

## **Sicherheit am Himmel muss mit Sicherheit am Boden beginnen: Sicherheit in der Luft- und Raumfahrtindustrie und verwandten Branchen**

„Im Jahr 2020 droht jede Woche ein Flugzeugunglück“. Mit dieser Überschrift verweist ein deutsches Nachrichtenmagazin auf eine Aussage des Leiters der französischen Behörde für Luftfahrtsicherheit. Kontrollen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hätten ergeben, dass rund 30 Staaten ihrer Verpflichtung nicht nachkommen, die bei ihnen registrierten Luftfahrtgesellschaften im geforderten Maße zu überprüfen.

Mehrere Unfälle in den vergangenen Jahren zeigen, wie wichtig es ist, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit für dieses überaus wichtige Thema zu schärfen. Der Lenkungsausschuss Luft- und Raumfahrtindustrie des Internationalen Metallgewerkschaftsbundes (IMB) sowie dessen Arbeitsgruppe für Airbus und Boeing haben sich am 20. / 21. Oktober 2005 in Toulouse / Frankreich getroffen.

Bei diesen Sitzungen wurden insbesondere 3 Themenbereiche angesprochen, die von hoher Bedeutung für die Sicherheit sind:

### **1. Nicht genehmigte (zertifizierte) Ersatzteile / US: Bogus parts**

Der massive Preiskampf im Luftfahrtsektor führt zunehmend dazu, dass Luftfahrtgesellschaften auch im Wartungs- und Reparaturbereich unter einen enormen Kostensenkungsdruck kommen. Die Versuchung, „Billigteile“ zu verwenden wird immer größer. Untersuchungen erbrachten bereits den Nachweis, dass in einer Vielzahl von Flugzeugen derartige „Billigteile“, d.h. Ersatzteile und –komponenten, die den Qualitätsanforderungen der Hersteller nicht genügen und deshalb von diesen auch nicht freigegeben wurden, verwendet wurden. Sogar in der „Air Force One“, der Maschine des US-Präsidenten, wurden solche Teile gefunden. Vor wenigen Jahren wurde in Italien ein ganzer Händlerring, der sich auf den Verkauf solcher nicht zertifizierter Komponenten spezialisiert hatte, ausgehoben.

Die Nichtbeachtung von Copyright und Eigentumsrechten, die in den letzten Jahren verstärkt chinesischen Unternehmen in einer Reihe von Industriesektoren angelastet wurden, lässt befürchten, dass auch bei den Ersatzteilen für die Luftfahrtindustrie verstärkt chinesische Unternehmen mit Kopien der zertifizierten Originalkomponenten als Anbieter auftreten werden.

### **2. Grundüberholung und Instandhaltung**

Der Bericht der ICAO (und anderer Organisationen) macht deutlich, dass die Sicherheitschecks in einer Vielzahl von Ländern entweder unzureichend sind, oder mangelhaft ausgeführt bzw. ungenügend überwacht werden. Weiterhin zeigt der Bericht eine Reihe von Unzulänglichkeiten auf, die sich auf die Vielzahl unterschiedlicher

Standards beziehen. Einheitliche und vorgeschriebene Sicherheits- und Qualitätsaudits fehlen ebenfalls. Nationale Vorgehensweisen werden theoretisch von der ICAO und staatlichen Kontrollorganen überwacht, doch gibt es ernsthafte Zweifel an der Wirksamkeit dieser Überwachung.

### **3. Anforderungen an die Qualifikation von Wartungspersonal**

Wartung und Reparatur von Flugzeugen wird von einer Reihe von Fluglinien verstärkt in Niedriglohnländer ausgelagert, um die dort geringeren Lohnkosten auszunutzen. In vielen dieser Länder gibt die Qualifikation dieses Wartungspersonals Anlass zur Sorge und es wurden Zweifel über eine unzureichende Ausbildung und Qualifikation, die vergleichbar mit anderen Ländern ist, geäußert. Angesichts der immer komplexer werdenden Technik und den damit verbundenen Anforderungen an das Wartungspersonal gewinnt die Frage der Wartung immer mehr an Bedeutung.

Es ist erschreckend wie unzulänglich die Zertifizierung, Kontrolle und Überwachung solcher Instandhaltungsfirmen ist.

#### **Gewerkschaftliche Forderungen**

Die Teilnehmer der Sitzung in Toulouse haben sich bezüglich der nicht genehmigten (zertifizierten) Teile / Bogus parts auf Folgendes geeinigt:  
Jedes Land muss

- ein System der Zertifizierung und Registrierung von Händlern und Anbietern von Flugzeugteilen und –komponenten schaffen und Fluglinien und Wartungsbetriebe verpflichten, nur zertifizierte Teile zu verwenden, die von den Flugzeugherstellern freigegeben wurden,
- ein Verfahren zur Zertifizierung von Neu- und Ersatzteilen schaffen, das es auch Klein- und Mittelbetrieben ermöglicht, sich zu bewerben,
- die Verschrottung von Flugzeugen überwachen, damit Teile nicht ungeprüft in den Handel kommen,
- eine sichere Markierung freigegebener Teile einführen,
- die Möglichkeiten der Rückverfolgung von Zertifikaten / Herstellerbescheinigungen verbessern,
- die höchstmöglichen Sicherheitsstandards für alle Bereiche der Wartung sowie für die Zertifizierung von Teilen entwickeln und einführen,

- Sanktionen gegenüber Fluglinien und Wartungsfirmen einsetzen und verbessern, die gegen die höchstmöglichen Standards verstoßen,
- Länder verpflichten, die Wartungs- und Instandhaltungsbetriebe zu überwachen, um die höchstmöglichen Standards zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die qualifiziertesten Beschäftigten für diese Zwecke eingesetzt werden.

---

*Diese Grundsätze sollten den national / international für die Sicherheit in der Luft- und Raumfahrtindustrie Zuständigen vorgelegt werden. Die oben erwähnten Grundsätze, mit denen sich die Teilnehmer an der oben genannten Sitzung des IMB-Lenkungsausschusses einverstanden erklärt haben, werden als Zusatz und Ergänzung zu Anstrengungen betrachtet, die von anderen globalen Gewerkschaften (GUF) diesbezüglich bereits unternommen wurden.*