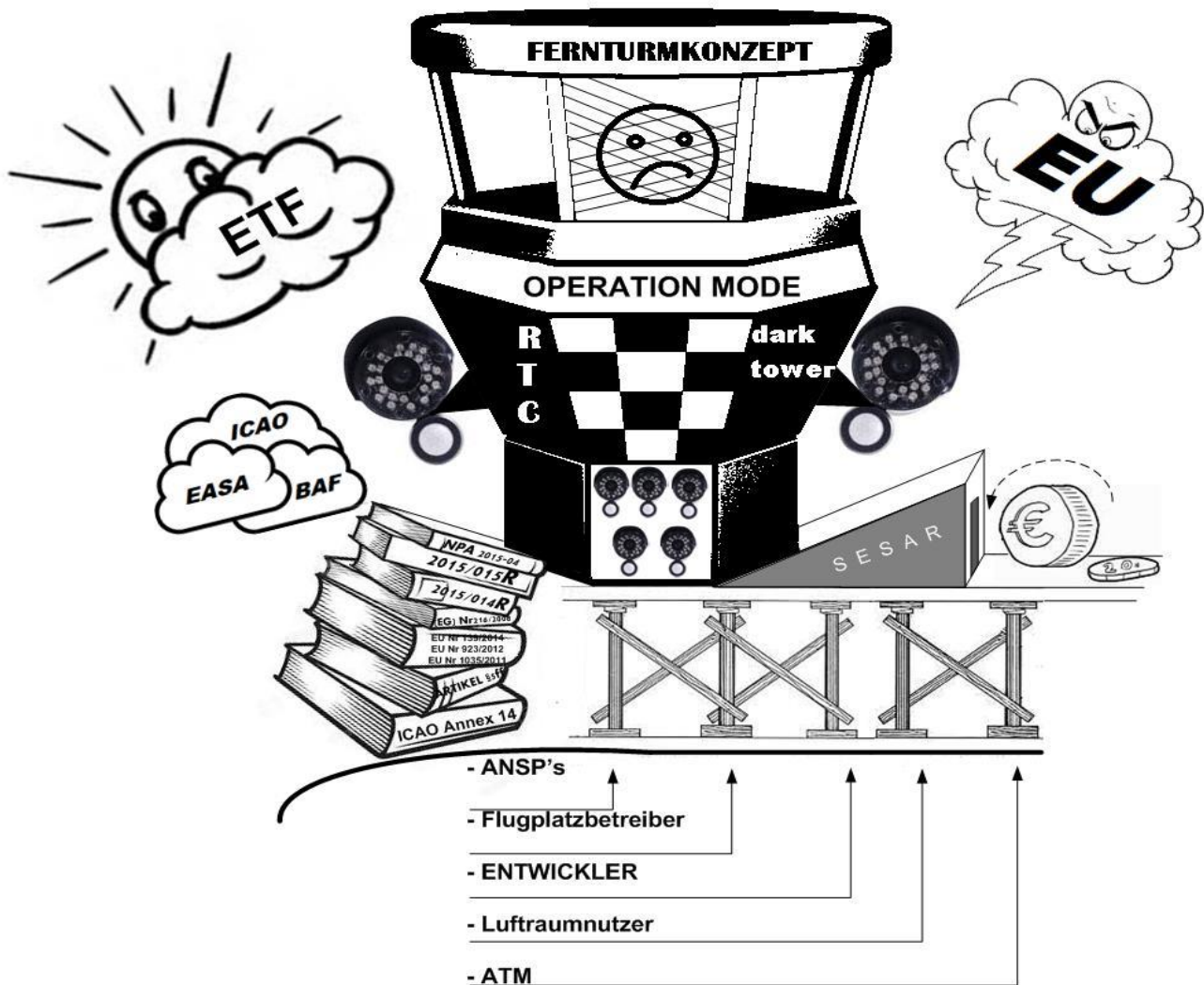


inside direct

01/2016

15. Januar 2016

... hol mich vom Taus, ich kann datt Schwatte nich mehr sehn...



... oder die Inkonsistenz in vielen Bereichen

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

Der Inside 01/2016, mit der teilweise als Persiflage, aber teilweise auch ernst gemeinten Überschrift sowie der komplexen Abbildung Remote Tower, möchten wir auf einige Aspekte des Projektes aufmerksam machen.

Bedanken möchten wir uns bei dem Leiter TWR/S, der RTC Projektgruppe und ganz besonders bei Ingenieur Herr H. Wendler (TWR/S) sowie der ETF Arbeitsgruppe, welche durch fachliche Vorträge und diverse Kommentare zu dem Projekt und den erforderlichen Regulierungsvorschriften zum Verständnis unsererseits beigetragen haben.

Unser Anliegen ist, auf die ein oder andere Herausforderung hinzuweisen:

- *ED Entscheidung 2015/014R Anleitungen FERNTURMKONZEPT*
- *ED Entscheidung 2015/015R*
- *NPA 2015 – 04*
- *ETF Position Paper RTC (EASA)*
- *zu erwartende „ 0624 EASA technische Vorschrift „ (2016-2020)*

Die Einführung von remote betriebenen Tovern wird nicht vorhersehbare Auswirkungen auf die Beschäftigten haben.

Durch die Unterschiede in vielen Luftverkehrsbereichen in der EU, bezüglich RTC Projekt –Technik –Schulung –technische Entwicklung und die dazu gehörige Regulierung, bekommt man den Eindruck, dass dies als ein von SESAR subventioniertes Projekt als **Low Cost Projekt für ALLE** angesehen wird. Die zurzeit vorhandenen Regulierungsvorschriften für einen europaweiten Betrieb von Remote-Towern und die ATS Bestimmungen, reichen aus der Sicht von den Berufsverbänden (z.B. FDF) und den Gewerkschaften – (z.B. ETF) nicht aus. Hier bedarf es der Überarbeitung/Nachbesserung der vorhandenen Vorschriften.

Je nach Verkehrsaufkommen, sollten nur einzelne, beschränkte Operationen der möglichen Betriebsverfahren

Einzelbetrieb (one at the time)

mehr Betrieb (heutige Verfahren)

gleichzeitiger Betrieb mehrerer Location

Contingency Operation Modus

je RTC Location unterstützt werden, um das Risiko so gering wie möglich zu halten.

Dieser erforderliche, alles umfassende Regulierungsrahmen ist nicht definiert und somit noch nicht vorhanden. Die EASA will die Regulierung bezüglich RTC harmonisieren.

Hier sind die Mitgliedsstaaten gefordert, ihre Beiträge zu liefern, welche unterschiedliche Initiativen, Ansätze und Motive sie haben. Die FS-TWR-Technik (Ausbildung und Lizenzierung) ist und muss Bestandteil der ATM Sicherheitskette bleiben bzw. werden.

Die „Aufgaben“ eines lizenzierten TWR Lotsen, sind in verschiedenen ICAO Vorschriften und in nationalen Dokumenten beschrieben, z.B. die Verhinderung von Kollisionen jeglicher Art, rascher, geordneter Ablauf des Roll-/Flugverkehrs usw. Eine sichere, kompetente und ordnungsgemäße Bearbeitung des Flugverkehrs wird durch gut ausgebildete TWR Lotsen gewährleistet und darf durch die noch neuen Vorschriften ED 2015/014R &... /015R, welche aus einem Konsultationsprozess heraus erzeugt worden sind, nicht gefährdet werden. Die erforderliche Sicherheitsbewertungsmethodik für das RTC Funktionssystem, ist zwingend erforderlich.

Die Komplexität der verschiedenen TWR Remote Konzepte lässt **keine schnelle Lösung** zu:

folgende Probleme sind zu berücksichtigen

- *Bisher noch mangelnde Reife/Erfahrung bei der technischen, betrieblichen und regulativen Umsetzung.*
- *Ein nur fragmentierter Ansatz für die Sicherheitsregulierung RTC in Europa*
- *Ein RTC Konzept ist grundsätzlich für verkehrsarme Flugplätze (Platz -Größe/- Bedingungen) vorgesehen – hier muss das gleiche Maß an Sicherheit angesetzt werden als wenn der Flugplatz von einem herkömmlichen TWR gearbeitet wird – dieses ist bei der Sicherheitsbewertung zu berücksichtigen .*
- *Die Beschaffenheit/Besonderheit der Flugplätze muss individuell berücksichtigt werden*
- *Die Schwierigkeiten bei RTC Betrieb dauerhaft eine ungehinderte Sicht auf alle möglichen Zuständigkeitsbereiche (Rollwege –Parking Position-usw.) zu gewährleisten sowie visuelle Beobachtung aller Ereignisse (Vogelschlag, Wild, u.a.), müssen gelöst werden.*
- *Diese neuen RTC Arbeitsweisen stellen sehr hohe Herausforderungen an Mensch und Technik*
- *Ein erhöhtes Vertrauen in die Technik, möglicherweise erhöhter medizinischer Aufwand (Zulassung/ Betreuung/Kuren) sowie spezielle Aus- Fort-/Weiterbildung sind erforderlich.*

Berufsverbände und Gewerkschaften sind sich einig, dass das Sicherheitsniveau der Arbeit von remote Tower dem der herkömmlichen Tower entsprechen und beibehalten werden muss. Auch dürfen Effizienz-Vorteile von remote betriebenen Einheiten/Centren, nicht Zulasten der Sicherheit und der Mitarbeiter gehen.

Eine Human Factors Studie würde hier Aufschluss geben können.

Die Ergebnisse der ersten Validierungen in der DFS sind aus technischer Sicht viel versprechend, die Auswirkungen auf die Arbeitsweise von Towerlotsen müssen noch validiert werden.

Als Fazit möchten wir herausstellen – diese neuen Technologien (mit verringerten Kosten durch mögliche optimierter Personaleinsatzplanung, verändertes Sicherheitsrisiko, rechtzeitig geschaffenen regulierenden Vorschriften), können hier neue, hoch qualifizierte regionale Arbeitsplätze schaffen, die zukunftsweisend sind.

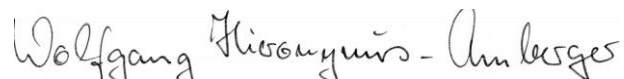
Alle Beteiligten (Sozialpartner / Gewerkschaften / Berufsverbände / Industrie / Regulator / ATM Provider / EU Commission), sind bei diesem Projekt in der Pflicht, ein für alle akzeptables Ergebnis zu erzielen.

Angefertigt & für die Richtigkeit: Wolfgang Hieronymus-Amberger



Gerrit Kühne

Protokollführer
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/> oder auf unserer Facebook-Seite <https://www.facebook.com/#!/groups/FDF.de/>