



Zürich-Flughafen, 5. März 2009

2008 Presseberichte

Inhalt

1. Unbundling of Services - Positioning Paper SATTA.....	2
2. Der Single European Sky in turbulenten Zonen	5
3. Schweizer ATSEP-Lizenz	9
4. Report International Activities 2008 of SATTA for GeKo	12
5. Kurzbericht des F.D.A.CH 2008 in St. Peter Ording.....	13
6. Report of the 38th IFATSEA general assembly 2008 – Ostende (Belgium).....	14
7. MOSAIC Communique Frankfurt 30th January 2009	16



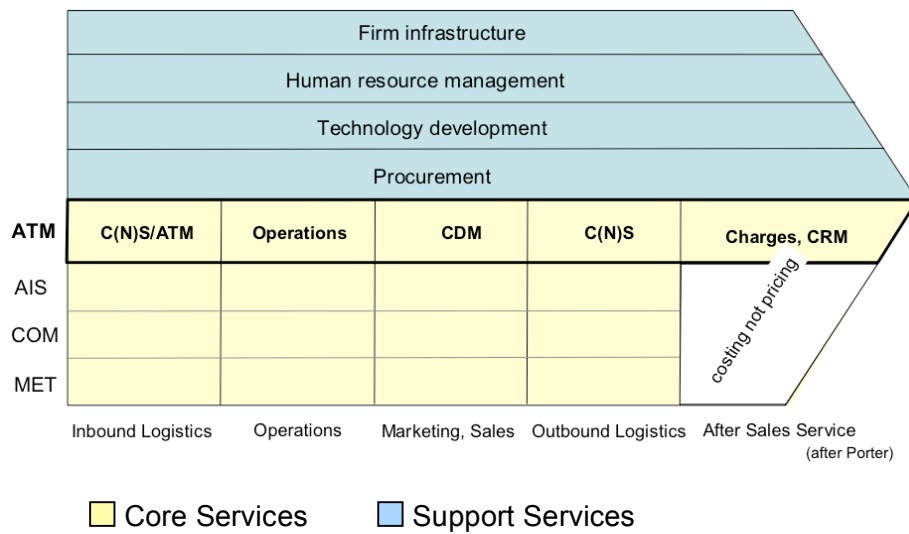
1. Unbundling of Services - Positioning Paper SATTA

Die im Jahr 2004 von der Europäischen Kommission forcierte Flugsicherungsreform 'Single European Sky' (SES) brachte bisher nicht die erhofften Verbesserungen im europäischen Luftverkehr. Als Folge wurde von der EU-Kommission ein neues Regelwerk SES II verabschiedet, welches unter anderem auch auf Effizienzverbesserungen mittels Ausgliederung (Unbundling) der Flugsicherungstechnik abzielt.

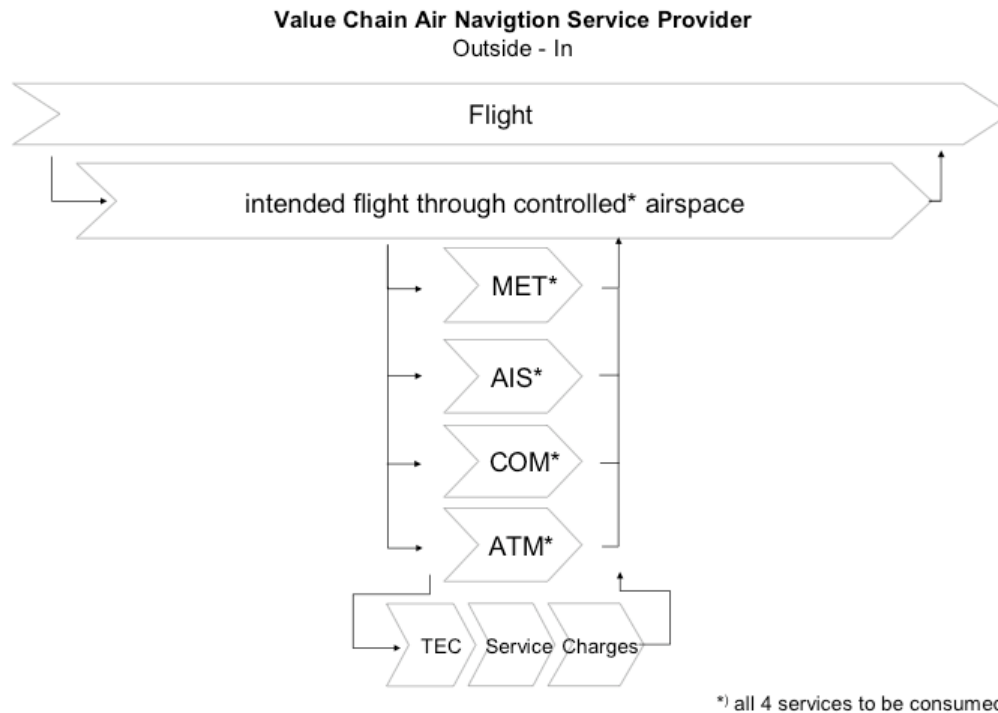
Ausgangslage

- Zwingende Voraussetzungen zur Umsetzung jedwelcher Art von Unbundling sind die Zertifizierung der Bodenanlagen sowie die Lizenzierung des Personals. Beide Voraussetzungen sind bei uns in der Schweiz bekanntlich noch nicht gegeben.
- Wertschöpfungskette von Air Navigation Service Provider (ANSP): Die Instandhaltung Technik und das Systemmanagement Technik sind 'Core Values' in der Wertschöpfungskette eines Flugsicherungsdienstes, Procurement und Projektmanagement sind dagegen Support.

Value Chain Air Navigation Service Provider
Inside - Out



Gemäss ICAO-Modell gehören die Basisdienste ATM, AIS, COM und MET zusammen. Es darf angenommen werden, dass die ICAO beim Zusammenfassen dieser Dienste auf den Aspekt der Nutzung bestehender Synergien abzielte (Economy of scope). Beispiel MET: Der Flugwetterdienst ist den ANSP zugeteilt und nicht den nationalen Standard-Wetterdiensten.



Betriebswirtschaftliche Erwägungen auf Organisations-Theoretischen Erkenntnissen basierend

Die Schnittstellen zwischen Technik und operationellem Betrieb müssen in der Prozesskette auf ein Minimum reduziert werden, da Sie zusätzliche Koordinations- und Transaktions-Aufwand und somit Mehrkosten zur Folge haben. Ein Outsourcing bedingt Service-Level Agreements (SLA) zwischen den Partnern, welche privatrechtliche Abmachungen zur Folge haben (Verträge). Dies bedeutet, dass der Aufwand zu deren Verwaltung bei zunehmender Komplexität exponentiell wächst. Innerhalb einer Firma sind daher SLA's mit gutem Grund zu vermeiden. Business x Schnittstellen = exponentieller Anstieg der Verwaltungsaufwandes!

Politische Sicht

- Supranational (EU): Die SES-Verordnung befürwortet einerseits ein Unbundling, macht jedoch gesetzliche Auflagen, welche wiederum einen erhöhten Aufwand bedeuten.
- National: Die CH-Luftfahrtsverordnung verpflichtet den nationalen ANSP (skyguide), gemäss der 'Verordnung Flugsicherungsdienst' den Flugsicherungs-Betrieb zu gewährleisten. Eine neue Verordnung ist zur Zeit in Vernehmlassung.
- IATA befürwortet, dass die Flughäfen und ANSPs im Gegensatz zu den Airlines nicht in einem Wettbewerbsumfeld operieren sollen.

Aktuelle Beispiele von Unbundling der Technik im benachbarten Ausland

- Italien: Die ENAV hat 2007 den selbstständigen Flugsicherungstechnik-Provider Vitrociset übernommen. Im Presse-Bericht begründet die ENAV diesen Schritt mit dem Bedarf eines lückenlosen Technik-Supports und der Angleichung an die anderen ANSP in Europa. Mittels In-Sourcing der ANS-Technik spart ENAV jedes Jahr rund 20 Mio Euro. ENAV ist einer der wenigen EU-ANSP, der im 2009 die Gebühren gesenkt hat.

- Deutschland: Die Unbundling-Pläne der Technik wurden von der DFS gestoppt, da Sie als nicht rentabel eingeschätzt wurden.

Position SATTA

SATTA unterstützt die ursprüngliche Sicht der ICAO, nach der die Synergien innerhalb der ANSP Dienste zum Wohle der Zivilluftfahrt optimal genutzt werden können (Economy of Scope und keine Economy of Scales). Deshalb befürwortet SATTA das Zusammenbleiben der Dienste (ATM, AIM, COM, MET).

NZZ 23.12.2008

2. Der Single European Sky in turbulenten Zonen

Fragezeichen zum neuen EU-Regelwerk aus der Sicht der Berufsverbände

Die EU-Kommission macht Druck bei der Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums. Die Autoren, Vertreter der Flugsicherungs-Berufsverbände, sorgen sich, ob die Umsetzung der Vision nicht zu übereilt und mit zu wenig Umsicht vorangetrieben wird.

Marc Baumgartner und Heinz Wipf

Im Jahr 2004 hat die Europäische Kommission die Regeln des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Single European Sky, SES) eingeführt. Das Kernstück war damals das Konzept eines zusammenhängenden europäischen Luftraums, der bis 2010 in Form von sogenannten Functional Airspace Blocks (FAB) umgesetzt werden sollte. Diese Luftraumblöcke sollten sich nicht mehr an Landesgrenzen, sondern an den bestehenden Verkehrsflüssen orientieren. Nach drei Jahren zog die Europäische Kommission Zwischenbilanz und erkannte dabei dringenden Handlungsbedarf, weil der erwartete Veränderungsprozess nicht genügend schnell und in vielen Bereichen nicht in ihrem Sinn vonstatten ging. Inzwischen ist ein neues EU-Regelwerk in der Vernehmlassung, der Single European Sky II. Damit sollen Defizite der ersten Flugsicherungsreform korrigiert und weitere Effizienzsteigerungen möglich werden. Die Ziele sind hochgesteckt: eine Verdreifachung der Kapazität des Jahres 2000 bei gleichbleibender Sicherheit, eine Reduktion der Emissionen um 10 Prozent gegenüber 2005 – unter gleichzeitiger Halbierung der Flugsicherungskosten pro Flug von 800 auf 400 Euro.

Technisches Entwicklungsprogramm

Für die Effizienzsteigerung bei der Flugsicherungstechnik vertraut die EU-Kommission auf das Technologieprojekt Single European Sky ATM Research (SESAR). Es koordiniert die privatwirtschaftliche und die öffentliche Forschung zur Entwicklung der benötigten Technologien im Zeitraum von 2008 bis 2016. Die Überwachungs- und Leitsysteme der Flugsicherung zählen zu den komplexesten soziotechnischen Systemen überhaupt. Der Markt dafür ist klein, weshalb die Privatindustrie nur ungenügend in Forschung und Entwicklung investiert. Versucht wird hier ein Public Private Partnership (PPP) nach britischem Muster, ähnlich wie beim geplanten europäischen Navigationssatellitensystem Galileo. Bis heute hat bei diesem Technologieprojekt jedoch vor allem die EU-Kommission bezahlt. Ziel ist ein einheitliches Flugsicherungsleitsystem für Europa ab 2016. Ein Industriekonsortium zusammen mit der EU und der Flugsicherungs-Dachorganisation Eurocontrol wird rund 2,1 Milliarden Euro in die jetzt angelaufene Phase von SESAR investieren. Noch bleibt aber die mit rund 20 Milliarden Euro wesentlich teurere Einführungsfinanzierung ungelöst.

Mit der heutigen Technik wissen Flugverkehrsleiter, wo sich ein Flugzeug befindet und wohin es sich in den nächsten 30 Minuten bewegen wird. In Zukunft sollen übermittelte Flugzeugdaten erlauben, den geplanten Flugweg in Funktion der Zeit mit hoher Präzision darzustellen («4-D-Flugweg») – mit dem Vorteil, dass die heute geltenden Flugzeugabstände ohne Einbusse bei der Sicherheit reduziert werden können. Die derzeit 45 bis 50 stündlichen Flugbewegungen pro Sektor liessen sich auf 60 bis 70 erhöhen.

Die effizientere Bewirtschaftung des Luftraums wird direkten Einfluss auf die Flughäfen haben. Diese sind zurzeit die Hauptverantwortlichen für Engpässe in den Hauptverkehrszeiten. Man wird nicht darum herumkommen, entweder mehr Pisten zu bauen oder durch Regulierungsmassnahmen – Landegebühren – Gegensteuer zu geben. Das vorgeschlagene Regelwerk der EU-Kommission bleibt in dieser Hinsicht vage. Die Leistung fortschrittlicher Flugsicherungstechnik wird in erster Linie durch Schnittstellenprobleme vermindert werden. Dazu zählt die erst bruchstückhaft standardisierte Ausbildung des Wartungspersonals der Anlagen. Gerade deshalb wäre eine europäische Lizenzierung nötig. Leider muss bezweifelt werden, dass hier SESAR in die richtige Richtung geht.

Politik und Ökonomie

Während sich das Augenmerk der EU-Kommission generell auf vertikale, integrierte, nationale Monopolunternehmen richtet – wie sie klassisch in der Energieerzeugung, bei der Telekommunikation oder bei der Bahn die Regel sind – , mehren sich in letzter Zeit Stimmen, die bezweifeln, dass dieser Ansatz auf die nationalen Flugsicherungsunternehmen anwendbar ist. Diese sind keine vertikal, sondern horizontal integrierte Monopolunternehmen. Es gibt gute Gründe anzunehmen, dass es für Flugsicherungsanbieter, wie im Dienstleistungssektor üblich, eine optimale Grösse gibt, weshalb sich fallende Skalenerträge, wie sie in klassischen Produktionsindustrien zu finden sind, bei einem komplexen Dienstleistungsgeschäft wie der Flugsicherung nicht in gleichem Masse einstellen. Zu befürchten ist, dass die kritisierte fragmentierte Bewirtschaftung des europäischen Luftraums durch eine Fragmentierung der Flugsicherungsdienste ersetzt wird. Da jeweils nur das eigentliche Flugverkehrsmanagement Gebühren erhebt, wird sich hier auch die Frage der Finanzierung der übrigen Dienste (Luftfahrt-Informationsdienst, Wetterberatung, Kommunikation) aufdrängen. Der Monopolcharakter der Flugsicherung mit ihren auf Ausschliesslichkeit beruhenden Zuständigkeitsbereichen im kontrollierten Luftraum bliebe indessen unangetastet. Lediglich das angedachte Regime eines zeitlich begrenzten Abtretens von transnationalen Luftraumsektoren könnte Wettbewerb schaffen.

Gerade in diesem Bereich herrscht aber eine Verwirrung von Begrifflichkeiten. So verlangt die EU-Kommission eine Zertifizierung der nationalen Flugsicherungsorganisationen, wo sie doch juristisch wohl eher die zeitlich begrenzte Vergabe von Konzessionen bevorzugen müsste. Die auf Zeit vergebenen zivilen Flugsicherungsdienste über Landesgrenzen hinaus sind dabei der eine Problemkreis, die angepriesene militärisch-zivile Integration der

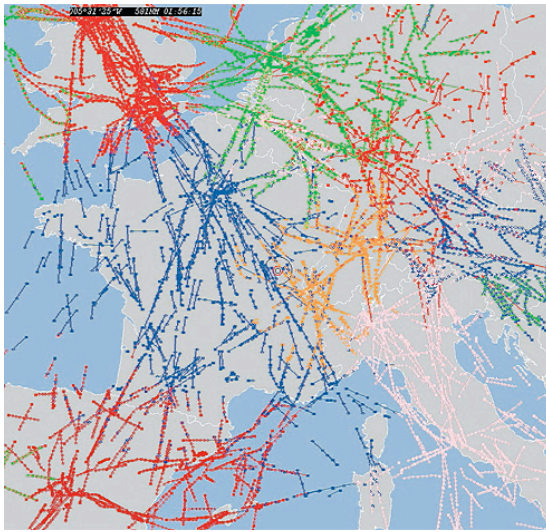
Flugsicherungsdienste ein anderer. Die operationellen und technischen Unterschiede zwischen dem Verkehrsmanagement der Zivilluftfahrt und des Militärs sind erheblich.

Zu fragen ist weiter, ob der Aktivismus der EU-Kommission mit den weltweiten Erneuerungskonzepten der Flugsicherung, wie sie von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) angestrebt werden, verträglich ist. Es droht eine verwirrende, teilweise wettbewerbsverzerrende Mehrspurigkeit bei Regulierungen, technischer Harmonisierung und Umweltschutz. Womöglich im Zusammenhang mit den anstehenden Neubesetzungen und Wahlen in der Kommission und im EU-Parlament wird das gegenwärtige Flugsicherungssystem als fragmentiert, überteuert und durch nationalstaatliche Interessen belastet dargestellt. Die Flugsicherungsdienste bewältigen zurzeit jedoch gegenüber 1999 mit der gleichen Anzahl Flugverkehrsleiter rund 21 Prozent Mehrverkehr. Bei den Verspätungen erreichte man in derselben Zeitspanne eine Reduktion von 5,6 Minuten pro Flug auf 1,6 Minuten; die von den Fluggesellschaften produzierten Verspätungen machen heute rund 76 Prozent der gesamten Verspätungen aus. Die Gesamtkosten der Flugsicherungsdienstleistung sind im gleichen Zeitrahmen nur leicht gestiegen. Hingegen sind die Einheitspreise seit 2003 kontinuierlich um etwa 2,9 Prozent gesunken.

Verbesserungspotenzial ist immer vorhanden. Zu beklagen ist, dass zahlreiche Vorschläge der EU-Kommission an den Realitäten vorbeigehen. Der Vorschlag, durch Funktionale Luftraumblöcke (FAB) das Gesamtnetzwerk zu verbessern, kann z. B. nur gelingen, wenn die Luftverteidigung der betroffenen Nationalstaaten mit eingebunden wird. Dies war im SES I nicht der Fall und wird es auch im SES II nicht sein. Die bis 2012 zu bewerkstellenden FAB mit ihrem Monopolcharakter haben das Potenzial, institutionelle und wirtschaftliche Barrieren in noch nie da gewesenem Masse zu errichten.

Fehlende hochqualifizierte Arbeitskräfte

Im Moment fehlen der Flugsicherung in Europa zwischen 10 und 25 Prozent Flugverkehrsleiter. Die Flugsicherungstechnik kämpft mit dem sich verschärfenden Ingenieurmangel. Der seit Jahren diskutierte Paradigmenwechsel wird nur über den Einsatz zukunftsgerichteter Technologie zu schaffen sein. Diese setzt ein Zusammenwachsen von Operation und Technik voraus, was ergänzende Ausbildungsgänge erfordert, die den Fluglotsen den Einstieg in die Flugsicherungstechnik und den Technikern und Ingenieuren den Einstieg in die Operation erlaubt. Das im SES II angestrebte Ausgliedern der Flugsicherungstechnik ginge aber exakt in die entgegengesetzte Richtung. Dass die produzierende Industrie die zukunftsweisende Planung und die Instandhaltung kostengünstiger und sicherer realisieren kann, darf bezweifelt werden, wenn man bedenkt, wie viel operationelles Wissen für die Flugsicherungstechnik vonnöten ist.



Verkehrsströme über Mitteleuropa auf einem Bildschirm der Verkehrsfluss-Steuerungszentrale bei der Eurocontrol in Brüssel. Die einzelnen Flugzeugspuren bilden eine Flugzeit von zehn Minuten ab. (Bild: pd)

momentane strukturelle Krise der Luftfahrt und die das Risiko eines ruppigen Fluges in sich birgt.

Marc Baumgartner ist Präsident der International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) und arbeitet als Fluglotse bei Skyguide in Genf. Heinz Wipf, Ing. HTL, ist Berater der International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA) und arbeitet als Projektleiter bei Skyguide in Zürich.

In diesem Zusammenhang wirft der SES mit seiner Ausrichtung auf Skaleneffekte auch die Frage nach der Eignung für Kleinstaaten auf. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang das durch Grossbritannien induzierte organisatorische Aufspalten der Zivilluftfahrtbehörden in Aufsicht und Serviceerbringer. Die beobachtete Konsequenz ist eine drastische Vergrößerung des Expertenbedarfs, unter anderem durch das Ausbleiben von Synergien zwischen der Aufsichtsbehörde und dem Leistungserbringer. Es droht eine ungenügende Aufsicht über die in die unternehmerische Freiheit entlassenen Flugsicherungen. Die abtretende EU-Kommission bewegt sich mit ihrem Reformprojekt SES II in eine turbulente Zone, die geprägt ist durch die

Skyguide Personalzeitung Skytalk #40

3. 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 Führerscheinentzug 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)

4. Report International Activities 2008 of SATTA for GeKo

The most relevant events of the year 2008 involved SES, EASA, SESAR, and FAB-EC. The SES-II package proposal has been transmitted to the European Parliament and shall be adopted by 2010. A second package is necessary because the first did not reach the expected results of building the SES. The system of the European Aviation Safety Agency (EASA) shall be extended to cover the safety on ATM/ANS by 2010 (EASA will act like the European Regulator). The EASA official opinion, is that the ATSEP license have a social instead of a safety nature. The SESAR Consortium reached its final target providing the European ATM Master Plan. Now the SESAR JU (Joint Undertaking) is started. It is a private-public partnership with the most important European actors of the ATM sector at board (industries, ANSPs, airlines). The JU shall develop and deploy the future European ATM system (2013-2020). The FAB-EC Countries with their ANSPs (CH, D, F, BE, NL, L, and Eurocontrol) adopted a common governance with the ASB (ANSPs Strategic Board). The board is composed by the ANSP CEOs of the concerned countries, and relevant for the Switzerland, Daniel Weder is the designated chairman and responsible for the safety.

Our activities comprise primarily communications and exchanges with our colleagues, and they typically reached their summit by the attended international meetings. In spring, we met our neighbors at the FDACH meeting (Germany, St. Peter Ording), during the summer we hosted the IFATSEA Eurogroup in Zurich, in autumn we participate to the IFATSEA General Assembly (Belgium, Oostende), and finally, during the year we attended two MOSAIC meetings (Reims in France, and Geneva).



Mit uns ans Ziel



5. Kurzbericht des F.D.A.CH 2008 in St. Peter Ording

Datum: 4. bis 7. Juni 2008
Ort: St.Peter Ording, Deutschland
Teilnehmer: F-IESSA, D-GdF, A-ATCNEA, CH-SATTA

Bereits zum 23. mal fand die jährliche Zusammenkunft der ATSEP-Verbände von Frankreich, Deutschland, Österreich und der Schweiz statt. Das diesjährige Treffen wurde von den deutschen Kollegen organisiert und fand in St.Peter Ording an der Nordseeküste statt.

Zu Beginn berichteten die teilnehmenden Verbände über die aktuelle Entwicklung in Ihren Ländern. Dieser gegenseitige Austausch ist sehr nützlich für die Vorstandsarbeit und ermöglicht uns, Europäische Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Auf der Agenda standen wichtige Themen für die Zukunft der Flugsicherungs-Techniker und Ingenieure. Unter anderem diskutierten die zwölf Teilnehmer über das weitere Vorgehen zu Projekten wie SES, FAB-EC, SESAR, EASA und Privatisierung. Neben verschiedenen Fachbeiträgen wurde auch unser wichtigstes Thema, die ATSEP Lizenz, thematisiert. Dirk Wendland, Fachvorstand der deutschen Kollegen und Verwaltungsratsmitglied der DFS (Deutsche Flugsicherung), konnte uns hilfreiche Ratschläge zum weiteren Vorgehen bei der Einführung der Lizenz in der Schweiz geben.

Weiter wurde intensiv über SMC (System Monitoring und Control, Syma) diskutiert: Frankreich, Deutschland und Österreich sind dabei, diesen Bereich strukturell anzupassen. Es geht darum, ob der ATSEP für diese Aufgabe im Betriebsraum bei den Lotsen präsent sein soll, so wie das in der Schweiz schon der Fall ist.

Erfreulicherweise stimmten Deutschland und Österreich einer gemeinsamen Job-Börse zu, welche von SATTA betreut wird. In Zukunft können Mitglieder dieser 3 Verbände auf unserer Webpage in einem geschützten Bereich ATSEP-Stellenangebote aus der Schweiz, Deutschland und Österreich ansehen, noch bevor Sie öffentlich ausgeschrieben sind (in Frankreich ist es leider nicht möglich als ausländischer ATSEP zu arbeiten).

Für die kommende IFATSEA General Assembly wurden drei Motionen ausgearbeitet.

Schlussendlich wurde die zukünftige Koordination zwischen den D.A.CH-Verbänden sichergestellt.

Abschliessend kann festgestellt werden, dass diese drei Tage zwar sehr intensiv, aber dafür auch sehr hilfreich und interessant waren. Solche Treffen geben uns die Möglichkeit, optimal für die Zukunft vorbereitet zu sein, und erweitern den Background eines jeden Teilnehmers erheblich.

6. Report of the 38th IFATSEA general assembly 2008 – Ostende (Belgium)

From the SATTA executive board, the representative:

S. Böller (President), H. Wipf (international dossiers), M. Nanni (appointed delegate).

Yvan Oulette, President of IFATSEA was opening the 38th IFATSEA general assembly in Oostende B. Due to a strike in public transportation not all attendees arrived on time. However, we heard some very interesting speeches from key persons from the international ANS environment.

The ICAO Director of Air Navigation Bureau (NAB) Nancy Graham indicated the growing lack of trained, qualified and experienced personnel at international level. Jobs have to be attractive in order to guarantee a constant flow of experts in the future. This statement was as well underlined by Eurocontrol director David MC Millan. He criticized the reduce of ANSP participation at Eurocontrol due to privatization. But both, Nancy Graham nor David Mc Millan were not promoting ATSEP license or certification of ground equipment. They stayed with common sentences like safety first and efficiency without mentioning how to reach this by taking up IFATSEA's license and certification. For Eurocontrol licensing is a matter of individual states. So he had a hard time after their presentations during the coffee break because the audience was approaching him to question their statements.

The Belgacontrol 's CEO Jean-Claude Tintin in his speech, underlined the strong intention of Belgacontrol to not unbundle AN-Services (ATM, AIS, COM, MET). A move which was very appreciated by the audience. Mr. Tintin is personally favorable for a ATSEP license and he is promoting it to the Belgian regulator. For CANSO, at the contrary, the ATSEP license remains not required. Its position naturally does not surprise, but the presented motivations are at least weak, if not true; at the best they can be considered challenges to its introduction. This is perfectly understandable when omitting to mention at all the real main reasons of this position, which have of course an economic and a status nature.

While the recognition of our profession is very high by all air traffic stakeholders and we are considered important actors for our contribution to the aviation safety, there are important changes ongoing, which will have a major impact for us and which represent both opportunities and threads. The most relevant for us is driven by SES-II. It represents a European Union legislation package and is planed to be adopted by 2010. The SES-II will amend the previous package SES, which the Commission admits did not archive its main objective to create a Single European Sky. The focus of this new package are the air navigation service providers performances, a high uniform level of safety, the technologic renew, the inclusion of the lower spaces in the framework, and the enhancement of the airports capacity and efficiency.

The binding enforcement of performance targets on ANSPs apply in particular to their costs efficiency and reduction. The air navigation services charges will be centrally managed, with a single basic unit rate per charge zone (i.e. per FAB). The airspace users, the airlines, will have the possibility to influence the charges. The terminal services should be financed by their charges or cross-subsidies in accordance with Community law. Only air navigation services costs defined by the legislation will be refund. To meet the objectives, the States will have the possibility to define incentive schemas based on financial advantages or disadvantages.

High uniform level of safety will be ensured by the extension of the European Aviation Safety Agency (EASA) system to ATM/ANS. In its legislation proposal "Opinion 1/2008", EASA

consider the license for ATSEP as being of a social rather than of a safety nature and leaving therefore the Parliament to decide. EASA in its presentation underline its position despite involvement from IFATSEA in the Opinion consultation that an ATSEP license is not needed to guarantee safety. Although this is bad news, EASA is the first institution which is clearly stating this position, unlike e.g. the EU-Commission. Since EASA is a supranational regulatory authority this statement was rather surprising and the motivation and rational behind were left in the dark for the audience.

The technology renew will be driven by the program SESAR. Mr. Patric Ky, CEO of SESAR JU, being a French engineer, made an update of the program. He explained the objectives and how SEASAR wants to reach them. The definition phase is over and the Consortium produced the European ATM master plan till 2025. Now the Joint Undertaking is taking over in the sense of a public and private partnership for the development and implementation. The European aviation industry is strongly involved, the ATSEP role is recognized, but its territory should, too (the similar program NextGen imposes to the U.S. ATSEPs an important tribute). More Information on SESAR can be found at www.satta.ch.

ETF, the European Transport Workers Federation, presents their position regarding the SES. Its model of the air navigation services is based on State cooperation maintaining the current ANSPs, the current control centers, and with the enforcing of the national regulator role.

To conclude some words about IFATSEA achievements during this general assembly. The three SATTA motions, with the objective to improve the IFATSEA efficiency, reporting, and communication have been all adopted, and the election of the two vice-presidents between the three candidates was fully satisfying our expectations. To mention also the adopt of a new common policy about the ATSEP license (Italian initiative).

7. MOSAIC Communique Frankfurt 30th January 2009



Communique Frankfurt 30th January 2009

MOSAIC members took good note of the decisions taken in Bordeaux for the FABEC. The convergence process towards one single international organisation, with one single unit rate and charges collected by a single entity marks a very positive step in the right direction. MOSAIC members support the idea of a state treaty ratified by 2011, and are ready to work on it with governments and providers to place MOSAIC values and principles at the heart of its conception. The true meaning of those technical and institutional elements appears with even greater clarity when linked to the political decision summarised by the hosting French minister of transport during the closing speech of the European Summit, stating that all seven ANSP now want and will « act like a single entity »

However the risk of competition between employees cannot be excluded. The current dramatic crisis we now face reinforces the feeling of insecurity among employees. It is now essential to address those feelings with the same efficiency and energy displayed over technical and institutional issues. MOSAIC members have been working together for the last three years to define the fundamental elements of our future working environment laid down in the "Framework document", including our statute. We will put the same energy to impose them as we have displayed for technical or institutional issues. The overall successful implementation of FABEC will rely on our ability to converge towards high level, adequate and protective statutes and working conditions for all staff from the safety chain.

Unions and professional associations sharing and defending the MOSAIC principles and values are now joined into a common organisation to represent staff in FABEC at information and/or consultation levels. This organisation, whose members ratified a memorandum of understanding, ensures that one single partner is identified in FABEC for the vast majority of staff.