

Protokoll

Thema der Besprechung Jährliche ordentliche Vorstandssitzung 26.07.2022	
Datum/ Zeit 26.07.2022 / 18:00	Ort/ Raum Zoom
Beginn/ Uhrzeit 18:00 Uhr	Ende/ Uhrzeit 20:00 Uhr
Anwesende T. Lehr – 2. Vorsitzender P. Ramroth – Referat Verwaltung K. Thormählen - Referat Öffentlichkeit W. Schützeberg – Referat Fachlich K. Wohlgemuth – 1. Vorsitzender	Abwesende --
Leitung der Besprechung K. Wohlgemuth	Protokollführung K. Wohlgemuth / K. Thormählen i. A.

Tagesordnung

1. Rechtsgutachtliche Stellungnahme „Zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Lizenz für FDB
2. Treffen LBA 18.07.2022 in Braunschweig
3. Meeting Minute EUFALDA Meeting - Mai 2022
4. ICAO DOC 10106
5. RMT 392
6. Überblick Finanzen
7. DFV Hauptversammlung und Vorstandswahl 2022
8. Allgemeines

TOP 1 & TOP 2: Rechtsgutachtliche Stellungnahme „Zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Lizenz für FDB“ & Treffen LBA am 18.07.2022

Diskussion

Im März und April 2022 hat der Vorstand der DFV ein Rechtsgutachten über die Zukunftsfähigkeit des Berufsprofils und den Erhalt einer Lizenz für FDB in Deutschland in Auftrag gegeben.

Dabei sollte der Frage nachgegangen werden, ob die Einführung eines CBTA-Konzepts zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf nationaler Ebene möglich bzw. sogar verpflichtend ist.

Ergebnis

A. Problemstellung

Seit den frühen 1970er Jahren sind in Deutschland die Aufgaben der Flugdienstberater in der LuftBO2 (§ 44) beschrieben. Die Anforderungen an ihre Qualifikation und Prüfung sind von § 4 Abs. 2 LuftVG i. V. § 1 Nr. 5 LuftPersV vorgegeben und in der LuftPersV3 (§§ 112, 113) verbindlich festgelegt. Die bei entsprechendem Nachweis vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu erteilende Lizenz („Luftfahrerschein für Flugdienstberater“) berechtigt dazu, die Flugvorbereitung und die bodenseitige Unterstützung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers in den dort genannten Aufgabenbereichen durchzuführen (§ 114 LuftPersV). Das zwischenzeitlich in Kraft getretene, hier anwendbare EU-Recht hat diese Vorschriften nur teilweise überlagert (vgl. hierzu im Einzelnen unten C.III.).

Personen, die als „Flight Operations Officer“ (FOO) oder als „Flight Dispatcher“ (FD) eingesetzt werden, aber keine FDB-Prüfung nach der LuftPersV absolviert haben, kann ein „Luftfahrerschein für Flugdienstberater“ nicht erteilt werden.

Das zur Umsetzung der genannten Vorschriften traditionell zugrunde gelegte Ausbildungs- und Prüfungskonzept wird vielfach bereits seit langem als nicht mehr zeitgemäß angesehen. Die Bestrebungen, die hohe Theorielastigkeit der Prüfungen mit wiederkehrenden Multiple-Choice-Fragen durch ein kompetenzbasiertes Trainings- und Prüfungskonzept (Competency-based Training and Assessment – CBTA) abzulösen, gipfelte im Jahre 2020 in der Veröffentlichung eines entsprechenden Handbuchs durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)⁴. Bisher sind in Deutschland dessen Inhalte (noch) nicht in ein entsprechendes Ausbildungskonzept überführt worden. Bestrebungen auf EU-Ebene dürften sich wegen des langwierigen Gesetzgebungsprozesses bis mindestens 2025 hinziehen und versprechen deshalb keine kurzfristige Lösung.

Eine möglichst umgehende Implementierung eines CBTA-Konzepts in Deutschland wird – zumindest als nationale Zwischenlösung – vom DFV aber für unbedingt erforderlich gehalten, um die Zukunftsfähigkeit der FDB-Lizenz sicherzustellen. Aufgrund der veralteten Prüfungsmethode ist die Ausbildung sehr theorie-lastig und zu sehr auf das Berufsbild des Flight Dispatchers ausgerichtet, was nicht den Bedürfnissen der Industrie entspricht.

B. Zusammenfassung und Ergebnis

Zusammenfassend ist folgendes Ergebnis festzuhalten:

Durch Artikel 37 des Abkommens von Chicago sind die Mitgliedstaaten der ICAO verpflichtet, die Standards der ICAO (in den Annexen zum Abkommen) unter Berücksichtigung der dazu jeweils herausgegebenen Handbücher (in den vom Sekretariat der ICAO herausgegebenen Docs) in ihr nationales Recht zu transferieren (Standards), und zwar entsprechend den in den Handbüchern (Docs) beschlossenen Verfahrensweisen.

Die die Ausbildung und Prüfung von FDB betreffenden Standards sind in den Annexen 1 und 6 enthalten. Seit 2020 werden die darin festgelegten grundsätzlichen Anforderungen durch die Handbücher in Doc 8969 und in Doc 10106 konkretisiert. Letzteres enthält die Einzelheiten für das CBTA.

Die EU nimmt die Transferierungsverpflichtungen ihrer eigenen Mitgliedstaaten gegenüber der ICAO grundsätzlich für diese wahr, und zwar durch Erlass bzw. Anpassung ihrer entsprechenden Rechtsverordnungen („hard law“ aufgrund ihrer Rechtsetzungskompetenz nach Artikel 100 AEUV). Die Einzelheiten werden in CS, AMC und GM beschrieben („soft law“ durch Entscheidungen des Generaldirektors der EASA).

Die EASA hat die Anpassung ihrer die Ausbildung und Prüfung von FDB betreffenden AMC und GM noch nicht vollzogen, sondern erst das hierfür erforderliche Verfahren eingeleitet. Eine entsprechende Entscheidung des EASA-Generaldirektors ist nicht vor 2025 zu erwarten. Erst dann wird deshalb auf EU-Ebene die Ausbildung und Prüfung von FDB in ihren Mitgliedstaaten auf CBTA-Prinzipien umgestellt sein.

Bis zu diesem Zeitpunkt widerspricht die in Deutschland durchgeführte Ausbildung und Prüfung von FDB den bereits geltenden ICAO-Dokumenten. Dieser Rechtsverstoß kann nur dadurch vermieden werden, dass Deutschland (ebenso wie die anderen Mitgliedstaaten der EU) umgehend die im ICAO-Doc 10106 niedergelegten CBTA-Prinzipien anwendet.

(Gutachten in Auszügen)

Als Fazit konnten wir mitnehmen, dass das LBA nicht bereit ist die CBTA Ausbildung nach ICAO DOC 10106 mit einer deutschen Lizenz zu versehen.

Es wird auf das RMT.0392 gewartet und das damit der Passus „Lizenz ist nicht notwendig“ gestrichen wird. Wir glauben aber eher, dass das LBA sich zum jetzigen Zeitpunkt hinter den aktuellen EASA Regelungen versteckt um eine Anpassung der Ausbildung und das Ausstellen einer Lizenz zu vermeiden.

Dabei wäre eine Anpassung des Passus relativ simple. Eine Erwähnung für welche Operator eine lizenzierte Ausbildung der FDB notwendig ist (Operator mit A/C > 19 Seats oder MOPS > 5.700 kg).

Aufgaben

Der Vorstand hat eine Roadmap über das weitere Vorgehen erarbeitet:

1. Prof. Dr. IUR. Elmar M. Giemulla wird das Gutachten noch einmal beim LBA vorstellen

2. Treffen aller AOC inklusive dem Luftfahrtamt der Bundeswehr, die an einer Anpassung der Ausbildung nach ICAO DOC 10106 und dem Erhalt einer Lizenz interessiert sind.
3. AOCs an das BMV herantreten und für den Erhalt der Lizenz und als Nachweis über die Einhaltung der geforderten Standard werben
4. EASA Safety Board informieren
5. ICAO Safety Board an die EASA herantreten lassen
6. IHK – Lizenz – Da der Beruf des FDB offiziell anerkannt ist, kann natürlich auch die IHK eine Lizenz ausstellen und die Einhaltung von Standards überwachen.

Verantwortlich:

K. Wohlgemuth / Wulf Schützeberg

Termin:

pending

TOP 3: Meeting Minute EUFALDA Meeting – May 2022 in Toronto

Diskussion

Reports of Board activities - Standing Committees and Study Groups

Matthias and Kenneth Kronberg, explained progress of CBTA and EDTO working groups within EASA

Semi-Annual Meeting to be held in Germany later this year

Because of pandemic we only had several virtual Board meetings in 2020&2021 with our ZOOM account.

National association reports:

a) GALDA

Currently in a legal dispute and asked EUFALDA for assistance to pay legal fees

b) SALDA

Not much activity

c) TALDA

Nothing reported

d) ICEALDA

They look positively to the future with an increase in air traffic. Their member who were laid off last year are slowly coming back as the need for dispatchers arises, fully create even more job opportunities.

e) FRALDA

FRALDA is constantly growing and looking forward to inviting everyone to France next year.

Ergebnis

EUFALDA Board members election

EUFALDA Constitution about 10 years limitation for Board task changed. Now there is no time limit.

Candidates:

a) President – Matthias DUERBECK (2 years)

b) Treasurer – Hans WUNDER (2 years)

All candidates were elected unanimously.

Next AGM

EUFALDA / IFALDA AGM 2023 in Paris

(EUFALDA Meeting Minute in Auszügen)

Aufgaben

n/a

Verantwortlich:

--

Termin:

--

TOP 4: ICAO DOC 10106 und deren Auswirkungen

Diskussion

In immer mehr ICAO DOCs und Regularien wird auf das ICAO DOC 10106 sowie ICAO DOC 9868 verwiesen.

AMC GM1 ORO.GEN.110 (c)

Fuel Scheme Regulation EU 2021/1296 and ED Decision 2022/005/R

Umso mehr stellt sich uns die Frage warum das LBA nicht bereit ist, die Ausbildung anzupassen und zu überwachen sowie mit Erteilung einer Lizenzierung das Einhalten der Standards zu garantieren.

Der Vorstand des DFV sowie der EUFALDA werden sich weiter intensiv für eine Lizenzierung einsetzen.

Verantwortlich:

--

Termin:

--

TOP 5: RMT 392

Diskussion

The Rule Making Task 392

The EASA-initiated RMT.392 prepares the update of the Part Air Operations, to align with basic ICAO-standards.

As the soft rule set would be limited to the level of AMC and GM, even the regulations resulting from RMT.392 could not improve and the evaluation result described above (2.) would not change.

During discussion the EASA-administration raised the question, if national license requirements could contradict the European concept without a license requirement. The argument: national ICAO-conform FOO EBT/CBTA standards with the issue of a FOO Basic license according ICAO Annex 1, would contradict the free change of labor within EASA member states, as the EASA regulation does not define a license nor a certification.

(in Auszügen)

Ergebnis

Wir hoffen, dass die EUFALDA somit auf Arbeitsebene Einfluss auf das RMT nehmen zu kann.

Aufgaben

n/a

Verantwortlich:

EUFALDA

Termin:

pending

TOP 6: Überblick Finanzen

Diskussion

Im Rahmen der Vorstandssitzung wurde ein Zwischenbericht über die aktuelle Finanzlage gegeben.

Da das Gutachten einen hohen 4-stelligen Betrag gekostet hat, mussten wir die Mitgliedsbeiträge bereits im Juni und Juli einziehen. Dies war notwendig um die Mitgliedsgebühr bei der IFALDA und alle weiteren Fixkosten pünktlich zu begleichen.

Ergebnis

Da die EUFALDA sich an den Kosten des Gutachtens beteiligt hat, wollen wir das Geld jedoch schnellstmöglich zurück spenden. Ebenfalls haben wir auf eine persönliche Teilnahme am IFALDA/EUFALDA Meeting im Mai in Toronto verzichtet. Auch die bevorstehende Hauptversammlung werden wir in diesem Jahr nur als digitale Versammlung durchführen.

Aufgaben

Rückzahlung EUFALDA Beteiligung

Verantwortlich:
P. Ramroth

Termin:
asap

TOP 7: DFV Hauptversammlung und Vorstandswahl 2022

Diskussion

Am 06.10.2022 planen wir die diesjährige Hauptversammlung. Wie schon unter dem Topic Finanzen erwähnt, wollen wir in diesem Jahr ausschließlich eine digitale Hauptversammlung durchführen.

Auf der diesjährigen Hauptversammlung wird ebenfalls der Vorstand für 2 Jahre neu gewählt.

Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung muss Vorschläge für jede Vorstandsposition in der Reihenfolge

§5, Abs. 1 der Satzung unterbreiten. Es können sich auch Mitglieder selbst als Vorstandsmitglieder in Vorschlag bringen. Ein solcher Vorschlag muss bis zum Beginn der ordentlichen Hauptversammlung schriftlich dem Vorstand vorliegen. Der bzw. die Betreffende muss sich verpflichten, im Falle einer Wahl das Amt anzunehmen.

2. Gewählte Vorstandsmitglieder sind:

- a. die von der Mitgliederversammlung mit absoluter Mehrheit gewählt wurden.
- b. Wird die absolute Mehrheit nicht erreicht, muss ein zweiter Wahlgang unter den drei stimmhöchsten Kandidaten stattfinden. Hier ist wieder die absolute Mehrheit erforderlich.
- c. Wird die absolute Mehrheit auch im zweiten Wahlgang nicht erreicht, so findet ein dritter und letzter Wahlgang unter den zwei Kandidaten statt, die die meisten Stimmen erhalten haben. Hier ist die einfache Mehrheit ausreichend.

Ergebnis

Karin Thormählen (Referat Öffentlichkeit) sowie Thorsten Lehr (2. Vorsitzender) wollen wegen ihres Ausscheidens aus dem aktiven Dienst nicht mehr antreten, und Peter Ramroth (Referat Verwaltung) möchte sich gerne um andere Tätigkeiten bemühen.

Aufgaben

Planung und Versenden der Einladung zur ordentlichen Hauptversammlung 2022.

Verantwortlich:

K. Wohlgemuth / K. Thormählen

Termin:

September 2022

TOP 8: Allgemeines

Diskussion

Mitglieder werben:

Als Verband ist es unsere Aufgaben, die Interessen unserer Mitglieder zu Vertreten. Diese Aufgabe ist nicht einfach, jedoch um ein vielfaches zeitaufwendig und langwierig.

Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, benötigen wir die Unterstützung unserer Mitglieder. Natürlich sind wir umso schlagfertiger, je mehr Mitglieder wir vertreten. Aus diesem Grund muss die Mitgliederwerbung verstärkt werden. Derzeit werden weitere Maßnahmen in den sozialen Medien geprüft. Der im letzten Jahr erstellte Instagram-Account hat nicht zum gewünschten Ziel geführt.

Fachartikel veröffentlichen:

Die Luftfahrt steht nicht still und gerade in den letzten Monaten hat sich vieles getan und auch die kommenden Monate versprechen einige gravierende Veränderungen. Aus diesem Grund wollen wir das veröffentlichen von Fachartikeln auf der Homepage des DFV ausweiten.

Die Mitglieder werden aufgerufen interessante Fachartikel zu entwickeln um sie auf der Homepage zu veröffentlichen. Das Referat Fachinformation wird hierzu ebenfalls aktiv werden.

Ghost-Mitglieder:

Bei der Überführung der Mitgliederdaten in die neue Vereinssoftware baten wir um einen Datenabgleich. Leider kamen nicht alle dieser Bitte nach und so wurden einige Lastschriftverfahren abgelehnt, bzw. kamen zurück. Dies ist immer mit Kosten verbunden.

Aus diesem Grund noch einmal die Bitte, bei Änderungen der Anschrift / Telefonnummer / E-Mail Adresse / Bankverbindung das Referat Verwaltung in Kenntnis setzen. Dies ist ungemein hilfreich bei der Verwaltung der Mitglieder.

Verantwortlich:

K. Wohlgemuth / K. Thormählen / W. Schützeberg / P. Ramroth

Termin:

open

Hannover, 27.07.2022	
Leitung der Besprechung 	Protokollführung 
Unterschrift	Unterschrift Protokollführung i.V. & i.A. 
	Unterschrift