

Wie geht es weiter mit MOSAIC?



von
Klaus
Berchtold-
Nicholls

In der letzten Ausgabe des flugleiter haben wir die Berichterstattung über das Projekt MOSAIC begonnen, mit dem Versprechen, regelmäßig darüber auf dem Laufenden zu halten.

Seither wurde naturgemäß einiges an Arbeit geleistet, wobei uns die Kollegen aus Frankreich immer noch einen kleinen Schritt voraus sind: dort wurde bereits einiges an Rückmeldungen, meist in Form von Unterstützungsbriefen an den nationalen Verkehrsminister und an den französischen Premierminister, von rund dreißig Senatoren und Abgeordneten eingesammelt. Auf dieser Ebene gestaltet sich die Aktivität der GdF in Deutschland äußerst schwierig, da von einem schnellen und deutlichen Umschwung der Meinung hiesiger Verkehrspolitiker nach dem klaren Votum für die Kapitalprivatisierung nicht ausgegangen werden kann. Impulse erhoffen wir jedoch für den Fall, dass das neue Flugsicherungsgesetz auf Grund verfassungsrechtlicher Bedenken nicht ausgefertigt werden sollte.

Um erfolgreich agieren zu können, brachte die GdF auf dem MOSAIC Meeting am 12. September den Vorschlag ein, dringlich ein Papier zu erstellen, in dem die möglichen Verbesserungen durch eine Umsetzung von MOSAIC einfach und verständlich zusammen gefasst werden. Insbesondere muss dabei auf die Vorzüge abgehoben werden, die die gewerkschaftlich getragene, staatliche Variante gegenüber der von einigen wenigen Anbietern (ANSPs) bevorzugten privatisierten, wettbewerbsorientierten bietet. Zu nennen wären dabei unter anderem die Berücksichtigung der Belange der Militärs und der (auch gemeinsamen) nationalen Sicherheit und die Problematik konkurrierender Forschung und Entwicklung, die damit zu einer Vervielfachung der Ausgaben in diesem Bereich führen würde. Daneben wäre der Wettbewerb ein Stolperstein auf dem Weg zur weitestgehenden Harmonisierung von Verfahren. Dies würde unweigerlich zu größeren Verwerfungen mit den Gewerkschaften der FS-Mitarbeiter in den verschiedenen Ländern führen – ein nicht berechenbares Risiko, wie ja auch die DFS bereits schmerzlich am eigenen Leib erfahren muss.

Während für diese Aufgabe, ebenso wie für eine Präsentation der als erfolgreiches Modell anerkannten zivil-militärischen Integration in Deutschland, die GdF verantwortlich zeichnet, wurde beschlossen, gemeinsam sowohl eine mögliche zukünftige Struktur des gemeinsamen ANSP als auch die Grundbedingungen des zukünftigen Beschäftigungsverhältnisses zu erarbeiten.

Bei ersterem dient vereinbarungsgemäß die zukünftige, nach der revised convention angepasste Struktur von Eurocontrol als Basis. Dabei soll jede beteiligte Gewerkschaft als Verbesserungsvorschläge Strukturen ihres jeweiligen nationalen ANSP einbringen, die als besonders vorteilhaft, praxisgerecht und/oder bewährt erscheinen.

Ähnliches gilt für die Beschäftigungsbedingungen, als deren Arbeitsgrundlage die General Conditions der Eurocontrol Mitarbeiter dienen. Diese sind, das sei als nützliche Information hier angemerkt, keine europäischen Beamten (Officials), da es sich beim operativen Bereich von Eurocontrol (UAC Maastricht) auch nicht um eine Behörde im strengeren Sinne handelt (anders als beispielsweise bei der European Aviation Safety Authority/EASA. International gibt es also einen (wenn auch hauchfeinen) Unterschied zwischen der Authority (Behörde) und der Agency (Agentur), den man wohl so definieren darf, dass die Authority die Aufsicht führende und die Agency die ausführende Organisation ist. Da es sich aber dennoch um eine (multi-) staatliche Aufgabe handelt, sind die Eurocontrol Mitarbeiter in Maastricht und bei der CFMU in Brüssel in ihren Rechten und in der sozialen Absicherung den European Officials gleich gestellt. Derzeit werden diese Bedingungen von den einzelnen Gewerkschaften geprüft. Im nächsten Schritt wird gemeinsam festgelegt werden, inwieweit sie auf MOSAIC übertragen werden und inwieweit bzw. wodurch sie abgeändert und/ergänzt werden sollten. Auch hier sollen bestehende nationale Regelungen und Besonderheiten zum Vorteil der Mitarbeiter aufgenommen werden (als deutsches Beispiel könnte man vielleicht die in dieser Form einzigartigen Regenerationskuren für operative FS-Angestellte anführen, oder aber die in ihrer Detailliertheit ebenso einzigartigen Kastner-Regelungen).

Daneben wurde bereits vor dem erwähnten Meeting ein gemeinsames Schreiben an alle nationalen Verkehrspolitiker der Legislative und der Executive versandt, das mit besonderem Bezug auf das deutsche Flugsicherungsgesetz die gemeinsame Ablehnung der Kapitalprivatisierung in der Flugsicherung betont und für die von den Arbeitnehmervertretungen vorgeschlagene Alternative wirbt. Leider gibt es aus Deutschland noch keine Antworten hierzu (s.o.), aber wir hoffen, dass auch die intensive Annäherung

Frankreichs an den FAB Central in unserem Sinne positive Impulse geben könnte.

Erwähnenswert ist auch, dass auch die Einbeziehung von Technikern und Ingenieuren (ATSEPs) Fortschritte macht, nach Deutschland und Frankreich insbesondere auch in Belgien und den Niederlanden.

Wir werden weiter berichten, insbesondere auch dann, wenn sich im Zusammenhang mit der Ausfertigung des Flugsicherungsgesetzes Neues ergeben sollte.

Für weitere Informationen erinnern wir an die Website www.project-mosaic.eu, die laufend erweitert und aktualisiert wird.

Auch ohne Kapitalprivatisierung

Gemeinsamer europäischer Luftraum in Sicht

Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz haben eine Machbarkeitsstudie für einen gemeinsamen Luftraumblock (Functional Airspace Block, FAB) beschlossen. Ein entsprechender Beschluss wurde bei einer gemeinsamen Sitzung der Aufsichtsbehörden und Flugsicherungen dieser Länder in Brüssel gefällt. Die Studie wird von den Flugsicherungen Belgocontrol (Belgien), DFS (Deutschland), DSNA (Frankreich), LAA (Luxemburg), LVNL (Niederlande) und skyguide (Schweiz) erarbeitet.

Neben dem bereits früher von der Schweiz und Frankreich gestarteten Projekt für einen gemeinsamen FAB, hatten auch Deutschland und die Benelux-Staaten (Belgien, die Niederlande, Luxemburg) erste Schritte in Richtung eines gemeinsamen FAB's gemacht. Bei ihrer Tagung in Brüssel haben die sechs Staaten mit einer Absichtserklärung vereinbart, ihre Arbeiten gemeinsam unter dem Namen FAB Europe Central weiter

zu führen.

Skyguide und die französische Flugsicherung DSNA hatten im Juli 2006 in einem gemeinsamen Projekt eine erste Machbarkeitsstudie für einen französisch-schweizerischen FAB abgeschlossen und ein positives Fazit gezogen. Die Direktoren der zuständigen Zivilluftfahrtsbehörden in der Schweiz und Frankreich, Raymond Cron und Michel Wachenheim, hatten mit der Unterzeichnung einer Erklärung die Absicht bekräftigt, den FAB Schweiz-Frankreich voranzutreiben. Diese Arbeiten laufen nun zusammen mit Deutschland und den Benelux-Staaten unter dem gemeinsamen FAB Europe Central weiter.

Die Errichtung von so genannten FAB gehört zu den grundlegenden Elementen des EU-Projekts «Single European Sky», mit dem das europäische Flugsicherungsnetz leistungsfähiger werden soll. Dazu sollen die Lufträume nicht mehr wie bislang üblich nach Landesgrenzen, sondern grenzüberschreitend nach den Bedürfnissen der Luftfahrt ausgerichtet werden.