

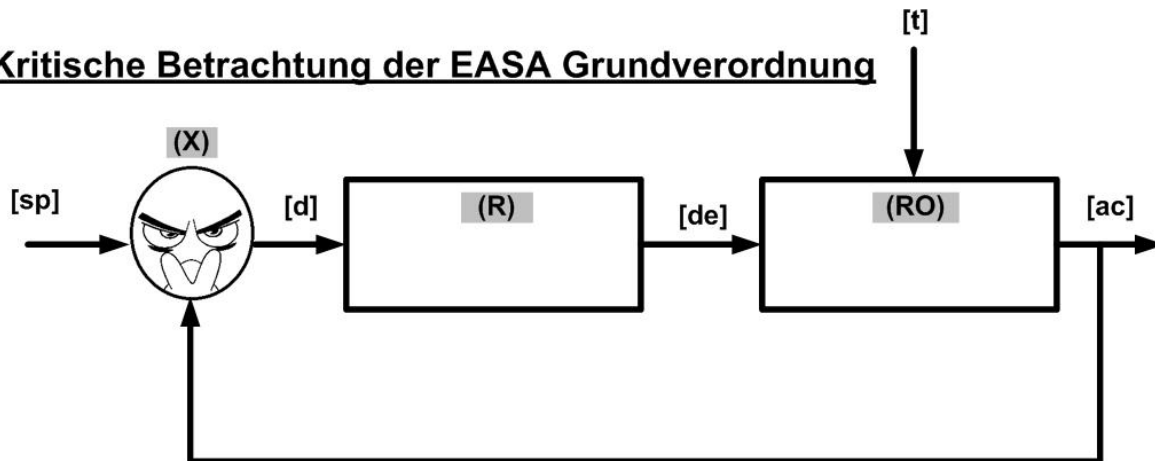
inside direct

05/2016

30.Juli 2016

EASA Grundverordnung

Kritische Betrachtung der EASA Grundverordnung



functions	variables
(X) difference <i>unions and associations</i>	[sp]setpoint [d] deviation
(R) regulator E A S A	[de] deviation effect [t] trouble
(RO) route high level safety	[ac] actual



Liebe Kollegen und Kolleginnen

Im Rahmen der Schaffung einer neuen EASA Basic Verordnung und Nachfolger für die Verordnung (EG) Nr.216/2008, haben wir als Berufsverband und auf Bitte der ETF unsere Vertreter im Europäischen Parlament MEPs kontaktiert und auf diverse Probleme und auf Änderungswünsche bezüglich der „neuen“ EASA Grundverordnung hingewiesen und hoffen, dass diese Beachtung finden.

Unser Titelbild ist das Schema eines Regelkreises, der die Neufassung der EASA Grundverordnung zur weiteren Veranschaulichung zeigt.

Diese Inside beschreibt einige Ergänzungen und Änderungswünsche zur Verordnung Nr.277/2015.

In der gesamten Luftfahrtbranche spielt die EASA und ihre EASA BASIC RULES eine sehr wichtige Rolle; aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, dass diese Organisation nicht leistungsorientiert agiert, sondern die Sicherheit des Luftverkehrs an oberster Stelle steht und normative Regeln zur Anwendung kommen. (**Artikel 4 (1) g) Grundsätze für die Maßnahmen im Rahmen der Verordnung**).

Der **kommerzielle Luftverkehr (Artikel 3(23))** mit eigenen Worten wiedergegeben, muss exakter geregelt werden. Die Verordnung soll verhindern, dass ähnlich wie im Taxigewerbe (z.B. UBER) unter dem Deckmantel einer Mitflugbörse (public flight sharing) kommerzieller Luftverkehr betrieben wird.

Hier muss eine Rahmenverordnung diesbezüglich geschaffen werden, um diese Forderung der Gewerkschaften und Berufsverbände umzusetzen.

Für die Artikel 21ff Kabinen Crew –Flughafen -Bodenpersonal [Artikel 22,25,29,32(2),34], wird von den Gewerkschaften und Berufsverbänden gefordert, dass das eingesetzte Personal als Sicherheitsexperten bzw. „First Responder“ einzustufen und somit durch die EASA oder die nationalen Aufsichtsbehörden (NAB) zu lizenzieren ist.

Die Teilnehmer am Luftverkehr sollen Wert auf eine gründliche Erstausbildung legen. Anlernen oder Umschulung bieten keine Alternativen.

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Kein „pay to fly“ für lizenziertes Kabinen oder Bodenpersonal, was bedeutet, dass das „on the job training“ nicht vom Auszubildenden bezahlt wird. Eine der wesentlichen und grundlegenden Anforderungen an Flughafenbetreiber sollte sein

- dass das Bodenpersonal mindestens zertifiziert und sicherheitsrelevante Tätigkeiten/Personal lizenziert sind.
- Ground Dienste (Personal in der Bodenabfertigung und Vorfeldkontrolle) als ein wichtiger Teil der Flugsicherheitskette ordnungsgemäß zertifiziert/lizenziert werden.

Im Artikel 54 Operationelle multinationale Organisation, bestünde nach Meinung der Gewerkschaften und Berufsverbände die Gefahr, sollte dieser Artikel im Ursprung bleiben, dass die bewährten „strengen“ Vorschriften der NAB`s umgangen werden. Dieser Artikel sollte unserer Meinung nach ersatzlos entfallen, da hierdurch die Rechte der NAB`s beschnitten werden könnten.

In **Artikel 59(2) Schutzbestimmungen** und **Artikel 60(2) Flexibilitätsbestimmungen** werden die zeitlichen Abläufe der sicheren Ausführung dieser Bestimmungen festgelegt. Gewerkschaftern und Berufsverbände wollen den derzeit geltenden Zeitraum von 2 Monaten beibehalten.

Im **Artikel 63(6) Archivierung** wird geregelt, dass alle nötigen Vorschriften mit der Auflage gespeichert werden, dass diese für jedermann öffentlich zugänglich sind.

Bei Unfällen sind NAB zu beauftragen diese zu untersuchen, die EASA, wie in **Artikel 65(4) Maßnahmen** geregelt wurden, ist federführend und veröffentlicht den Bericht.

Der **Artikel 72 (1) Bußgeld Verfahren** soll nach Meinung der Gewerkschaften und Berufsverbände strenger gefasst werden. Es soll ein einheitliches Bußgeld Verfahren in Europa eingeführt werden.



Dem **Artikel 86 (5) Beratende Organe**, das die Organe alle 2 Jahr wechseln (eine einmalige Wiederwahl ist jedoch möglich sein soll) sollen, stimmen die Gewerkschaften und Berufsverbände zu.

Der **Artikel 89 (1) Abstimmregeln** soll nach Meinung der Gewerkschaften und Berufsverbände dahingehend überarbeitet werden, dass Abstimmungen mit 2/3 Mehrheit erfolgen. Das ist bereits in der alten Verordnung (EG) Nr.216/2008 festgelegt worden, hat sich bewährt und bedarf keiner Änderung.

Im **Artikel 90 Ausführungsorgan**, wird das Organ beschrieben, welches aus einem Verwaltungsrat, der von einem Exekutivausschuss unterstützt wird, und seinem **Exekutivdirektor (Artikel 91)** besteht. Gewerkschaften und Berufsverbände befürworten außerdem die Erstellung einer Geschäftsordnung.

Nach Meinung der Gewerkschaften soll sich der Vorstand aus dem Vorsitzenden, je einem Vertreter der EU Kommission, des EU Parlaments und sechs weiteren berufenen Mitgliedern zusammensetzen. Ein Beirat soll aus zwei Mitgliedern mit Beobachter Status bestehen.

Im **Artikel 104 Erarbeitung von Stellungnahmen** ist es nach Meinung der Gewerkschaften und Berufsverbänden unabdingbar ein transparentes Verfahren zu etablieren, bei dem die Möglichkeit besteht, Experten, Interessengruppen/- Vertreter und Sozialpartner aus den betroffenen Bereichen mit ein zu beziehen. Eine besondere Gewichtung sollte bei der Umsetzung von erarbeiteten EASA Maßnahmen, der Arbeitsschutz, die Sicherheit und die sozialen Auswirkungen auf die Betroffenen haben.

Der **Artikel 108 (3) Transparenz und Kommunikation** soll nach Meinung der Gewerkschaften und Berufsverbände von allem sicherheitsrelevanten Material eine englische und national sprachliche Ausfertigung erstellt werden.

Der **Artikel 109 Budget**, beschreibt die Finanzierung der EASA, welche als Behörde der EU Bürger aus dem allgemeinen Haushalt zu finanzieren ist und nicht mit der SES Finanzierung verwechselt werden darf.



Im **Artikel 123(*)** Dry leasing und wet **leasing** (Flugzeug-Leasing mit bzw. ohne Personal, Wartung, Versicherung) wird die Genehmigung des Leasings durch die EU Kommission beschrieben. Gewerkschaften und Berufsverbände fordern hier eine einheitliche Regelung und klare Definitionen.

Angefertigt & für die Richtigkeit: Wolfgang Hieronymus-Amberger

Gerrit Kühne

Vorstand für Presse- & Öffentlichkeitsarbeit

Wolfgang Hieronymus-Amberger

Vorstand für
Technik, Beamte und Gewerkschaft ver.di

Besucht den Fachverband auch im Internet unter <http://fdf-online.de/>,
https://de.wikipedia.org/wiki/Fachverband_der_Flugsicherung_Deutschland
oder auf unserer Facebook-Seite <https://www.facebook.com/#!/groups/FDF.de/>