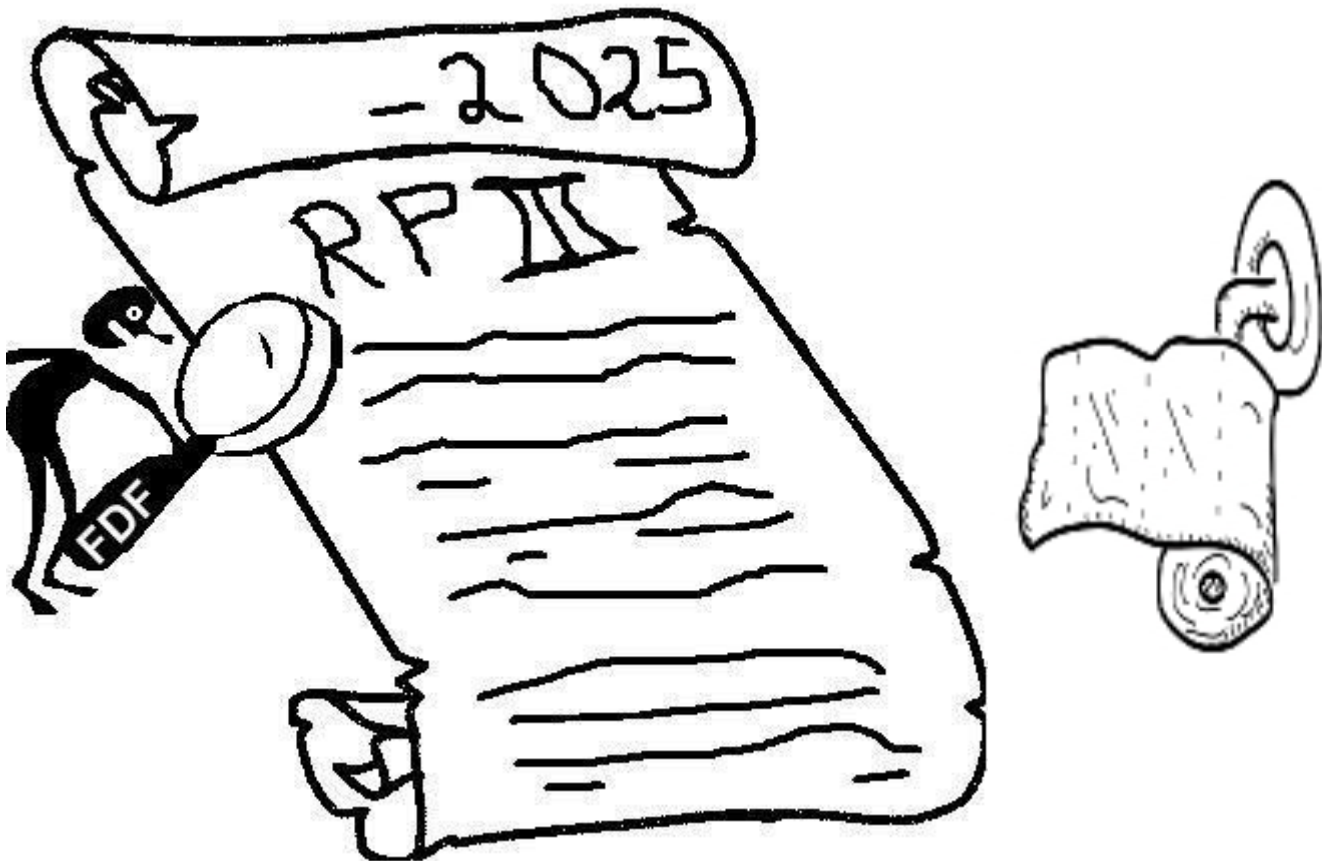


inside direct

07/2016

19. November 2016

**“white paper” is transparent, but
“paper work isn't finished”**



Als Überschrift und Einstieg dieser Inside, haben wir eine ernst zu nehmende Begrifflichkeit „white paper *)“ und ein Idiom „the paper work isn't finished“ gewählt.

Die EU -Luftverkehrspolitischen Vertreter haben in Ihrem (Performance Review Body) PRB white paper die Lage, die Leitlinien und die Legitimation Ihres weiteren Vorgehens im Bereich (Air Traffic Management) ATM (SES-FABEC) niedergeschrieben und zur Diskussion gestellt.

Es ist eine Art Kochrezept dessen Wohlgeschmack den Sozialpartnern, Gewerkschaften und Berufsverbänden nicht so recht über die Zunge kommen will. Eine Hoffnung bleibt, dass u.a. unsere verfassten Insides Gehör und Anwendung sowie ähnliche Beachtung finden, wie so manches erstellte „white paper*)“ **„. Vielen Dank**

Der Europäische Luftfahrtbranche beschäftigt nahezu 2 Millionen Menschen, diese werden von weitere 6 Millionen Menschen unterstützen und erwirtschaften 110.000.000.000 Euro, das entspricht ca. 1/5 des gesamt Umsatzes der gesamten Tourismus Branche in Europa.

Diese Zahlen verdeutlichen wie wichtig es den Verantwortlichen ist, z.B. mit einem Steuerungsprogramm SKY ***) folgende, verifizierte (Reference Period) RP 3 -Leistungsziele, -Leistungsstrategien, den ATM Masterplan, die globale Betrachtung der (key performance areas) KPA Analyse mit den unterschiedlichsten Maßnahmen zu optimieren, zu lenken und zu kontrollieren, dabei müssen die Sozialpartner (Gewerkschaften, Berufs- und Interessensverbände) auf jeden Fall mit eingebunden werden.

Zurzeit ist RP2 aktuell und es wird Seitens der EU Kommission erwartet, dass das (Single European Sky ATM Research) SESAR Programm ein entsprechendes Ergebnis haben wird und sich **eine industrialisierte Lösung** ergibt, die Performanceverbesserung und Kostensenkungen beinhaltet, um dann, 2017, den Weg für die Planung RP 3 gehen zu können. Hier wünschen sich die Sozialpartner mit am Verhandlungstisch zu sitzen.

In dieser Inside werden folgende Punkte aus dem „white paper“ grafisch hervorgehoben und kurz angesprochen:

- die RP 3 Leistungsziele
- zukünftige Leistungsstrategie
- Risiken des ATM Masterplan
- Globaler Kontext
- KPA Analyse
- FAZIT

I.) RP 3 Leistungsziele

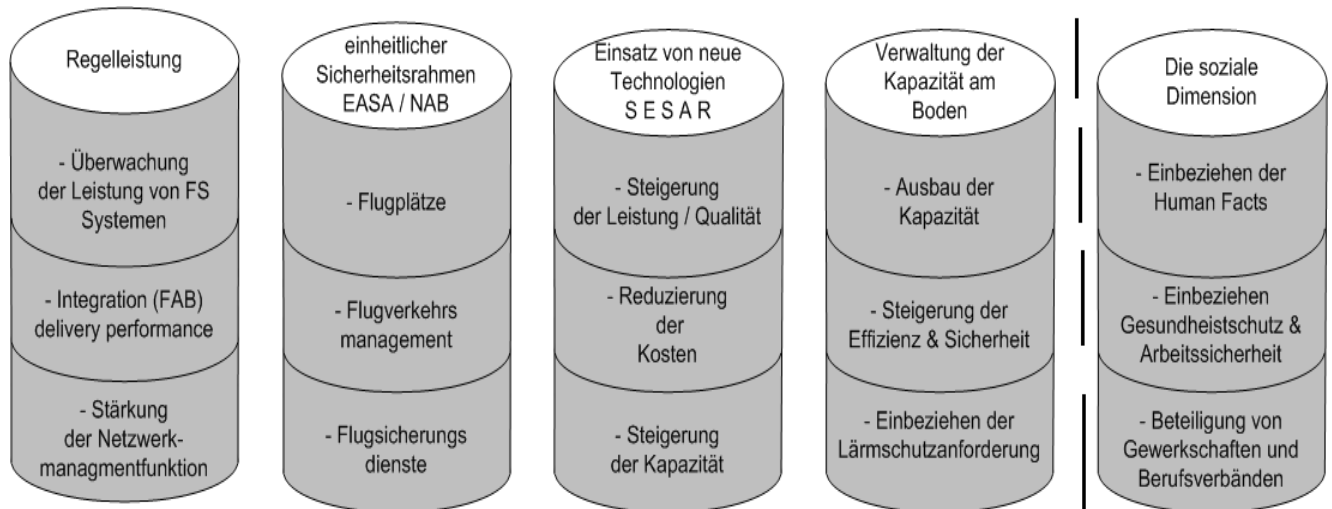


Abb.1
(RP 3 Leistungsziele)

Dem oben abgebildeten ehemaligen 4 Säulen Model der Strategien wurde auf Druck der Gewerkschaften und Berufsverbände eine 5. Säule durch die EU Kommission hinzugefügt und vorgestellt. Diese Ziele sollen zukünftig einen leistungsfähigen und nachhaltigen europäischen Luftverkehr hervorbringen.

In der 1. Säule (Regelleistung) werden 3 Maßnahmen (Überwachung – Integration - Stärkung) vorgeschlagen.

Die europäischen ATM Leistungen haben sich in der RP1 (2010 -14) verbessert, die Sicherheit im Luftraum blieb konstant und die Verzögerungen lagen bei 32 sec (0,53min) je Flug. Leider stiegen die Delay Zeiten am Ende von RP 1 an, so dass hier von **keiner** langfristigen Nachhaltigkeit gesprochen werden kann.

Es gibt nach Aussagen der EU Kommission noch einiges zu verbessern:

- Steigerung der Flug Effizienz (Route, Treibstoffverbrauch, Co² Ausstoß)
- Die Kostendeckung aller europäischen ((Functional Airspace Block) FAB) FS Organisationen (Kosten, Personal & Technik) senken; Risikoabdeckung verteilen
- PRB sieht eine Verbesserung bei der Zusammenfassung der erbrachten Services & Leistungen im RP1 Zyklus

-
- Leichte Fortschritte/ Steigerungen bei der Servicequalität sind erkennbar, jedoch lassen unterschiedliche Ansätze der beteiligten Staaten, ein erhöhtes Risiko (Renten und Pensionsrückstellungen) und daraus folgend Verzögerungen bei div. SESAR Projekten diese Fortschritte verblassen.

In der 2.Säule (einheitlicher Sicherheitsrahmen), wird von allen Beteiligten ein gemeinsames Sicherheitskonzept gefordert:

- um das weitere Wachstum im europäischen Luftverkehr zu bewältigen
- Überlastungen Boden/Luft entgegenzuwirken/ zu vermeiden
- Inzident Reporting Bereitschaft der ANSP's /Staaten zu erhöhen/ zu garantieren
- die (European Aviation Safety Agency) EASA key safety fields mit Flugplätzen, Flugverkehrsmanagement und FS Diensten zu erweitern

In der 3. Säule (Einsatz neuer Technologien), bisher existieren Forschungsprojekte.

Leider sind bis dato in SESAR Projekten noch keine Verbesserungen in den Bereichen performance, charging und deployment erkennbar, das mag u.a. an den unterschiedlichen Vorgehensweisen und Interessen der ANSP's / Mitgliedsstaaten liegen.

Standardisierung und Entflechtung der Infrastruktur in den FAB's wären hier die Lösung.

In der 4. Säule (Verwaltung der Kapazitäten am Boden), sollen mittel- und langfristige Investitionen (Ausbau Flughäfen, Effizienz & Sicherheit, Lärmschutz) getätigt werden und sind zwingend erforderlich, um eine weitere Ver-/Auslagerung außerhalb der europäischen FAB's wegen fehlender Kapazität zu vermeiden.

In der 5. Säule (soziale Dimension) geht es um die Arbeitnehmer.

Allen beteiligten Gewerkschaften und - Berufsverbände war es wichtig, dass die 5. Säule mit in die RP3 Strategie eingebunden wird. Die 43.500 Mitarbeiter der ANSP's mit ihren fast 5 Mrd. an Personalkosten haben hoch qualifizierte und gut bezahlte Jobs, welche zu erhalten/auszubauen sind.

Diese hochgesteckten Ziele stellen Verantwortliche und Sozialpartner vor große Herausforderungen im Bereich Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit und human facts.

II.) zukünftige Leistungsstrategie

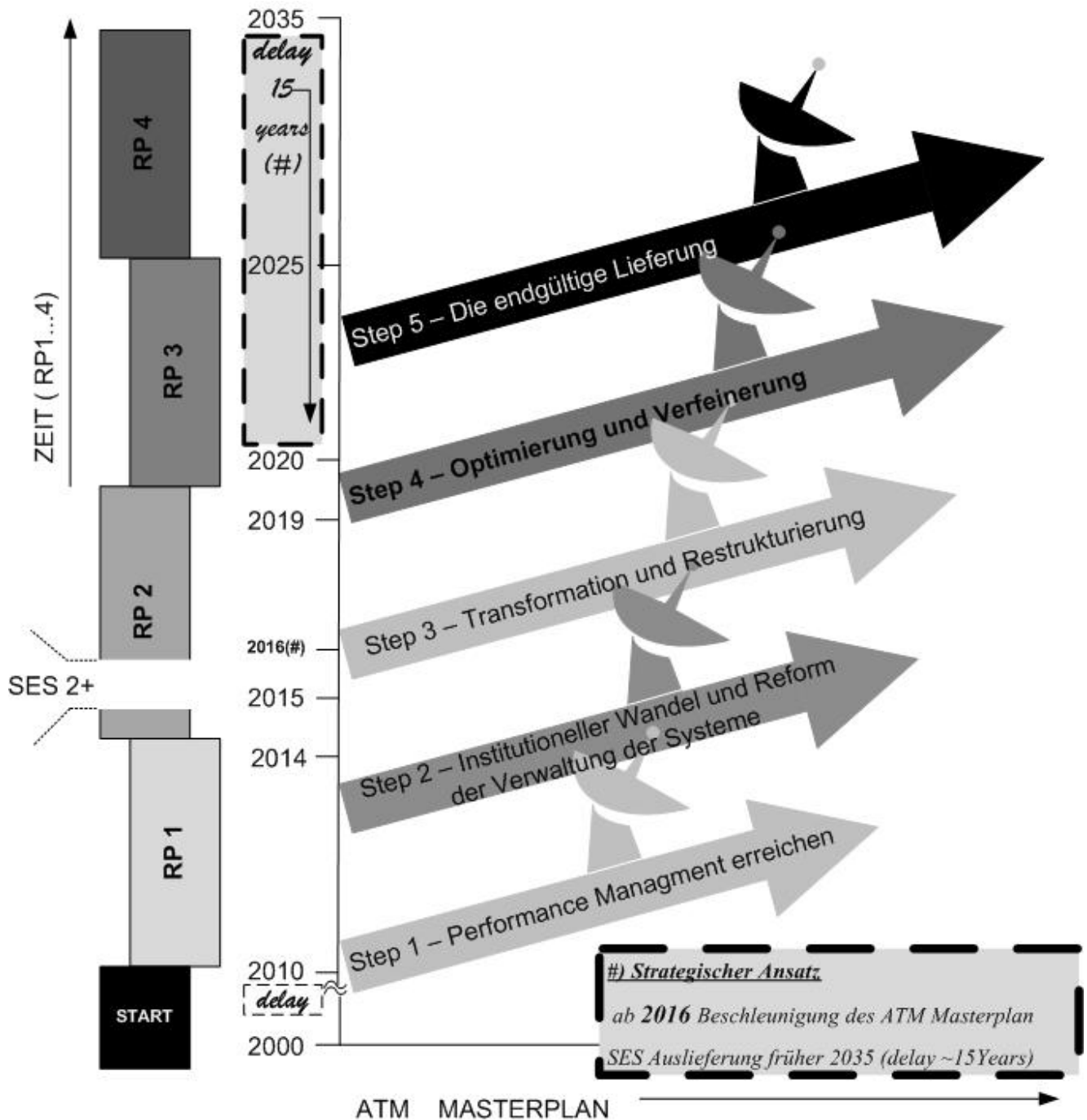


Abb.2 Leistungsstrategie

2010 hat die EU Kommission PRB **) die in der Abb.2 dargestellten strategischen Schritte und Strategien (25 Jahre) erarbeitet und festgelegt, mit dem Wissen, dass sich hier an dem ein oder anderen hoch gesteckten Ziel etwas ändern könnte. Die Einführung des SES (gemäß ATM Masterplan) erfolgt ca. 2035, fast 15 Jahre später als ursprünglich geplant, was das PRB Gremium ab 2016 beschleunigen will um die Einführung vor 2035 zu erreichen. (Schlagwort hier höherer Leistungsanreiz)

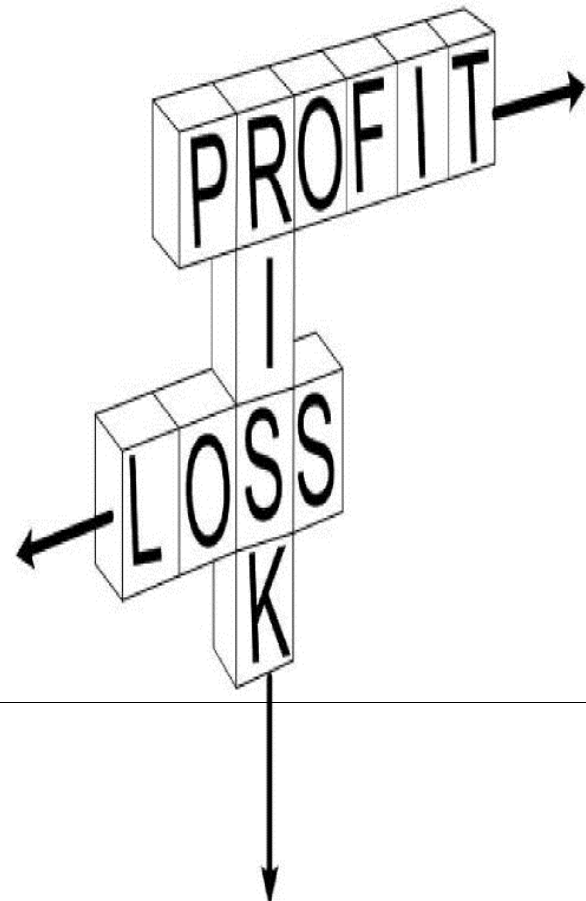
Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

III.) Risiken des ATM Masterplan

RISK LIST



	RISIKO	BESCHREIBUNG	EINFLUSS/ FOLGEN	Aktion s Verbesserung	PRB Auffassung
1	R & D (Research & Development) (Forschung & Entwicklung) Programm wird nicht bereitgestellt und ausgeliefert	SESAR Lösung hat mangelnde Effizienz, da die Bereitstellung nicht vollständig erfolgt	Die Leistung kann nicht erbracht werden, da SESAR R & D Lösungen verzögert zur Verfügung gestellt werden.	SJU Maßnahme: Dafür sorgen, dass zwischen den Erwartungen Lieferzeit und Umfang des ATM Masterplan und der Lieferung von SESAR Lösungen keine Abweichungen sind. Die Auslieferung und die Veröffentlichung von SESAR Lösungspaketen, ist für die weitere Forschung & Entwicklung wichtig.	Es werden folgende Lösungen vorgeschlagen: - Mitarbeiter einstellen - dadurch fehlenden Kapazität verringern ->dann steigen auch die Personalkosten. Dieser Ansatz ist zwar gut, aber leider unrealistisch. SES Erwartungen (Aspiration) sind Einsparungen und Steigerung der Leistungsfähigkeit. Die Unsicherheit (ist amplifiziert) weitet sich aus.
2	Der Übergang SESAR 1->Sesar 2020 verursacht Verzögerung oder sogar Einstellung der R & D Aktivitäten	Die Entwicklung & der Einsatz der SESAR Projekte sollte die Integrität und Konsistenz des Masterplans sichern. Die Kontinuität in den Aktivitäten der SESAR Projekte ist bei zu behalten.	Eine Unterbrechung in der europäischen ATM Planung sowie die Überwachung dieser egal in welcher Phase, wird den Erfolg und die kohärente Modernisierung dieser Dienste/Ergebnisse im Wesentlichen schmälern Die Kapazität & Leistung von ATM soll den hohen Anforderungen gerecht werden, leider werden diese Ansprüche mit den negativen Auswirkungen der Industrialisierungs- Prozesse und den synchronisierten Einsatz von Ressourcen unterwandert.	EC & SJU Aktion: Garantieren einen Übergang von SESAR 1 bis SESAR 2020 für eine nahtlose Fortsetzung aller Aktivitäten, die für die Modernisierung der europäischen ATM erforderlich sind. Es ist sicherzustellen, dass die Dokumentation aller relevanten F & E Programme veröffentlicht werden und dafür gesorgt wird, dass die Ergebnisse identifiziert und gespeichert werden. Kontinuität von ATM F & E und Einsatzplanungs- Aktivitäten zur Unterstützung der Durchführung des Masterplans.	Die Gefahren erscheinen durch die derzeitigen Maßnahmen trotz einiger Bedenken vermindert zu sein -
3	Der Übergang (Einsatz) zwischen der Bereitstellung und der Inbetriebnahme könnte die gewünschte weitere Industrialisierung verzögern oder sogar gefährden.	Die Verbindungen zwischen R&D und der Industrie (Einsätzen) führen bei non SJU members und Sesar Deployment Manager (SDM) zur Ineffizienz. Die Harmonisierung von regulatorischen Beschreibungen und Standards sind zwingend erforderlich			
4	Interoperability und globale Harmonisierung sind nicht gewährleistet	Die EU Luftfahrt & die ATM Systeme erwarten die Interoperabilität, sowie die globale Harmonisierung, dieses kann nur durch gemeinsame Prinzipien, gemeinsame technische und betriebliche Lösungen unter Mitbeteiligung der Militärs erreicht werden.			
5	Verzögerung bei der Implementierung des Pilot Common Project PCP	Das Pilot Common Project (PCP) heißt, Anwendung von R&D / SESAR Lösungen-Ergebnissen Regulierer - Anwender- Industrie			
6	Die Investitionen für den Einsatz (Unterstützung) über 2020 hinaus sind nicht gewährleistet	Die zeitgerechte Investition ist wichtig für den Roll-out der SESAR-Vision, die dann zu einem synchronisierten - und koordinierten Einsatz mit dem Ziel des Anreizs (#) führt. (#) Umsatzsteigerung-Gewinnsteigerung-Belohnung			
7	Der Führungsstil/-Struktur können das Gelingen der Maßnahmen nicht gewährleisten.	Der Führungsstil/-Struktur (EU/ANSP) ist nicht in der Lage, die nötige Zusammenarbeit zwischen SESAR Entwicklung und Deployment-Aktivitäten zu gewährleisten. Industrie <-> USER (ANSP's...)			
8	Lösungen (Industrie) kann Schwachstellen bei der Sicherheit haben	Die R & D-Programme müssen den Standards entsprechen und sicherstellen, dass die gelieferten Lösungsvorschläge sicher, flexibel sind und sich in die operative ATM-Systeme (einschließlich Legacy-Systeme) integrieren lassen.			



Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



9	Fehler bei der Behandlung mit / durch den Menschen, bei Veränderung -Entwicklung -Implementierung des Ziel-Konzepts	Die Human Factors sind im Konzept, in der Entwicklung und Validierung nicht genügend berücksichtigt, auch finden die minimale Standards keine Anwendung, aber auch das operative Personal findet kein Gehör, das führt zu unvermeidbaren Situationen (bezüglich der Mensch und Arbeitsbelastung/Automatisierung) Der Mangel an geeigneter regulatorischer Kompetenz durch fehlende Ausbildung, - Schulung, - Lizenzierung sowie an verifizierten und kompetenten HR (Humanressourcen), welche zeitnah in ausreichender Anzahl in dem operationellen neuen technologischen Umfeld eingesetzt werden sollen, ist nicht genügend berücksichtigt. Das Fehlen des sozialen Dialog auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene um den Wandel mit zu begleiten und zutragen, wirkt sich hier aus.	
10	fine tuning	unspecified	unspecified
11	fine tuning	unspecified	unspecified
12	fine tuning	unspecified	unspecified
13	fine tuning	unspecified	unspecified

Die o.a. angeführte Risk List des ATM Masterplans Ed 2 (2012) wurde von 9 Risks (2015) auf 13 Risks erweitert. Hier soll die Abhängigkeit der verschiedenen Risiken zu einander aufgezeigt werden.

Risiko Felder sind:

- ATM Masterplan Risiken
- Globale Entwicklungen (kein direkter Einfluss möglich)
- Airline Lebensfähigkeit (leider negative Entwicklung)
- Komplexität der europäischen institutionellen Landschaft (ANSP, FABEC, FAB, EU, SESAR, EASA, (National Accreditation Body) NAB, Staaten)
- Komplexität des Regelungsrahmens (EASA, NAB, Luftraumnutzer)
- Neue Herausforderungen (Reorganisation der FAB's, neue Airports weltweit, vereinfachte ATM Struktur)
- Drohnen und RAPS (ferngesteuerte Flugobjekte stellen eine Herausforderung und ein Risiko dar)

Das Primäre bei dem Übergang RP1/RP2 war die Änderung/Übertragung der regulativen Aufgaben des europäischen ATM Bereichs auf die EASA und den nachgeordneten NAB's. Die Ziele des RP2 sind auf das ATM Sicherheitsmanagement ausgerichtet, um dann die nötigen Anpassungen des rechtlichen Rahmens und die Übertragung der Aufgaben auf die EASA voran zu treiben. Die Wechselwirkung durch veränderte („NEU“) Technik und wechselnde (S) KPA schaffen latente Probleme, wobei auch hier „menschliche“ Faktoren und nicht identifizierte Fehler mit einwirken (siehe Abb.2 RISK No 9).

EU weite Untersuchungen und die evtl. Einführung von neuer IT Hard/Software sollten mindestens die 3. RP lang dauern.

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

IV.) Globaler Kontext

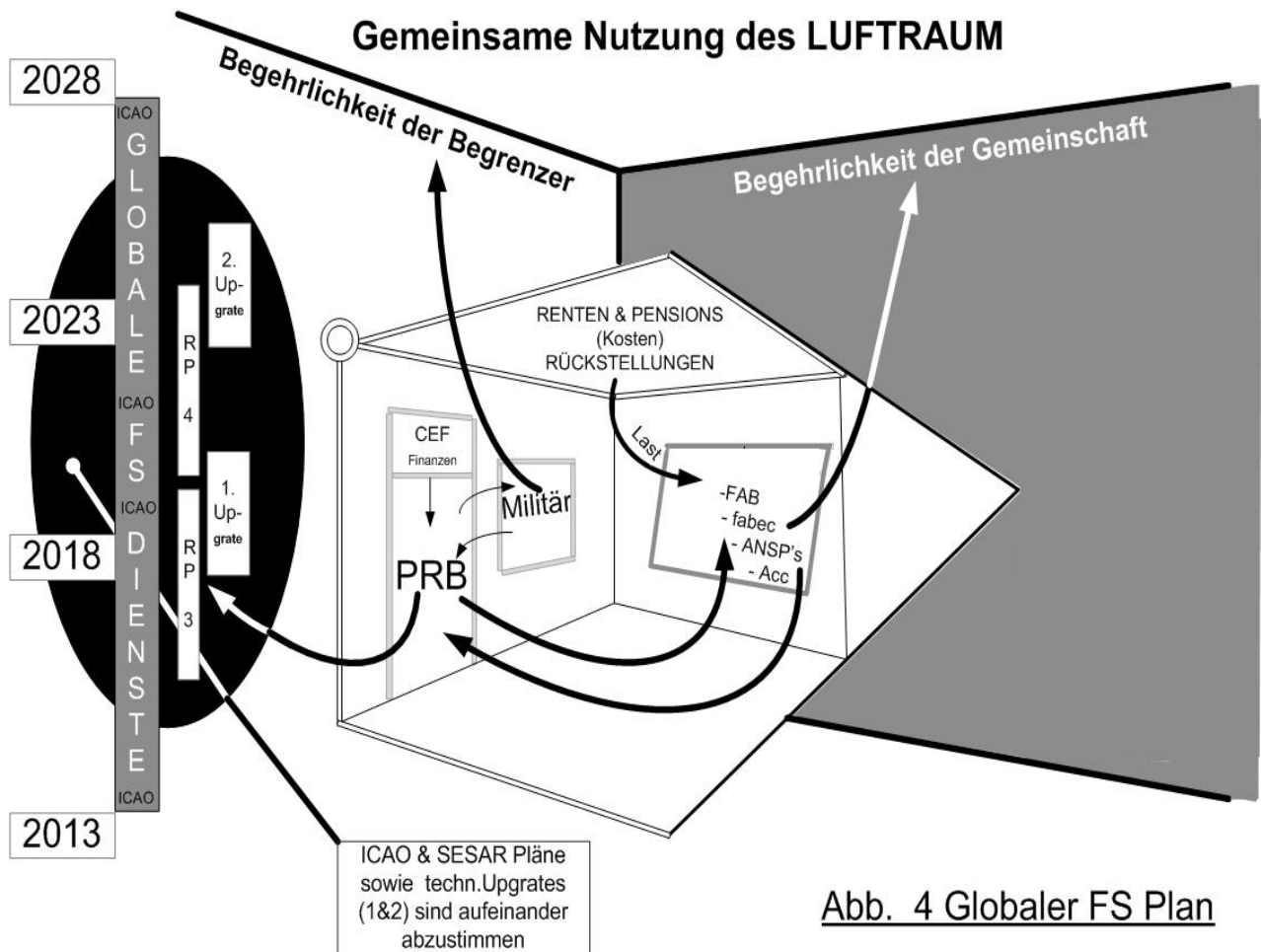
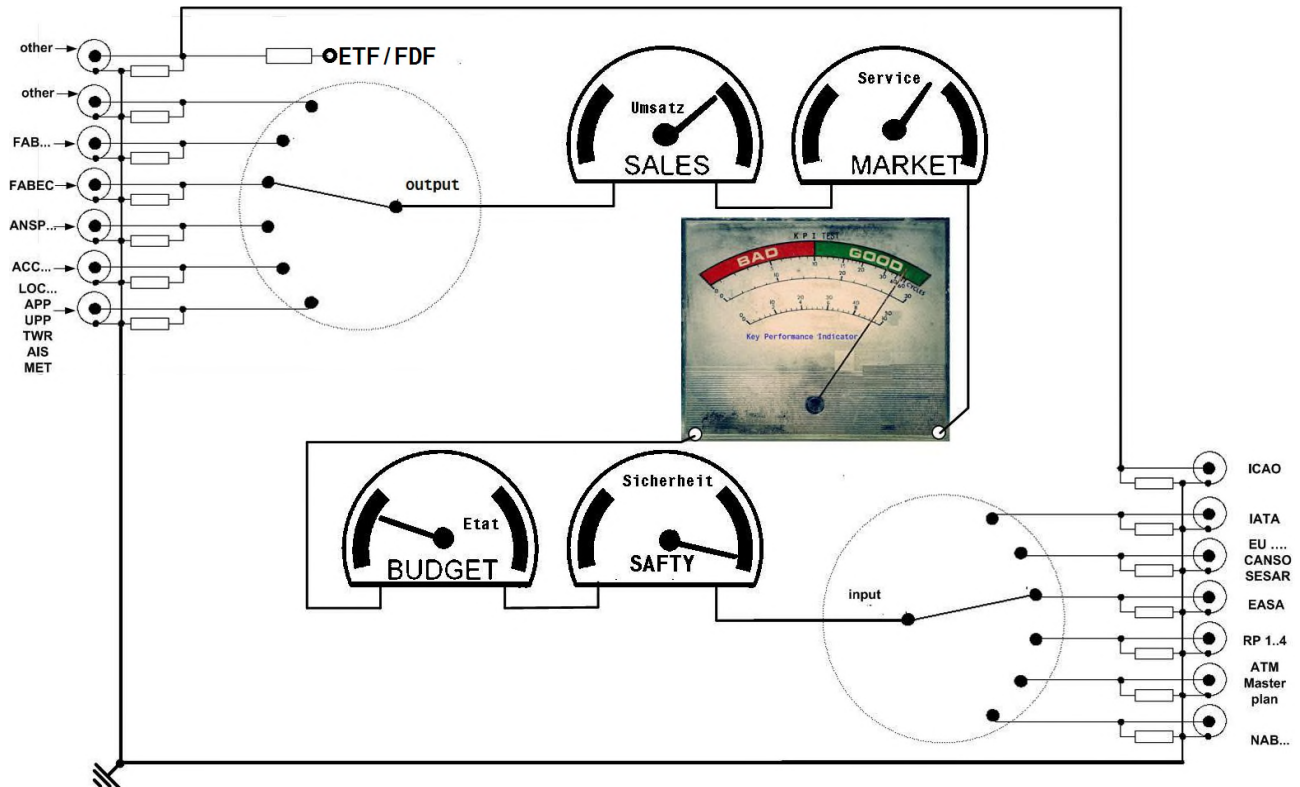


Abb. 4 Globaler FS Plan

Die europäische Luftfahrt begrüßt die Absicht ein einheitliches europäisches ATM System einzuführen, um die Vorteile einer gemeinsamen Interoperabilität und globalen Harmonisierung, die nur durch gemeinsame Prinzipien und Wertevorstellungen mit einer gemeinsamen technischen - und - betrieblichen Lösung zu erreichen ist, nutzen zu können. Das ist bei 9 europäischen FAB's (über 30 Staaten) nicht so einfach und kann nur mit industrieller Unterstützung und Partnerschaften (SESAR 2020) sowie mit einer starken, wirtschaftlichen Regulierung durch die EASA /NAB erreicht werden. In der Abb.4 ist der Globale FS Plan in einer Skizze mit vielen Begehrlichkeiten und Einflüssen dargestellt. Hier haben viele Abstimmungsgespräche /-arbeiten unter Einbeziehung der Sozialpartner zu erfolgen, damit die europäische Luftfahrt zukünftig auch einer der wichtigen Global Player bleibt.

v.) (Safety) Key Performance Area Analyse



Die EASA arbeitet, verfolgt, überwacht, beurteilt zurzeit die Maßnahmen, Sicherheitsleistungen und Auswirkungen bei der Umsetzung der Regularien. Die gesteckten ATM Ziele und Erwartungen sind hoch und bergen in sich Risiken, die nicht unterschätzt werden dürfen.

Ziele sind in erster Linie Kostenreduzierung, Umsatzsteigerung, Gewinnsteigerung, z.B.:

- Kauf- und Entscheidungsanreiz für ATM Nutzer
- Steigerung der Moral; Motivation, Loyalität und Teamgeist (Mitarbeiter; ANSP ,FAB ,EU)
- Einsparung von Personalkosten

Auf jeden Fall zu berücksichtigen sind folgende ATM Risiken:

- **uneinheitliche** Durchführung des Umsetzungspakets RP1
- **unzureichende** Führung und Aufsicht in der Errichtungsphase RP1, so dass die Umsetzungspakete RP2 und RP3 nicht erfolgreich durchgeführt werden können
- **mangelnde** Investitionen in SESAR durch die Hauptakteure (EU, Luftfahrt, Industrie)
- **fehlende** und/oder **verspätete** Entwicklung und Validierung fortgeschrittener Technologien, die für die Unterstützung des neuen ATM-Konzepts benötigt werden
- **fehlende** und/oder **verspätete** Einführung des Luftverkehrsinformationsmanagements

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

weitere Hauptrisiken in Bezug auf institutionelle Fragen und des Management sind:

- **unzureichende** Unterstützung des Einführungsprozesses von rechtlicher Seite
- **unzureichendes** Personalmanagement in Zeiten des Übergangs (RP1 - RP2 - RP3 – RP4)
- **keine** oder **verspätete** Defragmentierung des europäischen Luftraums.

VI.) FAZIT

Dieses white paper soll (ca.16) Performance Ziele für RP3 bezüglich der Netzwerkprobleme aufzeigen und zur Diskussion stellen. Das Problem Monitoring (2015) wird zurzeit für die Planung der Liefer- und Zielentwicklung genutzt.

Die Verbesserung der ATM Dienstleistung hat nicht nur Vorteile für die Airlines – Flughäfen – Passagiere sondern es verbessert auch die Wertschöpfungskette der europäischen Luftfahrt, diese ist jedoch abhängig von der globalen Entwicklung, die ein nicht abschätzbares Risiko darstellt.

Uns steht eine interessante Zukunft mit großen Erwartungen und Zielen bevor, diese können nur gemeinsam mit Einbeziehen der Sozialpartner gemeistert werden.

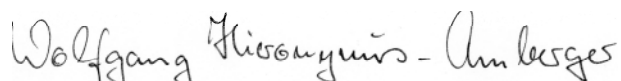
- *) <http://pamanager.blogspot.de/2011/08/lobbysprech-was-ist-eigentlich-ein.html>
- *) http://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/white_paper.html?locale=de
- **) <http://www.eurocontrol.int/articles/performance-review-body-ses>
- **) <http://www.eusinglesky.eu/>
- ***) <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/doc/eu-atm-master-plan-2015.pdf>
- ****) https://de.wikipedia.org/wiki/Single_European_Sky

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