



Swiss ATSEP Technical Association

P.O. Box – CH-8058 Zurich-Airport

Member of IFATSEA

www.satta.ch

Zürich-Flughafen, 10. März 2011

Jahresbericht 2010

Liebe Mitglieder,

Anbei findet Ihr den Jahresbericht 2010 von SATTA. Die Inhalte sind in Deutsch und teilweise in Englisch und Französisch. Weitere Berichte sind auf der SATTA Webpage zu finden.

Mit freundlichen Grüssen,

Der Vorstand

Rapport annuel 2010

Chers membres,

Vous trouverez ci-joint le rapport annuel de SATTA. Les articles sont en allemand et partielle en française et anglais.

Meilleures salutations,

Le comité



1. Inhalt

1. Inhalt	2
2. Das Jahr 2010 aus Sicht des Präsidenten	3
3. ATSEP Lizenz in der Schweiz	4
4. Mitglieder	5
5. Rückschau Internationale Geschäfte	5
5.1. FDACH Verbandstreffen 2010 in Gersau	5
5.2. EASA (European Aviation Safety Agency)	6
5.3. EUROGROUP, FABEC Workgroup, MARC	8
5.4. 40. IFATSEA Generalversammlung 2010 in Paris, Frankreich	8
5.5. ICAO Next Generation Aviation Professionals Initiative (NGAP).....	10

2. Das Jahr 2010 aus Sicht des Präsidenten

Von Stefan Böller, Präsident SATTA

Das vierte Jahr im Amt als Präsident. Routine hat sich eingestellt. Nun ja, nicht ganz. Es gibt immer wieder Überraschungen, welche nicht mit Routine zu bewältigen sind. So musste ich mich in der zweiten Hälfte des Jahres intensiv mit der Besetzung des Vorstands auseinandersetzen. Das war so nicht geplant.

Gleich zwei Kollegen aus dem Vorstand haben ihre Arbeitsstelle gekündigt. Beide wollen sich beruflich weiter entwickeln. Dagegen ist eigentlich gar nichts einzuwenden, aber es ist trotzdem sehr schade, dass sie das spannende Umfeld der Aviatik verlassen haben.

Viel erfreulicher waren dafür das gelungene FDACH-Treffen in Gersau, die Fachveranstaltung EKF und der Austausch mit skyguide. Zusammen mit den Verbänden der Flugverkehrsleiter und den AOT-Sozialpartnern findet mittlerweile ein regelmässiger Austausch mit der skyguide-Geschäftsleitung statt. Die Teilnehmer werden vorab transparent informiert und haben Gelegenheit sich einzubringen. Dieser Austausch geschieht zweimal im Jahr. Lokal (ZRH und GVA) gibt es weitere Meetings mit dem Ziel, einen besseren Austausch zwischen Basis und Linie zu fördern (vor allem für Operations). Der Austausch ist aus unserer Sicht noch lange nicht auf dem gewünschten Niveau, speziell in den Themen welche uns direkt betreffen resp. im „Bereich Technik“ gibt es noch erhebliches Verbesserungspotential.



Apéro nach der Fachveranstaltung EKF

Und dann gab es noch die persönliche Antwort von Bundesrat Moritz Leuenberger zu unserem grössten Anliegen, der ATSEP-Lizenz. Ich fühlte mich geehrt ... bis ich den Inhalt genauer analysiert hatte. Im Nachhinein betrachtet konnte es wegen des unglücklich gewählten Zeitpunktes nur schief gehen. Die Bekanntgabe seines Rücktritts, genau einen Tag nach der Ankunft unseres Briefes, wird mir noch lange in Erinnerung bleiben. Die Korrespondenz ist und bleibt aber auch zukünftig ein wichtiges Mittel für uns. So mancher Briefwechsel war erst im Nachhinein richtig wertvoll. Es bleibt dabei, Untätigkeit wollen wir uns auf keinen Fall vorwerfen lassen (mehr zum Inhalt im nächsten Abschnitt).

Wenn wir uns auf der internationalen Ebene umhören, stellen wir fest, dass unsere Zukunft trotz Finanzkrise alles andere als düster ist. Weltweit wird laut ICAO in den nächsten Jahren die Nachfrage nach Ingenieuren und Technikern in der Luftfahrtindustrie beträchtlich ansteigen (siehe 4.5 NGAP). Einzig die Arbeitsbedingungen stehen unter ständigem Spardruck. Die Diskussionen über „Public Service“ versus Wettbewerb werden uns noch lange begleiten. Ich vermute, dass sich der richtige Weg irgendwann zeigen wird, nur eben nicht geradlinig, sondern über Umwege und Misserfolge. Das tönt pessimistisch, aber wie will man wissen, ob es nicht doch noch weiter geht, wenn man nie zu weit gegangen ist? Für die Zukunft unserer Arbeitsplätze spricht die geringe Entwicklungsgeschwindigkeit der Flugsicherungstechnik sowie die Tatsache, dass Technologie wohl auch dieses Jahrhundert stark prägen wird. Nehmt es mir nicht übel, wenn ich so weitgefaste Vorhersagen mache, als Präsident eines Berufsverbands strahle ich gerne auch ein wenig Zweckoptimismus aus.

3. ATSEP Lizenz in der Schweiz

Das BAZL bestätigte in einem Brief erneut Ihre Anerkennung für eine Schweizer ATSEP-Lizenz, teilte uns aber gleichzeitig mit, mangels Ressourcen die Einführung auf das Jahr 2012 zu verschieben. Damit können wir uns nicht zufrieden geben. Die Priorisierung der Arbeiten im BAZL sollte nun endlich zu Gunsten der ATSEP-Lizenz ausfallen. Die noch ausstehenden Arbeiten dürften nicht allzu aufwendig ausfallen. Immerhin wurde die VAPF (Verordnung für Ausweispflicht des Personals der Flugsicherung) bereits für diverse Berufsgruppen ausgearbeitet und im Falle der ATCO auf EU-Recht (SES / ESARR5) angepasst. Mehr Aufwand könnte in der Anwendung entstehen, aber auch hier wurde mit der Umsetzung von ESARR5 bereits viel Vorarbeit geleistet.

Um das Thema ATSEP-Lizenz wieder mit frischem Wind voranzutreiben, haben wir einen Brief mit unserem Anliegen an den Vorsteher des UVEK, Bundesrat Moritz Leuenberger, geschickt. Bereits 1999 hat er uns seine Unterstützung in dieser Angelegenheit zugesichert. Mittlerweile sind 11 Jahre vergangen. Es ist also an der Zeit, die Sache endlich zu Ende zu bringen.

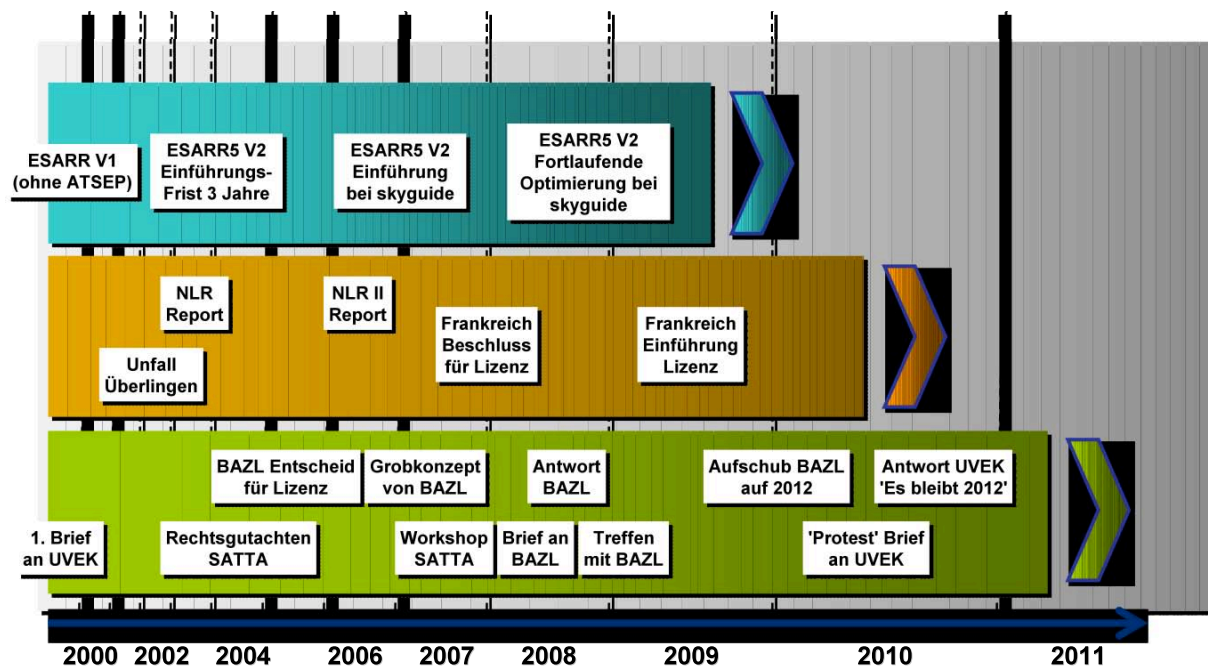
Im September kam dann die Antwort vom noch amtierenden Transportminister. Das Versprechen vom Direktor BAZL, die Lizenz im Jahr 2012 anzugehen, wollte Bundesrat Leuenberger verständlicherweise nicht in Frage stellen. Die folgende Formulierung hat uns aber jedoch ein bisschen erstaunt: „Ich kann keine gravierende Lücke im Sicherheitsnetz der Schweizer Zivilluftfahrt erkennen, wie Sie mit Verweis auf ein Gutachten von Frau Prof. Dr. Regula Dettling-Ott aus dem Jahre 2005 behaupten“.

Trotz dieser negativen Antwort sind diese Briefwechsel für uns sehr wertvoll, da Sie als zukünftige Referenzen und Informationsmittel sehr nützlich sind.

Die ganze Korrespondenz ist nachzulesen unter:

http://www.satta.ch/member/archive/Business_Letters/2010%2D07%2D07%5FAntwort%5FLizenz%5FLeuenberger%2Epdf

http://www.satta.ch/docs/2010-09-16-BR-Leuenberger_to_SATTA.pdf



Zeitlicher Verlauf und Umfeld der Bemühungen von SATTA für eine ATSEP Lizenz

4. Mitglieder

Mitgliederstatistik:

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Skyguide	Bern	1	1	1	1	1	1	1
Skyguide	Geneva	19	19	21	20	21	23	23
Skyguide	Wangen	64	69	74	72	82	85	84
Passive	Geneva	1	1	1	1	1	1	1
Passive	Zurich	7	7	7	5	4	7	7
Ruag	Dübendorf	5	5	5	5	3	2	2
Luftwaffe	Dübendorf						1	2
Aeroplan	Zurich	2	2	2	2	2	2	2
ETH	Zurich	1	1	1	1	1	1	1
Flight Calibration Services		1	1	1	1	1	1	1
Unique	Zurich	5	4	4	2	2	2	2
	Total	106	110	117	110	118	126	126

5. Rückschau Internationale Geschäfte

5.1. FDACH Verbandstreffen 2010 in Gersau

Vom 6.-8.Mai 2010 trafen sich 15 Vertreter der ATSEP-Berufsverbände aus Frankreich, Deutschland, Österreich und der Schweiz (kurz F-D-A-CH) in Gersau am Vierwaldstättersee. Das traditionelle Treffen, welches nun bereits zum 25. mal stattfand, wurde dieses Jahr von der SATTA organisiert. Aus dem ursprünglichen Treffen der deutschsprachigen Verbände ist mittlerweile eine internationale Konferenz geworden. Dieses Jahr waren auch unsere französischen Kollegen zum Erfahrungsaustausch angereist, jedoch mussten unsere italienischen Kollegen Ihre Teilnahme leider kurzfristig absagen.



In den Gesprächen über die aktuellen länderspezifischen Entwicklungen kam deutlich zum Vorschein, dass die Tendenz zur Zerlegung und Privatisierung der Flugsicherung weiterhin zunimmt. So ist die deutsche DFS im Begriff, ihre verschiedenen Flugsicherungsdienste in eigens dafür gegründete Tochterunternehmen auszulagern. In Frankreich riefen die Verbände die ATSEP und ATCO sogar mehrmals zum Streik auf, da diese im Rahmen der Umsetzung von FABEC ihren bisherigen Beamtenstatus verlieren sollen. Wir sind daher gefordert, den weiteren Verlauf kritisch

zu verfolgen und gemeinsam Strategien zu erarbeiten, damit die ATSEP auch weiterhin ihren wichtigen Beitrag für sichere und leistungsfähige Flugsicherungsdienste leisten können.

Der thematische Schwerpunkt des diesjährigen Treffens wurde auf die zukünftige Rolle der ATSEP im globalen Umfeld der Flugsicherung gelegt. Zweifellos steht die Flugsicherung in Europa heute an einem Wendepunkt. Die Bildung des gemeinsamen funktionellen Luftraumblocks FABEC der Flugsicherungsanbieter von D, F, CH, BE, NL, LUX und Eurocontrol/Maastricht nimmt immer konkretere Formen an. SATTA ist in Zusammenarbeit mit den anderen ATSEP-Verbänden darum bemüht, die Umsetzung des FABEC im Interesse Ihrer Mitglieder aktiv mitzugestalten. So beteiligt sich SATTA auf internationaler Ebene aktiv bei verschiedenen Arbeitsgruppen wie z.B. in der europäischen Aufsichtsbehörde EASA,

welche die zukünftigen Standards für die europäische Flugsicherung erstellt. Daneben arbeitet SATTA zusammen mit Ihren Partnerverbänden in einer Arbeitsgruppe, welche sich für einen gleichwertigen Ausbildungsstandard der ATSEP im FABEC-Raum einsetzt. Die Ergebnisse dieser Bemühungen sind umso wichtiger einzuschätzen, als dass sie auch als Grundlage für eine zukünftige ATSEP-Lizenz im FABEC dienen können.

Neben den intensiven Fachdiskussionen gehört auch ein Rahmenprogramm zum festen Bestandteil des FDACH Treffens. Am Freitagabend fuhren die Teilnehmer mit der Zahnradbahn auf die Rigi hinauf. Leider machte uns das schlechte Wetter einen Strich durch die Rechnung: Die sonst so herrliche Aussicht auf der Rigi beschränkte sich an diesem Tag auf graue Nebelschwaden, und auch der anschließende Grillabend musste wegen der Kälte ins Innere des Restaurants verlegt werden. Das tat der Begeisterung unserer ausländischen Kollegen aber keinen Abbruch und es wurde ein gemütlicher Abend mit angeregten Gesprächen.



Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die jährlichen Treffen für alle Teilnehmer einen grossen Nutzen bringen und daher sicher auch in Zukunft weiter stattfinden werden.

5.2. EASA (European Aviation Safety Agency)

The European Aviation Safety Agency EASA with headquarter in Cologne (Germany), after the second extension of 2008 of its basic regulation, is responsible for ATM-ANS and Airports. Now all the European aviation safety stakeholders are included in its rulemaking system for what is known as the "Total System Approach". This includes:

- Aircraft Type Certification
- Flying Crew
- Airlines
- ATM-ANS
- Airports

To harmonize the existing law, and to integrate in its system the safety relevant provisions of the Single European Sky legislation, it set up four ATM-ANS rulemaking drafting groups, which members are proposed by concerned organizations. Those groups are:

- ATM-001: Rules for ANSP, ATSEPs represented by IFATSEA and ETF (European Transporter Federation)
- ATM-002: TCAS
- ATM-003: Rules for ATCO
- ATM-004: Rules for Competent Authorities, ATSEPs represented by IFATSEA (SATTA > Marco Nanni) and from after the fast-track by ETF

In the future, the Agency may decide to set up a new group concerning the ATM-ANS systems and constituents (ATM-005), which would be for sure a sensitive group for ATSEPs.

From 11-2009 until 05-2010, the groups ATM-001 and ATM-004 worked on an unusual procedure named "fast track". This procedure was imposed by the European Commission to

accelerate the take over of responsibility by the Agency. The European Commission required to not change much the existing rules, as the sector stakeholders already invested significant resources to comply with SES certification requirements, and the granted privileges should be maintained. Furthermore, the fast-track procedure didn't let time enough for the usual stakeholders consultation, and for this reason only improvements duly justified were to be considered. As a consequence, during the "fast-track" the working groups just amend the existing rules as follows:

- ATM-001: Amendment of Common Requirement "EC Regulation 2096-2005"
- ATM-004: Amendment of Safety Oversight "EC Regulation 1315-2007"

Minor amendments allow EASA to be designated as Competent Authorities for Non-EU and Pan European ANS-CNS providers. Please note that Switzerland is considered in this context, due to the bilateral agreement CH-EU of 1999, as EU-Member. This change required a new wording, and as a consequence the today notion of "National Supervisor/Authority/Regulator" is deprecated and replaced by the term "Competent Authority".

After the fast track, EASA is now producing new rules (hard as laws, and soft as specifications). In fact EASA is now the only body, together with the Single Sky Committee (which is producing rules for SES performances, ATFM, and ASM) defining rules applicable in Europe. The national authorities have/will have the role to enforce such rules, through certification, oversight, and safety directive-decision (this topic is not so clear and evident, just remember the chaos caused by the volcanic ashes). This is true as well as for ICAO rules. They will not anymore be transposed in national rules, but in EU rules directly applicable in each EU member state.

The EASA rules are directly applicable in the EU, and as well in Switzerland, but through a specific Swiss process. First such rules shall go through a mixed committee for validation towards the already mentioned CH-EU bilateral agreement on aviation. Then such rules shall be rectified by the Government (in case of "Verordnungen/Ordnances") or Parliament (in case of "Gesetzen/Lois"). However in practice, the bilateral agreements reduce the rectification process to a quick procedure, and the rules are transposed in the Swiss legislation as forwarding to the EU documents, without much discussion or debate, and with a delay of 1-2 years.

The case of ATSEPs is one of the few exceptions of the EASA total system approach. During the consultation about the new EASA basic regulation for the extension to ATM-ANS, the Agency refused to define rules for certification and licensing of ATSEPs, justifying such a decision with the opinion that it was not a safety but a social issue. The EU parliament corrected the Agency and introduced the exception to the EASA total system approach, to let a National Authority to establish, if so decided, certification and licensing programs for ATSEPs (in fact and more in general, for staff not regulated by EASA). Therefore, it still exists a legal basis for the establishment in Switzerland of a licensing program for ATSEPs.

A workgroup for ATM-001 is now working to define rules for ATSEP competences. The new implementation rules and specifications are defined considering the document of Eurocontrol (CCC Initial Training, System/Rating Training, Assessment, Specifications, and Guidelines) and the current draft includes as well the assessment of competencies. In this group ATSEPs are directly represented by ETF in close contact with IFATSEA. My rulemaking drafting group ATM-004 is looking forward and waiting the outcome of this working group, to define the appropriate enforcement rules for the oversight. Marco Nanni, vice president and responsible international.

5.3. EUROGROUP, FABEC Workgroup, MARC

SATTA hat aus Zeitgründen an keinem dieser Anlässe teilgenommen. Einzig ein MARC-Meeting wurde von Stefan Böller besucht. Im Bereich FABEC/MARC arbeiten wir mit dem Dachverband der Schweizer Fluglotsen SWISSATCA zusammen. Diese Zusammenarbeit ist sehr effizient und auch effektiv. Hier hat sich die Pflege des langjährigen Kontakts mit den Arbeitskollegen aus CIR und TWR mehr als gelohnt. SATTA ist für die Sozialpartner AOT das Verbindungsglied zu diesen internationalen Plattformen und wird vor allem von Syndicom grosszügig gesponsert. Schon bald wird sich diese Zusammenarbeit weiter vertiefen mit der Nomination der Mitarbeiter-Vertreter für den FABEC Social Dialog.

5.4. 40. IFATSEA Generalversammlung 2010 in Paris, Frankreich

Im November 1971 wurde der internationale Dachverband IFATSEA (*International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations*) gegründet. Schon damals war der Verband des Personals der Radio Schweiz AG, Sektion Flugsicherung, als Gründungsmitglied vertreten. Seither arbeiten wir aktiv auf internationaler Ebene mit. Die jährliche Teilnahme an der Generalvollversammlung der IFATSEA bildet daher einen Schwerpunkt im Vereinsjahr von SATTA.



Vom 25. bis 29. Oktober 2010 kamen 225 Delegierte, Beobachter und Sponsoren aus 40 Nationen zur 40. IFATSEA Generalvollversammlung in Paris zusammen. IFATSEA vertritt mittlerweile mehr als 60'000 ATSEP aus 60 Ländern. SATTA war mit 2 Vorstandsmitgliedern vertreten, Marco Nanni, Internationale Aktivitäten und Patrik Mächler, Sekretär.

Bild links: Tagungsort Generaldirektion für die zivile Luftfahrt (dgac), Paris.

Die diesjährige Durchführung in Frankreich war alles andere als selbstverständlich, geplant war die Versammlung ursprünglich im afrikanischen Niger. Diese Tatsache allein war sicher schon für viele Teilnehmer aufregend genug. Als dann im Frühling politische Unruhen in Niger für Schlagzeilen in den Nachrichten sorgten, wurde kurzfristig beschlossen, die Organisation wieder dem französischen Verband zu übertragen, welcher schon 2009 die Versammlung in Toulouse organisierte. Die Organisatoren mussten also ein gehöriges Mass an Improvisationskunst aufbringen, um in dieser kurzen Zeit und mit kleinem Budget etwas auf die Beine zu stellen. Dadurch gab es im Vergleich zu früheren Versammlungen einige Kompromisse, wie die ziemlich beschränkten Tagungs-Räumlichkeiten im Gebäude der Generaldirektion für die zivile Luftfahrt (dgac). Leider entfiel dieses Jahr auch das beliebte 'Spouse Program'.

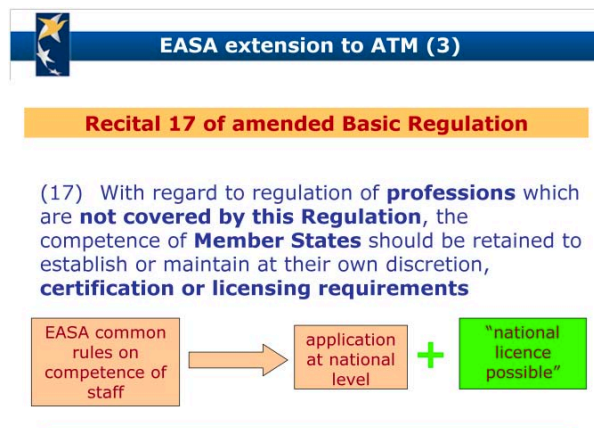
Fortschritte in der Anerkennung der ATSEP bei ICAO und EASA

Yvan Ouellette, Präsident der IFATSEA, betonte in seiner Eröffnungsrede die Fortschritte des vergangenen Jahres. Immer mehr wichtige Verbände und Behörden anerkennen nun die Sicherheitskritische Rolle der ATSEP in der Aviatik und überarbeiten dementsprechend Ihre Regulierungen. So unterstützt eine neu gebildete Arbeitsgruppe den IFATSEA Liaison

Officer beim ICAO Programm 'Next Generation of Aviation Professionals, ATM Professional Competencies Working Group (NGAP)'.
 Das Ziel der IFATSEA ist es, den Inhalt des ICAO Doc 9868 'Training' und den Annex I mit Inhalten betreffend ATSEP zu ergänzen, was aber nicht unbedingt eine ATSEP-Lizenz bedeutet. Unklar ist ebenfalls, welche Rolle das ICAO Dokument 'ATSEP Training Manual' spielen wird. Dieses Trainings-Manual wurde adoptiert und hat nun den Stand 'Advanced first Edition (Unedited)'.

Auch beim europäischen Regulator EASA ist die IFATSEA aktiv vertreten, wo sich Marco Nanni als IFATSEA- Delegierter im Interesse der ATSEP betätigt. So hat Marco z.B. erreicht, dass die EASA in Ihren Regulierungen auch in Zukunft ausdrücklich eine nationale ATSEP-Lizenz erlaubt.

Auszug aus der Präsentation von EASA-Vertreter Jussi Myllarniemi:



Technologie: SESAR & NextGen

Das von der ATC-Industrie getriebene Projekte 'SESAR' soll die technologischen Systeme liefern, um die ambitionösen Ziele der EU-Initiative 'Single European Sky' umzusetzen. Die ATSEP sind von SESAR dazu eingeladen, sich als Experten aktiv an den verschiedenen 'working groups' zur Definition dieser Systeme zu beteiligen. Leider haben bürokratische Differenzen innerhalb der Verbände bisher den konkreten Einbezug der ATSEP verzögert. Gemäss Carlos Viegas, IFATSEA-Vertreter in SESAR, sollten diese Probleme nun aber gelöst sein. Alfredo Gomez von SESAR präsentierte eine Roadmap 2011-2013. Die Validation erster Systeme ist für 2011 geplant.

NextGen ist das Pendant zur Modernisierung der ATC-Technologie in Amerika. Gemäss Auskunft vom IFATSEA Direktor Amerika, Chuck Siragusa, sind die amerikanischen ATSEP bisher aber nicht in der Entwicklung einbezogen worden.

Eine neue Vize-Präsidentin

Einige Spannung versprach dieses Jahr die anstehende Wahl des Vize-Präsidenten. Gewählt wurde Lisiane Privat, ATSEP des französischen Verbandes UNSA-IESSA und IFATSEA Focal-Point für FABEC. Für den bisherigen Vize Carlos Viegas war dies eine bittere Enttäuschung. Keine Überraschungen boten dagegen die Wiederwahl des Aktuars Dany Van der Biest sowie des Kassiers Andy Mooney.



700 neue Mitglieder und 1 Ehrung

Zur Freude der Anwesenden wurde die 'CNS Officers Guild' als neues Mitglied der IFATSEA willkommen geheissen. Der indische Kollege Subit Kobiraj stellte in einer interessanten Präsentation den Verband vor, welcher rund 700 ATSEP aus Indien vertritt.

Unser geschätzter Genfer Kollege, Monsieur Michel Briant, wurde am Freitag in der Abschluss-Versammlung für seine Leistungen als Training- und ILO Liaison-Officer geehrt.

5.5. ICAO Next Generation Aviation Professionals Initiative (NGAP)

Die NGAP Initiative wurde von der ICAO ins Leben gerufen, um den zukünftigen Bedarf an genügend qualifizierten und kompetenten Personal im Bereich der gesamten Luftfahrt sicherzustellen. Dies beinhaltet nicht nur die Operationen oder das Management, sondern auch das technische Personal. Im Mai 2009 wurde die 'Next Generation of Aviation Professionals Task Force' gegründet mit dem Auftrag, die unterstützenden Vorarbeiten für das ICAO NGAP Symposium vom 1. - 4. März 2010 zu leisten.

Im Gegensatz zu der bereits von der ICAO unterstützten 'IATA Training and Qualifications Initiative' (ITQI), welche nur die Cockpitbesatzung und das Flugzeugwartungspersonal adressiert, soll die NGAP Initiative auch die anderen Bereiche der Luftfahrt abdecken.

NGAP sieht den momentanen Bedarf als sehr kritisch, da:

- Ein grosser Teil des jetzigen Luftfahrt-Personals das Rentenalter erreicht
- Der Zugang aufgrund steigender Kosten für Aus- und Weiterbildung immer problematischer wird
- Die Luftfahrt immer mehr mit anderen hoch entwickelten Industrien um qualifiziertes und kompetentes Personal konkurrieren muss

Zusätzlich hat die 'High-Level Safety' Konferenz vom März 2010 in Montreal die Empfehlung an die Mitgliedstaaten und internationale Organisationen wie z.B. Eurocontrol gegeben, die Arbeit der NGAP zu unterstützen, damit der Bedarf für die zukünftige Aus- und Weiterbildung auch die zukünftigen Verfahren und steigende Komplexität der Technik entsprechend abdecken wird.

Am viertägigen Symposium fanden viele Präsentationen und Diskussionen rund um das Thema Aus- und Weiterbildung statt, wobei anzumerken ist, dass dies mehr einer 'Status Quo' Situationsanalyse gleichzusetzen ist. Die wichtigsten Erkenntnisse beziehen sich auf die internationale Anerkennung von Ausbildungen der Mitarbeiter mit Berücksichtigung der Standardisierung der Sicherheitsstandards und Regulationen in der Luftfahrt. Dies soll es ermöglichen, den Arbeitsmarkt 'Luftfahrt' für die nächste Generation wieder attraktiver zu gestalten.

Auf Basis dieser Erkenntnisse hat die Task Force die wichtigsten Problemfelder eruiert und ein entsprechendes Programm aufgelegt. Dieses umfasst die folgenden Themen mit den entsprechenden Zielen:

- **Accreditation/Endorsement**
Entwicklung der Richtlinien und Kriterien für Institute, welche akkreditiert sind zur Ausbildung von lizenziertem Personal im Einklang mit ICAO Annex 1, sowie deren freiwilligen Anerkennung durch die ICAO.
- **Flight Crew Licences**
Entwicklung der Kompetenzen des Cockpitpersonals auf dem linken Sitz, Checks der Piloten und Instruktoren für turbinenbetriebene Flugzeuge grösser 5.7 t.
- **Air Traffic Management Professionals**
Entwicklung der Kompetenzen für ATCO und ATSEP
- **Second NGAP Symposium and Outreach**
Planung und Durchführung eines zweiten Symposiums bzw. eines alternativen Anlasses.
Entwicklung und Implementierung der Kommunikationsstrategie zum adäquaten Erreichen der nächsten Luftfahrt-Generation.

Die nächste Konferenz zum Thema NGAP findet vom 29.03. - 01.04.2011 in Incheon, Südkorea statt.

IFATSEA ist in der Arbeitsgruppe „ATM Professional Competencies“ vertreten mit dem Ziel, die ATSEP im ICAO Annex 1 zu verankern. Für SATTA ist dabei Marco Nanni in seiner Funktion als 'Delegierter International' engagiert.