

DENN SIE WISSEN

NICHT

WAS WIR TUN!



TGL Technik
Gewerkschaft
Luftfahrt

www.tgl-online.de



DENN SIE WISSEN **NICHT** WAS WIR TUN!

Noch vor kurzer Zeit wurde innerbetrieblich durch den Arbeitgeber laut mit gefährdeten Arbeitsplätzen gedroht, sowie von Zukunftssorgen und der Notwendigkeit von Personalabbau auf Grund moderner Flugzeuge gesprochen. Die technische Ausbildung am Flugzeug wurde verringert und teilweise komplett geschlossen, externe Einstellungen gab es keine.

Vieles änderte sich bei Lufthansa Technik abrupt, unter anderem wegen der Insolvenz der Air Berlin und weiterer Airlines. Neue Kunden wurden gewonnen und freigabeberechtigtes Personal musste plötzlich eingestellt werden. Diese Situation hat sich bislang nicht verändert, vielmehr hat sich die Arbeitslast für unsere Mitglieder weiter verstärkt, so dass inzwischen an vielen Standorten dringend freigabeberechtigtes Personal benötigt wird. Externe Einstellungen im Bereich Luftfahrttechnik sind aktuell im ganzen Lufthansa Konzern nötig, und es werden jetzt sogar Prämien bezahlt. Über die Berufsbezeichnung von Certifying Staff gibt es jedoch trotz einheitlicher EASA Regelungen keine Einigkeit und viele hergeleitete Bezeichnungen:

- Aircraft Maintenance Technician CAT A
- Fluggerätmechaniker
- Certifying Mechanic
- Fluggerätelektroniker
- Certifying Staff CAT A, B1/B2
- Aircraft Maintenance Technician CAT B1/B2
- Fluggerätmechaniker bzw., Fluggerätelektroniker CAT B1/B2
- Fluggerätmechaniker bzw., Fluggerätelektroniker gemäß EASA Part 66 CAT B1/B2
- Fluggerätmechaniker CAT B1
- Fluggerätmechaniker CAT B1 gemäß EASA Part. 66
- B1 Certifying Technician

(Auch wenn wir aus Gründen der besseren Lesbarkeit nur die männliche und/oder weibliche Sprachform verwenden, so sind immer alle Geschlechter (männlich/weiblich/divers) gleichberechtigt angesprochen.)

Wer sich die unterschiedlichen Stellenanzeigen im LH Konzern ansieht, wird sich berechtigterweise fragen: **Weiß der Arbeitgeber eigentlich was wir tun?**

Im Tarifvertrag der LHT ist bislang jedenfalls nichts von CAT A, B1 oder B2 erwähnt, sondern es geht stets um den Facharbeiter ohne Bezug zur regulierten Welt der EASA. Die EASA regelt hierbei jedoch jenseits der gewohnten IHK Welt die maßgeblichen Bedingungen und Anforderungen an das freigabeberechtigte Personal und ist somit erheblich für die Qualifikation, die Tätigkeit, die Verantwortung und damit auch für den Verdienst der Mitarbeiter entscheidend.

Wir wollen eine stärkere Berücksichtigung der luftfahrt-spezifischen Qualifikationen im Tarifvertrag und hoffen hierbei auf Eure Unterstützung. Werdet Mitglied in der TGL!

Warum berücksichtigt der aktuelle Tarifvertrag nicht, dass ...

- Fluggerätmechaniker behördlich gefordert mindestens 2400 Stunden lernen müssen, um eine CAT B Lizenz zu erhalten? Beim CAT A sind es 800 Stunden. Zum Vergleich: ein Industriemeister benötigt 1980 Stunden, ein Technischer Betriebswirt 864 Stunden.
- die theoretische Schulung an staatlich genehmigten Schulen erfolgt?
- jeder Kurs staatlich genehmigt sein muss?
- auf dem Weg zur CAT B Lizenz, 21 staatlich genehmigte Prüfungen bestanden werden müssen?
- der CAT B die höchste fachliche Instanz am Flugzeug ist?
- **der CAT B keinerlei Anerkennung für seine Spezialausbildung erhält?** Zum Vergleich: ein Flugbegleiter mit SMP hat das DQR Niveau 5, ein CAT B bleibt trotz seiner staatlichen Ausbildung im DQR Niveau 4.
- die CAT B Ausbildung nicht Bestandteil der Berufsausbildung ist?
- der CAT B theoretisch 7 Jahre Ausbildung braucht, um als CAT B eingesetzt werden zu können? Wohlgermerkt, dass alles nach der Berufsausbildung zum Flugzeugmechaniker!
- Prüfer von Luftfahrzeugen CAT A & CAT B, alleine bei der DLH, 500 Mal täglich durch ihre Unterschrift bescheinigen das ein Flugzeug technisch flugklar ist?
- zertifizierte Fluggerätmechaniker als Teamleiter eingesetzt werden, ohne eine Ausbildung dafür zu haben?
- zertifizierte Fluggerätmechaniker täglich Planungsaufgaben machen, ohne dafür eine Ausbildung erhalten zu haben?
- Prüfer von Luftfahrzeugen CAT B heute die Tätigkeiten als Prüfer innehaben, welche vor Einführung der EU Verordnungen durch weit besser bezahlte LBA Prüfer durchgeführt wurden?
- **Das zertifizierte Fluggerätmechaniker bei der Lufthansa 24 Jahre brauchen, um zum maximal möglichen Gehalt zu kommen?**

- gemäß Qualitätshandbuch der LHT der CAT B mit 91 verschiedenen Prozessen betraut wird?
- Fluggerätmechaniker eine Bibliothek von 50 verschiedenen Manuals beherrschen müssen?
- Fluggerätmechaniker über PC und Smartphone circa 50 verschiedene Programme und Applikationen beherrschen müssen?
- **Fluggerätmechaniker entscheidend zur Sicherheit im Flugverkehr beitragen?**

Gemeinsam können wir dies ändern. Denn wir als TGL vertreten Deine Interessen.

Wenn wir CAT B meinen, reden wir von Fluggerätmechaniker mit der Weiterbildung zum Prüfer von Luftfahrzeugen CAT B1 und Elektroniker für luftfahrttechnische Systeme mit der Weiterbildung zum Prüfer von Luftfahrzeugen CAT B2. Der CAT A lizenzierte Fluggerätmechaniker hat ein geringeres Lernpensum, ist aber genauso wenig anerkannt wie ein CAT B. Gleiches gilt für die Berufe des Fluggerätmechaniker Fachrichtung Fertigungstechnik und Fluggerätmechaniker Fachrichtung Triebwerkstechnik.

Denn sie wissen nicht was wir tun!

Nicht nur bei der Lufthansa läuft es so ab. Wenn man sich andere Stellenausschreibungen im Internet anschaut, werden sogar Mechaniker für Flugzeuge gesucht, die noch nicht einmal Erfahrung in der Luftfahrt brauchen. Im Grunde kann man dies bei allen Luftfahrttechnischen Betrieben feststellen, denn auch andere Firmen wissen Euch nicht richtig ein- und wertzuschätzen. Hinzukommt, dass der Markt an luftfahrttechnischem Personal leergefegt ist.

Es liegt an uns, unseren Berufsstand in das richtige Licht zu rücken!

Also, Mitglied werden und mitgestalten!



LIEBE KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN

mit dieser Broschüre möchten wir uns bei Euch im Betrieb vorstellen und auf die Technik Gewerkschaft Luftfahrt aufmerksam machen. Wir bieten Euch die Möglichkeit aktiv an den gewerkschaftlichen und tarifpolitischen Themen mitzuarbeiten und somit die Missstände in Eurem Betrieb zu beseitigen. Wir bieten Euch eine professionelle gewerkschaftliche Vertretung, die sich ausschließlich um die Belange des technischen Personals in der Instandhaltung von Flugzeugen sowie deren Komponenten kümmert. Die TGL hat dazu bereits klare Positionen bezogen, die wir auch für Euch durchsetzen wollen. In Hinblick auf die Bevorzugung administrativer Berufe, wollen wir für Euch eigene und bessere Tarifverträge etablieren.

Welche Berufsgruppen vertritt die TGL?

Auszug aus unserer Satzung: „Der persönliche Organisationsbereich von TGL umfasst alle Arbeitnehmer, die einen technischen Beruf (Annex A)* in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen ausüben, die Arbeitnehmer solcher Berufe anweisen oder die sich in einer entsprechenden Ausbildung befinden. In Instandhaltungsbetrieben (derzeit EASA Teil-145) mit unternehmensweit weniger als 500 Beschäftigten umfasst der Organisationsbereich alle Arbeitnehmer und Auszubildenden.“

*Annex A – beispielhafte Berufe sind:

- Fluggerätmechaniker/in aller Fachrichtungen
- Elektroniker/in für luftfahrttechnische Systeme
- Industriemeister Luftfahrttechnik
- Aircraft specialist – Spezialfacharbeiter Metallflugzeugbau, Kabine, Triebwerk, Components usw.
- Staatl. gepr. Techniker in der Luftfahrttechnik
- Ingenieur/in Luft- und raumfahrttechnik

Rückblick der TGL

Da sie sich von ihrem Tarifpartner nicht ernst genommen fühlten, gründeten 21 Kollegen der Lufthansa Technik am 11. Februar 2002 den Berufsverband A.R.T.E e.V. (Aircraft Release by Technicians and Engineers). Dieser vertrat die Interessen aller Mitarbeiter die nach EASA qualifiziert waren sowie derer, die die beruflichen Voraussetzungen erfüllten. Mit den Jahren haben sich dem Berufsfachverband A.R.T.E e.V. viele Mitgliedern der LHT und anderer deutscher Wartungsbetriebe angeschlossen – zuletzt im hohen vierstelligen Bereich. Innerhalb der MRO-Betriebe konnten diverse Erfolge bei Betriebsrats- und Aufsichtsratswahlen errungen werden.

Um diese Erfolge auf betrieblicher Ebene auszubauen und Einfluss auf das Tarifgeschehen nehmen zu können, wurde unser Berufsfachverband umstrukturiert. Am 7. Dezember 2010 wurde die Weiterentwicklung vom Berufsverband hin zur Gewerkschaft beschlossen. Es erfolgte die Namensänderung zur Technik Gewerkschaft Luftfahrt (TGL) und die Ausweitung des Organisationsbereiches, welcher nun alle technischen Berufe in Wartungsbetrieben nach EASA Part 145 umfasst.

Welche Ziele verfolgt die TGL?

Unser wichtigstes Ziel ist für unsere Mitglieder eigene Tarifverträge zu etablieren!

Daher waren wir im Sommer 2015 an der Gründung der Industriegewerkschaft Luftverkehr (IGL) beteiligt. Diese wurde als Interessenvertretung für alle Arbeitnehmer im Luftverkehr in Deutschland gegründet. Aus unserer Sicht ist die rein tarifliche Vertretung in einer Industriegewerkschaft besser aufgehoben. Durch die Bündelung der einzelnen Berufsgruppen erreichen wir eine Stärke, die in einem Tarifkonflikt Vorzüge hat. [Steht dies im Widerspruch zur Grundidee der TGL? Wir sagen: Nein!](#) Dadurch dass der Bereich Luftfahrttechnik ein eigenständiger Bereich in der IGL ist, haben wir die Gewissheit, dass wir unsere Identität bewahren können – vergleichbar mit einem Backup, wie es beim Flugzeug Standard ist. Die ehemaligen Tarifkommissionen der TGL sind somit in der IGL neu gegründet worden und verfolgen dort weiterhin unsere Ziele.

Dabei sein ist alles!

Als Zusammenschluss von Berufsgruppen engagiert sich die TGL grundsätzlich für alle Arbeitnehmer, die einen technischen Beruf in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen ausüben, Arbeitnehmer solcher Berufe anweisen, ausbilden oder sich in einer entsprechenden Ausbildung befinden. Diese Spezialisierung ist unsere größte Stärke. Mitglieder und Vorstand wissen, wovon sie sprechen, denn sie sind aktive Fachleuten in wichtigen Schlüsselfunktionen.

Alle Berufszugehörigen, die Wert auf eine kompetente Interessenvertretung legen – ebenso wie auf sachbezogene Informationen und entsprechende Beratung – sollten nicht zögern sich mit TGL in Verbindung zu setzen.



UNSERE ZIELE

- ANGEMESSENE BEZAH-
LUNG DURCH EIGENE
TARIFVERTRÄGE
- VERBESSERUNG UND
SICHERUNG DER ARBEITS-
UND BETRIEBSRÄTE
STELLEN
- HILFE BEI ERHALT VON
LIZENZEN
- ERHALTUNG DER SICHER-
HEIT IM LUFTVERKEHR
- FAIRE GEWINNBETEILIGUNGEN AM UNTER-
NEHMENSERFOLG
- EINFLUSSNAHME AUF
STRUKTUREN IN DEN
BETRIEBEN
- DIE WERTIGKEIT DES
TECHNISCHEN PERSO-
NALS IN DER LUFTFAHRT
VERDEUTLICHEN



Warum eine gewerkschaftliche Vertretung?

Du möchtest mit Deinen Kollegen zu guten und sicheren Bedingungen arbeiten. Um diese auszuhandeln und im Zweifelsfall zu erstreiten, braucht es eine starke Gewerkschaft. Unsere Recherchen haben leider ergeben, dass Gewerkschaften zunehmend mit Skepsis begegnet wird. Oft werden wir mit Vorbehalten konfrontiert, wie:

„Was wollt ihr denn noch bewirken? – der Arbeitgeber macht ja doch was er will.“

„Ihr seid ja doch nichts besseres als die anderen.“

„Für was soll ich mich noch stark machen? – und wenn ich's tue droht der Arbeitgeber mit Verlust des Arbeitsplatzes.“

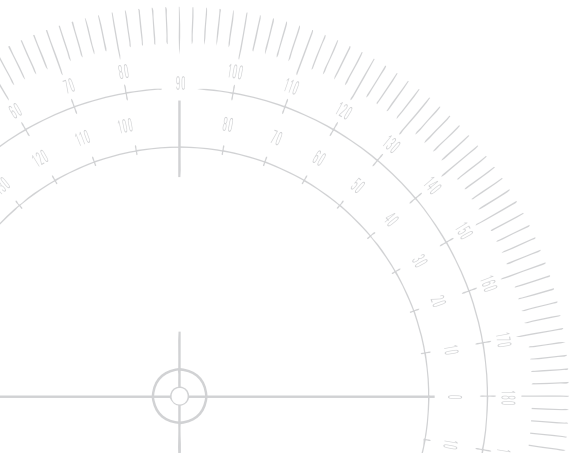
Dieser tarif- und sozialpolitische Verdruss kommt nicht von ungefähr. Die Unzufriedenheit über die aktuellen Tarifpartner in den luftfahrttechnischen Wartungsbetrieben ist groß. Im Vergleich zu unseren europäischen Kollegen ist in Betrieben zu erkennen, dass sich eine Arbeitskämpfungsmüdigkeit eingestellt hat. Unserer Auffassung nach liegt dies an Gewerkschaften, die verstärkt politisch agieren und sich kaum noch mit den Arbeitnehmern und ihren berufsfachlichen Kompetenzen beschäftigen. Es findet nur noch eine geringfügige Auseinandersetzung mit den individuellen Problemstellungen einzelner Berufsgruppen statt. Dies hat zur Folge, dass ihre Interessen in den Tarifverhandlungen kaum noch Berücksichtigung finden. Wie bereits im „Rückblick der TGL“ (siehe Rückseite) erwähnt, droht diese Vernachlässigung die ablehnende Haltung zu Gewerkschaften und Berufsverbänden weiter zu verstärken – und die Arbeitnehmervertretung insgesamt zu schwächen.

Wir möchten ein Bewusstsein dafür schaffen, wie bedeutend die gewerkschaftliche Arbeit ist, um zu verhindern, dass Arbeitgeber auf tarifpolitischer Ebene frei walten können. Jeder Arbeitnehmer sollte sich damit auseinandersetzen und entscheiden, wer ihn zukünftig vertreten soll. Ihr müsst für Euren Berufsstand kämpfen, denn Euer Arbeitgeber schöpft seinen Profit hauptsächlich durch Eure produktive Arbeit!

Wir, die TGL und IGL, setzen uns ganz klar für Eure berufsspezifische Vertretung ein. Dafür bekommen wir viel Zuspruch und sehen uns auf dem richtigen Weg. Ob wir für alle unsere Organisationsbereiche das Ziel erreichen, hängt nicht zuletzt von Euch ab. Nur durch einen hohen Organisationsgrad und durch Euer Engagement und Verlangen etwas zu bewegen, können wir die jetzige Situation erfolgreich verändern.

In diesem Sinne: werdet Mitglieder!

Eure Technik Gewerkschaft Luftfahrt



DARUM TGL

WEIL ...

- die TGL die einzige Gewerkschaft ist, die sich auf die Interessen der Mitarbeiter der technischen Berufe in der Luftfahrt spezialisiert hat und diese ausschließlich vertritt.
- die TGL auf mehreren Standorten Mitglieder des Betriebsrates stellt.
- die TGL bereits einen großen Teil des technischen Personals innerhalb der LHT organisiert hat.
- die TGL einen Arbeitsschutz und Streikunterstützung bietet.
- die TGL überbetrieblich agiert und Mitglieder von z. B. CityLine, Condor Technik, Nayak, LHT und EAT vertritt.
- wir nur in der TGL, als hochspezialisierte Facharbeiter und Certifying Engineers, eine Lobby haben.

A detailed wireframe illustration of an aircraft landing gear assembly, showing the main gear and tail gear. The drawing is composed of a grid of lines, giving it a technical, schematic appearance. The background is a dark blue gradient with a subtle grid pattern.

Technik Gewerkschaft Luftfahrt

Hugo-Eckener-Ring

Gebäude 234 | Hausbriefkasten 58

60549 Frankfurt am Main

E-Mail: info@tgl-online.de

Tel: +49 171 697 0777

Homepage: www.tgl-online.de