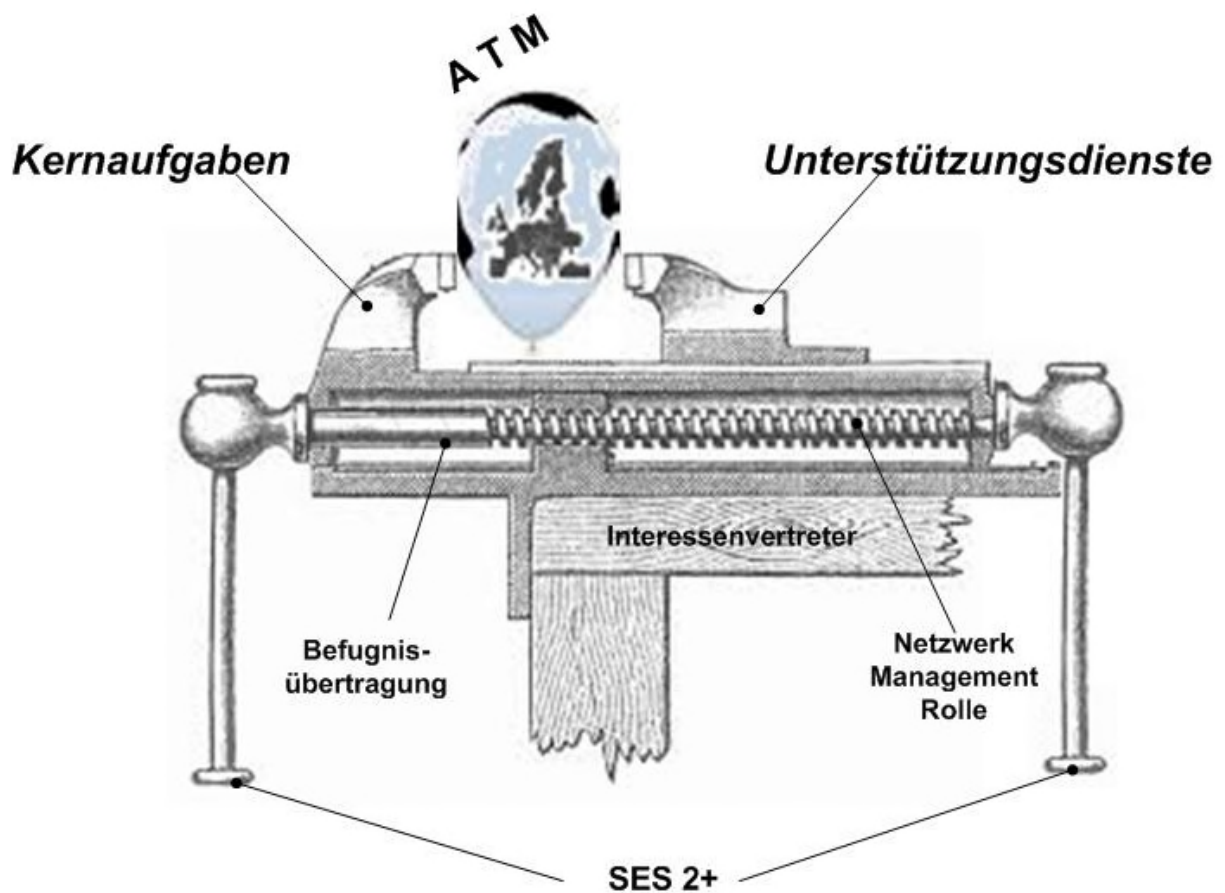


inside direct

04/2016

02. Mai 2016

ATM Lage in der EU (ein) gespannt



Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden NSA (BAF)(Artikel 3,13)
2. FAB's (Artikel 16)
3. Bereitstellung von Unterstützungsdiensten (Artikel 10)
4. Rolle Netzwerkmanagement (Artikel 17)
5. Ausübung der Befugnis Übertragung (Artikel 26)
6. Verhältnis der Interessenvertreter (Artikel 19)
7. Die 5 Säulen (Artikel fehlt)

Als Anhang zu dieser Inside eine Auflistung von Flugsicherungsrelevanten EU Durchführungsverordnungen, jedoch ohne Gewähr. Wir haben auf Grund der vielen Recherchemöglichkeiten verschiedene Quellen genutzt und aufgelistet.

Bereitstellung von Unterstützungsdiensten (Artikel 10)

Die Sozialpartner sehen die Bereitstellung der Support Services in den FS Organisationen als eines der wichtigen und zentralen Themen an. Sie beinhalten:

- CNS Dienstleistungen
- MET Dienste
- AIS Dienste
- sowie Schulung und Training

Die Europäische Kommission hat entsprechend der SES Pakete die Art und Weise der Bereitstellung der Unterstützungsdienste den Mitgliedsstaaten überlassen. So umfangreich die Gebiete und Themen bezüglich der Bereitstellung sind, so konträr sind auch die Meinungen aller Beteiligten in den Punkten weiterer Marktöffnung, Marktentflechtung und neuen Verordnungen. Die Sozialpartner haben sich auf das Subsidiaritätsprinzip - der Entscheidungsfindung auf unterster Ebene - der einzelnen Mitgliedsstaaten verständigt und sehen darin Vorteile, die beste Lösung je nach Situation vor Ort und den spezifischen nationalen (NAB) Unternehmensstrategien zu finden.

Der FDF unterstützt und befürwortet die Aussage einiger Sozialpartner, dass das Kerngeschäft und alle Unterstützungsdienste zusammen gehören und diese nicht aus marktwirtschaftlichen Gründen getrennt werden dürfen!!!

Mit dem SES2+ Paket besteht die Möglichkeit, die beschriebene Vereinbarung durch weitere Teilung der Unterstützungsdienste und Einführung von Prinzipien des freien Marktes zu verändern.

Hier sind alle Beteiligten gefordert, insbesondere der Gesetzgeber.

Keine weiteren Entflechtungen der Service Dienste, Kooperation statt Wettbewerb!

Einige Mitgliedsstaaten haben die Unterstützungsdienste von den Kernaufgaben der ANSP's getrennt, andere nicht. In den Staaten, bei denen die Services zusammen erbracht werden, ist die Erbringung der Dienste genauso gut und teilweise besser und billiger als in den Staaten wo die Dienste getrennt wurden. Eine weitere Fragmentierung der nationalen ATM Support Services bringt demnach keine Vorteile, im Gegenteil, sie sind oft ineffizient und sozial unverträglich. Es vernichtet Arbeitsplätze und verschlechtert oft Arbeitsbedingungen und die Qualität der Arbeit.

Erneut ist nicht erwiesen, dass die Einführung von Wettbewerb im ATM-Umfeld zu mehr Effizienz der ATM-Dienste in Europa führt.

CNS -, AIS - und MET Dienste sind wichtige Bestandteile einer integrierten und globalen Sicherheitskette der Flugsicherungen. Mit der weiteren Entflechtungen dieser Dienste besteht die Gefahr, dass diese Sicherheitskette zerstört wird - die Lotsen Augen und Ohren verlieren (Radar/FUNK/Telefonie), was nach Meinung der Sozialpartner ein große Fehlentscheidung wäre.

Rolle Netzwerkmanagement (Artikel 17)

Die Sozialpartner begrüßen, dass einige Funktionen aus dem ATM Bereich direkt von der EU Netzwerk Management Ebene übernommen werden, jedoch nur dann wenn der Nachweis erbracht wird, einen Mehrwert im EU ATM System zu generieren.

Dieses soll aber nicht heißen, dass die Vorschläge von Eurocontrol, die Zentralisierung der Netzwerkdienste EU-weit (Entflechtung der Netzwerk Dienste) für richtig befunden werden. Hier sind auf jeden Fall die Sozialpartner aller Ebenen einzubeziehen.

Eine weitere Gefahr bei dieser Zentralisierung ist die Schaffung einer Monopolstellung für private Unternehmen, was zu Interessenkonflikten auf EU Ebene führen könnte.

Die Lösung kann nur lauten, Zentralisierung ja, aber sozialverträglich und ohne negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer.

Ausübung der Befugnis Übertragung (Artikel 26)

Die Sozialpartner befürworten, dass bei Artikel 11(7) Performance Schema und Artikel 17(3) Netzwerkmanagement, die nationalen Erfahrungen in den FAB Planungen berücksichtigt werden. Das Nichtbeachten der lokalen Gegebenheiten führt bei den ANSP's zu verringerten Investitionen, wie z.B. die Implementierung neuer Technologien und Schaffung neuer Arbeitsplätze. Dies letztendlich verringert die Möglichkeit die Sicherheit zu erhöhen und das ATM System zu verbessern.

Die Europäische Kommission sollte daher nicht bevollmächtigt sein, die Liste der Dienste die unter ein Netzwerkmanagement ausgegliedert und zusammengefasst werden, zu erweitern.

Verhältnis der Interessenvertreter (Artikel 19)

Berufsverbände und Gewerkschaften unterstützen, dass sich alle beteiligten Akteure (des SES2+ Project) für ein gutes Ergebnis gemeinsam informieren und beraten.

In diesen Prozess sollen jetzt auch Luftraumnutzer involviert werden. Das führt, nach Meinung der Sozialpartner, zu Interessenskonflikten!

Die Luftraumnutzer nehmen aus Sicht der Berufsverbände und Gewerkschaften bereits ausreichend Einfluss auf die ANSP's auf EU, FAB und nationaler Ebene. Hier werden mehr Fragen aufgeworfen, z.B. welche Nutzergruppen sind zu beteiligen und was ist mit Gewerkschaften bzw. Mitarbeitervertretungen?

Die Sozialpartner gehören mit an den Tisch!!!

Die 5 Säulen (Artikel fehlt)

Die 5 Säulen, welche zu SES2+ gehören, sind leider immer noch nicht verifiziert bzw. definiert.

Diese Säulen beinhalten eine „Human Factors“ Säule, was bisher nur ein Slogan der EU Kommission und keine Aktionsplan ist. So bleiben Erwartungen, Bedenken und Gegengewicht zu den möglichen Gefahren leider auf der Strecke. Seitens der EU wurden viele soziale Punkte nicht berücksichtigt:

- Beteiligung der Mitarbeiter (Vertretung)
- Gegenvorschläge zu den Gesetzesvorhaben
- Gefahren und Risiko Abschätzung
- Keine Anhörung zu möglichen Gefahren

Folgende Ergänzungen sollten in den noch zu definierenden Dossier der Kommission Berücksichtigung finden:

- Die Pflicht zum sozialen Dialog bei der „Implementierung/Umsetzung der FAB „
- Entwicklung von Leitlinien für die Beteiligung aller Akteure bei der FAB Implementierung, der Entwicklung von nationalen FAB Leistungsplänen und Implementierungen von SESAR-Entwicklungen
- Vereinbarungen, dass durch SESAR Implementierungen die Mobilität der Arbeitnehmer nicht erzwungen wird
- Abschätzung von Auswirkungen bei Einführung von Prinzipien der Marktwirtschaft, FAB Einführungen, Definition der Zentralen FS Dienste (CNS - AIS – MET Training)
- Änderungsmanagement (ATM)
- Sicherheit ist Hauptaufgabe
- eine faire Gesprächskultur auf allen Ebenen (EU-FAB's, Gouvernements, ANSP's, kleinerer FS Org. Einheiten und SESAR)
- usw.

Die Sozialpartner sehen in den SES2+ Verordnungen nicht den ERFOLG den die EU Kommission sieht.

SES2+ führt nach Meinung der Berufsverbände und Gewerkschaften, nicht zu den erwarteten Auswirkungen von Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen, unter Beibehaltung der Sicherheitsstandards!

Zusätzliche Links:

*) https://de.wikipedia.org/wiki/Single_European_Sky

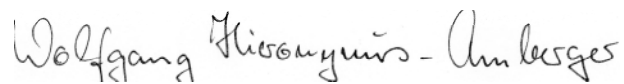
***) http://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2013/0501-0600/517-13.pdf;jsessionid=C09AEDE7951328EF9B2CE5E956E5B590.2_cid374?_blob=publicationFile&v=3

Angefertigt & für die Richtigkeit: Wolfgang Hieronymus-Amberger

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gerrit Kühne', with a stylized flourish at the end.

Gerrit Kühne

Protokollführer
Vorstand für Presse- & Öffentlichkeitsarbeit

A handwritten signature in black ink, reading 'Wolfgang Hieronymus-Amberger' in a cursive script.

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/>