



Nach dem Unfall von Überlingen Spart die Schweiz auf Kosten der Sicherheit?



von
Thorsten
Wehe

Nunmehr liegt das Unglück von Überlingen acht Jahre zurück. Gleich nach dem Unfall wurden umfangreiche Untersuchungen eingeleitet. Das NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) hat im Nachgang der Untersuchungen Empfehlungen ausgesprochen. Eine Empfehlung beinhaltet die Einführung eines Lizenzsystem für die Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure. Die BFU der Schweiz hat ebenfalls auf das Fehlen der Lizenz in ihrem Unfalluntersuchungsbericht hingewiesen. Die Lizenzierung von Flugsicherungs-Technikern und -Ingenieuren schließt die Sicherheitskette im System Luftfahrt. Selbstverständlich registrieren wir, dass Piloten, Kabinenbesatzung, Lotsen und Flugzeug- und Triebwerkmechaniker eine Lizenz zur Ausübung ihrer Tätigkeiten besitzen müssen. Für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure schreiben die EU-Vorschriften zumindest vor, ein Basis- und Kompetenztraining nachzuweisen. Viele EU-Staaten gehen aus Gründen der Sicherheit darüber hinaus, und besitzen ein nationales Lizenzsystem für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure.

Im Rahmen der Novellierung des Luftverkehrsgesetzes im letzten Jahr hat die GdF wiederum Angriffe auf die Lizenzierung abwehren können und die Politik vom Nutzen der Lizenz für die Sicherheit im Luftverkehr überzeugen können. In den Protokollen und ergänzenden Dokumenten ist nachzulesen, dass insbesondere aus Sicherheitsgründen in Deutschland gesetzlich eine Lizenzierung für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure vorgeschrieben ist. So ist es nicht nachvollziehbar, dass im nationalen wie auch

im internationalen Umfeld Vertreter der DFS immer wieder dieses Lizenzsystem angreifen bzw. in Frage stellen.

Die Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure in der Schweiz weisen mit ihrer Organisation SATT (Swiss ATSEP Technical Association) (Anm. der Redaktion: ATSEP ist der internationale Begriff für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure und steht für Air Traffic Safety Electronics Personnel) immer wieder auf das Fehlen der Lizenz hin und wird dabei von der GdF unterstützt. Aus Sicht der GdF sind die Antworten der Schweizer Behörden nicht akzeptabel. Im letzten Schreiben des Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) werden die Kollegen von SATT nun auf das Jahr 2012 vertröstet. Nach Auffassung der GdF wird hier offensichtlich an der Sicherheit gespart. Fehlende personelle Ressourcen in einer Behörde sind kein Argument ein offenkundiges Sicherheitsdefizit zu schließen. Von Skyguide getrieben, wird aktuell eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer gemeinsamen Kontrollzentrale mit deutscher, französischer und schweizer Beteiligung durchgeführt. Wie soll das gehen, wenn die beteiligten Staaten unterschiedliche Maßstäbe für Sicherheitskriterien besitzen. Ich möchte nicht in der Haut der Verantwortlichen stecken, sollte, was wir uns alle nicht wünschen, wieder ein solcher Unfall passiert und Betroffene fragen: Warum haben Sie nichts unternommen?

Nachfolgend die Schreiben und Antwortschreiben unserer Kollegen von SATT:

Persönliche Lizenz für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure in der Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Der Berufsverband SATT (Swiss ATSEP Technical Association) vereint die in der Schweiz tätigen Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure (ATSEP = Air Traffic Safety Electronics Personnel). SATT setzt sich ein für einen beruflichen Erfahrungsaustausch, für einen hohen Standard bei Aus- und Weiterbildung sowie für die Anerkennung und Weiterentwicklung des Berufsbildes. SATT ist dem internationalen Dachverband

IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) angeschlossen.

Das seit dem Jahr 2005 vorliegende Rechtsgutachten von Prof. Dr. Regula Dettling-Ott identifizierte das Fehlen einer ATSEP Lizenz als gravierende Lücke im Sicherheitsnetz der Schweizerischen Zivilluftfahrt. Dieses Gutachten hat neben den sicherheitsrelevanten Erwägungen dazu beigetragen, dass sich das BAZL im selben Jahr zu der Einführung einer persönlichen ATSEP Lizenz für das Ausführen sicherheitsrelevanter Tätigkeiten im Bereich der Flugsicherungstechnik entschied.

Fünf Jahre nach dieser Entscheidung wurde der Sachverhalt erneut geklärt. Das BAZL bestätigt im angehängten Antwortbrief seine Position und stützt damit die Haltung von SATTa sowie der schweizerischen Flugverkehrsleiterverbände für die notwendige Einführung einer persönlichen Lizenz für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure. Aufgrund der knappen Personalressourcen beim BAZL wird die Umsetzung jedoch erneut bis zum Jahr 2012 weiter verzögert.

Nach unserem Verständnis kann das Gesamtsystem Luftfahrt, bestehend aus: Fachpersonal, technischen Ausrüstungen und Verfahren – nur dann sicher sein – wenn all diese Elemente den gleichen Anforderungen, Einschränkungen und Regeln unterworfen sind. Ist dies nicht der Fall, kann die Sicherheitskette an der schwächsten Stelle reißen. Angesichts der schrittweisen Verschärfung der Bestimmungen für den Flugbetrieb im Rahmen der gemeinsamen europäischen Regulierung (EASA) fällt auf, dass die Flugsicherung diesen erhöhten Anforderungen nicht folgt. Daraus resultiert eine Disymmetrie zwischen den beiden Bereichen.

Wir sind angehalten, die Luftfahrtindustrie möglichst konkurrenzfähig und international abgestimmt zu entwickeln. Die von den Europäischen Behörden initiierte Vereinheitlichung der Lufträume (Single European Sky, SES) verlangt ein erhöhtes Mass an Sicherheit, um den in Zukunft ansteigenden Verkehr sicher zu bewältigen. Daher macht es Sinn, sich bei SES einer einheitlichen europäischen Lösung in der Lizenzfrage zu nähern. Im geplanten Luftraumblock FABEC ist Frankreich mit der Einführung einer ATSEP Lizenz im Jahr 2009 in dieselbe Richtung gegangen, wie dies Deutschland bereits im Jahr 1992 tat, als es bei der Privatisierung der Deutschen Flugsicherung galt, Qualität und Sicherheit zu garantieren. Die Politik berief sich dabei auf das hohe deutsche Sicherheitsniveau und ging damit bewusst über die EU-Anforderungen hinaus.

Die hohe Verantwortung, welche jeder in der Flugsicherung tätige Mitarbeiter trägt, kann nur wahrgenommen werden, wenn sie auf einer umfassenden Ausbildung basiert, die unter Berücksichtigung des Vieraugenprinzips von einem unabhängigen Regulator fortlaufend auf die Einhaltung des festgelegten Qualitätsstandards hin geprüft wird. Ein in der Verantwortung des Flugsicherungsdienst-Anbieters selbst angesiedeltes Ausbildungswesen ist immer abhängig von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, unter denen diese Organisation arbeitet. Darüber hinaus ist es permanent der Gefahr von Einsparungen ausgesetzt. Dies kann und darf in einem Umfeld zunehmender Automatisierung nicht zur Grundlage künftiger Entwicklungen in Europa gemacht werden. Eine persönliche Lizenz, wie sie bei anderen sicherheitsrelevanten Berufen der Aviatikbranche (Flugverkehrsleiter, Pilot, Flugzeugmechaniker) angewendet wird, ist zweifellos die beste Lösung um die erforderliche Kompetenz zu garantieren.



¹ BFU-Bericht 1887 vom 26.8.2008, Empfehlung 322

Es gibt weitere Gründe für die Einführung einer persönlichen ATSEP Lizenz in der Schweiz. Skyguide ist nicht das einzige Unternehmen, welches technisches Equipment für die zivile Flugsicherung betreibt und wartet. Teile der flächendeckenden Flugsicherungs-Infrastruktur sind im Bereich der Luftwaffe, den Flughafenbetreibern, Meteo Schweiz und privaten Zulieferfirmen zu finden. Ferner kommt hinzu, dass skyguide für Flugsicherungsdienste über deutschem Hoheitsgebiet deutsches Recht zu erfüllen hat. Darunter fällt auch die Erlaubnispflicht für technisches Personal in der Flugsicherung. Mit der heutigen Regelung wird dies nicht erfüllt.

Bereits im Jahr 1999 haben Sie in Ihrem Schreiben vom 19. Mai 1999 Ihre Unterstützung für die gesetzliche Umsetzung von ESARR 5 durch eine persönliche Lizenz zugesagt. Die nach dem tragischen Unfall von Überlingen von Ihnen in Auftrag gegebene Studie REACH empfahl im Jahr 2003 ebenfalls, eine ATSEP Lizenz einzuführen. Die anschliessende Überprüfung im Jahr 2006 bemängelte den Umstand, dass diesbezüglich kaum Fortschritte erkennbar waren. Darüber hinaus hat das BFU im Untersuchungsbericht 1887¹ auf das Fehlen einer ATSEP Lizenz hingewiesen.

Es stellt sich die Frage, warum das BAZL während fünf Jahren keine Ressourcen findet, um diese wichtige Aufgabe anzugehen, die in der Luftfahrtverordnung notwendigen Anpassungen vorzunehmen (748.222.3 Verordnung über die Ausweise für das Personal der Flugsicherungsdienste, VAPF) und somit die bestehende Lücke in der Sicherheitskette des Luftverkehrsmanagements zu schliessen. Diesbezüglich erwarten wir vom BAZL einen konkreten Vorgehensplan mit Angaben von Teilschritten und einem einzuhaltendem Zeitplan. Solche Vorgaben würden sicherlich auch skyguide motivieren, die notwendigen Schritte für eine Umsetzung im Betrieb anzugehen. Bisher fehlt dieser Druck komplett. Die Tatsache, dass eine Lizenz



für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure auch für die Entwicklung von skyguide durchaus seine Vorteile hat, reicht leider nicht aus. Zweifelsohne wurden in der Schweiz während der letzten Jahre im Bereich der ATSEPAusbildung und -Training sowie deren Überwachung Fortschritte erreicht. SATTA ist jedoch der Meinung, dass die Bemühungen in dieser Richtung weiter verstärkt werden müssen, um den heutigen Sicherheits- und Qualitäts-Standards zu genügen.

Wir haben Diskussionsbedarf und stellen unser Fachwissen in diesen Fragen gerne zur Verfügung. Mit Spannung erwarten wir Ihre Antwort und Ihre Reaktion zu diesem Anliegen.

Freundliche Grüsse
Stefan Böller, Präsident SATTA
Marco Nanni, Vizepräsident SATTA

License for A TSEP (A TM – technical and engineering staff performing safety related tasks on ATM equipment in Switzerland

Dear Sir,

For many years now, the four Swiss Air Traffic Controllers unions and associations are following very closely and with great interest the implementation of ESARR 5 Provisions in Switzerland. We note with pleasure that the implementation of the appropriate provisions for Air Traffic Controllers (ATCOs) and related staff (such as Assistants and Supervisors) is progressing well in Switzerland or is even almost completed.

Most unfortunately, the same cannot be said for the ATSEP personnel (ATM engineering and technical personnel), which is also part of the ATM related safety-chain. You are certainly aware that the ESARR 5 provisions are also applicable for part of this technical staff, which undertake and perform operationally relevant safety critical tasks. ESARR 5 refers to them most of the time as „Engineering and Technical Personnel“.

In ESARR 5, the requirements and standards for Engineering and Technical Personnel are laid down in section 5.3, with an applicability as of 11.04.2005 (section 3.3). It is quoted that:

5.3 Requirements for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Safety Related Tasks

In addition to those requirements mentioned in section 5.1 the following requirements apply to ATM engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks.

NOTE: For the purposes of these requirements:

- *ATM engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks are defined in Appendix A, and hereafter referred to as „engineering and technical personnel“;*
- *Any Organisation that fall within the jurisdiction of the National ATM safety regulatory body and responsible for the provision of engineering and technical services supporting Air Traffic Management services*

is hereafter referred to as the „Operating Organisation „.

Under this definition, therefore the ATM service provider itself would be the Operating Organisation when providing its own technical support. If engineering and technical supporting services are not provided by the ATM service provider, the Operating Organisation would be a separate entity.

4. Requirements for ATM engineering and technical personnel

4.1 The paragraphs of ESARR5 more specifically relevant to training require that the Operating Organisation shall ensure that technical and engineering personnel are properly trained and qualified to perform the assigned tasks, that they have and maintain sufficient knowledge to ensure a sound understanding of the ATM service(s) they are supporting, and the actual and potential effects of their work on the safety of those service(s). The evidence of the availability of sufficient personnel Training Symposium 11 – 65 competence assigned to operational safety related tasks, the qualification schemes and policy, the competence, specialisation and recency of personnel, the training policy and plans and the personnel training records shall be fully documented.

One of the most important points is in our opinion the „Common Core Content (CCC)“, in particular for the initial training of ATM engineering and technical personnel. The CCC has to be developed for the Basic training and for the Qualification on the job. ICAO talks of five training addresses or domains: Communications, Navigation, Surveillance, Data Processing, and Safety. For each of these 5 domains, a domain syllabus has been created composed of subjects, main topics, topics and attached objectives. The standards and qualification of the ATM engineering personnel is also part of the ICAO USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) process, which is also applicable to Switzerland. USOAP is an international safety and standards oversight audit programme, agreed on by all ICAO Member States. There are 8 critical elements (CE), and under CE 4 there is the „Technical person-

nel qualifications and training“. ICAO writes that „The establishment of minimum requirements for knowledge and experience of the technical personnel performing safety oversight functions and the provision of appropriate training to maintain and enhance their competence at the desired level. The training should include initial and recurrent (periodic) training.“ The four ATCO-associations would like to point out to you that this is a major audit point, and even some of the better-off ICAO-States have received rather disappointing comments and marks from ICAO in this matter, back in 2006 and 2007.

Finally, and to conclude this letter, we would like to emphasize to you that we judge a safe and stringent support of our operational ATC-activities of utmost importance. Very unfortunate occurrences, and even accidents in the past, such as the tragic mid-air collision of Ueberlingen, on June 1, 2002, have clearly shown that the complex ATC- and ATM-system can only operate safely and as designed, if all the components and tools are working correctly and with a high degree of redundancy. Several times, degraded too1 or faulty equipment has been part of the chain of events of major accidents or serious incidents. As with pilots flying sophisticated aircraft, which can only be safely operated if they are technically ready and well-maintained, the same applies for Air Traffic Controllers. They can only operate and control the traffic safely, if all the systems and ATC-tools are well maintained and operationally „sound“. This is why we heavily depend on a good maintenance and also a fast and decisive technical system intervention, if something fails or is not operating as it should. So, the ATSEPs, which do perform this kind of work, need to have a very good preparation and a very sound and up-to-date know-

ledge of how to perform this work as safely as possible. Knowledge of the whole ATC-system, including the consequences of each action on the ATC-System is for us, Air Traffic Controllers, „an absolute must“.

We would like to draw your attention to the fact that we consider the ATSEP license in Switzerland not only a „paper“, but more as a part of a whole „PROCESS“, where the requirements, the training, the syllabus for achieving such a qualification, and of course also the recurrent training and maintenance of the competences to be maintained during the whole ATSEP-career are defined and assured. This is much more than just a license with a picture and some authorizations stamped on it. Only by doing this, and all controlled, checked and supervised by the FOCA, a very high safety standard can be achieved and maintained.

The four Air Traffic Controllers association of Switzerland, representing almost all licensed Air Traffic Controllers in Switzerland (being civil or military controllers), urge you to give our letter full consideration, and we invite the FOCA to undertake without delay, all the required actions in order to push forward and implement this very important safety instrument: the ATSEP license for all safety related tasks with regard to ATM engineering and technical personnel. You can count on our full support and cooperation in this matter.

Thanking you in advance and looking forward to hearing from you so on in regards of this matter.

- David Mathieu / President Skycontrol
- Jean-Luc Reymond / President APCIPVB
- Siegfried Ladenbauer / President Aerocontrol
- Kim Monnard / President APTC

ATSEP Lizenz

Sehr geehrter Herr Müller

Ihre Antwort zum Stand der Umsetzung der ATSEP Lizenz hat uns enttäuscht. Wir sind erstaunt über die Tatsache, dass Sie nach vier Jahren ohne Fortschritt nun die Entscheidung des BAZL von 2005, eine Lizenz für Techniker und Ingenieure einzuführen, in Frage stellen.

Bereits 1999 hat Herr Bundesrat Leuenberger uns seine Unterstützung für die gesetzliche Umsetzung von ESARR 5 durch eine persönliche Lizenz zugesagt.

Die Studie REACH empfahl 2003 die ATSEP Lizenz einzuführen und bemängelte 2006 den Umstand, dass diesbezüglich kaum Fortschritte erkennbar waren. Dass die vom NLR verfassten Empfehlungen verbindlich umzusetzen sind, lässt auch die schweizerische

Luftfahrtspolitik von 2004 erkennen. Darüber hinaus hat das BFU im Untersuchungsbericht 1887¹ auf das Fehlen einer ATSEP Lizenz hingewiesen.

Begleitend hatte SATTA 2005 ein Rechtsgutachten vorgelegt, welche das Fehlen der ATSEP Lizenz als Lücke im Sicherheitsnetz der Zivilluftfahrt identifizierte. Dieses Rechtsgutachten hat neben den sicherheitsrelevanten Erwägungen dazu beigetragen, dass das BAZL sich für die Umsetzung einer persönlichen ATSEP Lizenz entschied und diesen Entschluss in einer Präsentation am 9.8.2005 bekannt gab. Mit Ihrem Brief vom 19.5.2006 erfuhren wir von einem Grobkonzept des BAZL, dessen Zeitplan auf die Umsetzung bis Ende 2008 abzielte. Später im Oktober 2007 schliesslich wurde uns an einer Fachveranstaltung SATTA von Herrn Hügli eine Verspätung von drei Jahren signalisiert. An der eigentlichen Umsetzung der ATSEP Lizenz wurde aber festgehalten. In der Folge fand eine erste Besprechung zwischen dem BAZL und SATTA statt,

¹ BFU-Bericht 1887 vom 26.8.2008, Empfehlung 322

in der uns eine Mitarbeit als Stakeholder in Aussicht gestellt wurde. Der Start des Realisierungsprojektes mittels externen Ressourcen wurde auf Sommer 2008 angesetzt.

SATTA hat deshalb mit hohen Erwartungen die Anpassung der Luftfahrtsverordnung 748.222.3 (Verordnung über die Ausweise für das Personal der Flugsicherungsdienste, VAPF) abgewartet. Immerhin haben uns die Vertreter des BAZL an der oben erwähnten Fachveranstaltung versichert, dass die geplante Änderung auch die Schweizer ATSEP berücksichtigt. Überrascht und mit grosser Ernüchterung mussten wir feststellen, dass die neue Verordnung über die Ausweise für das Personal der Flugsicherung (VAPF) das von uns vertretene technische Flugsicherungspersonal mit keinem Wort erwähnt.

Es muss einleuchten, dass das Gesamtsystem Luftfahrt, bestehend aus Fachpersonal, technischen Ausrüstungen und Verfahren, nur dann sicher sein kann, wenn all diese Elemente den gleichen Anforderungen, Einschränkungen und Regeln unterworfen sind. Ist dies nicht der Fall sein, kann die Sicherheitskette an der schwächsten Stelle reissen. Angesichts der schrittweisen Verschärfung der Bestimmungen für den Flugbetrieb im Rahmen der JAR-OPS fällt auf, dass die Flugsicherung diesen erhöhten Anforderungen nicht folgt. Daraus resultiert eine Dissymmetrie zwischen den beiden Bereichen.

Das Luftverkehrsmanagement-System der Zukunft beruht auf der Annahme, dass der Mensch (der Flugverkehrsleiter) seine Schlüsselfunktion im Entscheidungsprozess behalten wird. Diese Annahme setzt aber voraus, dass eine kontinuierlich fortzuentwickelnde Automation durch die Flugsicherungstechnik zur Verfügung gestellt wird, um die prognostizierten Verkehrswachstumsraten sicher bewältigen zu können. Menschen müssen also im Entscheidungskreislauf bleiben. Sie werden mehr und mehr zu Systemmanagern. Diese Entwicklung rückt zwangsläufig das technische Element in den Vordergrund. Somit wachsen die operationellen Flugsicherungsbetriebsdienste und die technische Dienste immer mehr in Richtung System-Management zusammen.

Unter rechtlichen Aspekten bedeutet dies, dass von einer Nachrangigkeit der Technik hinsichtlich der Sicherheit in der Flugsicherung keine Rede mehr sein kann. In der Zukunft wird die Technik hinsichtlich der Qualität und damit nicht zuletzt auch der Sicherheit den essentiellen operativen Kern der Flugsicherung darstellen. Der Lotse wird zum Kontrolleur des Systems Flugsicherung.

Wir sind angehalten, die Luftfahrtindustrie möglichst konkurrenzfähig und international abgestimmt zu entwickeln. Gerade SES verlangt ein erhöhtes Mass an Sicherheit, um den in Zukunft ansteigenden Ver-

kehr sicher zu bewältigen. Weiter macht es Sinn, sich bei SES, insbesondere im FABEC, einer einheitlichen europäischen Lösung in der Lizenzfrage zu nähern. Dabei ist Frankreich mit der Einführung einer ATSEP Lizenz noch in diesem Jahr in dieselbe Richtung gegangen wie Deutschland bereits 1992, als es darum ging, Qualität und Sicherheit bei der Privatisierung der DFS zu garantieren. Eine persönliche Lizenz, wie sie bei anderen sicherheitsrelevanten Berufen wie Flugverkehrsleiter, Pilot oder Aircraft-Maintenance angewendet wird, ist zweifellos die beste Lösung, um die erforderliche Kompetenz in der Luftfahrtindustrie zu garantieren.

Ende Mai 2009 hat der deutsche Bundestag einen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften angenommen. Somit ist die Deutsche Gesetzgebung für SES bereit, d.h. ein ausländisches Unternehmen kann hoheitliche Aufgaben in Deutschland wahrnehmen, sofern gewisse Bedingungen erfüllt sind. Zu diesen Bedingungen gehört auch die Erlaubnispflicht (= Lizenz) für technische Arbeiten an operationell genutzten Flugsicherungsanlagen. Diese Erlaubnispflicht wurde nun innert zwei Jahren zweimal von der Regierung bestätigt. Die Politik beruft sich dabei auf das hohe deutsche Sicherheitsniveau und geht damit bewusst über die EU-Anforderungen hinaus.

Diese veränderte Ausgangslage zwingt die Schweiz mit den deutschen Bestimmungen, zum Beispiel die Erlaubnispflicht bei Arbeiten an operationell genutzten Flugsicherungsanlagen, gleichzuziehen. Die hohe Verantwortung, welche jeder in der Flugsicherung tätige Mitarbeiter trägt, kann nur wahrgenommen werden, wenn sie auf einer umfassenden Ausbildung basiert, die unter Berücksichtigung des Vieraugenprinzips von einem unabhängigen Regulator fortlaufend auf die Einhaltung des festgelegten Qualitätsstandards hin geprüft wird. Ein in der Verantwortung des Flugsicherungsservice-Providers selbst angesiedeltes Ausbildungswesen ist immer abhängig von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, unter denen diese Organisation arbeitet. Darüber hinaus ist es permanent der Gefahr von Einsparungen ausgesetzt. Dies kann und darf in einem Umfeld zunehmender Automatisierung nicht zur Grundlage künftiger Entwicklungen in Europa gemacht werden. Es muss mehr denn je die Maxime „Expertenentscheidung vor Managemententscheidung“ gelten, wenn es um die Wahrung der Sicherheit geht.

Dass sich die NSA (National Supervisory Agency), welche vor allem die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu überwachen hat, in dieser Frage schwer tut, ist für uns kaum nachvollziehbar. Viel mehr erwarten wir nach vier Jahren ein zügiges Voranschreiten im Ausarbeiten der erforderlichen Richtlinien zur Einführung der besagten Lizenz. Aus diesen Gründen fordern wir Sie auf, raschest möglich die in der Luftfahrtverordnung

notwendigen Anpassungen vorzunehmen und somit die bestehende Lücke in der Sicherheitskette im Luftverkehrsmanagementsystems zu schliessen. Eine erneute Infragestellung des Grundsatzentscheids hätte wiederholte Verzögerungen an einer sicherheitsrelevanten Schnittstelle zwischen Regulation und Flugsicherung zur Folge.

Bezüglich der Anfrage von Frau Roth stehen wir Ihnen gerne mit unseren Experten für ein Fachgespräch zu

Verfügung. Wir freuen uns, möglichst bald von Ihnen in dieser Angelegenheit eine Antwort zu erhalten.

Freundliche Grüsse
Stefan Böller, Präsident SATTA
Guido Deplazes, Vizespräsident SATTA

Lizenzierung des technischen Personals der Flugsicherung in sicherheitsrelevanten Tätigkeiten

Sehr geehrter Herr Böller

Wir beziehen uns auf Ihre Schreiben vom 13. Juni und 1. Oktober 2009 betreffend Lizenzierung des technischen Personals der Flugsicherung in sicherheitsrelevanten Tätigkeiten.

Das BAZL anerkennt die Bedeutung einer Lizenzierung des technischen Flugsicherungspersonals nach wie vor.

Indessen muss das BAZL aufgrund der knappen Personalressourcen seine Tätigkeiten schon seit längerem priorisieren. In Bezug auf die Frage der Einführung der Lizenzierung des technischen Flugsicherungspersonals hat der Linksunterzeichnende entschieden, die erforderlichen Ressourcen erst im Jahr 2012 sicher zu stellen. Obwohl mit diesem Entscheid eine allfällige Einführung verzögert wird, erlaubt dies die Berücksichtigung wesentlicher Erkenntnisse aus der Überprüfung der Schnittstellen zwischen zivilen und militärischen Flugsicherungssystemen sowie insbesondere der Entwicklungen im Rahmen SES und bei FABEC.

In der Zwischenzeit setzt sich das BAZL dafür ein, dass international fundiertes «Guidancematerial» zuhanden der ANSP Kompetenzsysteme erstellt wird. Zudem korrigieren wir im Rahmen unserer Aufsichts- und Inspektionstätigkeiten erkannte Schwachstellen laufend. Wir möchten an dieser Stelle festhalten, dass wir im Rahmen unserer Aufsichtstätigkeit in den vergangenen Jahren im Bereich der Qualitäts- und Unterhaltsprozesse bereits deutliche Fortschritte feststellen durften. Ebenso konnten wir erkennen, dass im Bereich der Ausbildung und deren Dokumentation wesentliche Verbesserungen erzielt wurden und wir sind der Überzeugung, dass mit der Weiterführung dieser Bestrebungen bis 2012 die Qualität der Ausbildung weiter gesteigert und systematisiert wird.

Wir danken Ihnen für Ihr Engagement und verbleiben Mit freundlichen Grüssen
Bundesamt für livilluftfahrt

Peter Müller / Direktor
Daniel Hügli / Vizedirektor
Leiter Abteilung Sicherheit Infrastruktur

