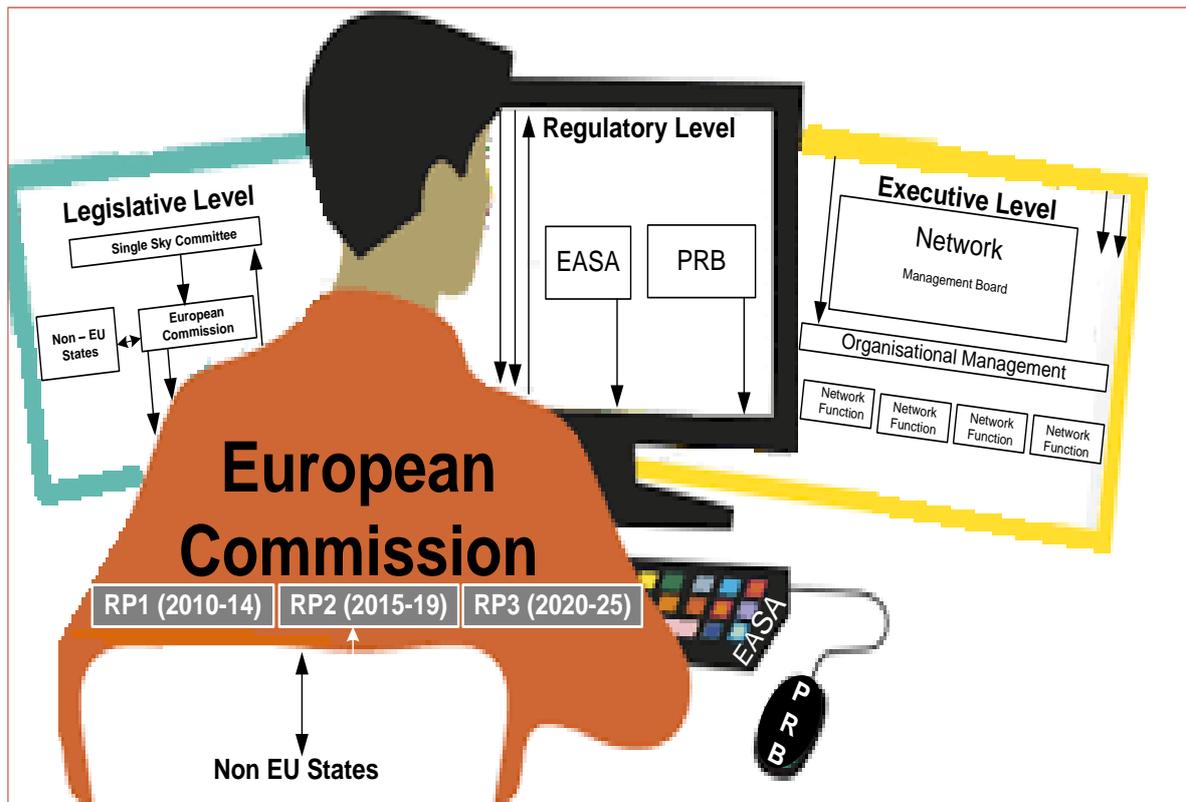


inside direct

06/2016

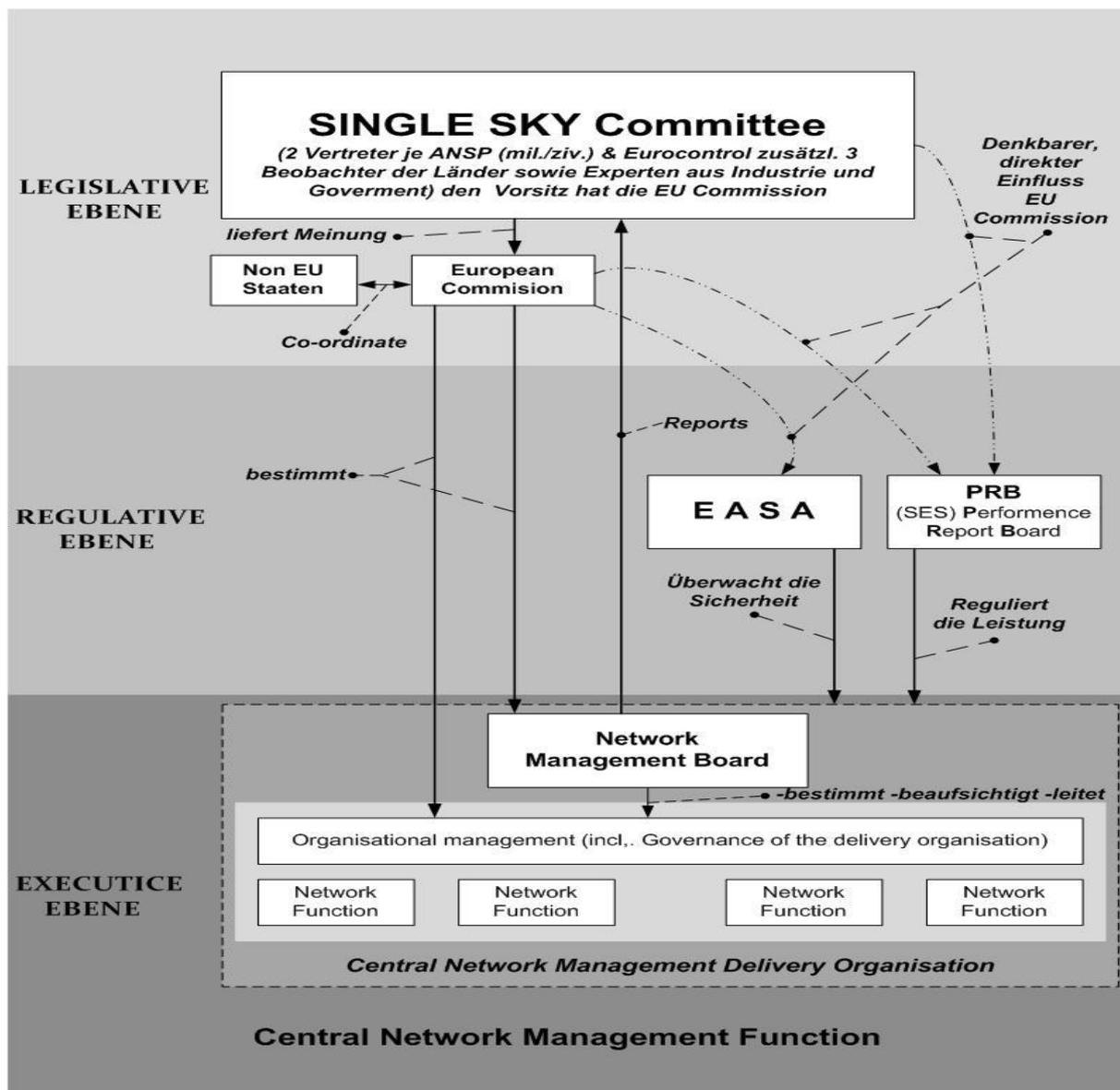
02.August 2016

EU ATM NETWORK MANAGEMENT & diversity commission



In einigen Positions-Papieren der EU geht es um die Erklärung von weiteren Absichten bezüglich der Optimierung der SES Performance in der RP3 (3. Regulierungsperiode 2020-25).

Wichtige Sozialpartner, Gewerkschaften und Berufsverbände tragen Teile der Absichten der EU Commission **nicht** mit und stehen diesen Papieren sehr skeptisch gegenüber. Die EU Commission hat in jedem Level (Legislative - Regulative und Executive) sehr starken Einfluss. Das ist zwar teilweise gewünscht, kann aber auch eine Gefahr darstellen. Deswegen haben wir dieser Inside die Überschrift **diversity commission** gegeben. Sicher könnten viele Köche den Brei verderben, uns ist hier aber die Gewaltenteilung höherwertig und in einer gelebten Demokratie sehr wichtig.



Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Die obere Abbildung soll die zukünftige Governance (Lenkungsform) (<https://de.wikipedia.org/wiki/Governance>) der europäischen Netzwerkebene mit ihrem Function Network Management und den möglichen Einflüssen der EU Commission darstellen.

Die EU Commission bereitet zurzeit eine neue EU Verordnung für das SES Performance Schema RP3 (2020-25) vor, hierbei bedient sie sich dem Werkzeug „Ex-POST (*) Evaluierungsstudie“, welches auch eine öffentliche Anhörung einbezieht. Hierbei soll die Entwicklung eines Leistungssystems und eines PRB (Überprüfungsgremium) Systems unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten vorangetrieben werden. Gewerkschaften und Berufsverbände stehen diesem Vorhaben sehr skeptisch gegenüber. Sicher ist ein gutes Leistungssystem in der EU Luftfahrt ein Erfolgsgarant, dieses darf aber nicht auf Kosten der Beschäftigten und der Sicherheit gehen. Die Veränderung des Leistungsüberprüfungsgremiums (PRB) in der laufenden RP2 (2015-2020) wird als zukunftsweisend und nötig erachtet. Grundlagen für ein leistungsstarkes, gutes und sicheres ATM Systems sind:

- Die Trennung von Regulierung und Erbringung von ATM Dienstleistungen auf Lokaler- und Netzwerk Ebene,
- Die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden (EU-FAB und Staaten Ebene)
- Effiziente Lenkungsformen und Verantwortlichkeiten aller Organe, um ihren Verpflichtungen nach zu kommen.
- Eine wirtschaftliche Regulierung, so wenig wie möglich und so viel wie nötig, in Abhängigkeit von den Organisationsformen.
- Eine Leistungs- und wirtschaftliche Regulierung, die sich auf die Kosten niederschlagen wird (ob man damit jedoch auf kurzfristige Änderungen in der Luftfahrt reagieren kann, bleibt dahingestellt).
- In einem einheitlichen europäischen Luftraum, ein Zentrales Netzwerk Management zu schaffen → das ist ein guter Anfang für diese Vision, wenn sie gute Leistungsergebnisse und somit auch Anerkennung mit sich bringt.

Die Ziele der RP1, RP2 und RP2+ sind soweit wie möglich umzusetzen oder mit EX-POST (*) Bewertung zu berücksichtigen, erst dann kann über Ziele RP3 gesprochen und verhandelt werden.

(*) https://de.wikipedia.org/wiki/Ex_post



Jetzt zusammengefasst einiges zur eigentlichen langfristigen Entwicklung vom Netzwerk Management.

Das EU Projekt „Networkmanagement“ unter der Federführung von Eurocontrol läuft zum Ende von RP2 (Ende 2019) aus. Diese Tatsache hat zur Folge, dass sich die EU Commission die Aufgabe stellt, diverse Positionspapiere (white paper) für RP3 (2020-25) vorzubereiten. Die Abb. Central Network Management Function zeigt eine grobe Richtung der Inhalte dieser Positionspapiere. Es sind 28 + 2 Mitgliedsstaaten an diesem ATM Daten-Service beteiligt. Alle sind gleichberechtigte Partner, denen ein sicheres Service-und Datenaustausch-Netz zur Verfügung gestellt wird.

Das Netzwerk muss:

- stetig verbessert werden
- die Sicherheit, vor allem Cyber Sicherheit, im Höchstmaße gewährleisten
- EU weite Network Leistungsmessung ermöglichen, um die Leistungsmerkmale zu erhalten und zu verbessern
- die Verkehrsströme (inner EU und von außen) berücksichtigen
- technische Lösungen beinhalten, um den ATM Masterplan zu unterstützen
- flexibel sein, um auf Veränderungen zügig reagieren zu können (geopolitische & wirtschaftliche Lage, geschäftliche Prioritäten der ANSP's, sich änderndes Umfeld, Wetter)

Radikale Veränderungen der bestehenden Geschäftsmodelle der ANSP's sind nicht zu erwarten. Maßnahmen bezüglich Optimierung hinsichtlich Sicherheit und Leistung des EU ATM Netzes, sind durch alle Beteiligten auf verschiedenen Ebenen technisch als auch operationell zu treffen. Die verantwortlichen Akteure im Netz bezüglich Konfiguration, Sicherheit und operativer Verantwortlichkeit sind zu benennen. Dieses ist auch im Hinblick auf die zukünftige serviceorientierte Architektur und flexible Erbringung von Dienstleistungen durch SESAR Projekte für die nächsten 10-15 Jahre wichtig.

Die Mitgliedsstaaten sollten sich einig sein zu Investieren und zum Gelingen dieser großen Aufgabe beizutragen, den Dienstleistungsbereich innovativ zu fördern und wirtschaftliche Förderung von regionalen Service-Bereitstellungen, wenn diese als sinnvoll erachtet werden, zu unterstützen.



Wir werden das wichtige Thema EU ATM Network Management beobachten und ggf. weiter berichten. Unser Wunsch ist, dass alle Akteure beteiligt werden, dazu zählen auch die Sozialpartner – Gewerkschaften (europäisch/national) sowie die Berufsverbände. Die Sicherheit des Luftverkehrs und die Erhaltung und Schaffung hochqualifizierter Arbeitsplätze ohne Sozialdumping, muss bei der Schaffung (Implementierung) eines EU ATM Network berücksichtigt werden.

Angefertigt & für die Richtigkeit: Wolfgang Hieronymus-Amberger

Gerrit Kühne

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/>,
https://de.wikipedia.org/wiki/Fachverband_der_Flugsicherung_Deutschland
oder auf unserer Facebook-Seite <https://www.facebook.com/#!/groups/FDF.de/>