

Schweizer ATSEP-Lizenz



Seit über zehn Jahren befasst sich der Berufsverband für Flugsicherungstechniker und -ingenieure SATTA intensiv mit dem Thema Lizenz. Das ist eine lange Zeit. Es gab aber immer wieder Erfolge zu verbuchen. Deshalb bin ich als Präsident von SATTA immer noch zuversichtlich.

Warum ist eine Lizenz für die Schweizer Luftfahrt im Allgemeinen und für ATSEP (Air Traffic Safety Electronic Personell) im Speziellen so wichtig? Eine persönliche Lizenz bezüglich Wissen, Können und Erfahrung (knowledge, proven skills und experience) bei der Ausführung von «safety critical» oder «safety related tasks» muss der Sicherheit in der Luftfahrtindustrie dienen.

Skyguide sieht hierfür eine Zertifizierung bei den ATSEP vor. Ausschlaggebend für deren Einführung war weder die Vorgabe des Regulators (Entscheid ATSEP Lizenz 2005) noch das vom UVEK vorgegebene Ziel (einen vorbildlichen Flugsicherungsstandard zu gewährleisten und eine hohe Sicherheitskultur zu pflegen), sondern die SES-I-Verordnung (ESARRs). Diesbezüglich wurde skyguide Ende 2006 als konform befunden.

Verantwortung

Welches sind nun die Gründe für eine *persönliche, vom Staat vergebene Lizenz*? Wichtigster Grund ist zweifellos die Tatsache, dass einzig eine Lizenz ein Gleichgewicht zwischen Verantwortung und Kompetenz sicherstellen kann. Dieser Aspekt ist für den Lizenzhalter sehr wichtig, haftet er doch persönlich für getroffene Entscheidungen in seinem Kompetenzbereich. Dieser Grundsatz macht es notwendig, dass Kompetenzen genau geklärt sind. Im Allgemeinen geschieht dies über eine Stellenbeschreibung und Mandate.

Verantwortung muss aber auch wahrgenommen werden, ohne dass diese explizit aufgelistet wird. Gibt zum Beispiel ein ATSEP mitten in der Nacht nach einer präventiven Unterhaltsarbeit eine Anlage fälschlicherweise für den operativen Betrieb frei, muss er und nicht sein Vorgesetzter dies verantworten. Um seine Arbeit aber auch verlässlich ausführen zu können, braucht er die Kompetenz, um über eine Degradierung oder Ausserbetriebnahme eines Systems in der Situation zu entscheiden.

Sicherheitskette

Ein weiterer Grund für eine ATSEP-Lizenz ist die so genannte Sicherheitskette («safety chain»). Überall, wo es um die Sicherheit der Passagiere geht, werden persönliche Lizenzen verwendet. Das fängt beim Flugzeugmechaniker an, geht weiter zum Piloten und dem Flugzeugpersonal und endet beim Flugverkehrsleiter. Bei den involvierten Systemen handelt es sich um die Flugzeuge (zertifiziert) und die Flugsicherungsanlagen (ausser dem Blindlandesystem nicht zertifiziert). Dazwischen ist der ATSEP (nicht lizenziert), welcher für die Flugsicherungsanlagen verantwortlich ist.

Zwar sagen die Gegner einer Lizenz, dass eine *Zertifizierung* der ATSEP genau hier greift. Ich sage jedoch, eine *persönliche Lizenz* ist der weltweite Standard in der Luftfahrtindustrie. Warum also mit viel Aufwand eine Ausnahme kreieren, wenn eine bewährte Lösung bereits vorhanden ist?

Zusätzlich sollte erwähnt sein, dass eine vom Staat vergebene Lizenz mehr als eine Bescheinigung für die notwendigen Fähigkeiten für die dem ATSEP aufgetragenen Arbeiten und Pflichten ist. Eine Lizenz ist eine Bewilligung für deren Ausführung. Eine Bewilligung jederzeit wieder entzogen werden, vergleichbar mit einem Führerscheinenzug bei einem massiven Verstoß gegen die Verkehrsregeln.

Aufwertung und Wertschätzung

Weitere Vorteile wie nutzbare Synergien oder Transparenz brauchen nicht weiter erklärt zu werden. Eine steigende Wertschätzung der Berufsgruppe ist aber durchaus erwähnenswert. Hier wird Dani Weder sagen, das ist der Punkt wo es ins Geld geht. Die Löhne steigen in Kürze massiv, und das kann nicht finanziert werden. Falsch! Die Löhne werden auch mit einer Lizenz dem Markt ausgesetzt sein.



Die aktuelle Situation bei den Flugverkehrsleitern zeigt deutlich auf, dass es trotz Lizenz und attraktiven Arbeitsbedingungen durchaus andere interessante Alternativen gibt. Im Gegenteil, eine Aufwertung des Berufs hilft, ein elementares Ziel zu erreichen, nämlich ein langfristiges Engagement der Mitarbeiter bei skyguide. Auch hier sind Beispiele von langjährigem Expertenmangel nicht weit. Solche Probleme können leider nur langfristig gelöst werden und erfordern Investitionen in die Zukunft.

Befürchtungen

Weitere Argumente gegen eine Lizenz sind längst bekannt. Man befürchtet zum Beispiel die Kosten von «Medical Fitness» oder dass die ATSEPs versuchen werden, Forderungen durch Streiks Nachdruck zu verleihen.

Meiner Meinung nach trifft beides nicht zu. Die Wahrscheinlichkeit eines Mitarbeiterstreiks hat mehr mit Kultur zu tun als mit einer Lizenz. Finanzielle Folgen, falls ein Mitarbeiter seiner Tätigkeit nicht mehr nachkommen kann, können nicht direkt abgesprochen werden. Die Auswirkungen haben jedoch einen direkten Zusammenhang mit der Definition von «Medical Fitness». Diese Diskussion hat aber zwischen skyguide und SATTA noch nie statt gefunden.

Wenn ich es auch nicht beweisen kann, ich bin überzeugt, dass ATSEPs auf Grund der hohen Anforderungen an die Fähigkeiten bis ins hohe Alter für einen Arbeitgeber wertvoll sind.

Bedenken in eigener Sache

Es gibt aber nicht nur Bedenken vom Arbeitgeber. Auch Arbeitskollegen sehen einer Lizenz nicht durchwegs positiv entgegen. Da und dort hat man Respekt vor einer allzu schweren Prüfung oder vor einem nicht bestandenen «on the job training». Dies kann ich nachvollziehen. Muss aber ganz klar sagen, «me chan nöd de Füfer und's Weggli ha».

Es gehört zu unseren moralischen Pflichten, nur Arbeiten entgegen zu nehmen, welche wir auch mit gutem Gewissen ausführen können. Schliesslich stehen wir bei den diversen Einsätzen manchmal unter Druck. Mit der Sicherheit, den Anforderungen zu genügen und mit reichlich Erfahrung im Rucksack ist es leichter, mit diesem Druck umzugehen.

Aufwand als Einwand

Schliesslich könnten noch Bedenken wegen zusätzlicher Bürokratie und Regulierung angefügt werden. Das ist sicherlich eine Gefahr, welche beachtet werden muss. Eine Lizenz soll die heutige ESARR5-Umsetzung auf keinen Fall aufwändiger und komplizierter machen. Im Gegenteil, es soll versucht werden, Synergien von bereits bestehenden Prozessen zu nutzen, wie zum Beispiel die Lizenzverwaltung bei den Flugverkehrsleitern.

Auch gilt es, die Fragen nach der Qualifikation von Experten und Instruktoren zu klären. SATTA ist ganz klar der Meinung, dass wir selber die Experten im Bereich Flugsicherungstechnik sind und auch die entsprechende Verantwortung tragen müssen. Das heisst, dass man als Fachexperte schon einmal einen Kollegen, welcher sich zum Beispiel im Qualifizierungstraining befindet, bewerten muss.

Utopisch ist die Vorstellung, dass das BAZL als unabhängige Stelle diese Aufgabe übernimmt. Das ist in unserer Diversifizierung schlichtweg nicht möglich. Vorstellbar ist hingegen eine Zusammenarbeit mit den Kollegen aus dem Ausland. Dies geschieht aber auch nicht von heute auf morgen.

Grenzen überwinden

Das bringt mich zum Schluss zur Frage, wie es denn international aussieht. Im FABEC sind wir in der glücklichen Lage, dass fast alle beteiligten Staaten sich für eine Lizenz entschieden haben. Deutschland hat eine Lizenz seit 1993, Frankreich und Belgien werden in Kürze eine ATSEP-Lizenz einführen. Einzig die Niederlande und Luxemburg haben sich diesbezüglich noch nicht entschieden. In einem FAB-Endstadium ist selbstverständlich eine harmonisierte Lizenz anzupeilen, wenn nicht sogar auf Europäischer Ebene.

Zu guter letzt ist zu erwähnen, dass sich auch die ICAO des Themas angenommen hat und mit dem Workingpaper 210 einer Ergänzung im Annex 1 einen Schritt näher gekommen ist.

● **Stefan Böller**

Präsident SATTA

(Swiss ATSEP Technical Association)

Der Berufsverband SATTA (Swiss ATSEP Technical Association) vereint die in der Schweiz tätigen Flugsicherungstechniker und -ingenieure. Die SATTA setzt sich ein für einen beruflichen Erfahrungsaustausch, für einen hohen Standard bei Aus- und Weiterbildung sowie für die Anerkennung und Weiterentwicklung des Berufsbildes. Sie ist dem internationalen Dachverband IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) angeschlossen.