

FAB-Conference in Rom, Bericht zur italienischen Federazione Italiana Transporti-CISL



von Jens
Lehmann

Am 05./06.Juni hatte der FSBD-Vorstand - vertreten durch W.Wörz und mich - die Gelegenheit, sich auf der von der italienischen Gewerkschaft FIT-CISL in Rom veranstalteten Konferenz ein Bild über den aktuellen Stand der Functional Airspace Block (FAB)-Entwicklung zu machen.

Auf dieser zweitägigen Konferenz, bei der sämtliche hochrangigen Entscheidungsträger der italienischen Zivil- und Militärluftfahrt vertreten waren, wurden in ausgiebigen Präsentationen die aktuellen Fortschritte, aber auch die auftretenden Probleme diskutiert. Neben den sehr interessanten Präsentationen und Vorträgen ist leider zu bemängeln, dass die Qualität der Simultanübersetzung der nicht-englischen Vorträge so schlecht war, dass es zum Teil fast unmöglich war, diesen Vorträgen zu folgen – die Informationen konnten über weite Strecken hinweg nur aus den PPT-Präsentationen entnommen werden.

Einer Eröffnungsrede des FIT-CISL ATM National Secretary F.Persi folgte ein interessanter Vortrag des Repräsentanten der Europäischen Kommission, Koon de Vos, der die aktuelle Entwicklung aus deren Sicht darstellte. Zunächst erklärte er, dass es sich bei dem so oft beschworenen „bottom-up-APP“ um eine intensive Zusammenarbeit der Staaten mit den ANSPs, den Luftraumnutzern und „selbstverständlich auch mit dem Personal“ handelt. Demnach „brauchen wir FABs, um die Verspätungen zu reduzieren, um die Luftraumfragmentierungen endlich wirksam bekämpfen zu können und um die Konsolidierung der ANSPs voranzutreiben“. Die EC wird 5 Jahre nach Gründung eines FAB evaluieren, ob es sich um einen „FAB in deren Sinn“ handelt. Es bleibt dem geneigten Leser vorbehalten, sich selbst ein Bild zu machen, wenn man die folgenden Ausführungen gelesen hat.

In einer vielbeachteten Rede erläuterte J.Magee, ITF/ETF Advisor, dass wir keineswegs in einer „schönen Neuen Welt“ leben, sondern dass auch nach Jahren des

Fortschritts entscheidende Punkte noch immer nicht behandelt wurden. Exemplarisch sollen erwähnt werden: Haftungsfragen bei Vorkommnissen bis hin zu midair collisions im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb eines FAB, mögliche Abschluss-Szenarien

nach 9/11, die in den Staaten sehr unterschiedlich geregelt sind, single charge gegenüber different social costs; oder Fragen wie: Können unterschiedliche Gebühren in den unterschiedlich stark beflogenen Lufträumen innerhalb eines FABs erhoben werden? Gibt es „billigere“ Routen innerhalb eines FAB? Wie soll gemeinsames Training aussehen? Wie soll in die unterschiedlichen Rentenkassen eingezahlt werden? Was passiert, wenn ein ANSP innerhalb eines FAB „pleite“ geht? Wie können unterschiedliche Kostenstrukturen der einzelnen ANSPs ausgeglichen werden? Welche Art „Airspace Design“ wird im FAB angewandt, sofern eine unterschiedliche Vorschriftenlage besteht? Wie werden Gebühren umverteilt, wenn sich Verkehrsflüsse ändern? Klare Antworten blieb auch diese Konferenz schuldig. Im folgenden sollen die Sachstände der einzelnen FABs in Zentraleuropa erläutert werden:

FAB UK-Irland:

Das „Grüne Licht“ für ein klares „go“ erfolgte im Februar 2006. Es wurde erklärt, dass es durch einen UK-IRL-FAB zu beträchtlichen Kosteneinsparungen kommen wird, zum gegenwärtigen Zeitpunkt es aber unmöglich sei, die Höhe zu beziffern. Beschlossen ist jedoch schon, dass es zu einer Konsolidierung bei NATS bis zum Jahr 2010 von 4 ACCs auf 2 kommen wird. In der aktuellen Betrachtung ist TWR Ops nicht vorgesehen. Die anfallende Arbeitslast wird in 5 verschiedene Teams aufgeteilt: Coordination, Legal Issues, Operations and Airspace, Charging and Economic Regulation sowie Human Resources. Die englischen Gewerkschaften sind an den Entscheidungsprozessen nicht

Photo: Fit-CISL



beteiligt, werden jedoch in regelmäßigen Abständen unterrichtet. Noch im Juni wird es ein High Level - Memorandum of Understanding, MoU, geben, bei dem in Grundzügen das weitere Vorgehen beschlossen werden soll. Als Problem bleibt z.B. die stark unterschiedlichen Kostenstrukturen der beiden ANSPs bestehen. Soll IRL einen Teil der Einnahmen nach UK überweisen? Sehr unwahrscheinlich. Oder soll UK die Kosten auf „irisches Niveau“ noch weiter drücken, was NATS bereits als unmöglich bezeichnet hat? Lösung unbekannt.

NUAC Programme:

Nach dem Ausscheiden Norwegens und Finnlands aus dem NUAC Projekt, wurde das „Northern Upper Area Control Center, NUAC, Project“ jetzt in „Programme“ umbenannt, um dem nun dänisch-schwedischen Projekt die notwendige Bedeutung zu geben und um es über den Status eines „Projekts“ zu erheben. Der Hauptgrund dieser engen Zusammenarbeit besteht nach wie vor in dem Ziel der Kostenreduzierung. Da die TWR in DK von verschiedenen Organisationen betrieben werden, werden diese nicht einbezogen. Um den „Implementation Plan“ bis 2010-2012 zu schaffen, wurde eine „coordination group“ gegründet, die sich mit einem „virtual model of cooperation“ beschäftigen soll. Drei mögliche „Zusammenarbeits-Szenarien“ werden zur Zeit evaluiert. Der von der dänischen NaviAir favorisierte „merger“ der beiden ANSPs wird aber von den Gewerkschaften kategorisch abgelehnt. Die Einbindung der Gewerkschaften ist hervorragend und auf allen Ebenen garantiert. Die Frage wurde aufgeworfen, ob es sich dann überhaupt um einen „FAB“ handelt.

Frankreich-Schweiz:

Von der bereits 40 Jahre bestehenden engen Kooperation der beiden Staaten, erhofft man sich in einem FAB noch weitere operationelle Vorteile. Schon im Jahr 2005 wurde eine Feasibility Study durchgeführt, deren Final Report im März 2006 präsentiert wurde. Dieser befindet sich nun auf Regierungsebene zur weiteren Abstimmung. Der FAB „Alps“ soll bereits in 2008 implementierbar sein und von beiden ANSPs gemeinsam betrieben werden. Eines der Hauptziele ist die Weiterentwicklung der Flughäfen, der FAB wird sich deshalb von GND-UNL erstrecken. Zwar verwies man auf die Möglichkeit einer dann bestehenden erhöhten Mobilität der Lotsen, was jedoch sehr kritisch aufgenommen wurde, da es sich nur um den französisch-sprechenden Teil der Schweiz handelt. Die Gewerkschaften wurden, französisch traditionell, sehr früh in die Planungen eingebunden. Betont wurde auch, dass dieser FAB natürlich auch für andere offen sei.

Italien:

Unsere italienischen Gastgeber wurden in allen ihren Präsentationen und Vorträgen (die ausschließlich in Italienisch gehalten wurden) nicht müde zu betonen, dass auch sie eine „entscheidende Rolle im neuen Luft-

raumdesign Europas“ spielen möchten. Leider stellte sich die „DFS Italiens“, die ENAV, in einem ganz anderen Lichte dar: man ist zwar nach dem Ende von CEATS an drei verschiedenen FAB-Projekten als „Beobachter“ beteiligt, weiß aber immer noch nicht, für welche Seite man sich entscheiden will oder sollte. Zur „Auswahl“ stehen Frankreich-Italien „FAB Alps“, SEE-FABA (South Eastern Europe mit Albanien, etc.) oder sogar „Blue med“, einem möglichen FAB Italiens mit verschiedenen Mittelmeeranrainerstaaten Nordafrikas, Griechenlands etc. Es werden überall viele Probleme gesehen, die man erst einmal „gründlich untersuchen müsse“. So müsse man zwar dies alles „global“ und sehr „europäisch“ sehen, doch dabei die „Wichtigkeit“ für das italienische Volk nicht unterschätzen.

Bulgarien – Rumänien, BULROM-FAB:

Die FAB-Working group besteht aus 7 Untergruppen, die hier aus Platzgründen unerwähnt bleiben sollen. Die Verfahren und Regeln in einem solchen FAB sind bereits in einem „Overall Action Plan“ festgelegt worden, der mit einem „safety case“ hinterlegt wurde, um den optimalen Nutzen aus diesen beiden Lufträumen ziehen zu können. Es wird ein gemeinsames Training für ATCOs geben. Beide Staaten werden die Anzahl ihre ACCs von 2 auf jeweils eines reduzieren (Sofia und Bukarest) wobei betont wurde, dass dies schon vor den FAB-Planungen beschlossen war. Bis März 2008 soll es eine study phase“ geben, die dann im Jahre 2009 zur „implementation phase“ wird. Zur Zeit wird bereits an der Harmonisierung der Pensionen, der Schichtlängen und der Anzahl der Arbeitsstunden pro Tag/Woche gearbeitet. Auch dieser FAB soll weiterhin offen sein für weitere, interessierte Staaten.

Marie Desseaux, CANSO Director European Affairs, erläuterte, dass das neue und entscheidende Wort dieses ganzen Prozesses „Kooperation“ sei und nicht mehr das böse Wort „Konkurrenz“ - und es habe sich herausgestellt, dass „one size fits all“ kontraproduktiv sei, um eine „win-win“-Situation zu schaffen, da dies alles auch eine „positive Grundhaltung aller“ voraussetze. F.Ballesterio, ETF Political Secretary, betonte in seiner Rede, dass Single European Sky, SES, nicht zu weiteren Privatisierungen und Konsolidierungen von ANSPs führen dürfe. Dies sei für die ETF kein akzeptables Modell und würde bekämpft.

Bei all den Reden und Präsentationen wurde klar, dass der oben erwähnte „bottom-up“ APP sehr unterschiedlich interpretiert wird. So heißt er für die Arbeitgeber, die ANSPs, dass sie die Gelegenheit haben, sich mit ihren Vorstellungen bei der EC durchzusetzen und nichts „von oben“ aufgezwungen zu bekommen. Für die Gewerkschaften und das Betriebspersonal bedeutet es dagegen, dass auch sie an der zukünftigen Entwicklung mitreden, mitarbeiten dürfen. Klar wurde auch, dass niemand so richtig weiß, was eigentlich ein „FAB“ so ganz genau sei. Auf meine diesbezügliche Frage an den EC Repräsentanten Koon de Vos antwortete dieser: „Er könne mir/uns das nur so sagen: Ein FAB ist es dann, wenn es funktioniert“. Na dann.