

## Sertifiserte Flyteknikere

### Hvorfor trenger vi myndighets godkjente flyteknikere

En sertifisert flytekniker er i dag engasjert i et fly/helikopterselskap eller flyveksted grunnet deres spesialiserte opplæring, kompetanse og erfaring. Sertifiserte flyteknikere er spesialisert innen systemvedlikehold på enkelte flytyper og områder som kan f.eks. være motorer, hydraulikk, autopilot, kommunikasjonssystemer, rader osv.).

Den enkelte myndighets godkjente og sertifiserte flytekniker er ansvarlig for at feilretting og vedlikehold av et fly blir utført i samsvar med gjeldende dokumentasjon fra flyets produsent. Arbeide som de utfører skal også være i overensstemmelse med lover og regler utgitt av deres luftfartsmyndigheter. Flyteknikeren vil alltid signere for utført arbeide på et dokument kjent som et "Certificate of Release to Service" (CRS) Dette sertifikatet skal reflektere at kvaliteten på det arbeide som er utført er iht. nevnt dokumentasjon og at flyet igjen er luftdyktig. Dette sertifikatet utstedes kun når teknikeren er 100 % sikker på at det arbeide som er utført er tilfredsstillende og i tråd med gjeldende dokumentasjon. En "CRS" er et juridisk bindende dokument som binder teknikeren til ansvaret for det utført arbeide.

Globalt sett vil utstedelse av "certificate of release to service " signert av en flytekniker alltid gjenspeile to ting, det ene er at den personen som har utført arbeide er kompetent til å utføre arbeide, dette grunnet i de krav som stilles for å få utstedet et myndighets godkjente flyteknikersertifikat, og det ande er at arbeide som er utført i tråd med den kvalitet som kreves, grunnet i bruk av korrekte manualer. Hvorfor det anses som nødvendig å utstede et certificate of release to service skyldes det faktum at flyvedlikehold er vurdert som et område med potensiell fare for menneskers sikkerhet. Retningslinjene som ligger til grunn for utstedelsen av dette sertifikatet er utgitt av luftfartsmyndigheter der sertifikatet skal ivareta nettopp passasjerernes sikkerhet, ved at arbeide blir utført av en kvalifisert og ansvarshavende sertifisert flytekniker.

Ordningen med sertifiserte flyteknikere er godkjent av myndigheter og anses for en av de mest effektive virkemidlene for å motvirke kommersielt press på utøvende teknisk personell, noe som igjen kan lede til en lavere sikkerhetsstandard, med de alvorlige følger det kan få.

### Hvorfor vedlikehold er viktig

Det er en nær sammenheng mellom vedlikeholdsstandard og sikkerhet. Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) har en etablert minimumsstandard for luftdyktighet og operasjonell sikkerhetsbetjening av fly. En sertifisert flytekniker har i dag en lang utdanning bak seg og må være godt trent for å kunne oppnå de kvalifikasjoner som kreves i henhold til ICAOs krav.



## **Hvorfor luftfart er forskjellig fra andre bransjer:**

Hovedelementet som skiller luftfartsbransjen fra andre bransjer, er at sikkerheten er helt avgjørende. Det er selvfølgelig riktig at sikkerheten også er viktig i andre transportsektorer, men feil i et av flyets vitale tekniske systemer under flygning eller operasjon på bakken kan få fatale konsekvenser for liv og eiendom. Den sertifiserte flyteknikeren spiller derfor en nøkkelrolle for å sikre at fly brukt i kommersiell luftfart er luftdyktig og at den dermed er skikket for flygning.

## **Opplæring og akkreditering av den sertifiserte flyteknikeren.**

I mange land deriblant Europa er luftfartstilsynet i de enkelte land primært ansvarlig for å sikrestille at kompetansen til en sertifisert flytekniker er av en slik art at han/hun oppfyller de myndighets forskrevne krav som ligger til grunn for å utøve i yrket. Dette gjøres ved at kandidaten blir kurset av en myndighetsgodkjent skole der han/hun skal tilegne seg spesifikke kunnskaper på tekniske konstruksjoner og systemer på en bestemt flytype. Deretter blir kandidaten nøye testet for tilfredsstillende kunnskaper av luftfartsmyndigheter eller av personer som luftfartsmyndigheter har godkjent til å utføre eksaminasjonen. Kandidaten vil etter bestått eksaminering kunne få tilført flytypen i sitt sertifikat. Prosessen er fremdeles ikke fullført, regelverket sier videre at kandidaten må gjennomgå opplæring med påfølgende tester i det selskapet der han/hun skal utøve sitt yrke, dette for å sikre at flyteknikeren kjenner til de interne rutiner og eventuelt spesial tilpasset flyteknisk utstyr som selskapet har på sine fly.

## **Kan flybransjen opprettholde den høye standarden og dagens imponerende sikkerhets statistikk uten den myndighets godkjente og sertifiserte flyteknikeren ?**

Svaret er, nei. I en notorisk vanskelig og konkurranseutsatt bransje er flyselskapene under et enormt press for å skape profitt. Flyvedlikehold er det dessverre ofte ansett som et ledd der det d lett kan kuttes kostnader. Kostnadskutt kommer i mange former, det bør ikke være nødvendig å si det, men besparelser innen fly vedlikehold er neppe gunstige for passasjerenes sikkerhet.

Med den beinharde konkurransen som vi ser blant flyselskapene i dag fører også med seg et stort press fra luftfartsbransjen for at myndigheter skal tøyne opp regelverket som omhandler teknisk vedlikehold av fly brukt i kommersiell i luftfart. Dette vil kunne føre til rimeligere drift for bransjen, men AEI mener bestemt at dette vil yttligere svekke den tekniske sikkerhetsstandard som vi har i dag.

Det er en klar sammenheng mellom vedlikeholdsstandarder og sikkerhet. ICAO (Internasjonale Civil Aviation Organisation) har beskrevet minimum sikkerhets standarder når det gjelder flyvedyktighet og operasjonell standard av et luftfartøy. Den sertifiserte flyteknikeren har over lang tid for å tilegnet seg de kunnskapene som kreves etter dagens sikkerhets standard og regelverk som utgis av ICAO.



Luftfartsbransjen er fullstendig klar over at ordningen med dagens myndighets sertifiserte flyteknikere er ekstremt effektiv måte å opprettholde en høy teknisk standard og dermed et akseptabelt sikkerhetsnivå på.

Til tross for dette er det parter som anser sertifiserte flyteknikere som en unødvendig kostnad.

Nå nylig forsøkte luftfartsbransjen å undergrave innflytelsen til den sertifiserte flyteknikeren. Dette ved å utøve utilbørlig press ovenfor de sentrale europeiske luftfartsmyndigheter(EASA) for å endre luftfartsbestemmelser for vedlikehold noe som ville ha rammet den autoriserte flyteknikerens arbeide. De lyktes ikke den gangen, men luftfartsbransjen har nylig foreslått nye regelverksendringer i European Aviation Safety Agency (EASA) hvor den potensielle endringene vil kunne føre til ytterligere en mulighet til kostnadsutt , ved å undergrave den sertifiserte flyteknikerens viktig arbeide. Det er vel unødvendig å si at det men, dette vil neppe gagne flysikkerheten.

Sett I et globalt perspektiv blir kvalifikasjonene til teknisk personell som skal stå inne for luftdyktigheten av kommersielle fly i dag godkjent på to ulike hold:

1. Den myndighets godkjente og sertifiserte flyteknikeren som i dag godkjent iht. normer satt av myndigheter. I Europa blir denne type ordning benyttet for å kvalifisere personell som skal godkjenne fly som luftdyktig etter teknisk vedlikehold. På den andre siden har vi.
2. Den lokal godkjente flyteknikeren som har fått intern opplæring av sitt selskap og blir godkjent av sin arbeidsgiver til å utføre å signere for luftdyktighet på selskapets fly.

Det er generelt akseptert at det første alternativet ovenfor gir bedre beskyttelse mot degradering av teknisk standarder ved at det konsekvent sørges for en høy standard på personell og arbeide, noe som fører til et akseptabelt sikkerhetsnivå. Dette er grunnet i den "uavhengige" myndighets sertifiserte flyteknikeren der de angitte standarder for utstedelse av et flyteknikersertifikat viser seg å være høyere enn ved et kommersielt (arbeidsgiver) utstedt flytekniker sertifikat.

Det andre alternativet skal i teorien opprettholde et likeså høyt sikkerhetsnivå. Selskap som tar sikkerheten på alvor vil sørge for at de ansatte er godt opplært, og at det ikke vil bli utøvd påtrykk for at flyteknikere skal godkjenne fly som luftdyktig hvis de selv ikke mener dette. Dessverre vet vi av erfaring at slik godkjenning av flyteknikere ofte kan føre til et lavere sikkerhetsnivå. Dette fordi interne systemer ofte ikke måles op imot en uavhengig standard. Dermed kan det være lokale forskjeller, noe som kan påvirke sikkerhetsnivået betydelig.

Videre mener AEI at bindingen mellom flyteknikerens godkjenning og selskapet han er ansatt noen negative effekter, der den interne godkjennelsen utgitt til de enkelte flytekniker kan fjernes av arbeidsgiver med et pennestrøk. Derfor er det en genuin bekymring hos AEI at denne ordningen med intern godkjenning av teknisk personell ikke tar tilbørlig høyde for effekter som gruppepress og menneskelige faktorer. Det er et faktum at økonomisk anliggende faktorer kan påvirke en teknikers dømmekraft i situasjoner der selskapet har all makt til å fjerne hans eller hennes rettigheter noe som gir grunnlag for den enkeltes levebrød.



Dette har allerede blitt trukket frem som en medvirkende faktor i rapporter i kjølevannet av nestenulykker. En hendelsesrapport etter en etterforskning av en nestenulykke hevdet følgende:

*"Det er ikke tilstrekkelig å utstede vedlikeholdsarbeiderne med autorisasjoner og forvente at de alltid vil følge dem til punkt og prikke, dette uten tanke på alt ytre press og faktorer på arbeidsplassen. Dette viser at det ikke blir tatt hensyn til påvirkningen av menneskelige faktorer.*

*Bare å utelukkende stole på prosedyrer og anta at folk alltid vil etterleve dem, er urealistisk og kan over tid resultere i en gradvis endring i normen for beste praksis. Dette fordi det er uunngåelig at personer ikke blir påvirket av miljøpress og andre likesinnede."*

## **Veien videre**

Fremtiden krever en koordinert teambasert tilnærming fra oss som flyteknikere og andre aktører innen luftfart. Dette for at dagens system med myndighets utstedte sertifikater skal bestå og igjen gi et høyt sikkerhetsnivå for det flygende publikum. Med overgangen til en global standard må luftfartsbransjen nå utvise en modenhet med hensyn til teknisk vedlikehold og sikkerhet.

Luftfartsbransjen må gi sin entydige støtte til ordningen med myndighets sertifiserte flyteknikere. Den sertifiserte flyteknikeren er fortsatt den skjulte heltene innen sikkerhet for moderne luftfart. Klokkene tre om morgenen er ofte en sertifisert flytekniker den eneste forskjellen mellom et luftdyktig eller en ikke luftdyktig fly, de er den siste "vokteren" med henhold til sikkerhet. De har velfortjent opparbeidet seg tillitt fra offentligheten. Flyselskaper må respektere og verdsette den myndighets sertifiserte flyteknikeren.

## **For mer informasjon kontakt:**

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

Tel: +31 655 930 175

Email: [Aircraft-Engineers@airengineers.org](mailto:Aircraft-Engineers@airengineers.org)

Web: [www.airengineers.org](http://www.airengineers.org)