

Protokoll DFV Mitgliederversammlung

10. September 2020 in Raunheim

1. Begrüßung und Feststellung der Anwesenden

Die Mitgliederversammlung des DFV 2020 fand wegen der derzeitigen Pandemie verspätet am 10.09.2020 in den Räumlichkeiten des Restaurants `Zum Bembelsche´ in Raunheim statt. Anwesend waren insgesamt 9 Mitglieder, davon 5 Vorstandsmitglieder, des Weiteren noch 2 interessierte Nicht-Mitglieder.

Zum ersten Mal fand die Veranstaltung parallel Online/Remote statt. Weitere Mitglieder und interessierte Kolleginnen und Kollegen konnten an der Sitzung teilnehmen.

Die vollständige Teilnehmerliste:

| | Vorname | Name | Operator | |
|-----|-------------|---------------|----------------|-----------------------|
| 1. | Jörn | Sellhorn-Timm | LH-Systems | |
| 2. | Thorsten | Lehr | TUI Fly | |
| 3. | Karin | Thormählen | LCAG | |
| 4. | Wulf | Schützeberg | LCAG | |
| 5. | Hans | Wunder | Condor | |
| 6. | Anja | Tomaszewski | LCAG | |
| 8. | Bärbel | Prosch | LCAG | |
| 7. | Sdralek | Christian | DLH | |
| 9. | Hein | Reuter | DLH (retired) | |
| 10. | Michael | Buchholz | DLH (Gast) | |
| 11. | Gerald | Kellermann | DLH (Gast) | |
| 12. | Ricarda | Welther | DLH (Gast) | remote |
| 13. | Sascha | Neusser | DLH | remote |
| 14. | Björn | Leberhausen | DLH (Gast) | remote, in Ausbildung |
| 15. | Daniel | Jacobi | DLH (Gast) | remote |
| 16. | Peter | Rexroth | TUI Fly | remote |
| 17. | Andrew | Klaas | TUI Fly | remote |
| 18. | Christopher | Beutel | TUI Fly (Gast) | remote |
| 19. | Karsten | Wohlgemuth | TUI Fly | remote |
| 20. | Boi | Federn | DLH (Gast) | remote |
| 21. | Matthias | Dürbeck | LCAG | remote |
| 22. | Michael | Krämer | TUI Fly | remote |
| 23. | David | Rygiel | DLH | remote |

2. Antrag auf Abstimmung per Handzeichen

Der Antrag des Vorstandes auf Abstimmung per Handzeichen wurde einstimmig angenommen. Handzeichen waren auch remote möglich, deren Gültigkeit durch Mitgliedschaft während des Meetings durch Karin kontrolliert wurde.

3. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung der Mitgliederversammlung 2020 wurde von den Anwesenden und remote teilnehmenden Mitgliedern einstimmig genehmigt.

4. Jahresbericht 2019/20

a. IFALDA, ICAO CBTA, 1. Vorsitzender Jörn Sellhorn-Timm:

Das CBTA Masterdokument Doc 9868 Amendment 7 und das FOO-spezifische CBTA-Training Manual Doc 10106 werden planmäßig Anfang November 2020 veröffentlicht. Im 9868 wird der Kompetenzkatalog für FOO beschrieben.

Zur Erinnerung: Die ICAO sieht drei unverzichtbare Mitspieler (Stakeholder) in einer Region oder innerhalb eines Staates vor. Die AOC's verantworten die Kompetenz-Zielbeschreibung, die ATO's die Umsetzung der Trainings und der Assessments. Die CAA's tragen die Rolle der Prozess- und Standards-Wächter.

Ohne die klaren und realistischen Kompetenzziele von den AOC's bleiben Trainingsbestandteile unwirksam.

Ohne einfallsreiche und qualitätsgesicherte Trainings- und Assessmentstandards kommen Trainingsergebnisse bestenfalls zufällig zustande.

Ohne eine starke Aufsichtsfunktion durch die Luftfahrtbehörden werden CBTA-Standards aufgeweicht und Nachweise/Zertifikate werden eher beliebig oder aufgrund von Nachlässigkeiten ausgestellt.

Anmerkung: hier ein Hinweis auf die, in vielen Ländern, schwachen und korrumpierten Trainings- und Assessmentstandards bei Lizenzen und Ratings für Piloten.

b. Bericht des 1. Vorsitzenden, Jörn Sellhorn-Timm:

Seit dem Beginn der CBTA-Entwicklung hat der DFV die Vertreter der LBA-Abteilung Luftfahrtpersonal über die CBTA-Entwicklung auf dem Laufenden gehalten. Mit den Fachleuten des LBA wurden, während des ersten FOO/CBTA-Lehrganges, eine CBTA- und Luftfahrerscheinkonforme Prüfungsmethode erarbeitet.

Ansprechpartnerin auf Seiten des LBA ist Frau Maxeiner, die das Thema CBTA und grundsätzlich verbindliche Trainings- und Assessmentstandards unterstützt.

Die LH-Gruppe hat jedoch, gemeinsam mit der LBA-Leitungsebene, eine Umsetzung der FDB-Standards kurzfristig verhindert. Den Schülern sollte, nach dem Willen des Auftraggebers, kein Luftfahrerschein ausgestellt werden.

Mit diesem Einschreiten wurde der starke Einfluss eines Auftraggebers auf die Einhaltung von Assessment- und Zertifizierungsstandards sichtbar. Die ATO, obwohl für die Einhaltung von Standards und Regeln verantwortlich, wurde vom Auftraggeber von dieser Verantwortung entbunden – ebenso das LBA von den Überwachungsaufgaben.

Bemerkenswert und enttäuschend war nicht nur der Umgang mit Standards und Verantwortlichkeiten, es war auch der schwache Protest der betroffenen FDB-Schüler und eine Teilnahmslosigkeit der etablierten Kollegen zum Beginn dieser Entwicklung.

Auf der Homepage galda.org können Informationen und Kommentare nachvollzogen werden.

Das LBA muss neue Prozesse für eine CBTA-Standardisierung einführen und interne Regeln und Abläufe anpassen. Für diese Anpassungsarbeit wären Erfahrungen aus einem vollständigen CBTA-Ablauf sehr hilfreich gewesen.

Ansonsten haben sich die Prozessbeschreibungen aus dem ICAO CBTA-Manual bewährt. Die Kompetenzziele wurden, unabhängig von der Nicht-Einhaltung der beschriebenen und genehmigten Trainings- und Assessmentstandards, erreicht.

- c. Aktueller Stand zur FDB-Ausbildung, 1. Vorsitzender Jörn Sellhorn-Timm: Eine behördliche Prozessüberwachung und eine Überprüfung der CBTA-Zertifizierungsstandards finden derzeit nicht statt. In Deutschland wurde noch immer kein FOO CBTA-Training, unter Beachtung der vollständigen ICAO-Standards, durchgeführt.

Karsten Wohlgemuth: Die TUIfly wartet mit der Einführung von CBTA-Standards auf die Veröffentlichung des ICAO Manuals, möchte jedoch, im Gegensatz zur LH-Gruppe, das LBA in die Prozessentwicklung einbinden.

- d. Gespräche mit d. LBA, Vorbereitung eines Rechtsgutachtens, 1.

Vorsitzender Jörn Sellhorn-Timm:

Mit der Erkenntnis aus der Umgehung der LuftPersV, den schwachen Zertifizierungsstandards und der Notwendigkeit einer langfristigen Einbindung der AOC's, hat der DFV Anfang 2020 mit der LBA-Abteilung Flugbetrieb Kontakt aufgenommen.

Es sollte die Rechtsauffassung und die Weiterentwicklung der CBTA-Standards diskutiert werden.

Die Rechtsauffassung des DFV unterscheidet sich von jener der Abteilung Flugbetrieb. Details hierzu sind im Mitgliederbereich www.galda.org zu finden.

Bei zwei Anwaltsbüros wurde ein voraussichtlicher Finanzierungsbedarf für ein Rechtsgutachten erfragt. Diese Finanzierung könnte vom DFV gewiss gedeckt werden, jedoch sollte der Vorstand ein Entscheidungsverfahren festlegen und die Mitglieder einbinden. Die Finanzierung eines Rechtsgutachtens kann den Gegenwert von 50% des Vereinsvermögens übersteigen.

Grundsätzlich ist die Abteilung Flugbetrieb bereit, die Entwicklung des CBTA zu unterstützen. Die mündlich vorgebrachten Vorbehalte betreffen die vermutete Nicht-Anwendbarkeit des FOO CBTA-Konzepts durch kleinere Helikopter-AOC's, eine unverbindliche Regelung im EASA Part Air Operations und eine Nicht-Anwendbarkeit des Geltungsbereiches nach §1 LuftBO.

Dies sind die klassischen Gegenargumente der letzten Jahre, ein neues Argument entstand erstmals mit dem Bezug auf Helikopter. Unabhängig von einer Bedeutung der Argumente sollte über die gesetzliche Lage Klarheit herrschen – eine Entscheidung über ein Rechtsgutachten sollte herbeigeführt werden.

Die Anschreiben, das detaillierte Protokoll und alle wesentlichen Argumente sind im Mitgliederbereich einsehbar.

5. Kassenbericht 2019

Referat Finanzen, Hans Wunder:

Jahresbericht & Kassenbericht wurden zusammengefasst. Der DFV hat aktuell 98 Mitglieder, davon 79 beitragspflichtige Mitglieder, 1 Ehrenmitglied sowie 17 Rentner.

Gem. Kassenbericht weist die Bilanz 2019 einen Überschuss aus, demgegenüber sieht die Budgetplanung 2020 eine leichte Reduzierung des Vermögensbestandes vor, auch unter Berücksichtigung des Gemeinnützigkeit des DFV.

Seitens des Kassenprüfers wurde die Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2019 vorgeschlagen und von den anwesenden Mitgliedern einstimmig beschlossen, desgleichen die Budgetplanung 2021.

Die Bilanz kann jederzeit bei Hans Wunder im Detail eingesehen werden.

6. Bericht EUFALDA:

Ein kurzer Bericht von Matthias zum AGM 2019.

Die EASA-Eingabe zum Thema Lizenz (RMT 392) wurde kommentiert und ist in einem Newsletter nachzulesen,

7. Gemeinsames Abendessen

... konnte nicht für all Anwesenden gleichzeitig stattfinden. Es sollte geprüft werden, ob Mitgliederversammlungen ausschließlich Remote und zeitlich getrennt von einem Abendessen durchgeführt werden.

8. Welchen Zweck erfüllt die FDB-Lizenz und warum sträuben sich einige AOC's dagegen ?

Der Zweck eines FDB-Luftfahrerscheins::

- Einheitliche und verbindliche Trainings- und Assessmentstandards erzeugen eine hohe Verlässlichkeit und Verbindlichkeit von Nachweisen
- Dadurch vereinfachte und stabile Prozesse; alle Beteiligten kennen die Ziele und Standards
- Ein Luftfahrerschein bestätigt ein mit einer hohen Wahrscheinlichkeit tatsächlich zutreffendes Ergebnis
- Undefinierte Zertifikate, von unverbindlich agierenden Anbietern ausgestellt, lösen einen hohen Aufwand bei der Compliance-Prüfung aus
- Anerkannte amtliche und ICAO-konforme Nachweise (Lizenz/Luftfahrerschein) vereinfachen die Anerkennung bei behördlichen oder kommerziellen Audits
- Verlässliche Standards vereinfachen den Ressourcenaustausch (free change of labour)

Warum werden die Nachteile in Kauf genommen, warum sträuben sich einige AOC's:

- Lizenzen stellen Alleinstellungsmerkmale einer Mitarbeitergruppe dar
- Alleinstellungsmerkmale können Forderungen der MA auslösen
- Lizenzen erzeugen administrativen Aufwand

Fazit:

Kein AOC in Deutschland deckt lückenlos die Anforderungen aus der LuftPersV. Bei LH-Passage und LH-Cargo gab oder gibt es seit einem Jahr FOO's ohne Luftfahrerschein. Ebenso – wenn auch nur vereinzelt, bei TUfly.

Bei allen anderen AOC's werden prozentual nur sehr wenige nach LuftPersV qualifizierte FOO/FDB beschäftigt.

Dies wird sich erst ändern, wenn die oben genannten Vorteile erkannt werden, wenn sich ein realistischer Trainingserfolg auf der Grundlage bekannter Standards einstellt, wirtschaftlich umsetzbarer ist und die Flugsicherheit und die Gesamtwirtschaftlichkeit der Operation verbessert. CBTA für FOO unterstützt diese Voraussetzungen.

Ein Tarifstreit sollte unabhängig von Kompetenznachweisen und der Einhaltung von Standards gelöst werden.

9. Welche Ziele und Wünsche haben die DFV-Mitglieder und wie sollen diese erreicht werden ?

- Wir brauchen mehr Mitglieder. Diese könnten durch Werbung, eventuell durch einen Flyer informiert werden, durch direkte Ansprache, auch Facebook Posts sind denkbar - Mitglieder sind gefragt sich mit Ideen einzubringen.
- Stellenausschreibungen vielleicht nur noch im geschützten Bereich und somit nur für Mitglieder - gerade in diesen Zeiten, in denen Stellenausschreibungen momentan eher rar sind, möchte man Nichtmitglieder vielleicht nicht damit versorgen.
- Zukünftige Versammlungen unbedingt auch remote, da ein deutlich geringerer Aufwand entsteht und durch Entfallen der Anfahrt mehr Teilnehmer möglich sind.

10. Neuwahl des Vorstandes

Der Vorstand und das Kassenbuch wurden Einstimmig entlastet.

Neuer Vorstand :

| | |
|------------------------|-------------------|
| 1. Vorsitzender | Karsten Wohlgemut |
| 2. Vorsitzender | Thorsten Lehr |
| Referat Öffentlichkeit | Karin Thormählen |
| Referat Verwaltung | Peter Ramroth |
| Referat Fachlich | Wulf Schützeberg |

Der neue Vorstand wurde einstimmig gewählt.

Ende der Veranstaltung etwa 2100Uhr.