

# Handout

## **Initiative für nachhaltige Sicherheit im Luftverkehr und zur Vermeidung von Luftverkehrsunfällen – die Gewährleistung der hohen Sicherheitsstandards (Security und Safety) durch den Flugzeugabfertiger**

---

### **Inhaltsverzeichnis**

- 0 Einleitung
- 1. Ansatz
- 2. Sicherheit im Luftverkehr (Safety und Security)
- 3. Richtlinie 96/67/EG (Bodenverkehrsdienstrichtlinie)
- 4. Sachstand: Umsetzung der Richtlinie
- 5. Flugzeugabfertiger
- 6. Gefährdungspotential durch die Nichtregulierung
- 7. Fazit
- 8. Ausblick
- 9. Querverweise

## Einleitung

Die EU hat zum Thema "Flughafenkapazität und Bodenabfertigung, der Weg zu mehr Effizienz" (2007/2092(INI)) festgestellt, dass die Luftverkehrsnachfrage (bei Engpassfreiheit) um jährlich mindestens 4,3 % steigt, d. h. dass bis 2025 die Luftverkehrsnachfrage zweieinhalbmal so hoch wäre wie heute.

Dies würde bedeuten, dass in Europa 60 Flughäfen (unter Berücksichtigung der Neuinvestitionen) nicht mehr im Stande wären, das typische Spitzenstundenaufkommen zu bewältigen und es dadurch zu Verspätungen kommen wird.

Es wurde auch festgestellt, dass die notwendigen Ausbaumöglichkeiten der bestehenden Flughäfen nicht ausreichen, um den Bedarf abzudecken, sodass es notwendig ist, einerseits neue Flughäfen zu bauen und andererseits, dass der Durchsatz an den bestehenden Flughäfen durch leistungsfähige Bodenverkehrsdienste zu beschleunigen ist.

Um dies zu gewährleisten empfiehlt der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr bei einer Änderung der Richtlinie 96/67/EG "richtigerweise", dass die Qualität aller Bodenabfertigungsdienste in den Mittelpunkt gestellt werden muss. Hierbei soll unter anderem auch sichergestellt werden, dass die Bodenabfertigungsdienstleister für eine angemessene Ausbildung ihrer Mitarbeiter sorgen müssen und dass für alle Nutzer, Fluggäste und Güter ein angemessenes Sicherheits- und Schutzniveau gewährleistet wird.

Die IATA, der internationale Luftverkehrstransportverband, hat festgestellt, dass jährlich ca. 4 Milliarden US \$ Schaden bei der Bodenabfertigung von Flugzeugen entsteht.

## 1. Ansatz

Aufbauend auf dem vom Europaparlament beschlossenen Text hat der Betriebsrat der Flughafen München GmbH bereits am 24. Juli 2007 auf seiner Sitzung den Beschluss gefasst, die "Initiative für nachhaltige Sicherheit im Luftverkehr und zur Vermeidung von Luftverkehrsunfällen – die Gewährleistung der hohen Sicherheitsstandards (Security und Safety) durch den Flugzeugabfertiger" auf den Weg zu bringen mit dem Ziel, die Öffentlichkeit über die Entwicklungen und Auswirkungen der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 in Bezug auf die Zusammenhänge zwischen der Sicherheit im Luftverkehr (Security und Safety) und dem Ausbildungsniveau bei den Beschäftigten in der Flugzeugabfertigung darzustellen und auf die Notwendigkeit einer - zumindest EU-weiten - verbindlichen Regelung über Ausbildungsstandards bei Bodenverkehrsdiensteanbietern hinzuweisen, damit die jährlich über 700 Millionen Fluggäste in der EU vor absehbaren Luftverkehrsunfällen - soweit wie irgendwie möglich - geschützt werden.

Die Mitglieder des Betriebsrats der Flughafen München GmbH sehen es als ihre Pflicht an, alles zu unternehmen, um die Zusammenhänge und die Gefahren sowie deren Auswirkungen, die eine unzureichende Ausbildung von Flugzeugabfertigern auf die Fluggäste, auf Anwohner, auf Beschäftigte an den Flughäfen, auf Gebäude und Einrichtungen sowie auf das öffentliche Leben und die Wirtschaft weltweit haben können, hinzuweisen. Die Betriebsratsmitglieder sind überzeugt, dass ein europaweiter, einheitlicher und verbindlicher Qualifizierungsstandard einen deutlichen Gewinn im Bereich der Sicherheit im Luftverkehr bedeuten wird.

Diese Forderung beruht auf der Tatsache, dass es auf EU-Ebene keine und auf nationaler Ebene - im Grunde - eine verbindliche Regelung über die Qualifizierung von Beschäftigten bei der Flugzeugabfertigung gibt (Bodenabfertigungsdienstverordnung - BADV), die jedoch nicht abschließend geregelt ist oder der komplexen Entwicklung der Flugzeugabfertigung angepasst wurde und deren Einhaltung nicht durchgesetzt wird.

Erstmals wurde jetzt ein Tarifvertrag für Flugzeugabfertiger abgeschlossen, der sogar dieser Vorschrift widerspricht und keine entsprechende Ausbildung mehr vorschreibt, nur um dem ruinösen Wettbewerb gerecht zu werden. Die Forderung beruht auch auf der Tatsache, dass der Zusammenhang und der Einfluss aller Beschäftigten in der Flugzeugabfertigung mit der Sicherheit im Luftverkehr (Security und Safety) nicht ausreichend erkannt wird und deren Schnittstellenfunktion für die Sicherheit im Luftverkehr nicht die Aufmerksamkeit erhält, die notwendig wäre, um die Bedeutung dieser Dienstleistung zur Abwehr von Gefahren für den Luftverkehr zu erkennen bzw. anzuerkennen.

Festgestellt werden muss, dass die Richtlinie 67/96/EG ihr Ziel, die Betriebskosten der Luftfahrtunternehmen zu senken, zum Großteil erreicht hat, die Verbesserung der Dienstleistungen jedoch deutlich verfehlt hat. Besonders deutlich wird dies dann, wenn man die Tätigkeit und Ausbildung des Flugzeugabfertigers mit den gestiegenen Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr (Security und Safety; siehe 2.) gegenüberstellt. Seit der Umsetzung der Richtlinie in Deutschland (1998), aber auch weltweit, erhielt das Thema "Sicherheit im Luftverkehr" nochmals eine erhebliche Bedeutung durch die Terroranschläge des 11. Septembers 2001.

Infolgedessen wurden die Sicherheitsbestimmungen in Bezug auf die Security deutlich erhöht (siehe 2.). Sicherheitsexperten forderten im Zusammenhang mit den Terroranschlägen vom 11.09.2001, dass die Fluktuation von allen Beschäftigten in den Sicherheitsbereichen der Flughäfen möglichst gering gehalten werden soll. Die Mitarbeiter sollten sich mit dem Unternehmen identifizieren und hoch motiviert sein. Das setzt voraus, dass sie mit ihren Arbeitsbedingungen zufrieden sind. Der Arbeitsvertrag bei den Bodenverkehrsdienstleistern muss also den Beschäftigten die Sicherheit geben, dass man sie nicht be- bzw. ausnutzt und dass sie ein wertvoller Teil im System "Sicherheit im Luftverkehr" sind. Diese Motivation aller Beschäftigten ist eine Voraussetzung dafür, dass die Mitarbeiter jede Abfertigung aufmerksam und zügig durchführen können.

Im Bereich "Safety" erfolgten trotz deutlich gestiegener Anforderungen an die Tätigkeit und an das Leistungsvermögen der Beschäftigten in der Flugzeugabfertigung leider keine brauchbaren Regelungen, die der Sicherheit im Luftverkehr dienen. Es wurden sogar vorhandene Ausbildungsstandards in Folge der Liberalisierung und dem dadurch entstandenen Preiskampf bei den Bodenabfertigungsdienstleistern deutlich gesenkt, um Aufträge zu erhalten und Marktanteile zu erobern. Airlines setzen verstärkt auf den Preis und vernachlässigen dabei oftmals den Blick auf die Qualität. Es werden von Leiharbeitsfirmen den Flughäfen Mitarbeiter als ausgebildete Flugzeugabfertiger angeboten, die lediglich eine zweistündige theoretische Einweisung erhalten haben und nachweislich kein Wissen vorweisen können was für die "Sicherheit im Luftverkehr" relevant ist oder wie ein Flugzeug im operativen Tagesgeschäft abgefertigt wird.

Was bei sogenannten Billig-Airlines und bei den Flugzeuggerätemechanikern undenkbar ist, die Reduzierung der vorgeschriebenen Standards bei der Ausbildung, die Flugzeug-Checks oder der Einsatz von Personal zur Reparatur von Flugzeugen das nicht dem EASA Standard entspricht, wird an der wichtigsten und komplexesten Schnittstelle - der Flugzeugabfertigung - ohne weiteres in Kauf genommen. Dass damit die ganzen vernünftigen und sinnvollen Reglementierungen in Bezug auf Security und Safety zum Großteil unterlaufen werden, ist weder tolerierbar noch nachvollziehbar.

Bei genauer Betrachtung und der aktuellen Entwicklung der Situation bei den Abfertigungsdienstleistern muss unverzüglich mit einem verbindlich festgeschriebenen Ausbildungsstandard für die Beschäftigten in der Flugzeugabfertigung gegengesteuert werden, dieser muss bei allen Abfertigungsdienstleistern EU-weit eingeführt werden. Der Ausbildungsstandard muss an den neuesten Anforderungen bei der Erbringung der Leistungen des Flugzeugabfertigers in Bezug auf die Sicherheit im Luftverkehr ausgerichtet sein und er muss auch die zukünftigen Entwicklungen in Bezug auf die gesteckten Ziele der EU - mehr Durchsatz an den bestehenden Flughäfen durch leistungsfähige Bodenverkehrsdienste und die Vermeidung von wirtschaftlichem Schaden in der EU - berücksichtigen.

## **2. Sicherheit im Luftverkehr (Safety und Security)**

Zur Gewährleistung der Sicherheit im Luftverkehr (Safety und Security) und zur Vermeidung von Luftverkehrsunfällen erlassen die EU und die Mitgliedsstaaten der EU in kontinuierlicher Folge eine Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen. Grundsätz-

lich steht bei dieser Normierung der Mensch im Mittelpunkt.

Soweit es um "Security" (Abwehr von terroristischer Gefahr) geht, sind schwerpunktmäßig Personen das Zielobjekt dieser Normsetzungstätigkeit.

Wo es um "Safety" (Vermeidung von Personen- und Sachschäden, die durch Unfälle und technische Gefahren drohen) geht, stehen darüber hinaus technische Normierung und Überwachung im Blickfeld.

### **Zu Security:**

Die Verordnung (BG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.12.2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluffahrt (im Folgenden nur noch VO 2320) dekretiert in Anhang 2.2

- Zugangskontrollen zu den Sicherheitsbereichen,
- Zuverlässigkeitsprüfungen des Personals mit Zutritt zu Sicherheitsbereichen,
- regelmäßige Schulungen des Personals,
- Ausweispflicht und Ausweistragepflicht des Personals,
- Plakettenpflicht für Fahrzeuge und Pflicht zur Untersuchung von Fahrzeugen,
- Durchsuchung von Personal, mitgeführten Gegenständen und (nochmals!) Fahrzeugen (Anhang 2.3).

In Anhang 12 kommt der Ordnungsgeber dann nochmals auf das Thema "Einstellung und Schulung von Personal" zurück. Eine Novellierung der VO 2320 ist seit über einem Jahr im Gange; gerade jüngst wurde mit der VO 915/2007 für das Spezialgebiet der Anlieferung von Flüssigkeiten und von DF-Beuteln die Figur des "bekannten Lieferanten" ins Leben gerufen. Viele Konkretisierungen der erlassenen Regelungen wurden im Bereich Security durchgeführt oder sind derzeit in der Überarbeitung.

Festzustellen ist, dass die Regelungen zur Security auf EU-Ebene wie auch national kontinuierlich zunehmen; Security Regelungen stechen durch eine geradezu alttestamentarische Strenge, enorme Regelungsdichte, Liebe zum Detail und durch Mehrfachsicherungen hervor: Alle diese Normen wirken auch in die Erbringung von BVD-Dienstleistungen hinein und stärken dort die Security.

Hierzu muss auch festgehalten werden, dass allen Beschäftigten in den Sicherheitsbereichen strenge Kontrollen zugemutet werden, ohne dass von ihnen ein konkret begründeter Anfangsverdacht ausgeht.

### **Zu Safety:**

Die Regelungen im Safety-Bereich sind grundsätzlich in zwei Bereiche aufzuteilen, alle Safety Regelungen, die konkret und verbindlich nach EASA-Standard festgelegt sind, betreffen den Bereich Flugzeug, die Herstellung, den Betrieb oder die Ausbildung des Personals. Hier sind die Safety-Regelungen in Bezug zu den Security-Verordnungen genau und bringen wirklichen Safety-Gewinn.

Die restlichen Safety-Regelungen, insbesondere die Anforderungen an einen Abfertigungsdienstleister und die Ausbildung der Flugzeugabfertiger, sind ungenau und

stehen in einem klaren Widerspruch zu den Zielen, die man auf EU-Ebene vorgibt und erreichen möchte.

So erlaubt etwa Art. 14 der EU-BVD-Richtlinie den Mitgliedsstaaten, die Ausübung der Bodenabfertigungsdienste von der Erteilung einer Zulassung einer Behörde abhängig zu machen (die BRD hat davon, wie fast alle Mitgliedsstaaten, keinen Gebrauch gemacht – schon daher läuft die Norm leer und trägt nichts zur Safety in der Bodenabfertigung bei!). Die Kriterien für die Erteilung dieser Zulassung müssen einen Bezug zu einer gesunden finanziellen Lage und einer ausreichenden Versicherungsdeckung sowie "zur allgemeinen bzw. betrieblichen Sicherheit von Einrichtungen, Luftfahrzeugen, Ausrüstungen und Personen..." haben – Detailangaben macht Art. 14 nicht, d. h. auch wenn die BRD eine Zulassung für Dienstleister einführen würde, wäre ein Safety-Gewinn nicht absehbar.

Ähnlich substanzlos ist Art. 17 "Allgemeine und betriebliche Sicherheit": "Die Bestimmungen dieser Richtlinie berühren in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedsstaaten im Bereich der öffentlichen Ordnung sowie der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit auf Flughäfen" – welchen Wert solche "unberührt"-Klauseln haben bzw. nicht haben mussten Deutschland und Italien erfahren, als sie versuchten, davon bei der nationalen Umsetzung von Art. 18 "Sozialer Schutz und Umweltschutz" Gebrauch zu machen. Mittlerweile wird aber auch in der EU über die sog. Flexicurity-Maßnahmen hinaus die soziale Dimension des Wettbewerbs zunehmend anerkannt und die Umweltaspekte gewinnen durch EMAS und die CO<sub>2</sub>-Reduzierungsbemühungen eine neue, ganz aktuelle Dimension.

Übriggeblieben sind auf nationaler Ebene die Anforderungskriterien nach § 8 Abs. 1 BADV in Verbindung mit der Anlage 3 "Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten". Dort ist viel die Rede von der Zuverlässigkeit des Unternehmers, von seiner finanziellen Leistungsfähigkeit und von der fachlichen Eignung der zur Führung der Geschäfte bestellten Personen:

In Nr. 2 A) Abs. 3 wird immerhin verlangt, dass die Führungsperson ein IHK-geprüfter Flugzeugabfertiger sein muss oder gleichwertige Qualifikationen nachweisen muss, bei den in Nr. 2 B) aufgestellten Anforderungen an Betrieb und Einsatz der Mitarbeiter sind die Vorgaben noch weitaus unspezifischer. Für die konkrete Safety auf dem Vorfeld ist damit nichts gewonnen. Nur die konkrete Einhaltung der Anlage 3 B Abs. 4 würde zur wirklichen Sicherheit beitragen. In dieser ist konkret geregelt, dass "die Bedienung und Handhabung von Abfertigungsgeräten und technischen Einrichtungen ausschließlich durch geprüfte Flugzeugabfertiger erfolgen darf oder durch Beschäftigte mit gleichwertigen Kenntnissen und Fertigkeiten. Leider wird diese Vorschrift nicht - wie oben bereits erwähnt - gelebt und verbindlich kontrolliert. Dies wäre auch nur ein nationaler und somit für die EU ein unbedeutender Mehrgewinn.

Die Einführung eines verbindlichen Safetymanagements an den Flughäfen nach ICAO Annex 14 (Nr. 1.4 Certification of Aerodromes) ist zwar der richtige Weg, scheitert aber bisher an den Durchsetzungsmöglichkeiten des Safety-Management-Betreibers. Dieser kann keine verbindlichen Regelungen für die Ausbildung und Qualifizierung von Beschäftigten für die Flugzeugabfertigung aufstellen und durchsetzen, somit läuft hier das Safety-Management-System ins Leere und die eigentlichen Ziele des seit 2005 verbindlich von der ICAO geforderten Safety-Managements werden verwässert.

Vergleicht man die relativ weitherzigen, konturlosen Regelungen der Safety-Aspekte in Bezug auf die Flugzeugabfertigung und die getroffenen Regelungen zur Safety im Bereich des Flugzeuges (Herstellung, Betrieb, Wartung) und zur Security, so stechen letztere durch eine geradezu alttestamentarische Strenge, enorme Regelungsdichte, Liebe zum Detail und durch Mehrfachsicherungen hervor, die auch permanent geprüft und verbindlich kontrolliert werden.

Erwähnenswert ist, dass im Security-Bereich zwei Faktoren zusammentreffen müssen, damit ein Schaden daraus entstehen kann: 1. "Die Security-Maßnahme muss einen Mangel aufweisen" und 2. "Es muss jemand da sein, der böse Absichten verfolgt und in der Lage ist, diese umzusetzen."

### **3. Richtlinie 96/67/EG (Bodenverkehrsdienstrichtlinie)**

Am 15. Oktober 1996 verabschiedete die EU die Richtlinie 96/67/EG. Diese Richtlinie ist besser bekannt als Bodenverkehrsdienstleistungsrichtlinie. Das Ziel der Richtlinie war, über eine Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste die Betriebskosten der Luftfahrtunternehmen zu senken und zur Verbesserung der Dienstleistungen beizutragen, insbesondere sollte der Wettbewerb gefördert werden. Mit der Öffnung der zum Teil geschlossenen Märkte gelang es auch, Druck auf die sogenannten Monopolisten (vor allem Flughäfen) in der Erbringung der Bodenverkehrsdienstleistungen auszuüben, zusätzliche Abfertigungsdienstleistungen zu etablieren und damit die Abfertigungspreise deutlich zu senken und somit das Ziel der Richtlinie zu erreichen.

### **4. Situation Bodenabfertigungsdienstleister**

Bei den Bodenabfertigungsdienstleistern gibt es europaweit einen harten Wettbewerb um die begehrten Marktanteile. Dieser Wettbewerb wird meistens über den Preis geführt, die Qualität spielt hierbei größtenteils eine nachrangige Rolle. Qualitätsanbieter müssen aufgrund des Wettbewerbs ihre Strukturen anpassen und somit auch die bewährten Ausbildungs- und Qualitätsstandards zum Teil deutlich nach unten anpassen. Die neuen Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen können Marktanteile - erfahrungsgemäß - nur über den Preis hinzugewinnen und befinden sich hierbei oftmals in einem ruinösen Wettbewerb mit ehemaligen Monopolisten oder marktbeherrschenden Dienstleistern, die aufgrund der früheren Monopolstellungen in Bezug auf Qualität und Leistung deutliche Qualitätsvorsprünge haben. Diese aggressiven Preiskämpfe führen bei neuen Anbietern zu Ausbildungs- und Qualitätsstandards, die keiner Betrachtung im Hinblick auf die vorgegebenen Ziele der EU für die "Sicherheit im Luftverkehr" standhalten und sicherlich alle Passagiere verunsichern würden. Sollte der Wettbewerb weiter gefördert werden, verschärft sich die Situation deutlich. Auch die Aufnahme von weiteren Ländern in die EU führt vermutlich nochmals zu einer Senkung des Ausbildungs- und Qualitätsstandards. Beste Beispiele hierbei sind die bereits oben erwähnten Vorgänge: Tarifvertrag, der nur noch für eine kleine Gruppe Beschäftigter die IHK-Prüfung vorschreibt und die dem Flughafen München angebotenen - voll qualifizierten - Flugzeugabfertiger mit einer theoretischen Ausbildung von zwei Stunden.

## **5. Situation Flugzeugabfertiger**

Der Beruf bzw. die Tätigkeit des Flugzeugabfertigers wird in den letzten Jahren immer wichtiger in Bezug auf die Sicherheit im Luftverkehr (Security und Safety). Vor allem nach Terroranschlägen erhöhten sich die Bestimmungen und Verordnungen, was die Abwehr von Terrorgefahren betrifft. Dass der Flugzeugabfertiger, wie alle anderen Beschäftigten im Sicherheitsbereich, luftsicherheitsrechtlich überprüft wird ist eine Selbstverständlichkeit. Die Anforderungen an einen Flugzeugabfertiger gehen aufgrund seiner komplexen Aufgaben und den dadurch ständig steigenden Anforderungen permanent nach oben. Er hat die Aufgabe, die Vorgaben der Security-Verordnungen am Flugzeug abschließend zu überwachen, egal ob es die Passagiere, die Fracht oder das Gepäck betrifft, das er verlädt. Alles, was sich im Bereich des Flugzeuges abspielt, muss er im Blickfeld haben und muss eingreifen, sofern er Unregelmäßigkeiten in Bezug auf die Security erkennt, z. B. auffällige Personen, Personen mit einem nicht sichtbar getragenen Ausweis oder auffällige bzw. nicht klar deklarierte Fracht- oder Gepäckstücke.

Für die Safety hat er eine noch entscheidendere Bedeutung. Die ursprünglichen Aufgaben der Be- und Entladung von Flugzeugen unterliegen einem immer knapper werdenden Zeitkorsett, jede Minute am Boden kostet dem Flughafen, den Abfertigern oder den Airlines Geld. Die oben erwähnten Erkenntnisse der EU über die Notwendigkeit von Flughafenerweiterungen sind noch nicht berücksichtigt. Dieses immer knapper werdende Zeitkorsett erfordert vom Flugzeugabfertiger ein immer schnelleres Handeln, um den erforderlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben gerecht zu werden. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die einzuhaltenden Regeln, die der Flugzeugabfertiger konsequent beachten muss, komplexer, von Airline zu Airline sich unterscheiden und vor allem von der Wertigkeit und vom Volumen her deutlich mehr werden. Durch die Übernahme von Leistungen, die früher die Airline mit ihren eigenen Beschäftigten durchführte, wie z. B. Operation-Tätigkeiten oder letzte Checks des Flugzeuges (Rundgang des Flugzeuggerätemechanikers) wird die Tätigkeit des Flugzeugabfertigers weiter aufgewertet, aber auch immer schwieriger und bedeutungsvoller. Festzustellen ist, dass der Flugzeugabfertiger, neben der Zuverlässigkeit in der Person, eine hohe Zuverlässigkeit in der Ausführung seiner Tätigkeit besitzen muss, er muss einem hohen Zeit- und Leistungsdruck auch gegenüber Vorgesetzten und Kunden standhalten, ein ausgeprägtes Verständnis für komplexe Zusammenhänge und Auswirkungen haben und sich schnell auf neue Situationen einstellen können. Er braucht ein ausgeprägtes technisches Verständnis, um Unregelmäßigkeiten oder sicherheitsrelevante Beschädigungen am Flugzeug erkennen zu können, er muss durchsetzungsstark und auch bereit sein, ein voll beladenes Flugzeug unter Zeitdruck zu stoppen, wenn er z. B. eine Unregelmäßigkeit erkannt hat oder einen eigenen Fehler bemerkt und die Stärke zeigen, diesen auch einzugestehen. Zuletzt ist es wichtig, dass er die Fähigkeit besitzt, sich permanent fortzubilden und dass er dieses Wissen in Bezug auf die Sicherheit im Luftverkehr mit einer Null-Fehler-Toleranz auch anwenden kann, um die ihm anvertrauten Menschenleben zu schützen und die zum Teil hunderte Millionen Euro teuren Flugzeuge vor Beschädigungen oder Abstürzen zu bewahren. Dass der Flugzeugabfertiger loyal, nicht bestechlich und absolut zuverlässig sein muss ist Grundvoraussetzung für die Sicherheit im Luftverkehr. Diese Anforderungen gelten grundsätzlich für alle Beschäftigten im Flugzeugabfertigungsprozess.

Bei einem Mangel in der Security (vgl. Seite 7, 3. Absatz) muss immer noch jemand da sein, der böse Absichten hat, bei der Flugzeugabfertigung kann jemand gute Absichten verfolgen, aber wenn er einen Fehler verursacht, hat dies meistens Folgen. Je größer die Unterschiede zwischen der notwendigen Ausbildung und den Anforderungen sind, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit eines Fehlers in der Flugzeugabfertigung. Hierbei ist die Eignung der Person für die Tätigkeit und die zum Teil extremen Rahmenbedingungen (Wetter, Zeitdruck, Vorgaben usw.) unter denen die Tätigkeit geleistet wird, noch nicht berücksichtigt.

## **6. Gefährdungspotential durch die Nichtregulierung**

Im Security-Bereich könnte man sicherlich noch damit argumentieren, dass bei einer 100%igen Umsetzung und Einhaltung der Security-Regelungen keine Gefahr im Sinne der Security bis zum Flugzeugabfertiger durchdringen kann. Leider hat sich in der Praxis herausgestellt, dass die Security-Regelungen und Maßnahmen keine 100%ige Sicherheit bieten können und deshalb der absolute Schutz nicht gegeben ist und auch nicht geben sein kann - sei es durch nicht konsequent geschultes Personal oder durch Personen, die gezielt Schlupflöcher suchen, die im zwar dichten aber nicht vollständigen Netz immer vorhanden sein werden. Jüngste Beispiele sind die über 100 Beschäftigten am Chicagoer Flughafen, die trotz falscher Papiere, Zugangsausweise für den Sicherheitsbereich besaßen und die vier Greenpeace Aktivisten die am 25. Februar 2008 alle Sicherheitssperren in London Heathrow überwand, bis zu einem Flugzeug vordrangen, das Flugzeug erkletterten und an der Heckflosse ein Banner anbringen konnten. Glücklicherweise waren bei diesen Vorfällen keine Personen mit bösen Absichten dabei. Die Folgen für die Luftfahrt hätten katastrophal sein können.

Deshalb ist es notwendig, insbesondere die Qualitätssicherungsmaßnahmen durch die zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten zu verbessern, um das System der Luftverkehrssicherheit zu stärken und um den Standard der gemeinschaftlichen Anforderungen zu entsprechen. Als Beispiel sei die "Sichere Lieferkette" im Frachtbereich genannt, die sich in der Realität nur schwer umsetzen lässt und dem Flugzeugabfertiger, bei seiner Beurteilung, immer wieder Probleme bereitet oder vor neue Problemstellungen stellt.

Im Safety Bereich gibt es keine Möglichkeit, die Tätigkeit des Flugzeugabfertigers zum Schutz der ihm anvertrauten Menschen und Güter abzuschwächen. Der Flugzeugabfertiger ist die Schnittstelle, bei dem alles relevante bei der Flugzeugabfertigung zusammenläuft. Ein Fehler in seiner Arbeit kann zu dramatischen Folgen führen, wobei eine Flugzeugbeschädigung oder ein falsch zugeladener Koffer das harmloseste ist. Aus der Praxis ist zu berichten, dass bei der Entladung von gelandeten Flugzeugen ungesicherte Paletten mit mehreren Tonnen Gewicht oder Gefahrgüter mit einer falschen Zusammenladung keine Seltenheit mehr sind. Festzuhalten ist auch, dass es immer häufiger vorkommt, dass Flugzeugabfertiger bei ankommenden Flugzeugen, durch ihr geschultes Auge, sicherheitsrelevante Flugzeugbeschädigungen feststellen und weiterleiten.

Was bei den Flugzeuggerätemechanikern bis ins letzte Detail geregelt ist und auch aus gutem Grund, wurde bisher im Bereich des Flugzeugabfertigers übersehen.

Sollte sich die erkennbare Reduzierung der Ausbildungsstandards in der Flugzeugabfertigung weiter fortsetzen wird es in naher Zukunft nicht mehr möglich sein, eine Flugzeugabfertigung nach den vorgegebenen Zielen der EU abzufertigen.

Die eingangs erwähnte Entwicklung des Flugverkehrs wird die Gefahren potenzieren, denn die gleichzeitige Senkung von Standards und die Erhöhung der Anforderungen führt nicht zu einer notwendigen Null-Fehler-Quote sondern in die absehbare Katastrophe, deren Größe leider nicht vorhersehbar ist.

## **7. Fazit**

Dass aufgrund des Wettbewerbs negative Anpassungen in der Gehaltsentwicklung des Flugzeugabfertigers vorgenommen wurden und weiterhin vorgenommen werden, ist in Bezug auf die "Sicherheit im Luftverkehr" grundsätzlich nicht mehr akzeptabel und je nach Region in Europa unterschiedlich problematisch bei der Beschaffung von geeignetem Personal für die Flugzeugabfertigung. Dass aber die notwendigen Ausbildungsstandards zur Erfüllung der Aufgaben eines Flugzeugabfertigers in Bezug auf die Bereiche Security und Safety nicht geregelt werden und damit bewusst das Leben von Passagieren aufs Spiel gesetzt wird, ist nicht hinnehmbar. Regulierung im Luftverkehr bedeutet nicht, dass durch den geförderten Wettbewerb Menschen gefährdet werden sollen. Regulierung im Luftverkehr bedeutet, dass Preis, Leistung und Qualität zusammenpassen müssen und dadurch ein gesunder und fairer Wettbewerb entsteht. Dafür muss die Politik teilweise bestehende Rahmenbedingungen umsetzen und ergänzen, dass die Ziele im Sinne der über 700.000.000 Fluggäste, in der EU, unter verstärkten Anforderungen an qualifizierende Maßstäbe für Flexicurity und Safety erreicht werden können. Für die Flugzeugabfertiger muss dies innerhalb eines zumutbaren Wettbewerbsdrucks erfolgen. Um die vorgegebenen Ziele der EU abzusichern, müssen die berechtigten Interessen für einen sicheren und gesunden Arbeitsplatz berücksichtigt werden.

## **8. Ausblick**

Die EU beschließt:

Aufgrund der Ergebnisse über die notwendigen Qualifizierungsstandards in der Flugzeug- und Gepäckabfertigung, auf Grundlage der Vorgaben der EU und der Wichtigkeit für die Sicherheit im Luftverkehr, beschließt die EU-Kommission Folgendes:

1. Zum 1. Januar 2010 müssen alle Abfertigungsdienstleister in der Europäischen Union sicherstellen, dass jede Flugzeugabfertigung mit mindestens einem geprüften Flugzeugabfertiger (entsprechend der EASA Kategorisierung der Flugzeugmuster) mit einer Ausbildung der Cat 2, Cat 3 oder Cat 4 durchgeführt wird und dass die Gepäckabfertiger mindestens eine Ausbildung nach Cat 2 oder Cat 3 entsprechend ihrer Tätigkeit und ihrer Aufgaben besitzen.
2. Zum 1. Januar 2010 müssen die Ausbildungen der in der Flugzeugabfertigung Beschäftigten einheitlich nach den Vorgaben der EASA Annex Part .... (Flugzeugabfertigung Cat 1, Cat 2, Cat 3 oder Cat 4 und Gepäckabfertigung Cat 1, Cat 2 oder Cat 2a) durchgeführt werden.
3. Zum 1. Januar 2010 erhalten alle Abfertigungsdienstleister entsprechend der Wichtigkeit der Flugzeugabfertigung für die Erreichung der Ziele in der Sicherheit im Luftverkehr (Security und Safety) und der Notwendigkeit eines leistungsfähigen Bodenverkehrsdienstes zur Erhöhung des Durchsatzes an den Flughäfen eine kostenneutrale Aufwandsentschädigung, die die festgelegten Vorgaben der EASA Ausbildung deckt.
4. Zum 1. Januar 2010 werden die Regelungen auf nationaler Ebene überwacht.

## **9. Querverweise**

Joint Aviation Authorities: [www.jaa.nl](http://www.jaa.nl)

Luftfahrt Bundesamt:

[www.lba.de/cIn\\_010/nn\\_57316/DE/LBA/Organisation/Abteilung\\_20T/T2/T2\\_EASA.html](http://www.lba.de/cIn_010/nn_57316/DE/LBA/Organisation/Abteilung_20T/T2/T2_EASA.html)

Bodenabfertigungsrichtlinie: [www.luftrecht-online.de/regelwerke/pdf/badv.pdf](http://www.luftrecht-online.de/regelwerke/pdf/badv.pdf)

Abkommen über die internationale Luftfahrt: [www.luftrecht-online.de/regelwerke/pdf/ICAO-D.pdf](http://www.luftrecht-online.de/regelwerke/pdf/ICAO-D.pdf)

Bodenabfertigungsrichtlinie 96/67/EG: [www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0067:DE:HTML](http://www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0067:DE:HTML)

Europäische Agentur für Flugsicherheit:

[www.easa.europa.eu/level1/delangverstempl.html](http://www.easa.europa.eu/level1/delangverstempl.html)

Luftsicherheitsgesetz: [www.aufenthaltstitel.de/luftsig.html#14](http://www.aufenthaltstitel.de/luftsig.html#14)

Safety Management: [www.2.tu-berlin.de/foreign-relations/archiv/tui\\_58/fricke.pdf](http://www.2.tu-berlin.de/foreign-relations/archiv/tui_58/fricke.pdf)

Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO): [www.icao.int](http://www.icao.int); [www.luftrecht-online.de/einzelheiten/verwaltung/icao.htm](http://www.luftrecht-online.de/einzelheiten/verwaltung/icao.htm)

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen: [www.adv-net.org/de/gfx/index.php](http://www.adv-net.org/de/gfx/index.php)

Flughafen München: [www.munich-airport.de](http://www.munich-airport.de)

Flugzeugzwischenfälle:

[www.airliners.de/safety/nachrichten/artikelseite.php?articleid=13795](http://www.airliners.de/safety/nachrichten/artikelseite.php?articleid=13795)

Flugzeugunglücke und ihre Ursachen:

[www.spiegel.de/sptv/themenabend/0,1518,232467,00.html](http://www.spiegel.de/sptv/themenabend/0,1518,232467,00.html)

Initiative Luftverkehr: [www.initiative-luftverkehr.de/ziele/index.html](http://www.initiative-luftverkehr.de/ziele/index.html)