

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

05.03.2018

Re: Niet-conforme naleving van de Release to Service wetgeving.

Geachte Mevrouw Bulc,

Onze leden dragen de verantwoordelijkheid voor operationele engineering van vliegveiligheid en handelen in die hoedanigheid namens EASA om ervoor te zorgen dat aan de regelgeving is nageleefd. We schrijven aan u als een laatste poging bij het nastreven van onze plicht om commerciële luchtvaart passagiers te beschermen. Hun leven wordt bedreigd door de doelbewuste verwatering van EASA Safety procedures door de nationale autoriteiten van bepaalde Europese landen: hierbij is gebleken dat EASA machteloos is om dit te adresseren. Zonder tussenkomst van u, vrezen wij dat alleen een ramp de verantwoordelijke autoriteiten zal aansporen actie te ondernemen, en dat is een prijs waar de Europese luchtvaart niet onder zou mogen lijden.

Zoals u ongetwijfeld weet, wanneer vliegtuig onderhoud wordt uitgevoerd, vereist de bestaande wetgeving dat een bevoegd Grondwerktuigkundige (GWK) controleert dat dergelijk werk goed is uitgevoerd voordat het is toegestaan om met het vliegtuig te vliegen. Om dit mogelijk te maken heeft “**verificatie**” altijd betekend dat de certificerende grondwerktuigkundigen persoonlijk het werk leiden of controleren dat het is uitgevoerd, alsmede de beslissingen nemen over werk dat kan worden uitgesteld. Zoals EASA heeft duidelijk gemaakt in haar circulaire van december 2015, is de term “**verificatie**” niet slechts een administratieve taak die kan worden uitgevoerd vanaf een externe locatie of zonder helemaal betrokken te zijn bij dat werk”. De privileges voor het goedkeuren van een vliegtuig voor de operationele dienst is een kwalificatie die verdiend wordt na jaren van opleiding en ervaring.

Grondwerktuigkundigen, die bevoegd zijn om vliegtuigen af te tekenen (Certificate of Release to Service = CRS) en daarmee vrij te geven na onderhoud middels deze verificatieprocedure, nemen persoonlijke verantwoordelijkheid voor de veilige operatie van het vliegtuig, en deze verantwoordelijkheid dragen is een zware last. Er zijn talrijke voorbeelden in Europa dat dergelijke grondwerktuigkundigen in dit verband zijn vervolgd wegens schending van hun verplichtingen. Het is onvermijdelijk, dat hun senior status en de verantwoordelijkheden in het proces, en het feit dat zij persoonlijk werk dat is uitgevoerd moeten controleren, er toe bij draagt de veiligheid van de luchtvaart aanzienlijk te verhogen met slechts iets hogere kosten.

Commerciële luchtvaart exploitanten staan onder constante druk om kosten te verlagen. Door Bevoegde Grondwerktuigkundigen slechts een vakje te laten aanvinken op een document in plaats van het werk zelf te controleren en verifiëren bespaart tijd en geld.

Verschillende nationale Europese autoriteiten goedkeuren dat als voldoende "verificatie" hoewel de praktijk duidelijk in strijd is met de vastgelegde intentie van EASA, en met wat de werkelijke betekenis van het woord "verificatie" is. Luchtvaart veiligheid wordt serieus ondermijnd door grondwerktuigkundigen met jarenlange ervaring te degraderen tot een vinkjes zettende administrateur. Deze praktijk heeft geleid tot tienduizenden gedocumenteerde voorbeelden van vliegtuigen die op onverantwoordelijke wijze zijn vrijgegeven voor de vlucht.

Van onze bezorgdheid hebben we in het verleden kennis gegeven aan de EASA en wij sluiten een kopie van een brief bij die we enige tijd geleden aan de heer Patrick Ky hebben gezonden. EASA heeft een werkgroep opgericht om deze situatie te evalueren en daarnaast hebben zij controles bij Turkish Airlines en de bij de Duitse Luftfahrt Bundesamt verricht in 2015. Na beide audits zijn er zogenaamde "non-conformities" in verband met de voorschriften gevonden. Vanwege de uitoefening van directe autoriteit in Turkije kon EASA erop staan dat Turkish Airlines moet voldoen aan deze wetgeving, en dit gebeurt nu. De bevindingen van de audit met betrekking tot de LBA Duitsland staan nog steeds open (wat op zich in strijd is met de EU-wetgeving) en de praktijk met betrekking tot de release to service (CRS) door het controleren van documentatie blijft in Duitsland gehandhaafd. Soortgelijke praktijken hebben nu wortel geschoten in andere Europese landen, de luchtvaartmaatschappijen van deze landen zijn aangemoedigd door EASA's onvermogen om er op te staan dat ook de LBA de regels volgt.

EASA heeft geprobeerd maar gefaald om de wetgeving met betrekking tot "verificatie" van de nationale autoriteiten af te dwingen, en kostenbesparingen hebben daardoor de veiligheidsnormen in Europa kunnen verwateren. De erosie van de veiligheidsnormen heeft onvermijdelijk effect gehad en zal ook in de toekomst leiden tot incidenten en ongevallen. Slechts positieve actie op het hoogste niveau van de Commissie zal er nu voor kunnen zorgen dat de nationale autoriteiten terugkeren tot de naleving van de wetgeving en dit bij de hen aangesloten luchtvaartmaatschappijen afdwingen. Help ons alstublieft om zeker te stellen dat deze kwestie zich niet verder ontwikkeld tot een ramp ons tot actie maant.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ola Blomqvist".

Ola Blomqvist
President, AEI

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sean Gates".

Sean Gates
Gates Aviation