

Protokoll zur DFV Jahreshauptversammlung 2013

Die Jahreshauptversammlung 2013 fand wie in der Einladung des 1. Vorsitzenden angegeben am 27.03.2013 ab 18:00 in Hotel Lindenhof in Kelsterbach statt. Vorstandswahlen fanden nicht statt, diese werden satzungsgemäß wieder im Jahr 2014 abgehalten.

1.) Begrüßung und Feststellung der Anwesenden

Begrüßung der Anwesenden durch den 1. Vorsitzenden, anwesend waren 16 Mitglieder, der Vorstand wurde durch den 1. Vorsitzenden, Jörn Sellhorn-Timm, den 2. Vorsitzenden, Thorsten Lehr, sowie den Referenten Verwaltung, Raik Hembus, vertreten. Der Referent Fachliche Information, Bernhard Lüdtkke, war aus persönlichen Gründen abwesend, Hans Wunder als Referent Öffentlichkeitsarbeit fehlte krankheitsbedingt.

2.) Antrag auf Abstimmung per Handzeichen

Satzungsgemäß wurde durch den 1. Vorsitzenden der Antrag auf Abstimmung durch Handzeichen gestellt, dieser wurde von den Anwesenden einstimmig angenommen.

3.) Genehmigung der Tagesordnung

Satzungsgemäß wurde durch den 1. Vorsitzenden der Antrag auf Genehmigung der Tagesordnung sowie des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2012 gestellt, dieser wurde von den Anwesenden einstimmig angenommen.

4.) Jahresbericht 2012

- Bericht des 1. Vorsitzenden

Der 1. Vorsitzende gab den Anwesenden einen kurzen Überblick über die Aktivitäten von EUFALDA/GALDA im Hinblick auf die Implementierung einheitlicher Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards. Nähere Erläuterungen fanden unter den Tagesordnungspunkten 7 & 8 statt.

- aktueller Stand zur FDB-Ausbildung

Die Ausbildung von Flugdienstberatern gem. LuftPerV. in Deutschland nach den Ausbildungsrichtlinien vom Oktober 2012 ? ist inzwischen etabliert und wird auch seitens des Luftfahrt-Bundesamtes entsprechend umgesetzt. Nach jetzigem Stand sieht es so aus, dass die derzeit gültigen Regeln in Deutschland auch nach der vollumfänglichen Einführung des EASA-Regelwerkes erhalten bleiben.

Als problematisch erweist sich immer noch der Mangel an Ausbildungsplätzen für die praktische Ausbildung. Im OCC der LH-Cargo wird derzeit nicht ausgebildet und die CLH muss wegen der Umzugsplanung, von CGN nach MUC, mit der Ausbildung pausieren. Derzeit ist, was die Zahl der Ausbildungsplätze angeht, das TUI Group Operation Centre im Hause der TUIfly führend.,

- Stand Mitgliederzahlen

Lt. des Referenten Verwaltung liegt der aktuelle Stand der Mitgliederzahlen der DFV bei 97 und somit leicht unter dem Stand der letzten Jahre. Die zahlreichen jungen FDB-Kolleginnen und Kollegen, welche erst während der letzten Jahre ihre Ausbildung durchlaufen und die Lizenz erworben haben, sind leider kaum als DFV-Mitglieder in Erscheinung getreten. Über die Gründe

ließe sich spekulieren, jedoch wurde klar, dass der Verein die Kommunikation verbessern muss – und darunter sind, neben dem Vorstand, auch die aktiven und engagierten Mitglieder zu verstehen, welche in ihrem Betrieb mit den potentiellen Mitgliedern über die Ziele und Aufgaben des DFV ansprechen können. Des Weiteren wurde angeführt, dass die Kommunikation des Vorstandes verbessert werden sollte, zumal die laufenden Projekte durchaus interessant und wegweisend sein. Dies muss jedoch den aktuellen und potentiellen Mitgliedern transparent vor Augen geführt werden.

Als ein Mittel zu diesem Zweck wurde ein entsprechender Auftritt des DFV in sozialen Medien, wie z. B. Facebook erwogen. Karin Thormählen erklärte sich bereit, sich dieses Thema anzunehmen. Des Weiteren wird erwogen, die DFV als Thema bei Wikipedia zu präsentieren, da dies zum einen Auswirkungen auf andere Internet-Angebote des Verbandes hat und zu anderen Interessierten grundlegende Informationen zur Verfügung stellen kann.

Der 1. Vorsitzende führte in diesem Zusammenhang auch den prekären Zustand des europäischen Dachverbandes EUFALDA an, dem aufgrund des Fehlens einer breiten Basis von europäischen Ländervertretungen zunehmend die finanziellen Mittel abhanden kommen. Ähnlich sieht die Situation bei der IFALDA aus.

Im Laufe der Diskussion wurde vom 1. Vorsitzenden angeregt, der EUFALDA bei Anforderung eine projektgebunden finanzielle Unterstützung seitens der DFV zu gewähren, da einerseits die EUFALDA als europäische Dachorganisation im Rahmen der laufenden Projekte gegenüber der EASA anders auftreten kann, als dies bei der DFV als nationaler Organisation der Fall ist. Andererseits erlaubt die finanzielle Situation der DFV diese Maßnahme ohne weiteres. Dieser Vorschlag wurde von den Anwesenden einstimmig angenommen.

5.) Kassenbericht des Geschäftsjahres 2012

Der Referent Verwaltung stellte den Kassenbericht 2012 sowie die Budgetplanung 2013 vor. Die finanzielle Situation des Verbandes ist nach wie vor als gut zu bezeichnen. So konnte auch im Geschäftsjahr 2012 trotz leicht gesunkener Mitgliederzahlen wieder ein leichter Überschuss erwirtschaftet werden. Eine vergleichbare Entwicklung wird auch für das Geschäftsjahr 2013 erwartet.

6.) Fachvortrag: LH-Operations MUC

Florian Schellschmidt (LH MUC) hielt den Anwesenden einen interessanten Vortrag über Organisation und Aufstellung des Hub Operations Center der LH am Verkehrsflughafen MUC. Das HOC vereint die Funktionen des Operations Control Center mit jenen des Hub Control Centers. Im Verlauf dieses Vortrags ging er besonders auf die Entwicklung der Verfahren in Richtung des sog. Mission Support ein, die den Cockpit-Kollegen eine aktive Unterstützung der Flugdurchführung bietet und u. a. signifikante Einsparungen an Treibstoff sowie einen wesentlich erweiterten Servicelevel im Bereich Operations Control.

Nach Einschätzung des Verbandes ist die, im Rahmen des Fachvortrages aufgezeigte Entwicklung der Verfahren weg vom klassischen Dispatch hin zu Flight Watch bei der LH, ein klares Argument für die Einführung einheitlicher Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards auf europäischer Ebene.

7.) Fachvortrag EASA-Regelwerk, Einflussnahme und Umsetzung

In einem kurzen Vortrag erläuterte Jörn Sellhorn-Timm die Entwicklung zur EASA-OPS, deren Vorläufer (EU-OPS) von der EU-Kommission und der JAA sowie die organisatorischen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Regularien für die „Operation of Aircraft“. Die EASA wird in diesem Prozess von Sub-Komitees unterstützt, welche sich jeweils aus Vertretern der europäischen Luftfahrtbehörden- und Industrievertreter zusammensetzen. In diesem Zusammenhang steht der Verband der „Leisure-Carrier“ IACA, daher TUIfly, GermanWings, Thomas Cook usw., dessen Chairman gleichzeitig der Vorsitzende der Industrie-Seite der beratenden Sub-Komitees ist und unser Vorhaben, zusammen mit dem Vorsitzenden des betroffenen Fachkomitees „Flight Standards“, unterstützt.

Grundsätzlich ist zu erkennen, dass der Bereich Operation of Aircraft, auch nach Einführung der EASA-OPS im Jahre 2012, noch immer nicht durch klare Regeln oder Auslegungsvarianten unterstützt wird.

Anschließend wurde die FOO-Ausbildung unter der Verantwortung von US-amerikanischen Flugbetrieben (unter FAR 121) erläutert. Auch dort gilt, wie auch in Europa, ein FOO erst nach rund zwei Jahren als „fully qualified/licensed“ (FAR 65). Die Flugbetriebe in den USA führen die FOO in internen Ausbildungsprogrammen an die jeweiligen Aufgabenbereiche heran, daher kann ein FAA-Vorbereitungslehrgang von 5 Wochen, auch wenn dieser mit einem FAA-Certificate abgeschlossen wird, keine vollständige FOO-Ausbildung ersetzen.

Das ICA Annex 6 nennt als übergeordnetes Lernziel, dass ein FOO die Anwendung der Operations Manuals „demonstrieren“ muss. Dieses Lernziel ist nach unserer Einschätzung erst nach einer intensiven theoretischen Vorbereitung und einem zielgerichteten praktischen Training zu erreichen. Auf der Basis von „ab-initio“ Schülern (Anfänger), dauert die gesamte Ausbildung kaum weniger als 8 Monate. Die GALDA möchte verhindern, dass der isolierte 5-wöchige FAA-Vorbereitungslehrgang, von europäischen AO's von jeglichem strukturierten Weiterbildungsprogramm befreit, als Ersatz für eine gründliche FOO-Ausbildung verstanden wird. Ein Qualifikationsmodell, mit einem enormen Anteil an der Ausbildungsleistung auf Seiten der Operator, wenn es denn tatsächlich umgesetzt wird, erscheint derzeit in Europa als nicht realisierbar. Dies würde jene Operator, die bisher noch kein FOO-Qualifikationskonzept entwickelt haben, überfordern.

Eine anspruchsvolle Auswahl der Schüler mit einer angemessenen theoretischen Vorbereitung auf die praktische Ausbildung, lässt eine zielgerichtete und wirtschaftliche Ausbildung zu. Wenn hierbei die großen und kleinen Flugschulen in Europa mit AO's in ihrer Nachbarschaft kooperieren, dann könnten überall in Europa professionelle FOO-Ausbildungskonzepte entstehen. Diese Konzepte, wie auch immer sie aussehen mögen, sollten alle nur einheitliche Lernziele erreichen.

8.) EASA Pre-Impact Assessment FOO-Qualification

Der erste Vorsitzende gab den Anwesenden einen Überblick über das aktuelle Projekt der Implementierung einheitlicher Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards in Zusammenarbeit mit der EUFALDA. Ausgangspunkt dieser Aktivitäten ist die Tatsache, dass das Regelwerk der EASA zu diesen Standards schlicht keine Aussagen macht, hier also ein großes Defizit gegenüber den SARP's im ICAO Annex 6 und Annex 1 besteht.

Hierzu hat im März 2012 ein Vorgespräch mit Vertretern der EASA in Köln stattgefunden. Ergebnis dieses Gespräches war u. a. Klarheit in Hinblick auf Ablauf des Verfahrens gem. der Regularien, die für eine erfolgreiche Umsetzung einzuhalten sind. Es wurde den Vertretern von EUFALDA und GALDA verdeutlicht, dass eine Einführung solcher Standards auf dem Wege eines Gesetzgebungsverfahrens verbunden mit der Einführung einer entsprechenden europäischen Lizenz derzeit von der EASA als chancenlos eingeschätzt wird.

Der Alternativweg besteht in der Aufnahme der Verfahren im Rahmen von sogenannten Acceptable Means of Compliance (AMC), die den Nutzern der EASA-Regelwerke einen Verfahrensweg vorschlagen, es den betreffenden Air Operator (AO) jedoch ermöglicht einen alternativen Weg zur Qualifizierung ihrer FOO's zu beschreiten, welcher aber der EASA entsprechend vorgelegt werden muss und detailliert beschreiben soll, wie und im welchem Umfang die gewollten Ziele erreicht werden.

Erfahrungsgemäß führt dieses Verfahren dazu, das die seitens der EASA beschriebenen Verfahren zum gemeinhin akzeptierten Standard werden und im Laufe der Zeit auch in ein entsprechendes Gesetzeswerk einfließen. Ziel hierbei ist nach dem Verständnis von EUFALDA/GALDA die Einführung eines Ausbildungsstandards, der als Minimalziel die ICAO-Empfehlungen für die Ausbildung von FOO's abbildet. Weitere Ausbildungsziele müssen mit den entsprechenden Gremien nach politischer Durchsetzbarkeit abgestimmt werden.

Aktuell hat der Vorstand der GALDA in Abstimmung mit der EUFALDA intensive und erfolgversprechende Gespräche mit maßgeblichen Entscheidungsträgern innerhalb der EASA geführt und auf Grundlage dieser Gespräche ein sog. Preliminary Regulatory Impact Assessment (Pre-RIA) erstellt, der in allernächster Zeit auf den Weg durch die Institutionen des EASA gebracht wird.

Bis Ende Mai 2013 ist hierfür ein weiteres Gespräch in Köln vorgesehen, um das weitere Vorgehen mit der EASA entsprechen zu erläutern.

9.) Bericht zum EUFALDA AGM 2012 in Oslo (inklusive IFALDA)

Der 1. Vorsitzende gab den Anwesenden einen kurzen Überblick über das EUFALDA AGM 2012 in Oslo, Detail hierzu sind in den Meeting Minutes auf der Homepage der EUFALDA verfügbar.

10.) Aussprache

Wie bereits unter Punkt 4. Jahresbericht 2012 / Stand Mitgliederzahlen erwähnt, wurde nochmals auf die verbesserungswürdige Kommunikation seitens des Vorstandes und der Mitglieder hingewiesen. Hier wurde auch auf die, auf der GALDA-Homepage, fehlenden Protokolle aus vergangenen Mitgliederversammlungen hingewiesen.

11.) Entlastung des Vorstandes

Helge-Ingo Franz stellte den Antrag, den Vorstand zu entlasten, dieser Antrag wurde einstimmig von allen anwesenden Mitgliedern angenommen.

12.) Anfragen und Anträge

Keine

13.) Verschiedenes

In Hinblick auf die zeitlich knappe Terminierung der Jahreshauptversammlung 2012 wurde der Termin für das Jahr 2014 auf den 26.03.2014 festgelegt, eine gesonderte Einladung durch des 1. Vorsitzenden gem. Satzung erfolgt fristgerecht.