

Wangen bei Dübendorf, 21. April 2017



## SATTA Jahresbericht 2016

Liebe Mitglieder,

vorliegend der SATTA Jahresbericht 2016.

Verfasst vom SATTA Vorstand anlässlich der Generalversammlung des SATTA.

Kommentare und Rückfragen sind stets willkommen!

Vielen Dank für eurer Interesse und eine allfällige Teilnahme an der GV,  
denn wie jeder Verband lebt SATTA dank der aktiven Mitarbeit ihrer Mitglieder.

Mit freundlichen Grüssen

Für den SATTA Vorstand

Roger Suter, Präsident SATTA

# 1. Inhaltsverzeichnis

1. Inhaltsverzeichnis.....	2
2. Rückblick auf das SATTA Vereinsjahr 2016 .....	3
3. Ausblick auf das SATTA Vereinsjahr 2017 .....	4
4. Zusammenfassung Abschluss und Budget.....	5
5. Wahlvorschläge SATTA Vorstand 2017 .....	6
6. SATTA Mitgliederstatistik .....	7
7. Annex zu Aktivitäten CH.....	8
7.1. Austausch mit dem neuen BAZL Direktor .....	8
7.2. SMC Console / Easyvista / eWAC.....	9
8. Annex zu Internationale Aktivitäten .....	10
8.1. DACH - Meeting 2016 .....	10
8.1. IFATSEA European Regional Meeting 2016 .....	13

## 2. Rückblick auf das SATTA Vereinsjahr 2016

Gemäss Statuten und Auftrag der SATTA GV bearbeitet SATTA folgende 3 Bereiche:

### Lizenz, Anspruchsgruppe der Skyguide und Soziales

#### Arbeitspapier Aufnahme der ATSEP Lizenz in ICAO Annex I

Zur 39. ICAO Triennial Assembly in Montréal im November 2016 haben GdF und SATTA für IFATSEA ein Arbeitspapier 'ATSEP Personnel Licensing' erarbeitet. Ziel dieses Arbeitspapiers ist die **ATSEP Lizenzierung in den ICAO Annex I** einzubetten.

Im ICAO Technical Committee unterstützten viele ICAO-Mitgliedstaaten dieses Arbeitspapier, während andere, CANSO und das ICAO Sekretariat strikt dagegen waren.

Ohne Abstimmung war dieses Arbeitspapier chancenlos. Es bleibt weiterhin unklar, ob eine Mehrheit der ICAO-Mitgliedstaaten eine solche Erweiterung des ICAO Annex I unterstützt.

Somit bleibt ATSEP Lizenz ins ICAO Annex I weiter im IFATSEA bzw. SATTA Fokus.

Der IFATSEA Vorstand wird am nächsten EB Meeting ihre weitere Strategie beraten.

#### SATTA als Anspruchsgruppe bei Skyguide vertreten in Stratcom, TUM und LOCOM

SATTA ist weiterhin in der WG zur Auswertung der Eurocontrol Safety Survey vertreten und setzt sich dort dafür ein, dass auch konkrete Massnahmen in Betracht gezogen werden.

Die versprochene TOM Einbindung ist trotz mehrmaligen Nachhacken noch nicht erfolgt.

**Soziales:** Am 12. September 2016 lud SATTA zum traditionellen **SATTA-Event** in Beromünster ein. 18 SATTA Mitglieder besuchten den ikonischen Mittelwellen-Antennenturm. Dank Kilian Pfister hatten wir die Möglichkeit auch das Antennen-Tuning-Gebäude zu besichtigen. Gestärkt durch einen gesponserten Aperitif spazierten wir durch die grünen Hügel des Michelsamtes zum KKL B (Kunst und Kultur im Landessender Beromünster) wo uns der Direktor Wetz diverse künstlerische Kuriositäten erläuterte.

#### Weitere durch den SATTA Vorstand bearbeitete Dossiers

Am 16. August stellten drei Vorstandsmitglieder SATTA dem neuen **BAZL Direktor** vor und erläuterten Herrn Christian Hegner die Anliegen unseres ATSEP Berufsverbandes.

Anlässlich der **ATSEP Basic Trainings** stellen Vorstandsmitglieder den Berufsverband SATTA unseren jungen Kollegen vor und konnten jeweils auch neue Mitglieder akquirieren.

2 Vorstandsmitglieder vertraten SATTA am **IFATSEA ERM 2016 in Portugal**. Da im Vorstand aktive CISM Peers vertreten sind, konnten wir fundiert an den Diskussionen zum Leitmotiv "**Building Just Culture**" teilnehmen.

2016 organisierte SATTA erfolgreich das traditionelle **DACH Meeting in Luzern**, wo sich 14 Berufskollegen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz austauschten.

SATTA ist im **IFATSEA Sub-Committee Future ATM Systems** vertreten, um Auswirkungen zukünftiger Systeme aufs Berufsbild ATSEP abzuschätzen (Industrie 4.0).

Die alljährliche **IFATSEA Revision** wurde wie üblich durch SATTA durchgeführt.

## 3. Ausblick auf das SATTA Vereinsjahr 2017

### **Working paper on compulsory EU ATSEP License in the EU Aviation Strategy**

Analog zur bestehenden einheitlichen europäischen ATCO-Lizenz unterstützt SATTA 2017 neue Vorstösse für eine analoge **einheitliche europäische Lizenz für ATSEP**.

Sicherheit nimmt im Flugverkehr bekanntlich die oberste Priorität ein und angesichts der zusätzlichen aktuellen Bedrohungen wie Terrorismus, sollte es doch im Interesse aller Staaten sein, zu wissen, welche Experten an sicherheitskritischen Infrastrukturen arbeiten.

**Dies kann nur durch eine persönliche Lizenzierung gewährleistet werden.**

Nur eine ATSEP Lizenz weist Kompetenz, Fähigkeit und Qualifikation systematisch nach!

### **Dossier Lobbying in Bundesbern**

Der SATTA Vorstand hofft 2017 einem seiner Mitglieder das Dossier Lobbying in Bundesbern anvertrauen zu können. **Der SATTA Vorstand ist auf eine aktive Mitarbeit seiner Mitglieder angewiesen um alle Dossiers bearbeiten zu können.**

### **SATTA als Anspruchsgruppe bei Skyguide vertreten in Stratcom, TUM und LOCOM**

Anregungen zu Traktanden für diese Sitzungen sind immer sehr willkommen.

**Teilt uns bitte mit, was euch in eurer Funktion als ATSEP beschäftigt und verbessert werden sollte; wir sind euer direkter Draht zu den Entscheidungsträgern!**

### **Soziales**

Der Vorstand beabsichtigt auch 2017 wieder einen attraktiven Event zu organisieren und ist der Ansicht, dass sich der **Termin am Knabenschiessen** mehrheitlich bewährt hat.

**Ausflugsideen sind willkommen.**

### **Auswertung der Skyguide Safety Survey**

SATTA ist weiterhin in der Auswertung der Skyguide Safety Survey involviert und versucht dort auch möglichst konkrete Verbesserungsmassnahmen durchzusetzen.

### **Internationales**

SATTA Vorstandsmitglieder werden 2017 an folgenden Meetings teilnehmen:

- 4 SATTA Vorstandsmitglieder fahren ans DACH Meeting in Lindau.
- 2 SATTA Vorstandsmitglieder fliegen zum IFATSEA ERM in Montenegro.
- 1 SATTA Vorstandsmitglied nimmt im November an der IFATSEA GA in Montréal teil.

Der SATTA Präsident wird im Auftrag und Kosten der IFATSEA die Revision durchführen.

### **Soziale Medien**

Um SATTA noch besser bekannt zu machen und den aktiven Austausch mit unseren Mitgliedern zu verbessern, betreibt SATTA eine Webseite (<http://www.satta.ch/>).

## 4. Zusammenfassung Abschluss und Budget

Zusammenfassung des Abschluss 2016 und des Budget 2017.

	<b>Abschluss 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>∑ 2016-2017</b>
Erträge	12'282.00 CHF	13'350.00 CHF	25'632.00 CHF
Aufwände	6'733.45 CHF	17'360.00 CHF	24'093.45 CHF
<b>Gewinn</b>	<b>5'548.55 CHF</b>	<b>-4'010.00 CHF</b>	<b>1'538.55 CHF</b>

Höherer Aufwand 2017 bedingt durch:

- Bildung statt Bezug Rückstellung DACH Meeting.
- Teilnahme an der IFATSEA GA 2017.

Resultat von 2016 und 2017 zusammengefasst resultiert ein ausgeglichenes Budget.

Vereinsvermögen per Ende 2016 ca. 26'400.- CHF,  
davon Rückstellungen ca. 8'300.- CHF.

Der SATTA Vorstand beantragt Beibehaltung der bisherigen Mitgliederbeiträge von:

- **Aktiv Mitglied: 120.- CHF.**
- **Passiv Mitglied: 30.- CHF.**

Die detaillierten Zahlen zu Abschluss und Budget werden an der SATTA GV erläutert.  
Sie stehen auf Anfrage allen interessierten Anspruchsgruppen zur Verfügung.

## 5. Wahlvorschläge SATTA Vorstand 2017



SATTA Präsident: **Roger Suter**. Im Vorstand seit 2014.



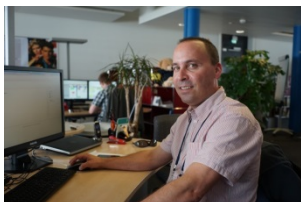
SATTA Aktuar: **Patrik Mächler**. Im Vorstand seit 2008.



SATTA Quästor: **Bruno Schmid**. Im Vorstand seit 2014.



SATTA Vorstandsmitglied: **Stefan Böller**. Im Vorstand seit 2005.



SATTA Vorstandsmitglied: **Chris Lareida**. Im Vorstand seit 2014.

Der SATTA Vorstand wird 2017 aktiv um neue Mitglieder für den Vorstand werben.

**Soll der Berufsverband eine gesicherte Zukunft haben, brauchen wir dringend Verstärkung und eine Verjüngung des SATTA-Vorstands!**

## 6. SATTA Mitgliederstatistik

Organisation	Standort	2005	07	09	10	11	12	13	14	15	2016
Skyguide	Wangen	64	74	82	85	81	79	73	72	69	67
Skyguide	Genève	19	21	21	23	23	20	20	19	18	16
Skyguide	Bern	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RUAG	Dübendorf	5	5	3	2	3	3	3	3	2	2
Aeroplan	Zürich	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
FCS	Braunschweig	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Flughafen AG	Zürich	5	4	2	2	1	1	1	1	1	1
Luftwaffe	Dübendorf	0	0	0	1	2	2	3	3	3	3
Vericom Broadcast	Beromünster					1	1	1	1	1	1
Engadin Airport	Samedan									1	1
ETH	Zürich	1	1	1	1	1	1	1	1		0
Passive		8	8	5	8	9	12	13	8	14	14
	<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>117</b>	<b>118</b>	<b>126</b>	<b>125</b>	<b>123</b>	<b>119</b>	<b>112</b>	113	<b>110</b>

SATTA Mitgliederstatistik 2005 - 2016

Zwar bleibt die Anzahl der SATTA Mitglieder relativ stabil, es gibt sogar gelegentlich Neuzugänge, aber es findet eine kontinuierlich Verschiebung zu den Passivmitgliedern statt.

Bereits sind 14% Passivmitglieder und dieser Anteil wird sich noch stark vergrössern in naher Zukunft, wenn es uns nicht gelingt die Mitgliederbasis kontinuierlich zu verjüngen!

## 7. Annex zu Aktivitäten CH

### 7.1. Austausch mit dem neuen BAZL Direktor

Am 16. August hatten wir drei SATTA-Vorstandsmitglieder die Gelegenheit sich mit dem neuen Direktor BAZL, Herrn Christian Hegner auszutauschen und SATTA und ihre Anliegen vorzustellen.

Christian Hegner steht dem BAZL seit dem 1. Januar 2016 als Direktor vor. Von 2005 - 2015 war er Vizedirektor des BAZL und Leiter der Abteilung Sicherheit Flugtechnik. Dies sind grundsätzlich gute Voraussetzungen für die Anliegen der ATSEP. Einerseits ist Direktor Hegner Maschineningenieur ETH, andererseits kennt er Qualifizierung und Lizenzierung im technischen Bereich von seiner vorgängigen Aufgabe als Leiter der Abteilung Sicherheit Flugtechnik genau.

Nach einer Vorstellung des Berufsverbands, Leitbild und Motivation, sind wir schnell auf das Thema Lizenz zu sprechen gekommen. Direktor Hegner war zuerst darüber erstaunt, dass in der Flugsicherungstechnik ein anderes Model als das bewährte Lizenzmodel für die Sicherstellung von Qualifikation und Kompetenz verwendende wird und fragte nach den Gründen. Die genauen Gründe für das Nicht-Einführen der ATSEP Lizenz kennen wir nicht, wir können lediglich Vermutungen anstellen. Wir sind daraufhin mit Direktor Hegner so verblieben, er solle sich im Amt intern zu diesem Thema informieren.

Mit gemeinsamem Verständnis in Bezug auf ATSEP Lizenz und der Absicht uns bei gegebener Zeit wieder zu treffen um diese Diskussion mit einem neuen Wissenstand weiter zu führen, haben wir uns verabschiedet.

Kurz darauf haben wir Direktor Hegner brieflich gebeten, das Anliegen ATSEP Lizenz bei der 2016 stattfindenden ICAO Konferenz in Montréal zu vertreten. Wir wissen, dass dies leider nicht geschehen ist. Auch haben wir auf Anfrage nach der ICAO-Konferenz keine Antwort vom BAZL bekommen.



## 7.2. SMC Console / Easyvista / eWAC

Die bei der Einführung der SMC-Console / Easyvista aufgetretenen Probleme wurden inzwischen offenbar grösstenteils behoben. Zumindest gab es in letzter Zeit keine Diskussionen mehr. Das Steering-Komitee wurde stillschweigend aufgelöst.

Mittlerweile wurde ein Projekt gestartet mit dem Ziel den ganzen WAC-Prozess zu modernisieren. Dies wird mit hoher Wahrscheinlichkeit auch Auswirkungen auf die eingesetzten Tools haben. Das Projekt läuft unter dem Namen eWAC und beinhaltet unter anderem:

- Neudefinierung was genau (welche Tätigkeiten) innerhalb des WAC-Prozess abgehandelt werden sollen.
- Die vollständige Abwicklung des ganzen Prozesses über dafür geeignete Tools (eWAC) mit möglichst automatisiertem Workflow.
- Bessere Lösungen zur Erfassung, Bearbeitung und Verteilung der entsprechenden WAC-Papiere (PWAE, LAP, NAS, PIF)
- Lösungen zur Behandlung von Arbeiten externer (FZAG, Swisscom, etc.)
- Kompatibilität zum Projekt Virtual Center (Standort, Drittanbieter, Serviceorientiert, etc.)

Projektowner ist Torsten Speyer (TO). Projektleiterin ist Bitia Oyetan (TDCP). Es fanden bereits mehrere Workshops statt (ZRH, GVA, CH). Diese dienten primär dazu ein möglichst umfassenderes Verständnis der Bedürfnisse, Anforderungen etc. zu erhalten. In einem nächsten Schritt soll all dies konsolidiert und der Prozess entsprechend neu definiert werden. Die Wahl der dazu notwendigen Tools wird erst danach erfolgen.

## 8. Annex zu Internationale Aktivitäten

### 8.1. DACH - Meeting 2016

#### Ist Fliegen noch sicher?

Im Rahmen des alljährlichen DACH Meetings trafen sich Vertreter der Berufsverbände der Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure aus Deutschland, Österreich und der Schweiz auf Einladung von SATTA vom 21. bis 23. April 2016 in Luzern.

Die Teilnehmer haben die im Dezember 2015 von der Europäischen Kommission gestartete **Initiative 'Luftverkehrsstrategie'** analysiert und bewertet.

Das Vorhaben umfasst vier Kernthesen:

1. Sicherung einer **Führungsrolle für die EU in der internationalen Luftfahrt** bei gleichzeitiger Wahrung fairer Wettbewerbsbedingungen.
2. Überwindung der Grenzen des Wachstums in der Luft und am Boden
3. Beibehaltung hoher EU-Standards
4. Fortschritte bei Innovation, digitalen Technologien und Investitionen

Der vorliegende Entwurf einer EU-Verordnung beinhaltet hauptsächlich das von unseren Verbänden bereits heftig kritisierte sog. Gesetzespaket **SES 2+**. Zusätzlich soll die Basisverordnung für die EASA in der neuen Verordnung aufgenommen werden sowie die Kompetenzen und Zuständigkeiten der EASA neu geregelt werden.

Die Umsetzung von EU-Verordnungen bleibt die Achillesferse der Europäischen Union. Eine Reihe von lang erwarteten und stolz verkündeten Initiativen bleiben wieder einmal nur ein Stück Papier. Wegen fehlendem politischen Willens diese Vorhaben auch umzusetzen, verlaufen diese immer wieder im Sand.

Im Bereich Luftfahrt ist das Vorhaben zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes ein typisches Beispiel. Mehr als ein Jahrzehnt nachdem eine Gruppe von politischen Entscheidungsträgern eine Vereinbarung unterzeichnete, wurde immer noch nichts geliefert. Wie um alles in der Welt ist so was möglich?

Hauptknackpunkt sind die divergierenden Interessen zwischen den EU-Institutionen und den einzelnen Mitgliedsstaaten sowie die komplett **fehlende Einbindung der Sozialpartner**.

Leider werden die meisten Sozialpartner von den Arbeitgeberverbänden auf nichts weiter als streitbare Besitzstandsbewahrer reduziert. Die Dienstleistungsanbieter im Bereich der Luftfahrt wie Flughäfen, Flugsicherungsorganisationen, Fluglinien und all ihre zahlreichen Subunternehmen organisieren ihre Beschäftigten in den verschiedensten Gewerkschaften und Berufsverbänden. Diese Sozialpartner spielen eine wichtige Rolle bei der Gewährleistung, die kommenden Veränderungen in der Luftfahrt erfolgreich zu gestalten.

Vor einigen Wochen erst fand ein Luftfahrtgipfel unter der EU-Präsidentschaft der Niederlande in Amsterdam statt; Bühne für die erste grosse Debatte über die EU - Luftfahrtstrategie, welche von der Europäischen Kommission im Dezember veröffentlicht wurde. Diese Veranstaltung umfasste hochrangige politische Entscheidungsträger (einschliesslich der EU-Kommissarin für Verkehr) und zahlreiche CEOs der grössten Fluggesellschaften und Flughäfen. All diese Entscheidungsträger legten ihre Stellungnahmen dar. Fehlte jemand auf der Rednerliste? Allerdings, nicht ein einziger Arbeitnehmervertreter konnte seine Meinung vertreten!

Die berufspolitischen Vertretungen **IFATCA und IFATSEA** wurden mit der fadenscheinigen Begründung angeblichen Platzmangels, erst gar nicht zum Luftfahrtgipfel eingeladen.

Die Berufsverbände sind überzeugt, dass ohne breite Unterstützung der Arbeitnehmerverbände die EU-Luffahrtstrategie nichts als ein weiterer Papiertiger bleiben wird, egal wie viele gute Ideen diese auch enthält.

Der Mangel an Übereinstimmung und ausreichendem Vertrauen zwischen den Sozialpartnern in zahlreichen ANSPs führt leider immer wieder zu Arbeitskämpfmassnahmen. Regelmässig zahlen Flughäfen und Fluggesellschaften den Preis für diesen ineffizienten oder gar inexistenten sozialen Dialog.

Solange die Anliegen der Beschäftigten nicht angemessen berücksichtigt werden, ist die Zukunft der europäischen Luftfahrt stark gefährdet. Politiker zusammen mit CEO's können nicht einfach eigenmächtig die Stossrichtung der Luftfahrtstrategie entscheiden! Dieses Vorgehen ist spätestens in der Umsetzungsphase zum Scheitern verurteilt.

Nur durch eine aktive und kontinuierliche Einbindung aller Anspruchsgruppen der Luftfahrt-Wertschöpfungskette (also einschliesslich der Sozialpartner) können die notwendigen Massnahmen für alle Beteiligten erfolgreich umgesetzt werden. Wir brauchen einen stabilen Mechanismus für die kontinuierliche Beteiligung der Arbeitnehmervertreter in der Luftfahrtstrategie der EU. Sonst sind alle diese Pläne nur ein weiterer nicht realisierbarer Traum.

Die Vertreter der SATTA berichteten über Kündigungen im Bereich Facility Management bei skyguide. Das Ziel war eine Kostenreduzierung durch Auslagerung von Aufgaben. Bisher durch qualifizierte interne Mitarbeiter erbrachte Tätigkeiten im Bereich Installationen sollen nun teilweise durch externe Firmen erbracht werden. Da diesen aber die nötigen Qualifikationen fehlen muss ggf. zusätzlich ein qualifizierter interner ATSEP diese Tätigkeiten beaufsichtigen. Ob dieses Vorgehen tatsächlich Kosten senkt wird sich zeigen?

Der Kostendruck durch die EU-Leistungsziele für die Flugsicherungsorganisationen hat bereits bedenkliche Auswirkungen angenommen. Insgesamt lassen sich die politischen Ziele der Initiative 'Single European Sky' (SES) auf folgende wesentliche Punkte reduzieren: Liberalisierung, Marktöffnung, Wettbewerb, Kostensenkung, Privatisierung, Harmonisierung und Regulierung. Das behindert jedoch dauerhaft jede Innovation!

Im Bereich Cockpit, zum Beispiel, sind die prekären Arbeitsbedingungen inklusive Sozialdumping bereits längst eingezogen.

Ein weiteres Schwerpunktthema des Treffens war die Professionalität von Flugsicherungs-Technikern und -Ingenieuren. Die stets weitergehende Automatisierung in der Flugsicherungstechnik erfordert für jeden, der an sicherheitskritischen Flugsicherungssystemen arbeitet einen persönlichen Kompetenznachweis. Dies wird mit einem individuell ausgerichteten Praxistraining, Refreshern und Notfalltraining sichergestellt.

Nur kontinuierliche Trainings- und Testprozeduren an Haupt- und Ersatzsystemen stellen sicher, dass auch unerwartete Ereignisse sicher bewältigt werden können.

Durchgeführten Risiko - und Sicherheitsbewertungen ersetzen keinesfalls Trainings - und Qualifizierungsmassnahmen, um auch zukünftig diese sicherheitsrelevanten Systeme professionell und sicher zu unterhalten und betreiben.

Die Teilnehmer stellten zudem fest, dass Referenzsystemen bei weitem noch nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen.

Ein erhebliches Potenzial zur Effizienzsteigerung wurde identifiziert, wenn das Personal in der Inbetriebhaltung frühzeitig in die Entwicklung von neuen Systemen eingebunden werden würde. In diesem Zusammenhang wurde die Zusammenführung von Produkt - und Systemmanagement ausführlich diskutiert.

Nachdrücklich wird weiterhin die Einführung einer ATSEP-Lizenz für Europa gefordert. Nur eine Lizenz stellt die drei Faktoren Safety, Security und Compliance sicher.

Im Rahmen des Meetings wurde eine Arbeitsgruppe etabliert, welche in den nächsten Wochen konkrete Regulierungsvorschläge erarbeitet. Diese Vorschläge werden anschliessend an die Europäische Kommission und die Mitglieder des Europäischen Parlaments adressiert.

Leider ist die Absicht, die Meldung von Vorfällen im Rahmen einer 'Just Culture' zu fördern, noch immer nicht hinreichend umgesetzt. Noch immer herrschen in den flugsicherungstechnischen Diensten erhebliche Ängste, beobachtete oder gar eigene Fehler auch tatsächlich zu melden. Dies, obwohl nur eine systematische Analyse aller Vorfälle sicherstellen kann, dass sich Fehler nicht wiederholen.

Eine automatische Verknüpfung zwischen gemeldeten Vorfällen und einer Anordnung eines Ruhens einer Lizenz, einer Erlaubnis oder eines Vermerks muss ausgeschlossen sein. Eine grosse Herausforderung stellt daher die Sicherstellung der Anonymität dar, insbesondere in technischen Abteilungen.

Leider stellen die geltenden EU-Verordnungen eine garantierte Anonymisierung von Meldungen und Vorfallanalysen ausserhalb des Strafrechts (Vorsatz) noch nicht sicher.

Das nächste DACH-Meeting 2017 wird im Frühling in Lindau am Bodensee von GdF durchgeführt.

## 8.1. IFATSEA European Regional Meeting 2016

Vom 16. bis 18. Juni 2016 fand das IFATSEA European Regional Meeting 2016 statt. Das Treffen wurde von unseren portugiesischen Kollegen des Verbandes APPT organisiert, erfreulicherweise folgten zahlreiche Teilnehmer aller europäischen ATSEP Verbände der Einladung nach Portugal.

Das Leitmotiv des IFATSEA ERM 2016 lautete "**Building Just Culture**". Dies aus aktuellem Anlass, da die EU Kommission 2016 eine Just Culture Regelung erlassen hatte (EU 376/2014). In Workshops wurden die Teilnehmer aufgefordert, die Thematik im Zusammenhang mit unserer täglichen Arbeit zu diskutieren. Auch hier macht sich die nicht vorhandene einheitliche ATSEP-Lizenz bemerkbar, da im Falle eines Ereignisses die Verantwortlichkeiten nicht klar geregelt sind (Accountability / Responsibility).

An einem europäischen Treffen darf das Thema der 'FAB' (Funktional Airspace Blocks) natürlich nicht fehlen. Die anwesenden Delegierten berichteten über den Entwicklungsstand der insgesamt neun in Europa existierenden FABs, welche doch bemerkenswerte Unterschiede aufweisen. So ist z.B. FAB EC (Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Niederlande und Schweiz) bekanntermassen weit von seinen ursprünglichen hochtrabenden Zielen entfernt, währenddessen unsere österreichischen Kollegen zusammen mit Ihren östlichen Nachbarn im FAB CE immerhin eine technische Harmonisierung Ihrer FDP/RDP Systeme umsetzen.

Ein weiteres Thema waren die Bestrebungen von EUROCONTROL im Rahmen der 'Centralised Services'. Um was geht es? Die EU möchte, dass die zahlreichen europäischen Flugsicherungsanbieter Ihre Dienste günstiger anbieten und hat daher die Idee der zentralisierten Dienste entwickelt. So sollen nach Vorbild des bereits vor Jahren zentralisierten 'Flow & Capacity Management' in Brüssel (NMOC, früher CFMU) auch noch weitere Dienste zentralisiert werden. EUROCONTROL möchte nun die Rolle des europäischen Managers für die Air-Ground Datenkommunikation der Flugsicherung (z.B. CPDLC und ADS-C) übernehmen. Es gibt jedoch viele Bedenken von Seiten der nationalen Flugsicherungsanbieter wie auch von den Verbänden, da viele Fragen betreffend der Datensicherheit (Cybersecurity) nicht geklärt sind. Man spürt in den Diskussionen auch hier, wie weit die Zentralisierungstendenzen der EU und die Wünsche der einzelnen Mitgliedsstaaten zur Standesbewahrung auseinander liegen.

Auch die zukünftige Rolle des ATSEP wurde diskutiert. Die ATSEP werden in der Zukunft mit zunehmender Automation eine noch wichtigere Rolle spielen. Zwar werden bisherige Arbeiten wie z.B. der technische Unterhalt der Anlagen immer weniger Zeit benötigen, dafür werden die Systeme immer komplexer und der ATSEP muss die Integrität der Daten für Piloten wie auch Lotsen garantieren.

Gerade in Zeiten von vermehrten Sparmassnahmen und zunehmender Zentralisierung bleibt die IFATSEA dezidiert an ihrem Standpunkt '**Never compromise safety for profit!**'.