

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. Jedoch über die Berufsbezeichnung von Certifying Staff gibt es 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 luftfahrtspezifischen Qualifikationen im Tarifvertrag und hoffen hierbei auf Eure Unterstützung.



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?**

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.

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

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!