



ATCNEA

satta
Swiss ATSEP Technical Association



DACH - Meeting 2016

Ist Fliegen noch sicher?

Oder befindet das Sicherheitsniveau im europäischen Luftverkehr aus Kostengründen bereits auf einem gefährlich tiefen Niveau?



Im Rahmen des alljährlichen **DACH Meetings** trafen sich Vertreter der Berufsverbände der Flugsicherungs-Techniker und - Ingenieure aus Deutschland, Österreich und der Schweiz 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 Willen Vorhaben auch umzusetzen, verlaufen diese immer wieder im Sand.

Im Bereich Luftfahrt ist das Vorhaben zur **Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes** ein ikonisches 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 europäischen 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.



ATCNEA - GdF - SATTA: Founding Members of IFATSEA



Die Berufsverbände sind überzeugt, dass ohne breite Unterstützung der Arbeitnehmerverbände die EU-Luftfahrtstrategie 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 ausgewählten CEOs 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. Ansonsten 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 Schwachstrominstallationen sollen nun teilweise durch externe Firmen erbracht werden. Da diesen aber die entsprechenden 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.

Pay2fly, Bogus self-employment, Zero hours contracts oder Tax-avoidance.

Sicherheitskritische Infrastrukturträger, wie z.B. Flugsicherungsdienste, werden kaputtgespart.



ATCNEA - GdF - SATTA: Founding Members of IFATSEA



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, Refreshertraining, Ausfalltraining 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 einem gemeldeten Vorfall 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 immer nicht sicher.

Das nächste DACH-Meeting 2017 wird im Frühling in Deutschland stattfinden.



ATCNEA - GdF - SATTA: Founding Members of IFATSEA

