

inside direct

02/2022

25. April 2022



Pandemie vorbei... & SES zwei mit Plus dabei, dass nächste dicke Ei?

Die Assoziation zum „dicken Ei“ spiegelt: es ist nicht zufassen –und kaum zu glauben, das Desaster der Situation mit der geplanten Umsetzung des SES 2+ Pakets wider. Gewerkschaften und Berufsverbände haben gegen das SES 2+ Paket bereits votiert. In dieser Inside möchten wir das SES 2+ Paket näher beleuchten.

kurzer Historischer Überblick

Bei der Umsetzung der SES Pakete (SES 1- SES2+) spielt der ATM Masterplan mit seinen Regulierungsperioden (RP1-RP4(X)) eine wichtige, finanzielle - und funktionale Rolle, hierbei möchten wir auf die FDF Inside 07/2016) und auf die folgende Zeitplanskizze als Ergänzung verweisen.

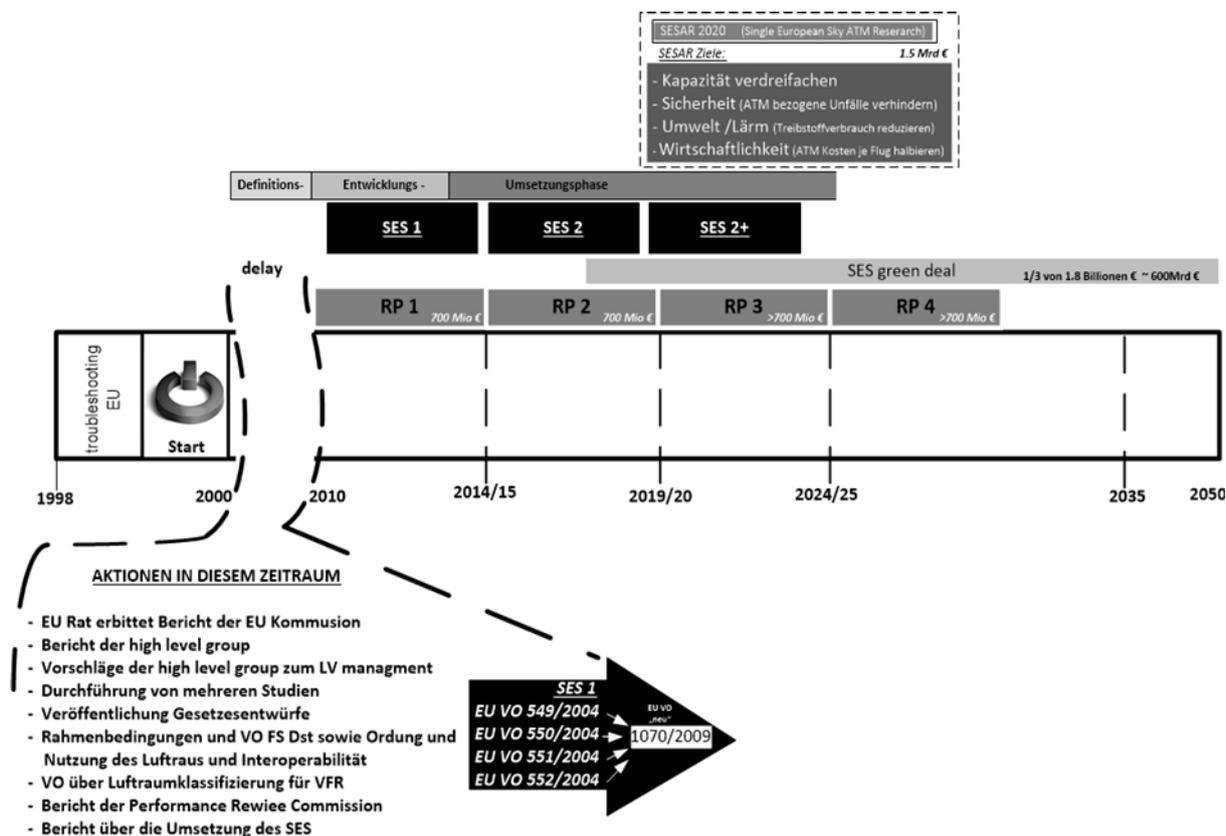


Abb.: Zeitplan Skizze SES/RP

Der Wunsch der EU Kommission war es, dass sich die RP Laufzeiten von einem Zeitraum von 4 Jahren auf 3 Jahre verkürzt und die geplanten Programme/Projekte des RP4 weit vor 2030 zum Abschluss kommen. Ob diese hoch gesteckten Ziele erreicht werden ist zu bezweifeln, da es in jeder RP zu Verzögerungen und teilweise nicht Umsetzung/Erfüllung der Programme/Projekte kam, der finanzielle Rahmen wurde jedoch ausgeschöpft. Die Sozialpartner haben immer auf die Erfüllungen und Nacharbeitungen der Versäumnisse aufmerksam gemacht und diese eingefordert. Die COVID 19 Pandemie sowie der Krieg in der Ukraine sind weitere Störgrößen in den geplanten Regulierungsphasen.

Inhalte SES 1

Die wesentlichen Inhalte des SES 1 Programmes sind:

- Zivil/militärische Integration und Zusammenarbeit
- Steigerung der Kapazität bei gleichbleibenden hohen Sicherheitsstandard
- Kein delay

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



- Trennung der operationellen / regulativen Flugsicherungsdienste (DFS/BAF)
- Etablierung von Ländergrenzen übergreifenden gemeinsamen Lufträumen (FAB's)
- Übereinstimmende Zertifizierung von FS Diensten

Inhalte SES 2

Der SES-Rechtsrahmen besteht aus vier Grundverordnungen (Nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 und 552/2004), die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten (ANS), die Organisation und Nutzung des Luftraums und die Interoperabilität des Europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) betreffen. 2009 wurde das SES Paket mit Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 überarbeitet und erweitert, damit wollte man die Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements wesentlich erhöhen. Die Inhalte des SES 2 Pakets umfassen die folgenden vier Bereiche

- + „neu“ Regulierung ATM Approach
- + Sicherheit Kompetenz der EASA im Bereich ATM und Flughäfen ausbauen
- + Flughafen Kapazitäten ausbauen
- + Technik (SESAR), die Einbindung der Industrie

Die EU Kommission hat hierfür umfangreiche und umfassende Durchführungsvorschriften erlassen und versuchte, diese umzusetzen. Dieser weitgesteckte Rahmen umfasste mehr als 2 Dutzend Durchführungsbestimmungen und gemeinschaftliche Spezifikationen von technische Standards, um die Interoperabilität von Technologien und Systemen, sowie weitere Harmonisierung in der Luftfahrt zu verbessern. Die Einrichtung von FABs (funktionale Luftraumblöcke) und einer gemeinsamen Network Management Plattform soll die FS Dienste der europäischen ANSPs weiter optimieren. Die Kompetenzen der EASA wurden im Bereich Airport- und ATM Safety erheblich erweitert. Die Ausbildungsüberwachung und die Lizenzierung aller FS Dienste liegt in der Zuständigkeit der EASA, diese Aufgaben werden kommissarisch von den nationalen Regulierern (BAF,...) ausgeübt. Hier wurden für die europäische Luftfahrt Meilensteine gesetzt, die folgende Schwerpunkte haben:

- Interoperabilität
- Harmonisierung
- Optimierung
- Safety

Inhalte SES (green deal)

2019 wurden 1/3 von 1.8 Billionen €, des sieben Jahreshaushaltes der EU und des NextGenerationEU Konjunkturprogrammes (nach der COVID 19 Pandemie) für einen Wandel in der Luftfahrt bereitgestellt. Bis 2050 soll in der Luftfahrt ein klimaneutraler



Block geschaffen werden, ein hochgestecktes Ziel, man kann gespannt sein. Die Sozialpartner, Verbände und Umweltaktivisten werden die Umsetzung der folgenden Maßnahmen aufmerksam beobachten.

Die grobe Auflistung der **Inhalte des SES green deal**:

- Bis 2050 gibt es **ein Klima neutrales EUROPA**, das heißt Netto Null Treibhausgasemission
- Eine **nachhaltige Produktpolitik**,
 - Kreislaufwirtschaft
 - Nachhaltigkeit
 - Recycling
 - Wiederverwendbarkeit
- **Gifffreie Umwelt**
 - Boden
 - Luft
 - Wasser
- **Renovierung und Sanierung von Gebäuden**, (die Sanierungsrate verdoppeln/verdreifachen)
- **Schutz des Ökosystems und der Biodiversität**
 - Verringerung der Boden-, Wasser und Luftverschmutzung,
 - Förderung von Artenschutzprogrammen
- Eine „neue“ **Strategie in der Landwirtschaft**
„Vom Hof auf den Tisch“
 - Schaffung eines grünen und gesunden Agrar Systems
 - Reduzierung des Einsatzes von
 - Pestiziden
 - Düngemittel
 - Antibiotika
- Eine „neue“ **Ausrichtung von Mobilität und Verkehr**
 - Verringerung des CO² Ausstoß
 - am Boden
 - in der Luft
 - auf dem Wasser
 - Förderung der Entwicklung von schadstoffarmen Treibstoffen/-Antrieben
 - Entwicklung von nachhaltigen, alternativen (Bio) Kraftstoffen
 - Förderung der weiteren Elektrifizierung
- **Reform der Finanzen**
(„Niemand wird im Stich gelassen“)
 - Eine „gerechte“ Finanzierung als ein Mechanismus für eine „gerechte“ Energiewende

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

Die drei Säulen der Finanzierung		
Fonds (100Mrd €)	Invest EU (100Mrd €)	EIB Mittel (100Mrd €)

- Alle Finanzierungen unterliegen strenger Ausgabenvorschriften der EU und können nach Prüfung, regional in Anspruch genommen werden.
- **Wissenschaft und Innovation**
 - „**Horizon EUROPE**“ ist das europäische Forschungs- und Innovations Programm der EU, ein Kernprogramm des SES Green Deal
 - 35% der Mittel werden“ ad hoc“ für die Förderung von klimafreundlichen Technologien bereitgestellt
- **Weiterer Umfang** (Außenwirkung)
 - Green Deal kann sich nicht nur in der EU abspielen und gelebt werden, diese Message muss in die Welt getragen werden, das ist Aufgabe aller Repräsentanten.

Inhalte SES 2 +

Die SES 2+ Verordnung ist aus der Notwendigkeit heraus entstanden, da die vorangegangenen SES (1 & 2) Verordnungen aus der Sicht der EU Kommission/-Parlament/- Rat und den Nutzern (Airlines/Airports) nicht den gewünschten Erfolg brachten.

- Eurocontrol war in der Um-/ Durchsetzung und in der Funktion des Netzmanagers überfordert (teilweise auch allein gelassen)
- Die nationalen Flugsicherungsorganisationen (ANSP's) konnten in ihrem Rahmen entscheiden, ob sie sich beteiligen oder nicht...“nice to have“, ohne dass die Ziele der europäischen Luftfahrt berücksichtigt werden mussten
- Probleme bei einigen nationalen Regulierern (NSA) mit
 - der Unabhängigkeit (FS-Dienste/ FS Regulierung)
 - dem Fachwissen
 - den Ressourcen

Um die oben genannten Schwächen zu beheben, hat die EU Kommission 2013 sowie 2019 Vorschläge für die Überarbeitung der SES (bekannt als SES 2+-Paket) Programme initiiert.

Leider hat das „Gibraltar Problem“ der Mitgliedsstaaten Großbritannien /Spanien das SES (2014) sehr blockiert und ins Stocken gebracht, diese anhaltende Verzögerung, hat sich jedoch durch den Brexit erledigt. 2015 wurde durch das Pariser Abkommen und Green Deal auf die zwingende CO² Reduzierung hingewiesen und ein positiver Einfluss auf den weiteren Fortschritt des SES+2 Projekt genommen. Die Reformierung der EU Gesetzgebung, der EASA Grund-Verordnung und des SES Regulierungsrahmens bezüglich neuer Technologien und unbemannter Flugzeuge (Drohnen) war eine sinnvolle Ergänzung, parallel zur Fortschreibung des SES2+ Projektes. MEPs (Mitglieder des Europäischen Parlamentes) regten die Konkretisierung und Öffnung der Unterstützungsdienste für andere zertifizierte Anbieter/- Unterstützungorganisationen an, dadurch können sich die ANSPs Angebote von Unterstützungorganisationen einholen, um Ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. (* Anm. Unterstützungsdienst / gebündelte Kernflugh navigationsunterstützungsdienste). Darüber

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



hinaus schlug das EU Parlament vor, dass das PRB (siehe Anhang) „funktional und rechtlich getrennt“ sein muss. Weitere Orientierungsgespräche in den EU Gremien (Rat, Kommission, Parlament) wägten ab, ob es sinnvoll ist, zusätzliche regulative Gesetze zu erarbeiten oder vorgeschlagene SES 2+ Projekte mehrheitlich und vorzugsweise neu und überarbeitet aufleben zu lassen, um das Problem der Überlastung des europäischen Luftraumes in den Griff zu bekommen.

Es folgt eine Auflistung von Kritikpunkten der verschiedenen EU Luftfahrtakteure Die verschiedenen Optionen der **Politik** waren:

- Fortsetzung/Weiterentwicklung und Implementierung des bestehenden SES-Framework
- die strukturelle Trennung von Unterstützungsdiensten
- die institutionelle Trennung von NSAs von ANSPs
- Überarbeitung flexiblerer und leistungsorientierterer FAB-Modelle (AREA & FUNCTIONEN)
- ein stärkeres zentralisiertes Netzwerk Management

Die **EU Kommission** errichtet eine Gruppe „**weiser Personen**“ bestehend aus 15 Mitgliedern, die den SES, SES2+ Prozess begleiten, unterstützen und Bericht erstatten. Im September 2019 trafen sich die Stakeholder (Luftverkehr) aus der eine gemeinsamen Stakeholder-Erklärung hervorging.

- Die Vereinfachung der Regulierung / des Regulierungsrahmens
- Kontrollierter Aufbau und Finanzierung der SES Projekte um schneller auf die aktuelle Situation in der Luftfahrtbranche zu reagieren
- Finanzierung aus mehreren Töpfen (EU Haushalt, EIB, Banken)

Der **EuRH (Europäische Rechnungshof)** hatte ebenfalls einen sehr kritischen Blick auf die teuren SES Projekte der ATM Modernisierung, diese wurden in mehreren Berichten und Stellungnahmen veröffentlicht. Die ECA (European Competition Authorities / EU Kartellamt) bemängelt folgende Punkte:

- das europäische Luftraum Management ist zu sehr fragmentiert
- die europäischen Navigationsgebühren sind hoch
- die ineffektive Finanzierung, bringt erhebliche Verzögerungen mit sich
- eine SES Reform ist zwingend erforderlich

Die **EPRS (wissenschaftlicher Beratungsdienst der EU)** führte im Auftrag der Kommission eine erste Bewertung des ursprünglichen Single European Sky 2+ Pakets und durch. In dieser Bewertung wurden einige Mängel festgestellt, welche aber bei der Folgeabschätzung keine nennenswerte Rolle spielten. Eine von der Kommission initiierte Beratung stieß bei den Mitgliedstaaten und FS Organisationen auf keine positive Resonanz. Die Neufassung des Single European Sky 2+ Pakets (2020) hatte auch keine wesentlichen Änderungen mit sich gebracht und somit waren auch keine wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Einflüsse zu erwarten. Die beratenden Wirtschafts- und Sozial Ausschüsse (EWSA/EESC) haben zu einer



raschen und vollständigen Umsetzung der SES Pakete geraten und folgende weitere folgende Empfehlungen abgegeben:

- dem derzeitigen ineffizienten Bottom-up-Ansatz stärkere Top-down-Komponenten hinzuzufügen
- Bußgelder für Verstöße festzulegen
- ATM-Nebendienste für den Wettbewerb zu öffnen
- die Luftraumnutzer besser einbeziehen
- die Trennung des EU PRB von der Eurocontrol und die Anbindung unter der EU Kommission
- Stärkung der Funktion des Netzwerk Management
- ATM Nebendienste entbündeln, öffnen und wettbewerbsfähig machen
- die nationalen und/oder regionalen betrieblichen Zusammenhängen und - Besonderheiten sollen stärker bei den Festlegungen der Leistungsziele an den europäischen Airports Beachtung finden

Einige **nationale Parlamente** haben folgende Kritikpunkte an das SES/SES 2+ Paket gegenüber den EU Organen geäußert:

- der SES Kommissionsvorschlag verstoße gegen das Subsidiaritätsprinzip (*EU Hilfe wo nationale Maßnahmen nicht ausreichen*)
- Einige nationale Parlamente haben die Auffassung, dass die Kommission die evtl. auf der EU-Ebene erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen nicht eindeutig nachgewiesen haben
- Einige nationale Parlamente kritisieren auch, dass der geänderte SES2+ Vorschlag **nicht** die Covid-19-Krise, den Krieg in der Ukraine, die Luftraumsperrung Russland und die Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche berücksichtigen
- die SES REFORM (SES 2+) zu verfrüht war
- die Sozialpartner nicht ausreichend konsultiert wurden
- die Einrichtung neuer Institutionen (PRB EU, EPRS, EWAS/EESC) die Kosten in der Luftfahrt erhöht.
- die der EU Kommission übertragenen Befugnisse zu weit gefasst sind

Die verschiedenen **Interessengruppen der Luftfahrt** haben unterschiedliche Sichtweisen, somit war die Umsetzung der SES Reform, sehr zögerlich und schwierig. Druck auf eine schnelle Umsetzung der SES Reform kam von den Airlines, die nicht mehr gewillt waren für Ineffiziente SES Systeme zuzahlen.

Die folgenden Organisationen **IATA, AEA, A4E und ERA** bemühten sich für eine schnelle Veröffentlichung und Umsetzung des SES 2+ Pakets, um folgende Probleme anzugehen:

- die Schaffung eines verbindlichen Leistungssystems
- die Rationalisierung der luftverkehrsinstitutionellen Strukturen
- die Modernisierung von ATM-Systemen
- die Einrichtung einer unabhängigen Wirtschaftsregulierungsbehörde

A4E (Airlines for EUROPE) gingen die Regulierungsvorschläge (2020) der EU Kommission nicht weit genug, deswegen forderten A4E folgende Nachbesserungen:

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

- die Verbesserungen der Netzwerkmanagementfunktion
- die Klarstellung der Netzwerkmanagementfunktion bezüglich der Idee PRB in die EASA zu integrieren
- für (2021) die rasche Annahme/Umsetzung des SES 2+-Pakets und bedauert die fehlende Unterstützung der Mitgliedsstaaten
- **keine** Unterstützung für die Erhebung der Flugnavigationsgebühren je nach Umweltbedingungen
- **keine** Berücksichtigung des Fußabdrucks der Luftraumnutzer um den Airport
- auch die Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe hat **keinen** Benefit auf die Luftraumeffizienz und steht nicht allen Airlines zur Verfügung.

Verbände und Vereinigungen der Fluglotsen stehen dem SES2+-Paket sehr kritisch gegenüber

Die **ETF** kritisiert, dass beim SES2+Paket die Gelegenheit einer Reform der Finanzierung verpasst wurde und es zu befürchten ist, dass eine Reduzierung der Kosten im ATM Bereich auf Kosten von Arbeitsplätzen und der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen erfolgt.

Die **ATCEUC** teilt die Meinung der ETF und sieht sogar eine Verschlechterung bei dem aktualisierten SES 2+ Vorschlag gegenüber der älteren SES Version (2013). Im März 2021 veröffentlichte ATCEUC eine sehr kritische Stellungnahme zum geänderten SES2+ Kommissionsvorschlag und forderte die EU Kommission auf, diesen zu annullieren, weil:

- FABEC die Kritik an das ATM für zu übertrieben hält
- FABEC die Kritik nur an das ATM als zu vereinfachte Lösung der Schuld Zuweisung ansieht
- Die ANSP's auf viele Ursachen keinen Einfluss mehr haben (Flugrouten, Delay's, Staffelung, Wetter u.v.m.)

EU Parlament / Tourismus (TRAN) Ausschuss/Kommissar

Die Abgeordneten begrüßten den Vorschlag der EU Kommission, da sie ihn aus den folgenden Gründen für notwendig hielten:

- Modernisierung des ATM-Systems
- da lange Laufzeit des SES 2+ Entwurfes, die Bitte um eine schnelle Einigung/Umsetzung der Reform
- eine 10% Verringerung der Luftverkehrsemissionen sollen erreicht werden
- eine Änderung an der vorgeschlagen PRB Struktur/Funktionsweise (*PRB < -> EU Kommission*)
- allg. Forderung um Rationalisierung des Luftraummanagementsystems
- den Aufbau unabhängiger NSA's, um für die Erteilung von Lizenzen für ANSPs und Flughafenbetreibern zu ermöglichen (Wirtschafts- und Sicherheitsaufsichtsfunktionen der Leistungs- und Entgeltregelungen)
- Entsprechend des Ausschusses sollten Gebühren von Luftraumnutzern für die Erbringung von FS-Diensten erhoben werden evtl. skaliert nach Emissionen.
- Der Leistungspläne der nationalen ANSP's bleiben in der Verantwortung der einzelnen Mitgliedsstaaten (*also keine veränderte EASA Struktur*)

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

- Der EU Rat bleibt bei der Auffassung der Gebührenerhebung, die sich an Start/Landung, "Anzahl der Passagiere" und geflogenen Strecke orientiert .
- Die FS Gebühren (auch Umweltorientiert/Öko Fußabdruck möglich) legen die Mitgliedstaaten weiterhin in ihrer nationalen Einheiten fest, die FAB's sind hier außen vor.

Anmerkung: Die politischen Organe (Kommission, Rat, Parlament) und die verschiedenen Gewerkschaften und Berufs-/Interessensverbände haben in einigen Punkten des SES2+ Papiers unterschiedliche Sichtweisen, Meinungen und Auffassungen, hier gibt es noch erheblichen Gesprächsbedarf und etliche Verbesserungsvorschläge.

Auch wir als Fachverband der Flugsicherung haben in einigen älteren Insides auf viele Punkte der SES Pakete hingewiesen, diese haben wir im Anhang (links) und als Resümee gelistet.

RESÜMEES (FDF – Insides)

Auszug aus der Inside 02-2016

<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-02-2016.pdf>

Gewerkschaften und Berufsverbände sind für das ATM Personal wichtiger denn je!!!

Auszug aus der Inside 03-2016

<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-03-2016.pdf>

Die Sozialpartner lehnen die Änderungen zu den FAB Modellen durch die SES2+ Verordnung und damit verbundene weitere Konsolidierungen von FS Dienstleistungen durch die Europäische Kommission strikt ab, weil diese negativen Auswirkungen auf die Anzahl der ANSP' s, die Anzahl der ATM Einrichtungen/-Standorte und die Anzahl von hoch qualifizierten Arbeitsplätzen hat.

Berufsverbände sehen keine Notwendigkeit eine weitere Behörde EAA (European Union Agency for Aviation) für den Informationsaustausch zwischen den Aufsichtsbehörden und der EU zu schaffen

Auszug aus der Inside 04-2016

<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-04-2016.pdf>

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

Auszug aus der Inside 05-2016

http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/INSIDE-05_2016.pdf

In der gesamten Luftfahrtbranche spielt die EASA und ihre EASA BASIC RULES eine sehr wichtige Rolle; aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, dass diese Organisation nicht leistungsorientiert agiert, sondern die Sicherheit des Luftverkehrs an oberster Stelle steht und normative Regeln zur Anwendung kommen

Auszug aus der Inside 06-2016

http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/INSIDE-06_2016.pdf

Der FDF wird das 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.

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Auszug aus der Inside 01-2018

<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-01-2018.pdf>

In der DFS ist der Personenkreis (a) - (d) und (2) – (5) Lizenziertes Personal durch EBG - Erlaubnisschein FS Technik – Erlaubnisschein FDB und Befähigungsnachweis gemäß EU VO 550/2004 Artikel 7 beschrieben, **daran wird sich laut unserer Geschäftsleitung nichts ändern**. Nachzulesen im DFS Karriere Portal Eine sichere Perspektive für das ganze Berufsleben _ LIZENZ Eine gute Ausbildung – Refresher Kurs – und Weiterbildung sind neben einer kontinuierlichen ärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung weitere Grundlage einer personalisierten Lizenzierung von FS Personal (Lotsen, FDB und Technik)

Unsere Sichtweise zu diesen Themen

Die Weiterentwicklung des europäische ATM Systems (in 9 FABs), beschäftigt 6 Ressource der europäischen Politik, mehr als 27 nationale Behörden und über 100 ANSPs mit ihren unterschiedlichen Systemen und Verfahren. Eine Herausforderung für die vielen Mitwirkenden/Beteiligten ist das sehr fragmentierte Air Traffic Management (ATM)-System. Viele aus der Luftfahrtindustrie, den Airlines und Airports gesteckten Ziele wurden nicht erreicht, als Schuldige für dieses Desaster hat man die Flugsicherung ausgeschaut – zu starr – zu alt - zu unflexibel und zu teuer, spätestens jetzt, nach diesen Aussagen, hätten die Flugsicherungsorganisationen europaweit reagieren müssen, um solchen fahrlässigen und unqualifizierten Aussagen entgegenzutreten.

Die Sozialpartner/Berufsverbände waren die Einzigen welche, diese Angriffe zurückgewiesen haben und die SES Pakete (SESAR) und RP 1 – RP4 in vielen Punkten in Frage stellten. Verbesserungsvorschläge und Änderungswünsche der Sozialpartner fanden kaum Gehör, stattdessen, wurden nach der Corona Pandemie das bereits XX Jahre alte SES 2+ Paket (leicht überarbeitet) wieder hervorgeholt ohne auf die Erledigung und zufriedenstellende Abarbeitung SES 1 +2 Pakete zu schauen. Eine Überarbeitung und Neuauflage des ATM Masterplans der Regulierungsperioden und SES Pakete nach der Pandemie und den anstehenden Krisen wäre von Nöten.

Die eine Seite sind die Zahlen & Bezahlen und die andere Seite sind die Menschen/die Mitarbeiter, die die Technik bereitstellen und - nutzen zum Wohle aller Beteiligten.

Eine Trennung (Outsourcing/Fremdvergabe) operationeller Hilfs- und Nebendienste (CNS) von den FS Diensten (ANSPs) kann und wird der FDF nicht unterstützen.

Der FDF wünscht Ihnen und Ihren Angehörigen ein frohes Osterfest und hofft, dass uns nicht noch mehr dicke Eier ins Nest gelegt werden. Wir wünschen uns Frieden in Europa und ein ENDE des Ukraine Krieges!



ANHANG – LINKS

Inside 02/2016 (SES 2+ findet bei den Sozialpartnern keine Zustimmung)
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-02-2016.pdf>

Inside 03/2016 (Überregulierung)
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-03-2016.pdf>

Inside 05/2016 (EASA Grundverordnung)
http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/INSIDE-05_2016.pdf

Inside 06/2016 (ATM Lage in der EU)
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-04-2016.pdf>

Inside06/2016 ATM Netzwerk Management
http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/INSIDE-06_2016.pdf

Inside 07/2016 (ATM Masterplan RP 1- RP 4 SES 1-2+) white paper
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/INSIDE-07-2016.pdf>

Inside 01/2018 (Lizenzen)
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-01-2018.pdf>

SES

Single European Sky – https://de.wikipedia.org/wiki/Single_European_Sky#:~:text=Single%20European%20Sky%20%28SES%3B%20englisch%20f%C3%BCr%20einheitlicher%20europ%C3%A4ischer,indem%20eine%20begrenzte%20Anzahl%20von%20funktionalen%20Lufttraumb%3B%20cken%20%28engl.ikipedia

SES

https://de.abcdef.wiki/wiki/Single_European_Sky

BAF-SES https://www.baf.bund.de/DE/Internationales/Europaweite_Kooperation/SES/ses_node.html

SES Briefing der EU Parlament

[Briefing European Parliamentary Research Service \(europa.eu\)](http://briefing.eurparl.eu/en/press-room/2019/09/2019-09-10-SES-briefing)

SES II

<https://skybrary.aero/articles/single-european-sky-ses-ii>

Presse ->SES2+

<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/fluglotsen-protestieren-gegen-plaene-der-eu-kommission-3002351>

<https://pilotsofswiss.wordpress.com/2018/06/09/single-european-sky-eine-sackgasse/>

Green deal EU

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en#making-transport-sustainable-for-all

Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0552&from=EN>



SES – SESAR

<http://www.sesar.eu/>

EASA

[Einheitlicher europäischer Luftraum | Europäischer Umweltbericht für die Luftfahrt \(europa.eu\)](http://www.easa.europa.eu/)

SES Bedenken Airlines

<https://www.airliners.de/single-european-sky-analyse/39540>

DFS –SES

[https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Europa/Single%20European%20Sky/utsche Flugsicherung GmbH](https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Europa/Single%20European%20Sky/utsche%20Flugsicherung%20GmbH)

SES (mil. Integration) -> (ESMAB)

<https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/single-european-sky>

Pariser Abkommen (2015)

https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cbereinkommen_von_Paris

EASA PRB Executing Management Function Änderung EU VO 2018/1139

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020PC0579&from=EN>

Das PRB

Das PRB ist eine unabhängige Expertengruppe, die von der Europäischen Kommission als Leistungsüberprüfungsstelle für den einheitlichen europäischen Luftraum benannt wurde und der Kommission Empfehlungen zur Leistung von Flugsicherungsdiensten auf Unionsebene und auf lokaler Ebene sowie zu Netzfunktionen vorlegt.

Positionspapier BDL (zum Thema SES2*)

https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2021/01/Positionspapier_Weiterentwicklung-Flugsicherung-Europa_18.10.2019.pdf

ECA (EU Kartellamt)

https://www.bundeskartellamt.de/DE/UeberUns/Internationales/ECA/ECA_node.html

EPRS (wissenschaftlicher Beratungsdienst EU)

<https://www.europarl.europa.eu/at-your-service/en/stay-informed/research-and-analysis>

EWSA (Europäischer Wirtschafts und Sozialausschuss)/EESC (European Economic and Social Committee)

<https://www.eesc.europa.eu/>

https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/de/FTU_1.3.13.pdf

Subsidiaritätsprinzip

<https://www.juraforum.de/lexikon/subsidiaritaetsprinzip>

Organe/Institutionen der EU

[Organe und Institutionen - ein Überblick | Europäisches Parlament | Europäisches Parlament Verbindungsbüro in Deutschland \(europa.eu\)](http://www.europa.eu)

IATA (International Air Transport Association)

<https://www.iata.org/>



AEA (Association of European Airlines)

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data-providers-and-partners/association-of-european-airlines-aea>

A4E (Airlines for EUROPE)

<https://a4e.eu/>

ERA (European Regions Airline Association)

<https://www.eraa.org/>

ETF (Europäische Transportarbeiter-Föderation)

<https://www.etf-europe.org/>

ATCEUC(Air Traffic Controllers European Unions Coordination)

<http://www.atceuc.org/>

Kritische Stellungnahme ATCEUC zum SES 2+ Paket

<http://www.atceuc.org/documents/pdf/open-letter-to-the-permanent-representations-of-the-member-states-to-the-eu-and-to-the-members-of-the-single-sky-committee.225.html>

FABEC(Functional Airspace Block Europe Central)

<https://www.fabec.eu/>

ANSP's (Air navigation service provider)

https://en.wikipedia.org/wiki/Air_navigation_service_provider

CSR EU Berichtspflicht (Nachhaltigkeitsreporting)

<https://www.csr-berichtspflicht.de/csrd>

Angefertigt & für die Richtigkeit: Wolfgang Hieronymus-Amberger

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gerrit Kühne', written in a cursive style.

Gerrit Kühne

Vorstand für Presse- & Öffentlichkeitsarbeit

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Hieronymus-Amberger', written in a cursive style.

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/>

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!