

Mrs. Violeta Bulc
European Transport Commissioner
European Commission
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

05.03.2018

Re: Nicht konforme Freigabe

Sehr geehrte Frau Bulc,

unsere Mitglieder tragen die Verantwortung für die technische Flugsicherheit und handeln in dieser Eigenschaft im Auftrag der EASA, um sicherzustellen, dass deren Vorschriften eingehalten werden. Wir schreiben Ihnen als letzte Instanz, um unserer Pflicht zum Schutz der Passagiere kommerzieller Fluggesellschaften nachzukommen, deren Leben durch die bewusste Verwässerung der von der EASA vorgeschriebenen Sicherheitsverfahren durch nationale Behörden bestimmter europäischer Länder gefährdet wird; die EASA hat sich in dieser Hinsicht als machtlos erwiesen. Ohne Ihr Eingreifen befürchten wir, dass nur eine Katastrophe die zuständigen Behörden anspornen wird, und das ist ein Preis, den der europäische Luftverkehr nicht zahlen sollte.

Wie Sie wissen, ist es nach den geltenden Vorschriften erforderlich, dass ein zugelassener und freigabeberechtigter Techniker (Prüfer) die ordnungsgemäße Durchführung dieser Arbeiten überprüft, bevor das Luftfahrzeug in Betrieb genommen werden darf. Die zu diesem Zweck durchgeführte Überprüfung hat immer bedeutet, dass der Prüfer die durchzuführenden Arbeiten persönlich überwacht oder überprüft, oder Entscheidungen trifft, die diese ohne Beeinträchtigung der Sicherheit zurückstellen. Wie die EASA in ihrem Rundschreiben vom Dezember 2015 deutlich gemacht hat, ist die Überprüfung „nicht nur eine administrative Aufgabe, die von einem entfernten Standort aus, oder ohne Beteiligung eines freigabeberechtigten Technikers durchgeführt werden kann“. Das Recht, ein Luftfahrzeug für den Betrieb freizugeben ist eine Qualifikation, die erst nach jahrelanger Ausbildung und Erfahrung erworben wird.

Freigabeberechtigtes Personal, das aufgrund dieser Qualifikation befugt ist, Luftfahrzeuge in Betrieb zu nehmen, übernehmen die persönliche Verantwortung, wenn sie eine Bescheinigung über die Freigabe des Luftfahrzeugs über dessen sicheren Zustand ausstellen. Es gibt zahlreiche Fälle, in denen solches freigabeberechtigte Personal in Europa aufgrund der Verletzung ihrer diesbezüglichen Pflichten strafrechtlich verfolgt wurden. Ihr Dienstaltes und ihre Verantwortung in diesem Verfahren sowie die Tatsache, dass sie die geleistete Arbeit persönlich überprüfen müssen, tragen unweigerlich wesentlich zur Sicherheit des Flugbetriebs bei

Luftfahrtunternehmen stehen unter ständigem Kostendruck. Die alleinige Überprüfung der Dokumentation von Arbeitsaufträgen durch das freigabeberechtigte Personal spart Zeit und Geld. Verschiedene nationale europäische Luftfahrtbehörden akzeptieren dies nun als ausreichende „Überprüfung“, obwohl diese Praxis eindeutig im Widerspruch zur erklärten Absicht der EASA und der Bedeutung des Begriffs „Überprüfung“ steht.



Die Sicherheit verschlechtert sich, indem die erfahrenen Prüfer zu einem kästchenabhakenden Funktionär degradiert werden. Diese Praxis hat dazu geführt, dass es Zehntausende von dokumentierten Beispielen gibt, bei denen Luftfahrzeuge unsachgemäß in Betrieb genommen wurden.

Unsere diesbezüglichen Bedenken wurden in der Vergangenheit an die EASA gerichtet, und wir fügen eine Kopie eines Schreibens bei, dass wir vor einiger Zeit an Herrn Patrick Ky geschickt haben. Die EASA hat eine Arbeitsgruppe zur Bewertung dieser Situation eingesetzt und darüber hinaus im Jahr 2015 Audits bei Turkish Airlines und dem Luftfahrt-Bundesamt durchgeführt. Bei beiden Audits wurde festgestellt, dass die Vorschriften in diesem Bereich nicht eingehalten wurden. Aufgrund ihrer direkten Zuständigkeit in der Türkei, konnte die EASA darauf bestehen, dass Turkish Airlines die Vorschriften einhält, was sie jetzt auch tut. Das Ergebnis des Audits bezüglich des LBA bleibt offen (was an sich schon einen Verstoß gegen die EU-Vorschriften darstellt) und in Deutschland herrscht weiterhin in vielen Unternehmen die Praxis einer Freigabe durch alleinige Prüfung der Dokumentation. Ähnliche Praktiken haben sich inzwischen auch in anderen europäischen Ländern etabliert, deren Fluggesellschaften durch die Unfähigkeit der EASA auf die Einhaltung der Regeln zu bestehen, ermutigt wurden.

Die EASA hat es versucht aber versäumt, ihre Vorschriften zur „Überprüfung“ bei den nationalen Behörden durchzusetzen, wodurch die Sicherheitsstandards in Europa durch den Zwang der Kosteneinsparungen verwässert werden konnten. Die Reduktion der Sicherheitsstandards hat und wird unweigerlich zu Zwischenfällen führen. Nur positive Maßnahmen auf höchster Ebene der Kommission werden gewährleisten, dass die nationalen Behörden die Einhaltung der Vorschriften wiederherstellen und bei ihren Mitgliedsunternehmen durchsetzen. Bitte helfen Sie uns sicherzustellen, dass dieses Thema nicht ignoriert wird, bis eine Katastrophe den Anstoß zum Handeln gibt.

Mit freundlichen Grüßen

Ola Blomqvist
President, AEI

Sean Gates
Gates Aviation