

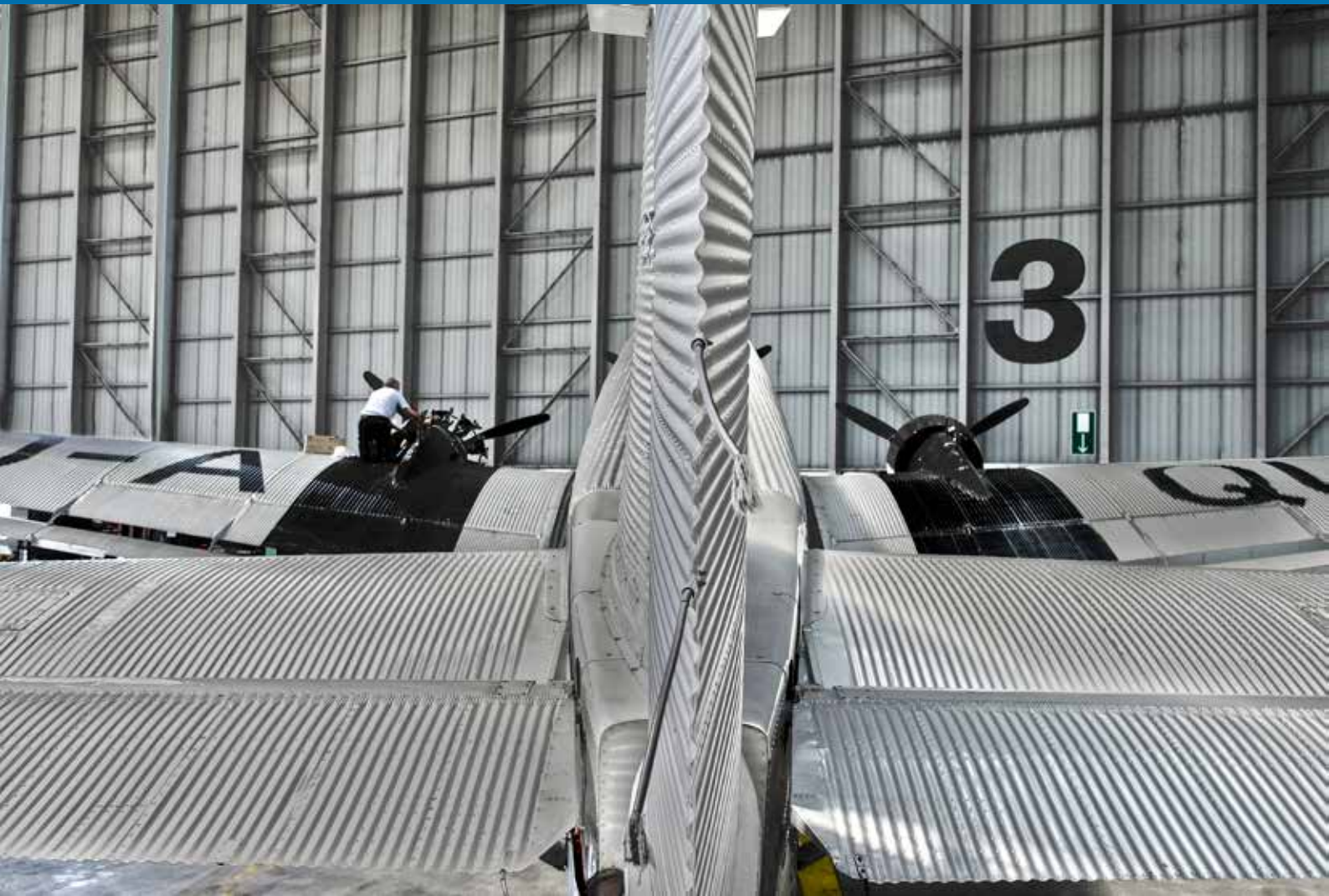


Technik Gewerkschaft Luftfahrt

logbook

www.tgl-online.de

August 2013



- Klausurtagung der Vertrauensleute 2013
- Wertigkeit des licensed Engineer
- Augsburg Airways Endstation München?
- TVVS der LHT stottert?

Informationen zu Luftfahrt, Arbeitsrecht und Tarifpolitik

Inhalt

logbook No. 06 / August 2013

Inhaltsverzeichnis / Impressum Seite 2

Vorwort Seite 3

Wertigkeit des licensed Engineer Seite 4-6

TGL on Tour Seite 7

Augsburg Airways - Endstation München? Seite 8

Bekanntmachung des Vorstandes Seite 9

Condor Berlin goes TGL Seite 10

TGL Vertrauensleuteklausur Seite 11

Aircraft Engineers Int. stellt sich vor Seite 12

TVVS LHT stottert Seite 13

TGL und Konzerntarif Seite 14

Beitrittserklärung Seite 15

Impressum

Redaktionelle Mitarbeit: Jens Hofmann, Daniel Kreis, Daniel Wollenberg,
Pascal Fischer, Trissler Siegfried, Robert Always

Fotos: Daniel Wollenberg, Pascal Fischer, Robert Alway, Stefan Seifert, Siegfried Trissler
Grafik/Design: Siegfried Trissler

Korrektur: Jan Flatow

Druck: Häuser KG; Auflage: 3.000 Stück

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Siegfried Trissler Vorstand,
Technik Gewerkschaft Luftfahrt, Farmstraße 118, 64546 Mörfelden-Walldorf
T: 08007353273, Mail: info@tgl-online.de;

AB: 06105 3209747; Fax: 06105 3209748; Internet: www.tgl-online.

Registergericht: Amtsgericht Groß-Gerau; Registernummer: 90 VR 3767

© für den gesamten Inhalt von LOGBOOK

Nachdruck und Verwendung des Bild- und Textmaterials nur nach vorheriger
Zustimmung der Technik Gewerkschaft Luftfahrt gestattet.

Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine
Haftung für die Inhalte. Beiträge namentlich genannter Autoren sind Meinung des
jeweiligen Verfassers.

Dies muss nicht die Meinung der TGL, ihres Vorstandes, der Redaktion oder eines ihrer
anderen Gremien widerspiegeln.



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, spät erscheint sie nun, die aktuelle Ausgabe des Logbook. Ich möchte an dieser Stelle nicht verhehlen, dass es ohne Unterstützung der Mitglieder und Leser auf Dauer schwierig bleibt ein interessantes und abwechslungsreiches Magazin auf die Beine zu stellen. Sicherlich ist es für den Vorstand machbar, 3-4 Magazine im Jahr herauszubringen, das ist es aber nicht was wir uns vorstellen. Warum? Aus Sicht des Vorstandes sehen die Geschehnisse oft anders aus als aus der Sicht der Mitglieder. Eine breite Streuung der Autoren macht das Magazin unabhängig und vielseitig. Der Vorstand kann sich selbst oder die TGL nicht kritisieren. Somit besteht die Gefahr, dass unser Logbook die so wichtige Unabhängigkeit und Objektivität verliert. Ich für meine Person stelle mir ein Logbook vor, das Tacheles redet und kritisch mit den Situationen umgeht. Jeder von Euch kann einen Beitrag leisten und wenn es nur ein Thema ist, das er/sie gerne behandelt haben möchte. Auf unserer Vertrauensleuteklausur haben wir zumindest schon mal neue Standards für das Logbook festgelegt. Diese sind jedoch in dieser Ausgabe noch nicht berücksichtigt. Unter anderem sollen dann die Themen Arbeitssicherheit, EASA Vorschriften und Behörden, Interviews, Arbeitsrecht, Aktuelles intern und extern, Leserbriefe und fortlaufende Themen chronologisch aufgenommen werden. Denkbar sind auch einzelne Rubriken aus den verschiedenen Airlines und auch dem Betriebsrat. Für Anregungen und Beiträge stehen wir wie immer unter redaktion@tgl-online zur Verfügung.

Herzliche Grüße
Siegfried Trissler



Wertigkeit der Qualifikation des Licensed Engineer & Universitäre Weiterbildung

Lieber Leserkreis,

dieser Artikel setzt sich mit der Wertigkeit der beruflichen Qualifikation des Licensed Engineer auseinander und zeigt anhand des europäischen Qualifikationsrahmens auf, in welchen Bereich des europäischen Qualifikationssystems unsere Berufsgruppe einzuordnen ist.

Zum Einstieg ein Auszug aus der Historie der nationalen Qualifikationen, internen Berechtigungen und national anerkannten Prüferberechtigungen:

Vor der Gründung der EASA verfügte jeder MRO Betrieb über ein eigenes Qualifikationssystem. Im nationalen Bereich gab es die anerkannten Berufsabschlüsse des Mechanikers, Meisters, Technikers und Ingenieurs. Bei der Lufthansa Technik AG gab es zudem interne flugzeugbezogene Wartungsberechtigungen wie den Wart 1, Wart 2 und Wart 3, die einen betrieblichen Bildungsschwerpunkt darstellten. Zudem gab es national anerkannte Qualifikationen, die ebenfalls betrieblich anerkannt waren - die Flugzeugprüfer der Klasse 1 bis 4.

Durch die Gründung der EASA im Jahr 2002, wurde eine „neue Welt“ rund um unsere Berufsgruppe geschaffen, welche die Qualifikationen auf europäischer Ebene - nach einheitlichen Standards in Form von Lizenzen - neu regelte. Die Bedingungen für den Erwerb und Erhalt der Lizenzen der Licensed Engineers sowie die Berechtigungen der Lizenzinhaber, sind in den Regularien der EASA in dem Bereich der Durchführungsverordnung/Implementierung Rule, Annex 3 Part 66 Certifying Staff festgehalten. Aus diesem Part ergibt sich auch die Differenzierung in drei große Lizenzgruppen – Kategorie A, CAT A; Kategorie B, CAT B1 und B2 sowie die Kategorie C, CAT C.

Die Wertigkeiten der o. g. Lizenzen können auszugsweise durch einen Vergleich mit vormals, zu Zeiten des national geltenden Rechts, anerkannten Prüferqualifikationen der Klasse 1 und 2 ermittelt werden.

So setzen sich die Lizenzen CAT B1 und CAT B2 aus den Prüferklassen 1 und 2 zusammen, wie in u. s. Abbildung grafisch darstellt.

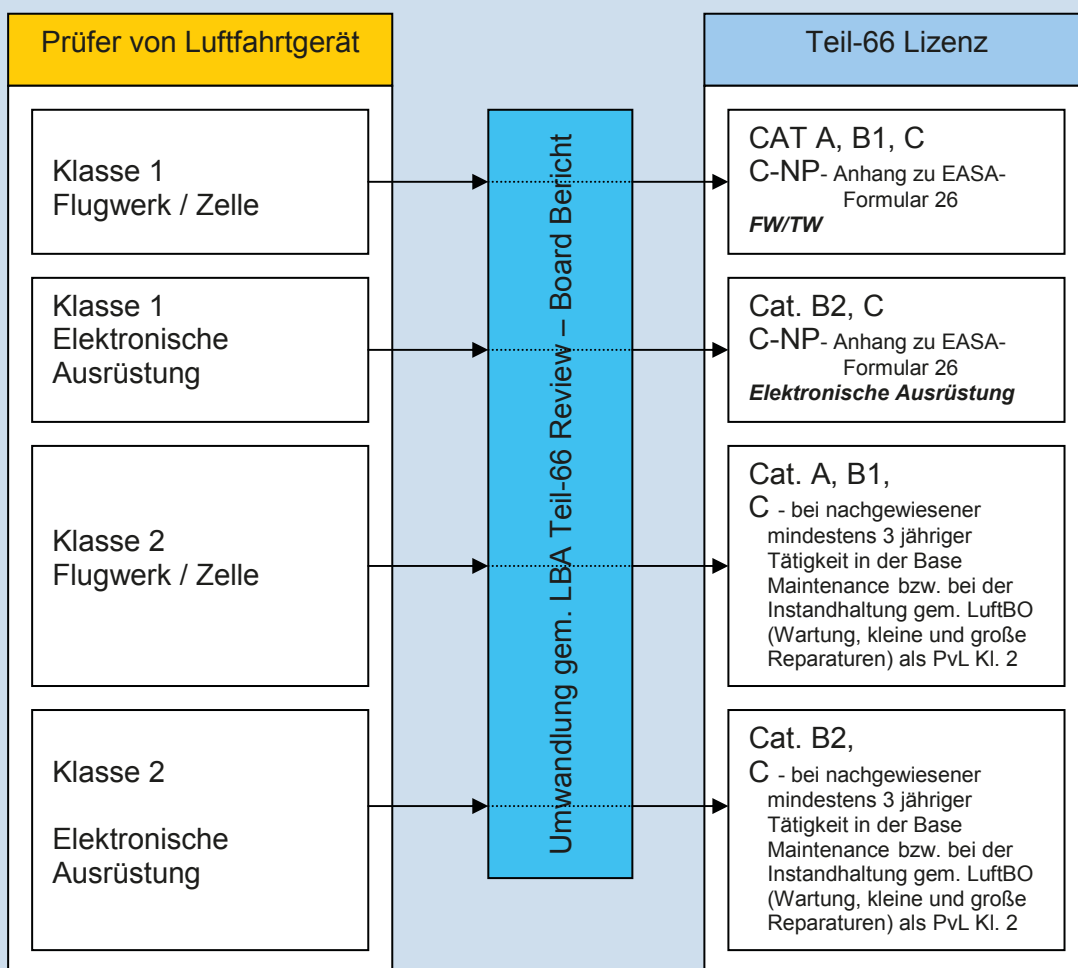


Abb. 1: Schematischer Übergang von PVL- Erlaubnissen in Teil-66 Berechtigungen

Um eine Prüferklassenberechtigung der Kategorie 1 zu erlangen, musste mindestens ein Technikerabschluss (mit förderlicher Fachrichtung) oder ein Diplom-Ingenieursabschluss (mit förderlichem Studium) nachgewiesen werden. Diese hohen Zulassungsvoraussetzungen zeigen die Wertigkeit der Prüferqualifikation auf. Diese Wertigkeit kann sodann durch die Gleichsetzung bzw. den Zusammenfluss der national anerkannten Prüferberechtigungen 1 und 2 zu den Lizenzen CAT B1 und CAT B2 auf den Bildungsstand der Berufsgruppe der Licensed Engineers übertragen werden. Auf nationaler Ebene ergibt sich somit eine mindestens äquivalente Einordnung der CAT B Lizenz gegenüber dem Technikerabschluss.

Die Integration der betrieblich anerkannten WART Berechtigungen in das neue EASA System - umgesetzt durch die Transformation von WART Berechtigungen in CAT B Lizenzen - hatte eine immense Anhebung der vormals rein betrieblich anerkannten Qualifikationen auf europäisches Bildungsniveau zur Folge: Das fachbezogene innerbetriebliche Bildungsspektrum wurde national als auch international vergleichbar.

Resultierend aus den beschriebenen Aufwertungen entstand ein neues Qualifikationsbild mit national als auch international anerkanntem Bildungsabschluss – der Licensed Engineer.

Der aufgeführte fachliche Vergleich der Wertigkeit des Bildungsabschlusses eines Licensed Engineer soll sodann anhand des Europäischen Qualifikationsrahmens (EQR) manifestiert werden.

Der EQR wurde im Namen des europäischen Parlaments im April 2008 verabschiedet. Als gemeinsamer Referenzrahmen soll er die Qualifikationssysteme verschiedener europäischer Länder miteinander verbinden und die national erworbenen Qualifikationen und Abschlüsse über die Ländergrenzen hinweg innerhalb Europas vergleichbar machen.

Um die Wertigkeiten der nationalen Qualifikationen aufzuzeigen, beinhaltet der EQR acht Referenzniveaus. Diese umfassen alle Formen von Qualifikationen, beginnend bei einem grundlegenden Niveau bis hin zu sehr hohen Qualifikationen. Im EQR werden Lernergebnisse betont, welche in drei Kategorien unterschieden werden – Kenntnisse, Fähigkeiten und Kompetenzen. Damit wird der Ansatz aufgegriffen, dass Qualifikationen der verschiedensten Kombinationen eine ganze Bandbreite von Lernergebnissen beinhalten – einschließlich Theoriewissen, praktischer und technischer Fähigkeiten sowie sozialer Kompetenz. Die Niveaus 1 und 2 entsprechen in etwa einer Berufsausbildungsvorbereitung, die Stufen 3 und 4 entsprechen zwei- bzw. dreijährigen beruflichen Erstausbildungen. Im Bereich des Level 5 werden anspruchsvolle Fortbildungen angesiedelt wie z. B. ein Fachwirt HWK. Auf Stufe 6 werden Abschlüsse wie z. B. der Bachelor, der Industriemeister, der Fachwirt IHK und Fachschulabschlüsse wie der Techniker eingestuft. Im Bereich des 7. Niveaus ist ein Masterstudium einzustufen. Die Niveaustufe 8 ist nach erfolgreicher Promotion erreicht.

Die u. s. Abbildung bildet die Wertigkeit der Lizenzen nach dem EQR grafisch ab und setzt die Lizenzen in einen Kontext zu den nationalen Bildungsabschlüssen der Flugzeugwartungsbranche.

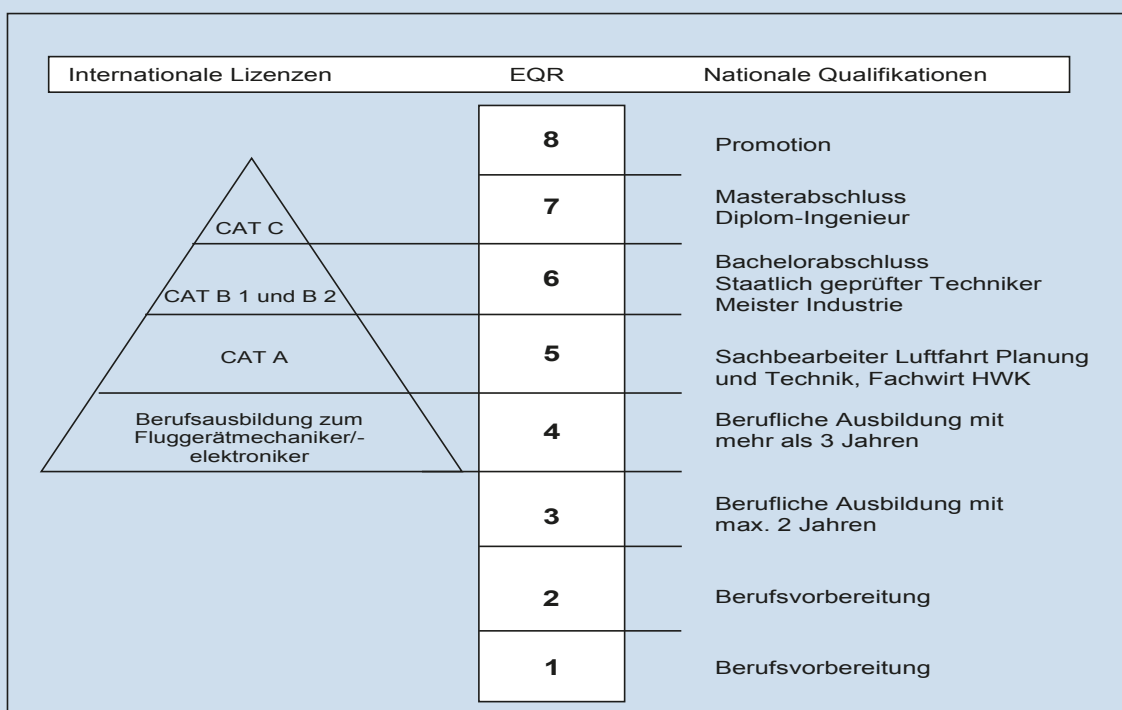


Abb. 2: Einstufung der Lizenzen gemäß dem EQR¹



*Pascal Fischer
Wirtschaftsdiplom und
Inhaber der CAT B1
Lizenz.*

***„Es ist zu hoffen,
dass die innovativen Ansätze der
universitären Weiterbildung,
basierend auf den bereits erreichten
Lizenzen, zeitnah auf den nationalen
Bildungsmarkt in Deutschland
durchschlagen.“***

Eine Lizenz CAT A wäre vom Anforderungsniveau auf der Stufe 5, eine Lizenz CAT B vom Anforderungsniveau in dem Bereich der Stufe 6 und eine Lizenz CAT C auf Stufe 7 des EQR einzugliedern.

Der Qualifikationsrahmen zeigt damit auf, dass eine Lizenz nach EASA PART 66 B1/B2 äquivalent dem Abschluss eines Bachelors, Meisters und Technikers ist – jedenfalls was die Einordnung in den europäischen Qualifikationsrahmen angeht.

Kritisch anzumerken ist an dieser Stelle, dass bislang noch keine Evaluierung der europäischen Lizenzen gegenüber den nationalen Abschlüssen des Mechanikers, Meisters, Technikers und Ingenieurs erfolgte. Die europäischen Lizenzen werden betriebsintern ergänzend zu den nationalen Abschlüssen erworben und nicht als Formalqualifikationen anerkannt.

Aus dieser Problematik ergibt sich, dass Weiterbildungsprogramme für Mitarbeiter aus der Luftfahrtindustrie, die sich im Bereich Wartung weiterentwickeln möchten, auf den nationalen Abschlüssen aufbauen und nicht auf den höher bewerteten international anerkannten Lizenzen.

Die Weiterbildung erfolgt somit horizontal, nicht jedoch vertikal. Zu nennende national anerkannte horizontal ausgerichtete Weiterbildungsprogramme sind der staatlich geprüfte Techniker/Bereich Luftfahrt sowie der Industriemeister Fachrichtung Luftfahrt (IHK).

Ohne die genannten national anerkannten Weiterbildungsprogramme zu werten, muss an dieser Stelle zugestanden werden, dass man im internationalen Bildungsbereich bereits einen Schritt weiter ist:

Für die Weiterbildung der Berufsgruppe der Licensed Engineers werden Programme an Universitäten angeboten, welche mit einem akademischen Mastertitel abschließen und somit den Gedanken der vertikalen Weiterbildung aufgreifen und unserer Berufsgruppe somit bessere Aufstiegschancen ermöglichen.

Diese Programme bauen allesamt auf der Qualifikation einer Lizenz der Kategorie B auf und erkennen diese als Äquivalenz zu einem Bachelorabschluss an – wiederum ein Beispiel für die hohe Wertigkeit unserer Qualifikation im europäischen Bildungsrahmen.

Nennenswerte Studiengänge in diesem Bereich sind bspw. der Master of Science/Aircraft Maintenance Systems an der University of Glamorgan in Cardiff und der Master of Science/ Aircraft Maintenance Management an der City University London.

Es ist zu hoffen, dass die innovativen Ansätze der universitären Weiterbildung, basierend auf den bereits erreichten Lizenzen, zeitnah auf den nationalen Bildungsmarkt in Deutschland durchschlagen. Nur so kann meiner Meinung nach der Weiterbildungsanspruch motivierter Licensed Engineers adäquat bedient werden mit dem Ziel eine berufliche Aufstiegsmöglichkeit zu forcieren.

Abschließend möchte ich anmerken, dass aufgrund des begrenzten Rahmens für diesen Artikel nur eine grobe Umreißung des komplexen Themas der Lizenzwertigkeit und auf den Lizenzen basierenden Weiterbildungsprogrammen möglich war.

Für Ihr Interesse bedanke ich mich recht herzlich und stehe gern jederzeit bei Fragen zur Verfügung!

Pascal Fischer

Quellen und Quellverweise liegen dem Autor vor.
Bei Fragen gerne an: redaktion@tgl-online.de



TGL on Tour

Liebe Kolleginnen und Kollegen in MRO Betrieben Deutschlands,

die Technik Gewerkschaft Luftfahrt hat auch für das Jahr 2013 wieder Informationsveranstaltungen bei Euch in den Betrieben vorgesehen. Wir möchten Euch als Mitglieder und Interessenten persönlich die Gelegenheit geben, Fragen zur TGL und dem aktuellen tariflichen Geschehen zu beantworten.

31.07.2013 von 10-24 Uhr : TXL - Air Berlin Technik
01.08.2013 von 10-24 Uhr : TXL - Lufthansa Technik
02.08.2013 von 10-24 Uhr : SXF - Lufthansa Technik
02.08.2013 von 10-24 Uhr : SXF – Condor Berlin Technik
07.08.2013 von 10-24 Uhr : FRA NORD – Lufthansa Technik
08.08.2013 von 10-24 Uhr : FRA Süd – Lufthansa Technik
27.08.2013 von 10-24 Uhr : FRA Süd – LTMI
30.08.2013 von 10-24 Uhr : STR – Lufthansa Technik
18.09.2013 von 10-24 Uhr : MUC – Lufthansa Technik
19.09.2013 von 10-24 Uhr : MUC – Air Berlin Technik
20.09.2013 von 10-24 Uhr : MUC – Cityline Technik
16.10.2013 von 10-24 Uhr : DUS – Air Berlin Technik
17.10.2013 von 10-24 Uhr : DUS – Lufthansa Technik
18.10.2013 von 10-24 Uhr : CGN – Lufthansa Technik
24.10.2013 von 10-24 Uhr : FRA – Condor Technik
25.10.2013 von 10-24 Uhr : FRA – Cityline Technik

Die geplanten und angefragten Termine sind zum Redaktionsschluss noch nicht durch alle Arbeitgeber genehmigt.

Die Themen für dieses Jahr sind sehr interessant und weitreichend. Um einen kurzen Ausblick dazu zu geben hier mal eine Auflistung:

- Einberufung der Tarifkommission bei Condor Berlin Technik
- Bildung der Tarifkommission für Air Berlin Technik
- beginnende bzw. laufende neue Tarifstrukturverhandlungen mit der LHT
- Die Auflösung von Augsburg Airways zeigt deutlich, dass eine Übernahme der gerichtlichen Kosten für Klagen der Weiterbeschäftigung bzw. Abfindungszahlungen durch die Vertretung unserer dortigen Mitglieder Sinn macht in der TGL zu sein
- Die TGL hat stetigen Mitgliederzuwachs – warum wohl?
- Wie funktioniert Tarifarbeit?
- Was bietet mir die TGL?
- Was kann ich als Mitglied selbst tun um die TGL weiter auf dem Erfolgskurs zu halten?
- u.v.m.

Bitte achtet auf die Auslagen der TGL-Infoveranstaltungen bei Euch im Betrieb. Wie auch jedes Jahr befürworten wir natürlich eine rege Diskussion über aktuelle und tarifliche Thematiken. Dafür sind wir da um offen Kritik aufzunehmen und das Mitgliederbefinden zu befriedigen sowie die interessierten Kollegen aufzuklären. Ich bin voller Zuversicht, dass wir auch in diesem Jahr wieder auf eine große Anzahl von Euch treffen werden, welche wir von der TGL überzeugen können.

Viele Grüße

Daniel Kreis



Augsburg Airways – Endstation München ?

Die Vorahnung vieler Mitarbeiter der Augsburg Airways hat sich mit einem Schreiben der Geschäftsleitung Ende April bewahrheitet. Als Konsequenz der Kündigung des Kooperationsvertrages zwischen Augsburg Airways und Lufthansa erhielten auch die meisten Mitarbeiter ein Kündigungsschreiben, darunter auch viele unserer Mitglieder, die stets für einen sicheren und pünktlichen Flugbetrieb der Bombardier und Embraer Flotte gesorgt haben.

Die ausgesprochenen Kündigungen wiesen häufig formale und terminliche Fehler auf....Wir vertreten zusammen mit unserer Rechtsanwaltskanzlei weiterhin die Interessen unserer Mitglieder

Augsburg Airways, einst als Firmenflugdienst der Papierfabrik Haindl in 1980 unter dem Namen Interort Airways gegründet, stellte vorerst ausschließlich eine Verbindung zwischen den Städten Augsburg und Düsseldorf sicher, ab 1986 erfolgte dies dann auch als Linienfluggesellschaft. Von 1990 an wurde das Streckenangebot ausgeweitet und die Airline 1996 auf den bestehenden Name Augsburg Airways umbenannt. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Kooperation mit der Lufthansa unter der Marke Lufthansa Regional als Franchisenehmer aufgenommen und ausgebaut. Im Jahr 2002 kam es zu einer folgenschweren Krise, die zum Abbau von Arbeitsplätzen und der Einstellung des Flugbetriebs an den Flughäfen Augsburg und Bayreuth führte. Die nicht gekündigten Mitarbeiter haben bereits zu diesem Zeitpunkt hochflexibel für ihre Firma reagiert, da von da an der neue Arbeitsplatz am Verkehrsflughafen München lag und täglich weite Arbeitswege in Kauf genommen werden mussten. In den folgenden Jahren änderten sich die Hauptgesellschafter der Augsburg Airways mehrfach, an die Stelle der Familie Haindl trat 2004 die Cirrus Group, welche wiederum seit 2008 im Besitz der Aton GmbH ist. Im Oktober 2012 gab Lufthansa ohne Angabe weiterer Gründe an, dass die Zusammenarbeit mit Augsburg Airways mit Wechsel zum Winterflugplan Ende Oktober 2013 beendet

wird, ab diesem Zeitpunkt wird der Flugbetrieb der Airline aller Wahrscheinlichkeit nach eingestellt. Die inzwischen versandten Kündigungen der Mitarbeiter zum 31. Oktober trafen im Bereich Technik auch viele unserer Mitglieder, zu denen wir bereits vorab über unseren Vertrauensmann sowie auch persönlich in Kontakt standen. Die schleppende Informationspolitik der Geschäftsleitung hat hier seit Bekanntmachung der endenden Zusammenarbeit mit Lufthansa zu verständlichen Unsicherheiten und großem Unmut bei den Mitarbeitern geführt. Dies wurde später noch zusätzlich durch schwere und teilweise noch immer nicht abgeschlossene Verhandlungen zu einem Interessenausgleich sowie einem Sozialplan bestärkt. Die ausgesprochenen Kündigungen wiesen häufig formale und terminliche Fehler auf, ein kompetenter Ansprechpartner der Geschäftsleitung war jedoch meist nicht erreichbar. Persönliche Gespräche der Geschäftsleitung mit den betroffenen Mitarbeitern gab es selten, in dieser schweren Situation muss man als stets loyaler Mitarbeiter eine faire und bessere Unterstützung erwarten können. Da es für betroffene Mitglieder der TGL, eine Unterstützung laut TGL-Satzung in Fragen des Arbeitsrechts und für den Fall des Klageweges gibt, haben wir entsprechend viele Anfragen auf Rechtsbeihilfe

erhalten. Um eine bestmögliche Beratung der Kollegen vor Ort zu ermöglichen, haben wir vor Ort am Flughafen München am 14. Mai 2013 zusammen mit dem TGL-Vorstandsmitglied - Jens Hofmann, dem Vertrauensmann der Augsburg Airways - Andre Kornetzky, sowie der Rechtsanwältin mit Fachrichtung Arbeitsrecht - Antje Habicht, eine Beratungs- und Informationsveranstaltung durchgeführt. Die anwesenden Mitglieder konnten die Zeit für allgemeine sowie persönliche Fragen zu den zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln nutzen. Dies führte auf beiden Seiten zu einem intensiven Informationsaustausch, der für den weiteren Weg, welcher teilweise vor Gericht ausgetragen werden wird,

sehr wichtig war. Wir vertreten zusammen mit unserer Rechtsanwaltskanzlei weiterhin die Interessen unserer Mitglieder bei Augsburg Airways und fordern die Geschäftsleitung auf, entsprechend der bislang durch die Mitarbeiter entgegengebrachten Loyalität, sich auch selbst in dieser Situation den Mitarbeitern gegenüber dementsprechend zu verhalten.

Jens Hofmann



Bekanntmachung des Vorstandes:

In Anbetracht der ständig wachsenden Aufgaben der Technik Gewerkschaft Luftfahrt (TGL) und einer sich daraus ergebenden steigenden Arbeitsbelastung für die Vorstandsmitglieder hat der Vorstand folgenden Beschluss gefasst:

„Der Vorstand wird der nächsten Mitgliederversammlung empfehlen, den bisherigen 5-köpfigen Vorstand auf einen 7-köpfigen Vorstand zu erweitern. In dem erweiterten Vorstand sollen mindestens folgende Ressorts besetzt werden:

- Vorsitzender
- Stellvertretender Vorsitzender
- Finanzen
- Tarif / Recht
- Berufspolitik / Fachliches
- Luftfahrttechnische Betriebe (extern)
- Kommunikation / Presse / Öffentlichkeitsarbeit

Über die Erweiterung des Vorstandes hat gemäß Ziffer 10.1 der Satzung die Mitgliederversammlung zu entscheiden. Falls die Mitgliederversammlung der Empfehlung des Vorstandes entspricht, soll eine komplette Neuwahl aller Vorstandsämter erfolgen.

Der Vorstand fordert alle Mitglieder auf, ihm etwaige Kandidaten und Bewerber für ein Vorstandsamt rechtzeitig mitzuteilen.“

Die Mitgliederversammlung 2013 ist in der zweiten Novemberwoche geplant.



Condor^{Berlin} goes TGL

Seit dem 1. Mai ist die Condor Berlin ein eigenständiger 145er Technikbetrieb. Wir betreuen weiterhin die A320 Flotte mit Homebase in SXF und einigen Außenstationen in Eigenregie.

Der Flugbetrieb und ein großer Teil des nichttechnischen Bodenpersonals wurde im Zuge des Projektes „Bär“, in die CFG integriert. Seit 15 Jahren war die Technik ein integrierter Betrieb und steht nun vor neuen Herausforderungen.

Dieses haben wir zum Anlass genommen uns gewerkschaftlich neu auszurichten und haben das Gespräch mit der TGL gesucht. Durch meine Funktion als BR Mitglied, entstand im Dezember durch die Projekt „Bär“ Verhandlungen ein Kontakt über unseren Rechtsanwalt Dirk Vogelsang zu Manfred Hierold. Nach einem Besuch von Manfred Hierold im Februar war klar, dass die TGL die bessere Basis für uns ist! Allerdings muss die TGL bei der Condor Berlin einen Spagat wagen. Auf Grund unserer geringen Größe können wir nur als Ganzes vertreten werden. Unsere Forderung nach einer Öffnung auf Nichttechniker sorgte für ordentliche Diskussionen, führte aber am Ende zu der Entscheidung sich dorthin zu öffnen. Hier können wir nur um euer Verständnis werben, dass eine Abgrenzung zum nichttechnischen Personal in so einem kleinen Team nicht funktioniert und es keinen Sinn macht, einen Betrieb von ca. 80 Mitarbeitern durch zwei Gewerkschaften vertreten zu lassen.

Im nächsten Schritt wurde im Juni 2013 die TGL Tarifkommission der Condor Berlin gegründet. Aktuell haben wir zwei verschiedene Tarifwerke, einmal für Mitarbeiter mit Einstellungsdatum vor 2005, und einmal für ab 2005. Dort liegt auch der Interessenschwerpunkt, die Forderung liegt klar bei einem einheitlichen Tarifvertrag für alle. Als Teil der Thomas Cook Welt stehen wir auch hier vor neuen Herausforderungen. Leider sieht es in UK nicht sehr rosig aus, und es ist auch kein Geheimnis mehr, das es angestrebt wird viele Leistungen in Zukunft selber in der Gruppe zu lassen bzw. Kapazitäten aufzubauen. Der Lufthansa Technik Standort in SXF spürte dieses bereits im letzten Jahr, als unsere Base Checks nach Manchester zur Thomas Cook Maintenance abgegeben wurden. Alles in allem wird die nächste Zeit sehr aufregend für uns, ob positiv oder negativ wird die Zukunft zeigen. Wir alle hoffen natürlich, mit der TGL eine Gewerkschaft gefunden zu haben, die unsere Sorgen versteht und uns mit Rat und Tat zur Seite steht. Außerdem sehen wir im Wachstum der TGL die Chance, sich als Techniker mit Kollegen anderer Betriebe besser austauschen zu können.

Daniel Wollenberg
Vertrauensmann und Tarifkommissionsmitglied Condor Berlin



Wir alle hoffen natürlich, mit der TGL eine Gewerkschaft gefunden zu haben, die unsere Sorgen versteht und uns mit Rat und Tat zur Seite steht. Außerdem sehen wir im Wachstum der TGL die Chance, sich als Techniker mit Kollegen anderer Betriebe besser austauschen zu können.



TGL Vertrauensleute gehen in Klausur

Der Sprecher der Vertrauensleute Arthur Klosa resümiert: „Ich bin positiv beeindruckt. Vor allem freut es mich dass unsere neuen Vertrauensleute sich sehr gut integriert haben.“

Langenselbold: Am 15.04. trafen sich die Vertrauensleute der TGL zu ihrer 3. Klausurtagung in Langenselbold. Das Meeting war auf zwei Tage angesetzt. Auf der Tagesordnung standen vor allem die Themen Arbeitsstrukturen, Kommunikation, Mitgliederwerbung und luftfahrttechnische Betriebe außerhalb der Lufthansa Technikgruppe. Die Vertrauensleute konnten sich in diesen Themen intensiv mit dem Vorstand abstimmen, der zu Beginn über die Aktivitäten der letzten Monate berichtete. Vor allem bat sich hier eine gute Gelegenheit für die Vertrauensleute aus ihren Bereichen zu berichten und sich auszutauschen. Die Aufgabe an die Vertrauensleute sowie auch an den Vorstand war es unter anderem eine verbesserte Kommunikation innerhalb der Gremien sowie zu den Mitgliedern der TGL zu entwickeln. Analysiert wurden bereits vorhandene Kommunikationsplattformen wie Logbook, Homepage, Newsletter, Auslagen im Betrieb in Form von Infolettern sowie die Möglichkeit weitere Infoplattformen zu nutzen. Dieses und noch die Themen Mitgliederwerbung sowie luftfahrttechnische Betriebe außerhalb der Lufthansa Technik wurden als Auftrag in drei Arbeitsgruppen vergeben. Im Thema Mitgliederwerbung sollte auch besonderes Augenmerk auf unsere Hamburger Kollegen gelegt werden. Im Ergebnis wurden hier ausführliche Ausarbeitungen der Stärken und natürlich auch der Schwächen

der bisherigen Vorgehensweise der TGL vorgelegt. Aufgrund der umfangreichen Analyse kann eine Umsetzung der Arbeiten in den Gruppen als mittelfristige Ziele gesehen werden. Beispielsweise wird das Logbook mit einer festen Themenstruktur versehen, die Webseite neu aufgebaut und eine Pressemappe erstellt. Für kleinere luftfahrttechnische Betriebe soll eine Satzungsformulierung gefunden werden, welche es ermöglicht diese ganzheitlich zu organisieren.



Beim Thema Hamburg wird ein Team gebildet, das sich ausschließlich um diesen Schwerpunkt kümmert. Als Sofortmaßnahmen wurden Regelmeetings der Vertrauensleute sowie ein monatliches Feedback der Stationen vereinbart. Der Vorstand wird seinerseits alle Feedbacks als festen Tagesordnungspunkt in die Vorstandssitzung integrieren und monatlich Bericht erstatten. Der Sprecher der Vertrauensleute Arthur Klosa resümiert: „Ich bin positiv beeindruckt. Vor allem freut es mich dass unsere neuen Vertrauensleute sich sehr gut integriert haben und auch neue Ideen und viel Spaß bei der Arbeit mitbringen.“



Aircraft Engineers International stellt sich vor



Robert Alway Präsident A.E.I.

AEI arbeitet konstant an der Förderung der Lizenz und gleichzeitig betont es fortwährend die Wichtigkeit hohe Wartungssicherheitsstandards aufrecht zu erhalten.

Eine kurze Einführung in Aircraft Engineers International (AEI)

Aircraft Engineers International (AEI) repräsentiert weltweit ungefähr 40.000 Mitglieder die als technisches Personal in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen der zivilen Luftfahrt in Landesverbänden und Gewerkschaften tätig sind.

AEI entstand 1972 als ein direktes Ergebnis des Drucks von Seiten der Flugzeugindustrie, insbesondere von Airlines, den lizenzierten Techniker zu entfernen. Im Laufe der letzten 40 Jahre war AEI das einzige internationale Organ, das in der Lage war, den Instandhaltungstechniker mit einer Möglichkeit zu versehen, Einfluss auf globale Reglementierung zu nehmen. Gleichzeitig setzen sie sich dafür ein, dass die höchsten Niveaus an Luftfahrtsicherheit und Normen eingehalten werden. AEI entwickelt anhand der Arbeit mit seinen Mitgliedern gemeinsame Richtlinien und Positionen und wirbt dann für die Annahme dieser Richtlinien durch die Aufsichtsbehörden. JAR und EASA Vorschriften würden beispielsweise ohne den Einsatz der AEI anders aussehen. In der Tat ist es fraglich, ob es ohne die im Auftrag seiner Mitglieder übernommene harte Arbeit überhaupt noch eine Lizenz geben würde. Aber es gibt immer wieder neue Herausforderungen. AEI hat gegenwärtig Mitglieder, die innerhalb der EASA Arbeitsgruppe 145.024 hart an den Verantwortlichkeiten der B1/B2 Support Staff arbeiten und die EASA Arbeitsgruppe M.029 wird versuchen, klare Verantwortungsgrenzen für Organisationen von Teil M (CAMO) und von Teil 145 (MRO) festzusetzen. M.029 umfasst auch die Verantwortlichkeiten, die die Erteilung einer Freigabebescheinigung einschließen. Da es

diejenigen innerhalb der Flugzeugindustrie gibt, die bevorzugen würden, dass die Freigabebescheinigung NICHT von einem Lizenzierten Techniker erteilt wird, kann sich diese Arbeitsgruppe immer noch als extrem kontrovers erweisen.

Unser globaler Status gewährleistet eine enge Zusammenarbeit mit Kollegen auf der ganzen Welt. Außerhalb Europa gibt es immer mehr Länder, die EASA Vorschriften einsetzen und so ist eine enge Zusammenarbeit entscheidend für die Aufrechterhaltung der Wartungsstandards. Der Austausch von Informationen und Erfahrungen war u.a sehr hilfreich bei der Einführung von Teil-66 in Australien und Neuseeland. Die rasche Expansion der EU-USA bi-lateralen Abkommen hat eine sehr enge Zusammenarbeit mit unseren amerikanischen Kollegen ergeben. AEI Mitglieder sind Instandhaltungstechniker, die bereit sind, etwas dafür zu geben den Status des lizenzierten Technikers zu fördern. Falls erforderlich, sind sie auch dazu bereit, Richtlinien anzufechten, die von nationalen Behörden und der Industrie entwickelt wurden, um sicherzustellen, dass die Sicherheit vorrangig bleibt. Sie zahlen für das Privileg, ein Mitglied von AEI zu sein, aber dadurch gewinnen sie eine Stimme für Instandhaltungstechnikern. Eine Stimme, die andernfalls nicht gehört werden würde. Offen gestanden gibt es keine anderen internationalen Vereinigungen von Instandhaltungstechniker, die das gleiche Wissenspotenzial und die gleiche Erfahrung wie AEI aufweist. AEI arbeitet konstant an der Förderung der Lizenz und gleichzeitig betont es fortwährend die Wichtigkeit hohe Wartungssicherheitsstandards aufrechtzuerhalten.

AEI gehört seinen Mitgliedern und sie sind es, die die Kontrolle durch die verschiedenen in seiner Satzung beschriebenen Demokratisierungsprozesse auf der ganzen Welt aufrechterhalten. AEI ist sich wohl bewusst, dass es ohne das Know-how seiner Mitgliedsverbände nicht existieren könnte und dies reflektiert sich in seiner Arbeitsweise. Es sind die Mitglieder, die die AEI Richtlinien entscheiden, nicht eine dritte Partei. Die AEI Geschäftsführung ist aus Instandhaltungstechnikern zusammengesetzt, die von Mitgliedsverbänden nominiert und während des Jahreskongresses demokratisch gewählt werden. So stellen wir sicher, dass AEI unpolitisch und immer fest in den Händen von Technikern bleibt. Wenn Sie eine Organisation

sind, die Instandhaltungstechniker repräsentiert, dann ist Aircraft Engineers International Ihre Organisation. AEI ist in der Anschauung und im Vorgehen demokratisch, folgt keiner politischen Agenda und arbeitet nur für das Wohl des Instandhaltungstechnikers und für die Flugsicherheit im Allgemeinen.

AEI ist extrem wertvoll, unterstützen Sie uns bitte. Zusammen können wir mehr bewegen.

Robert Alway, Präsident



TVVS Verhandlungen bei LHT am stottern?

Was derzeit mit viel Aufwand und Kosten am TVVS der LHT betrieben wird hat die Halbwertszeit eines Schneemannes in der Karibik.

In den TVVS Verhandlungen bei LHT geht es zäher zur Sache als zunächst erwartet. Zäher schon allein deshalb weil die Verweildauer von Termin zu Termin aus unserer Sicht sehr zu wünschen übrig lässt. Sicherlich ist uns auch bewusst dass die TGL nicht der Mittelpunkt des Universums ist, trotzdem lässt das jetzige Handeln des Arbeitgebers Spielraum für Spekulationen. Derzeit wird das Verhandlungsergebnis das im Frühjahr 2012 von TGL angestoßen und im Herbst 2012 mit ver.di abgeschlossen wurde (TGL stieg aufgrund mangelnder Ernsthaftigkeit des Arbeitgebers aus) umgesetzt. Prinzipiell eine feine Sache, beinhaltet das Ergebnis doch Vorteile für die Mitarbeiter. Nachdenklich sollte jedoch stimmen dass beispielsweise nun MT Ausschreibungen mit besonderen Anforderungen an den MT in den Betrieb kommen, wohlwissend dass diese Regelung mit einer TGL nicht zu machen ist. Laut Aussage des Arbeitgebers ist es jedoch gesetzlich vorgeschrieben dies zu tun. ver.di

selbst, wen wird es wundern, unterstützt diesen Prozess natürlich, ist es doch deren eigener Abschluss. Was seitens der TGL nicht in Kauf genommen werden kann ist die Ansicht der ver.di und die des Arbeitgebers erstmal den einen unnötigen Prozess zu Ende zu bringen, um dann mit ver.di und TGL das ganze wieder neu aufzumischen. Mich persönlich erinnert diese Vorgehensweise sehr an einen Schildbürgerstreich besonderer Güte. Was anderes als eine weitere Verunsicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ein Spiel auf Zeit sollen dabei herauskommen. Es bleibt hier nichts anderes zu tun als an die Vernunft aller Beteiligten zu appellieren die Gespräche nun zügig zu führen, um einen beständigen TVVS zu etablieren auf den die Belegschaft auch bauen kann. Was derzeit mit viel Aufwand und Kosten am TVVS der LHT betrieben wird hat die Halbwertszeit eines Schneemannes in der Karibik.

Siegfried Trissler

Die Technik Gewerkschaft Luftfahrt nahm mit zwei Vertretern an den Konzerntarifverhandlungen 2013 teil. Eigentlich nicht das Kernthema der TGL, die sich ja dem technischen Personal widmet und somit einzig in der Technik ihre Mitglieder beherbergt. Auf ein Angebot seitens ver.di die TGL an den Konzerntarifverhandlungen zu beteiligen reagierten deren Verantwortliche erst einmal zurückhaltend. Die TGL, die derzeit im TVVS mit dem Arbeitgeber verhandelt, könnte einerseits im eigenen Thema erhebliche Fortschritte erzielen, andererseits war allen Beteiligten klar dass im Ergebnis der Konzerntarifverhandlung 2013 im Zeichen von SCORE und schwächelnden Geschäftsfeldern kein Traumergebnis zu erzielen sein wird. Dann war da noch das Angebot des Arbeitgebers das man eher als Forderung ansehen musste denn als Angebot. Eine Situation der sich die TGL nicht entziehen konnte da die Bestände der eigenen Mitglieder auf dem Spiel standen. Es war auch eine Art sich nicht blind in die Fähigkeiten der ver.di zu begeben sondern vielmehr ein gesundes Misstrauen, besser an den Verhandlungen teilzunehmen und eine geschlossene Belegschaft zu vertreten. Es sprachen also einige Argumente dafür sich als TGL an den Konzerntarifverhandlungen zu beteiligen. Bei den Verhandlungen selbst wurde schnell klar dass, die Arbeitgeber die Kriegsbemalung angelegt hatten. Ohne im Detail auf die Verhandlungsinhalte eingehen zu wollen war es für die TGL Vertreter stets schwierig eine Eskalation in den Erzwingungsstreik aktiv zu unterstützen. Wir gehen davon aus, dass unsere eigenen Forderungen, unsere Mitglieder in den technischen Berufen in die korrekten Lohngruppen einzugruppieren Kampfmaßnahmen nicht ausschließen. Ein Erzwingungsstreik seitens ver.di an dem sich unsere Mitglieder ohne Streikunterstützung beteiligen hätten sollen wäre mit Sicherheit auf wenig Gegenliebe gestoßen. Auch deshalb denken wir dass der Abschluss mit 2,4% und 2,3% im nächsten Jahr vertretbar ist. Im Übrigen gelangte die gesamte Tarifkommission zu der Überzeugung, dass die festgefahrenen Verhandlungen am Ende in einen Schlichterspruch



TGL und Konzerntarif

gemündet hätten. Ein Ergebnis weit jenseits dessen was bereits als Angebot auf dem Tisch lag war von einem Schlichterspruch nicht zu erwarten. Diese Sachlage veranlasste die TGL Vertreter dem finalen Angebot des Arbeitgebers zuzustimmen. Im TVVS selbst konnten wir während der Konzerntarifverhandlungen die Weichen zum Auftakt der TVVS Verhandlungen stellen. Die Tarifkommissionen zum TVVS der TGL und der ver.di können nun tagen. Die Verhandlungen mit dem Arbeitgeber werden dann in den nächsten Wochen beginnen. Nach dem Motto „nach dem Spiel ist vor dem Spiel“ beginnen die Verhandlungen der TGL für ihre Mitglieder erst jetzt.

Siegfried Trissler



Beitrittserklärung



Hiermit erkläre ich meine Mitgliedschaft im Berufsverband TGL Technik Gewerkschaft Luftfahrt
Mit meiner Mitgliedschaft erkenne ich die derzeit gültige Satzung an.
Der monatliche Beitrag beträgt gem. Satzung 1 % vom Brutto-Grundgehalt.

Name:	Vorname:	
Straße:	Hausnummer:	
PLZ:	Wohnort:	
Telefon:	Geb. Datum:	
E-Mail:	Beitrittsdatum:	
Firma:	Bereich:	Tätig als:

Ich bin davon unterrichtet, dass nach der Satzung des Verbands ein Austritt zum Quartalsende mit dreimonatiger Kündigungsfrist möglich ist.

Ort, Datum:

Unterschrift:

Einzugsermächtigung (widerruflich)

Ich ermächtige TGL widerruflich, meinen Mitgliedsbeitrag in Höhe von € von meinem nachstehend aufgeführten Konto abzubuchen. Kontoänderungen melde ich unaufgefordert.

Kontoinhaber:	Bankinstitut:
Kontonummer:	Bankleitzahl:

Ort, Datum.....

Unterschrift:

Bitte senden Sie mir ein vorgefertigtes Kündigungsschreiben für.....zu.



Dieses Bild malte uns der 6 jährige Batuhan Culfa. Batuhan möchte später mal Jetpilot werden findet aber unser Logo und seinen Papa auch ganz toll.



Technik Gewerkschaft Luftfahrt
Farmstrasse 118
64546 Mörfelden - Walldorf
Tel: 0800 7535273
www.tgl-online.de
redaktion@tgl-online.de

Deine Gewerkschaft