann mit der z. T. außerhäuslich erworbene Qualifikation bei jedem Flugunternehmen eingesetzt werden
- 2) Der Mitarbeiter, der intern ausgebildet und vom Arbeitgeber geprüft wurde, doch nicht zwingend notwendig eine unabhängige Qualifikation aufweisen muss. Er kann seine intern erworbenen Möglichkeiten, ein Flugzeug zu zertifizieren, nicht in einem anderen Unternehmen nutzen.

Allgemeines ist es bekannt, dass Option 1 den besten Schutz gegen Standardabweichungen bietet und somit konsequenterweise den höchsten Sicherheitsgrad gewährleistet. Dies hängt mit der Unabhängigkeit der Lizenz, sowie den „Benchmark-Standards“ zusammen, die angewandt werden, bevor die jeweilige Lizenz an eine Person vergeben werden kann.

Die 2. Option sollte theoretisch in der Lage sein, ein ähnlich hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Ein Unternehmen, das seine Sicherheitsverantwortung ernst nimmt, wird sicherstellen, dass Einzelpersonen gut ausgebildet sind und dass diese nicht unter Druck gesetzt werden, einem nicht flugtüchtigen Flugzeug Flugtüchtigkeit zu bescheinigen.

Jedoch hat die Erfahrung deutlich gezeigt, dass solche Systeme lückenhafte Sicherheitsniveaus aufweisen, denn interne Systeme haben oftmals im Verhältnis zu unabhängigen Standards keinen Vergleich und lokale Unterschiede können die Sicherheitslevel beträchtlich variieren. Außerdem wird die Unabhängigkeit verringert, da die Einzelperson intern autorisiert wurde, und die Autorisierung jederzeit von der Firma aufgehoben werden kann. Deswegen bestehen ernstzunehmende Zweifel, dass das firmeninterne Autorisierungssystem die Auswirkungen des Drucks durch Kollegen sowie menschliche Faktoren oder wirtschaftliche Betrachtungen in Bezug auf den Mitarbeiter, welcher aufgrund seines Angestelltenverhältnisses vom Unternehmen abhängig ist, ausreichend berücksichtigt.

Dies wurde bereits bei Untersuchungen von Flugzeug-Unfällen als entscheidender Faktor hervorgehoben. Ein Bericht über einen Vorfall, der in einer Beinahe-Katastrophe resultierte, lautet:

„Es ist nicht ausreichend, Wartungspersonal mit Autorisierungsrechten auszustatten und zu erwarten, dass dieses sich streng an die Autorisierungsvorgaben halten, während jeglicher externer Druck und Faktoren, die auf das Wartungspersonal am Arbeitsplatz ausgeübt werden, ignoriert werden; dies würde eine totale Ignoranz der menschlichen Faktoren bedeuten. Das Vertrauen auf ein gewisses Prozedere und die Annahme, dass Menschen sich stets an dieses halten, ist unrealistisch und kann, über einen längeren Zeitraum, zu einer graduellen Verschiebung der Norm weg von der Best Practice führen, denn Menschen reagieren nun einmal auf die eindrucklichsten Einflüsse und den Gruppenzwang um sie herum.“

Der Weg nach vorne

Die Zukunft macht eine koordinierte Herangehensweise mit einem Team erforderlich wenn die aktuellen hervorragenden Sicherheitslevels aufrechterhalten werden sollen. Da sich die Luftfahrttechnik in Richtung einer globalen, standardisierten Entwicklung bewegt, ist es an der Zeit, dass die Branche verantwortlicher mit Themen wie Wartung und Sicherheit umgeht.

Die Luftfahrt-Branche sollte dem lizenzierten Flugzeugprüfer ihre rückhaltlose Unterstützung anbieten denn er bleibt die unterschätzte Kraft im Kampf um die Sicherheit in der modernen Luftfahrt.

Solange sich das Flugzeug am Boden befindet, sind rund um die Uhr lizenzierte Flugzeugprüfer oft die einzige Schnittstelle zwischen einem sicheren und einem unsicheren Flug.

Sie sind die finalen Behüter der Sicherheit und haben das öffentliche Vertrauen, das sie genießen, zu Recht verdient. Fluglinien sollten anfangen, dies zu akzeptieren und zu respektieren, anstatt den Status des lizenzierten Flugzeugprüfers zu untergraben und somit die Sicherheit zu gefährden. Dies alles geschieht im Namen der Kosteneinsparungen um kurzfristige Profite zu sichern.

Sollten die Fluggesellschaften die Sicherheit als ihre oberste Priorität betrachten, dann sollten diese der vom Staat ausgestellten Lizenz ihre unumstößliche Unterstützung zukommen lassen. Damit unterstützen sie die Berechtigung, dass die Lizenz weiterhin dem lizenzierten Flugzeugprüfer vorbehalten ist und nicht dem Unternehmen selbst.



Für Weiteres Informationen:

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