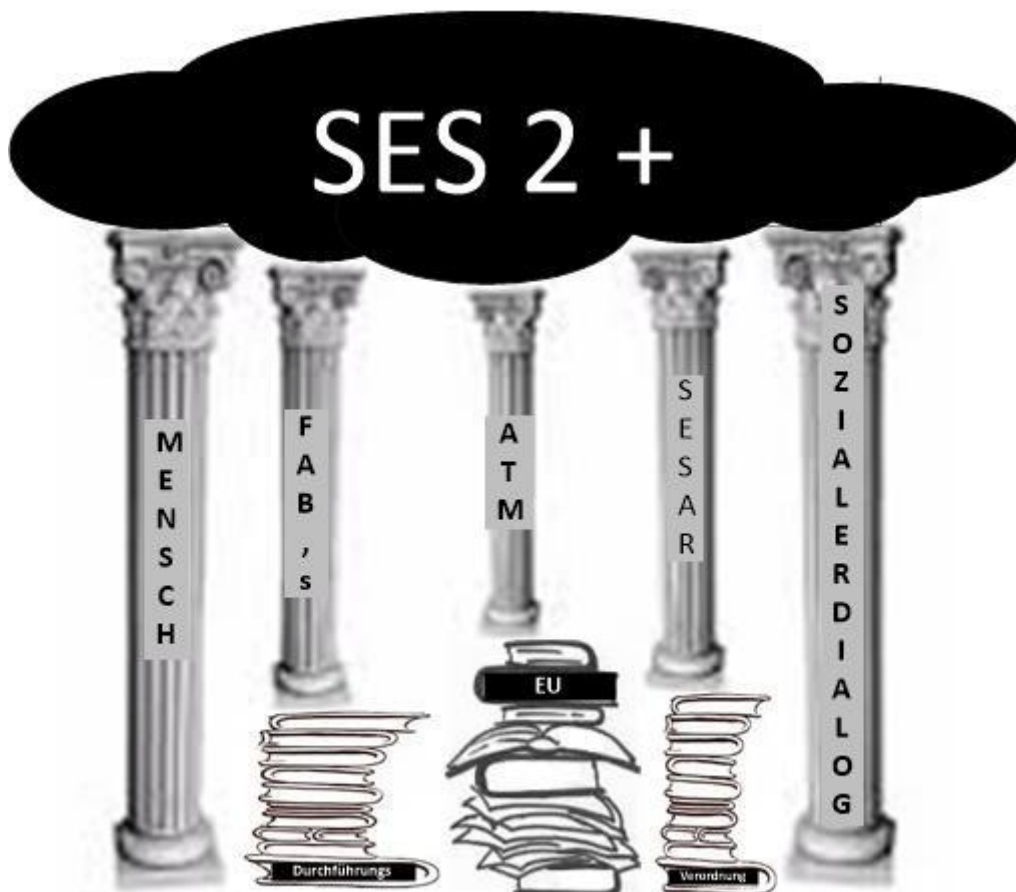


# inside direct

03/2016

30.März 2016

## ÜBERREGULIERUNG ...



*abgelehnt ✓*



---

Wie bereits angekündigt wollen wir in dieser Inside die im Detail von den Gewerkschaften und Berufsverbände herausgearbeiteten wichtigen Unterpunkte der SES Pakete darstellen.

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)

### **Die nationalen Aufsichtsbehörden NSA (BAF) (Artikel 3,13)**

Eine der Hauptforderungen der Gewerkschaften und der Berufsverbände ist, dass die nationalen Aufsichtsbehörden **NSA** unabhängig, d.h. ohne Druck und Beeinflussung von:

- Industrie
- Wirtschaft
- und Politik

ihren regulativen Aufsichtsaufgaben nachkommen können. Um das zu erreichen, müssen regulative Aufgaben in der öffentlichen Hand bleiben und von dieser bezahlt werden. Personalauswahlverfahren sollen sich an den Verfahren für öffentliche Bedienstete des jeweiligen Mitgliedsstaates orientieren. Arbeitnehmer als Provider (Dienstleister) und Regulator (Aufsicht) müssen gleichermaßen ein hohes Maß an Knowhow vorhalten.

Entsprechend der SES1 Regulierung ist eine Trennung der Aufsichts- und Dienstleistungsaufgaben zumindest auf fachlicher Ebene vorgegeben. Die neue Fassung des Artikel 3 impliziert eine strukturelle Trennung, was von den Gewerkschaften und Berufsverbänden nicht unterstützt wird. Diese strukturelle Trennung kann starke negative Auswirkungen in einigen Mitgliedsstaaten haben, wie beispielsweise Privatisierungen im ATM Sektor.

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

---

**Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!**



---

Artikel 5 veröffentlicht. Diese Aufgabe wird nach Meinung der Sozialpartner bereits durch die EASA geleistet. Damit entsteht unter anderem das Risiko zusätzlicher ATM-Kosten, da entsprechend Artikel 13 die Finanzierung direkt von den Nutzern zu erbringen ist, in einer Zeit in der bereits hoher Kostendruck besteht.

Die erarbeiteten und veröffentlichten Regulierungsvorschriften, sollten eine hohe Akzeptanz bei allen Beteiligten haben. Die Europäische Kommission muss den vereinbarten Entscheidungsprozess einhalten. Unrealistische Performance-Ziele sollten verworfen werden. Die Gewerkschaften unterstützen die Entwicklung des Safety KPA auf gleicher Ebene wie die ökonomischen Ziele (KPAs). In die lokalen Performance Pläne sollten die Mitarbeitervertreter eingebunden werden. Die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen KPA müssen berücksichtigt werden.

### **FAB's (Artikel 16)**

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. Den von der Europäischen Kommission erwarteten Mehrwert durch die Umsetzung der FAB's (SES 1 /SES 2) sehen die Berufsverbände und Gewerkschaften nicht. Die FAB Konzepte (SES1 ab 2004) haben weder betriebliche noch wirtschaftliche Vorteile gebracht, stattdessen gab es neue Verwaltungsaufwände, soziale Spannungen und enorme Mehrkosten und dass, obwohl die 9 FAB's bisher nicht wirklich umgesetzt sind. Die Sozialpartner sehen diese Idee als gescheitert an.

FAB's sollten als Möglichkeit verstanden werden, einige Luftraumgrenzen zu optimieren nicht aber die Kosten zu erhöhen.



---

Internationale Kooperationen oder Partnerschaften sollten die verschiedenen Aspekte der ATM Entwicklungen (betriebliche und technische Entwicklungen, Arbeitskräfte usw.) vorantreiben. Hier ist der Gesetzgeber unter Berücksichtigung der sozialen Risiken und unter Mitwirkung der Sozialpartner gefordert. Neue Partnerschaften und Kooperationen dürfen die Risiken der einzelnen Flugsicherungsorganisation nicht erhöhen.

Fortsetzung folgt....

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