



Newsletter Juni 2021

Sehr geehrte Mitgliederinnen und Mitglieder

Mit diesem Newsletter möchten wir Euch gerne über die aktuelle Situation in der DFV informieren.

Referat Verwaltung:

In den letzten Wochen haben Peter Ramroth (Fachbereich Verwaltung) und ich uns einen Überblick über den aktuellen Stand des Vereins verschafft. Dabei sind uns fehlende oder nicht mehr aktuelle Daten zur Person aufgefallen. Aus diesem Grund findet Ihr im Anhang ein Formular zum Datenabgleich und Einwilligung zur elektronischen Datenverarbeitung der persönlichen Daten, sowie der Richtlinien der DSGVO. Das SEPA Lastschriftmandat würde uns die Buchführung erheblich erleichtern, ist aber natürlich eine freiwillige Option.

Wir haben uns entschieden die Verwaltung zu digitalisieren. Dies macht eine Verwaltung der Mitglieder, sowie die Buchführung einfacher und effizienter. Zusätzlich werden wir dadurch bei einer eventuellen Überprüfung der Vereinstätigkeiten transparent und glaubwürdig gegenüber den Behörden.

LBA / CBTA:

Thorsten Lehr und ich stehen weiterhin in Kontakt mit dem LBA. Leider ist ein vorankommen in der Sache nicht erkennbar. Wichtig ist, dass nach einer halbwegs Normalisierung der Branche, alle AOCs sich zusammensetzen und klare Ziele definieren, welche dann dem LBA gemeinsam vorgebracht werden. In diesem Meeting werden wir dann auch über eine zeitnahe Umsetzung des CBTA-Standards according ICAO DOC 10106 diskutieren. Eine Änderung der LuftPersV ist dabei nicht notwendig. Die jetzige Gesetzesgrundlage würde einen Ausbildung nach CBTA durchaus zulassen. Für die Airlines ist die Einführung des CBTA eine deutliche Erleichterung und eine sinnvolle Ausbildungsvariante für die Herausforderungen der zukünftigen Operation.

Im Moment arbeitet das LBA an einer Standardisierung des jetzigen Prüfungsablaufs der praktischen Prüfung. Dazu wird das Prüfungsprotokoll derzeit überarbeitet. Die Prüferbeauftragung aus dem Prüferpool soll automatisiert werden und wenn möglich durch die NTO selbst gestellt werden. Das LBA kontrolliert nur noch Stichprobenartig die Prüfertätigkeit und die Befähigung der Prüfer. Näheres dazu steht jedoch noch aus.

Da die praktische Prüfung vorerst weiterhin nach dem alten Modell stattfindet und die Learning Objectives (LO) noch aus dem Jahre 2015 stammen, haben wir eine Überarbeitung der LOs gefordert. Ansprechpartner hierfür ist das Referat L2.

Hierbei möchten wir Euch Auffordern uns Vorschläge aus euren AOCs zu unterbreiten welche Punkte in den LOs aufgenommen werden müssen bzw. sollten. Veraltete Punkte werden wir natürlich löschen. Die aktuellen LOs werde ich mit diesem Newsletter ebenfalls veröffentlichen.

EUFALDA/IFALDA:

Anfang Mai fanden die jährlichen EUFALDA & IFALDA Jahreshauptversammlungen statt. Auf Grund der Reisebeschränkungen wurden diese natürlich Remote durchgeführt.

Neben den grundsätzlichen Themen (Finanzbericht, Feedback der europäischen Landesverbände etc.) wurden die Themen CBTA ICAO Doc. 10106, sowie Änderungen der EDTO – OPS (Extended Diversion Time Operations) angesprochen.

Vorstand:

CBTA:

In den Sitzungen der FOO-Qualifizierungs-Session wurden die CBTA-Schlüsseigenschaften im Kontext Operations-Control diskutiert. CBTA muss realistische, angemessene und offensichtliche Kompetenzziele befolgen, die vom AOC-Inhaber für alle Rollen in der Operations-Control beschrieben werden.

Wenn die Schulungsziele und die Bewertungsmethoden diesen Voraussetzungen nicht entsprechen, werden Schulungen und Bewertungen ineffektiv und teuer. Um den Ausbildungsprozess zu vereinfachen, wurde die mittlere Qualifikationsstufe FOO definiert. Bediener- und rollenbezogene Schulungen könnten auf der Grundlage einer Gap-Analyse zwischen der FOO-Ebene und der rollenspezifischen Kompetenzebene des Bedieners bereitgestellt werden. CBTA definiert Prozessanforderungen und Standards für ein realistisches und effektives Training, es schreibt keine spezifische Methode für Training oder Bewertung vor.

Die AOCs sind für realistische, nachvollziehbare und adäquate Kompetenzzielbeschreibungen verantwortlich. Die ATOs und NTOs sind für die Ausbildung und die Bewertungen verantwortlich, es ist nicht die CAA, die die Schüler überprüft, sondern die ATOs, NTOs und AOCs.

Die CAA überwacht den AOC- und ATO/NTO-Prozess, überwacht ihre Managementstandards und bietet Unterstützung und Mentoring.

EDTO (The Extended Diversion Time Operations).

Die Gruppe wird unter RMT.0392 gebildet und hat 10 Mitglieder aus verschiedenen Interessengruppen (z. B. Boeing, Airbus, IATA usw.)

Bis jetzt wurden 3 Meetings abgehalten und es werden noch 2 weitere folgen, bevor die Ausarbeitung eingereicht wird.

Der Draft NPA für EDTO muss im Juli 21 fertig sein und wird zusammen mit den anderen NPAs unter RMT.0392 im Q1/2022 veröffentlicht. Ziel ist es, die alte ETOPS-Verordnung mit FAA und ICAO zu harmonisieren.

Der gesamte RMT.0392 wird voraussichtlich in Q4/2023 zur Regulierung werden.

Allgemeines:

Die nächste DFV Jahreshauptversammlung planen wir wieder für den September 2021. Auch in diesem Jahr gehen wir von einem Mix aus Anwesenheit- und der Möglichkeit einer Remote Teilnahme aus.

Für Anfang Juli ist eine Vorstandssitzung vorausgehend der Hauptversammlung geplant. In dieser werden wir uns austauschen und die weiterführenden Themen und Inhalte, für die Hauptversammlung definieren.

Soweit der aktuelle Stand des DFV. Natürlich stehen wir weiterhin für Vorschläge eurerseits jederzeit zur Verfügung und würden uns über eine rege Mitarbeit an den LOs freuen. Weiterhin werden wir an einer raschen Umsetzung der CBTA Standards arbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Euer Vorstand