adr:
ALTERNATIV DEMOKRATESCH REFORMPARTEI

Här Mars Di Bartolomeo
President vun der Deputéiertechamber
19, um Krautmaart
L-1728 Lëtzebuerg

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Entrée le:
18 MAI 2016
2072

Lëtzebuerg, de 17. Mee 2016

Här President,

Esou wéi d'Chambersreglement et virgesäit, bieden ech Iech, dës parlamentaresch Fro un den Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukture weiderzeleeden.

De Ministère fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen an d'Administratioun vum Fluchhafen (ANA) plangen d'Souveränitéit vun engem weideren Deel vum Lëtzebuerger Loftraum un eng auslännesch Entreprise ofzeginn.

An deem Kontext stinn eng Rei Froen am Raum, wou et wichteg wär, d'Äntwert ze hunn ier de Minister d'Chamberskommissioun an dësem Dossier informéiert.

Dowéinst wéilt ech Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen des Froe stellen:

1) *A wéi engem Moos gëtt d'Parlament un dëser wichteger Entscheedung agebonnen? Op wéi enge gesetzlecher a reglementarescher Basis, esou wuel national wéi international (an europäesch) géif esou eng Decisioun berouen?*
2) *Wéini sinn déi lescht Ausbildunge fir Radarlotsen zu Lëtzebuerg ugebuede ginn, respektiv sinn nei Course geplangt? Gëtt hei bewosst geplangt, de Service „mussen" zoumaachen, wëll net méi genuch Personal mat der néideger Ausbildung respektiv Lizenz zur Verfügung steet?*
3) *Ginn um Findel, an allgemeng fir de Lëtzebuerger Loftraum, d'Radarsystemer weider ënnerhalen an um leschten technesche Stand gehalen (z.B. wann den Update vun der Software ubelaangt)? Wou léich, am Fall vum Opgi vun der Souveränitéit, d'Verantwortung vun den Decisiounen, a wien misst bezuelen? Wat geschitt an der Iwwergangsphas?*
4) *Wéi eng Garantie kéint Lëtzebuerg afuerderen, datt de Radarsystem konstant operationell ass, respektiv datt néideg Wartungen a Reparaturen e minimalen Afloss op de Betrib um Findel hätten?*
5) *Wien wär, bei engem Ausfall vum Radarsystem, zoustänneg fir mat engem Noutprogramm (Contingency) e minimale Service um Findel oprecht ze halen? Wie géif do d'Reglementatioun bestëmmen? Deelt den Här Minister d'Meenung, datt an esou engem Fall auslännesch Fluchlotsen éischter der Reflex hätten, de Findel fir d'Zäit vun der Pann zouzemaachen an d'Landung op auswäiche Fluchhäfe géifen ëmleeden?*

Mat déiwem Respekt

Fernand Kartheiser

Deputéierten

Äntwert vum Här François BAUSCH, Minister vun der nohaltescher Entwecklung an den Infrastrukturen op d'parlamentaresch Ufro n°2072 vum 18. Mee 2016 vum Députeierten Här Fernand Kartheiser

Op d'Froen vum honorabelen Députeierten erlaaben ech mir folgend Äntwerten ze gin :

D'Entscheedungen an desem Dossier leien eleng bei der Regierung ouni dass d'Parlament formell misst agebonnen ginn. Trotzdem hun ech insisteiert dat Nohalteschkeetscommissioun vun der Chamber iwwert all Schrëtt vum Dossier informéiert gett. Sou ass d'Analyse vun den Etuden vun eventuelle Synergien den 9. Juni an der Chamberkommissioun virgestallt a mat den Députeierten diskutéiert gin.

D'europäesch Reglementatiounen iwwert de „Ciel Unique Européen" (Reglement cadre 549/2004, d'Reglementer 550/2004, 551/2004 an 552/2004) esou wéi de FABEC Traité schreiwen fir, datt d'Memberstaaten an d'Ubidder vu Flugservicer zesumme schaffen an Synergien an Kollaboratiounen erschaffen, déi et méiglech maachen, d'Leeschtungen ze erhéijen, d'Käschten ze reduzéieren an de Loftverkéier mei flëssseg an Europa ze gestalten. Eng Kollaboratioun soll et erlaben des Objektiver z'erreechen an d'Erwaardungen vun der Kommissioun z'erfëllen.

Waat d'Ausbildung vun Radarlotsen betrefft wor eng initial Formatioun „Radar" am Abrëll 2016 virgesinn, mee bedéngt duerch d'Resultater vun de potentielle Kandidaten ass déi ausgefall. D'Opfrëschungsformatioune „Refresher" fannen all 2 Joer statt, déi nächst ass fir d'Fréijoer 2017 geplangt.

Am Moment huet d'Approche Kontroll genuch Personal fir den Service ze assuréieren. D'Analyse vun de Synergien mat eise Nopeschpartnere viséiert eng Restrukturatioun vun all de Servicer vun der ANA, fir performant a sécher Servicer unzebidden, am Respekt vun der europäescher an internationaler Reglementatioun.

Wat d'Equipementer (Material a Software) allgemeng ugeet, a besonnesch fir de Radarsystem, ginn et keng fundamental Ännerungen. D'ANA behält seng verschidde Systemer, mee kéint zousätzlech op d'Ressourcen (Leit a Material) zréckgräifen, déi vum nopesch-ANSP-Partner bereet gestallt ginn, a déi ee permanent disponibelen a funktiounsfäege System garantéieren.

D'Verantwortung vun den Décisioune bleift bei der ANA, mee et kann een duerch esou eng Kollaboratioun beim Akaf vun neie Systemer vun méi interessante Präisser profitéieren, wann een bei gemeinsamen Ausschreiwungen deelhëlt.

Wat d'Flugservicer ugeet, ass d'Notioun vun der Souveränitéit vun de Staaten enk verbonnen mat der Definitioun vun den Obligatioune vun de Staaten, geméiss Artikel 28 vun der Konventioun vu Chicago.

Dem Artikel 28 no sinn d'Staaten net obligéiert déi Flugservicer selwer iwwert hirem Territoire z'assuréieren. Dësen Artikel seet datt, wann Länner sech dozou décidéieren Serviceinstallatioune fir d'Ënnerstëtzung vun den internationale Flugservicer selwer ze liwweren, dann mussen déi konform sinn zu den Normen a Praktiken vun der ICAO.

Aneschters ausgedréckt: d'Responsabilitéit vun de Staaten léit bei der Reglementatioun a bei der Iwwerwaachung. D'Staaten hunn d'Responsabilitéit fir déi zweckméisseg Moossnamen ze huelen, fir d'Konformitéit a Punkto operationell Sécherheet an Effikacitéit ze garantéieren.

Déi national Souveränitéit kann net délégéiert ginn. Par contre, d'Ausfeire vun funktionelle Responsabilitéiten, sou wéi vu Flugservicer, kann un Drëttpartien délégéiert ginn. D'Staaten behalen déi voll Fräiheet e Serviceubidder ze bestëmmen, egal ob et eng national oder auslännesch Organisatioun ass.

Déi voll oder partiell Délégatioun vum Ausféiere vu Servicer un eng auslännesch Organisatioun stellt a kengem Fall en Verzicht op d'Souveränitéit duer; d'Kompetenze vun der Souveränitéit sinn doduerch net betraff. Am Géigendeel, d'Délégatioun vum Ausféiere vu Servicer ass en Akt vu Souveränitéit a sech selwer. De Staat deen délégéiert stellt d'Konditiounen, no deenen déi Délégatioun sech maache muss, selwer op. Ausserdeem kann dës Délégatioun zu all Moment widderruff ginn. Dës Rechter a Flichten vun engem Staat, seng Responsabilitéiten fir d'Ausféiere vu Flugservicer iwwert sengem Territoire ze délégéieren, an d'Tatsaach, datt dëst keng Atteinte op seng Souveränitéit duerstellt, sinn op d'Neits an der leschter Versammlung vun der ICAO am Joer 2010 duerch d'Resolutioun 37-15 ugeholl ginn.

Waat de Radarsystem betrëfft, waerten op dësem Niveau keng fundamental Ännerung agefouert ginn. D'Ziel ass a bleift et, de gudde Fonktionnement vum Fluchhafen ze garantéieren, mat deem höchsten Niveau vu Sécherheet während de Maintenanceaarbechten an techneschen Interventiounen. Dat wäert och am Détail an de Kollaboratiounskontrakter mat de betraffen Partenaire formaliséiert ginn.

D'ANA huet e Noutplang op d'Bee gesaat, deen iwwregens vun eiser Supervisiounsautoritéit auditéiert gouf. Dëse Noutplang gëtt regelméisseg iwwerschafft an ugepasst, fir nei Donnéeën oder Ännerungen ze berücksichtegen, déi en Impakt op déi verschidde Prozesser kënnen hunn. D'ANA verfügt elo an och an Zukunft iwwert e performanten an efficacen Radarsystem, sou wéi e Fall-back System, am Fall wou den Haaptsystem net funktionéiere sollt, wat der ANA esou erméiglecht, minimal Servicer am Kader vun der Contingency ofzesecheren. D'Contingency-prozeduren gi vun der Supervisiounsautoritéit, der Direction de l'Aviation Civile, auditéiert a guttgeheescht. Déi potentiell Zeenarien vun engem Versoen vu de Systemer gi beim Opstellen vu de Noutfallprozeduren zeréckbehalen a ginn an d'Kollaboratiounsofkommen agebaut, fir dee vun der ANA gefuerderte Serviceniveau ze garantéieren.