

2/2023

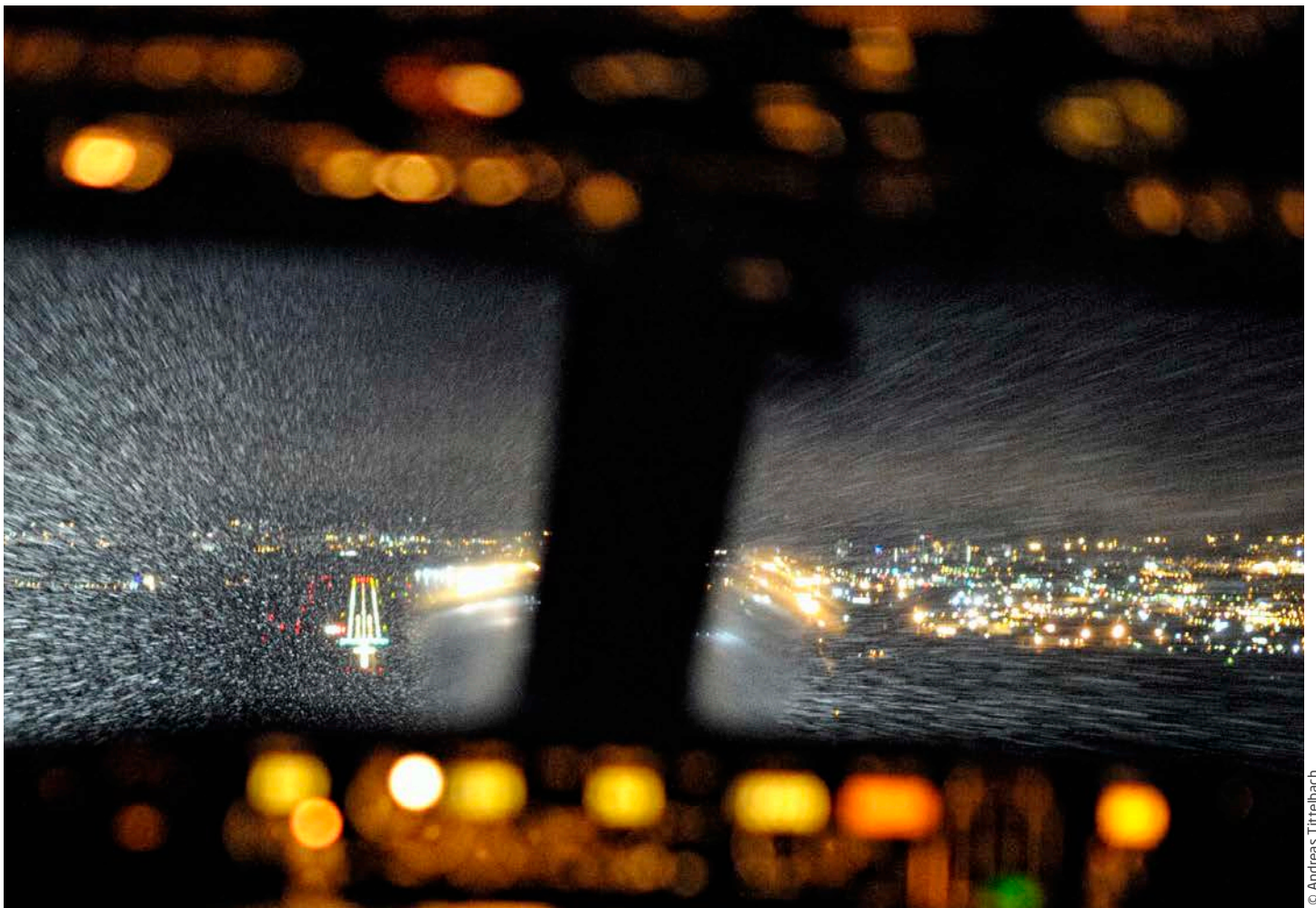
# VC INFO

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



## Mitgliederversammlung 2023

Weitreichende Satzungsänderungen beschlossen



© Andreas Tittelbach

# Cockpit Perspektive

## Der neue VC Podcast

In unserem Podcast Cockpit Perspektive erfahrt Ihr regelmäßig, was sich in der Vereinigung Cockpit tut: Die Vorstände berichten von ihren aktuellen Projekten und die Piloten, die sich im Verband engagieren, kommen hier mit ihren vielfältigen Themen zu Wort.

Die Folgen findet Ihr unter:

<https://www.vcockpit.de/presse/podcasts.html>

oder auf den gängigen Podcast-Plattformen

Meldet Euch bei uns, wenn Ihr Fragen oder Anregungen habt!

Ihr erreicht uns unter [podcast@vcockpit.de](mailto:podcast@vcockpit.de)



# Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Sommerzeit ist Reisezeit. Wenn unsere Passagiere dem wohlverdienten Urlaub entgegen sehen, heißt das für uns oft arbeiten bis ans Limit - im wahrsten Sinne des Wortes: In der Urlaubszeit werden die Dienstpläne bis ans gesetzliche zulässige Maximum ausgereizt, die Ruhezeiten liegen dagegen oft am absoluten Minimum dessen, was erlaubt ist. Doch auch bei hohem wirtschaftlichen Druck dürfen sich die grundlegenden Prioritäten in der Luftfahrt nicht verschieben!

**Wir appellieren an alle Verantwortlichen, die Sicherheit in den Mittelpunkt zu stellen: Limits are no targets!**

In diesem Zusammenhang hat die EASA in den vergangenen Wochen im Rahmen ihrer diesjährigen Sommerkampagne "Keine Kompromisse bei der Sicherheit" darauf hingewiesen, dass für das fliegende Personal in diesem Sommer erhebliche Belastungen zu erwarten sind. Die Behörde geht davon aus, dass Störungen aufgrund knapper Kapazitäten zu erwarten sind und weist darauf hin, dass übermäßige Belastung in einem Hochrisikoumfeld wie der Luftfahrt die Sicherheit gefährden kann. Die zu erwartenden Engpässe bei qualifiziertem Personal, Flugzeugen, Ersatzteilen und Systemkapazitäten können auch in dieser Reisesaison zu Flugausfällen und -annullierungen führen, so die Behörde. Das verbleibende Personal wird dadurch natürlich zusätzlich unter Druck gesetzt.

**Wir appellieren an alle Entscheidungsträger, verantwortungsvoll mit der Ressource Mensch umzugehen!**

Kommen zu den personellen Engpässen auch noch unvorhergesehene äußere Faktoren wie schlechtes Wetter oder technische Probleme hinzu, dann gibt es in den extrem eng ausgelegten Dienstplänen kaum noch zeitliche Puffer. Weil es in der Realität oft nicht anders geht, müssen dann Kommandantenentscheide diese Fehlplanungen der Airlines wieder "geradebügeln". Sie sind aber von ihrer Konzeption her definitiv nur für den absoluten Ausnahmefall gedacht und nicht dazu da, die Folgen normaler "Betriebsstörungen" und zu knapp geplanter Roster auszugleichen. Leider beobachten wir dennoch, dass die Anzahl der Kommandantenentscheide in den vergangenen Jahren stark zu genommen hat.

**Wir appellieren an alle Operations Manager, Kommandantenentscheide nicht als Option für den Normalfall einzuplanen!**

Die VC und Luftfahrtgewerkschaften in aller Welt hatten bereits vor dem "Chaos Sommer 2022" vor den Folgen gewarnt, die der damals forcierte Personalabbau der Unternehmen haben würde. Aber trotz des akuten Personal- und Fachkräftemangels versuchen die Unternehmen weiter, Kapazitäten und die Produktivität zu erhöhen, ohne die Ursachen und Probleme des Arbeitskräftemangels in der Luftfahrt anzuerkennen und energisch anzugehen. Die Branche ist für Berufsanfänger und Erfahrene gleichermaßen unattraktiver geworden. Jahrelang nur auf Optimierung ausgerichtete Personalpolitik rächt sich jetzt. Denn gut ausgebildete Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erkennen ihren Wert - überall.

**Wir appellieren an alle Arbeitgeber im Luftverkehr, dem Personalmangel durch attraktivere Arbeitsbedingungen zu begegnen!**

In unserer Branche hat Sicherheit oberste Priorität. Angstszenarien, Überlastung, Produktivitätswahn und Etikettenschwindel bei der Sozialpartnerschaft müssen der Vergangenheit angehören. Verantwortungsvoller Umgang mit allen Ressourcen, die Unternehmen und Arbeitnehmer brauchen, sind jetzt gefordert.

Fliegt verantwortungsvoll und immer sicher durch den Sommer!



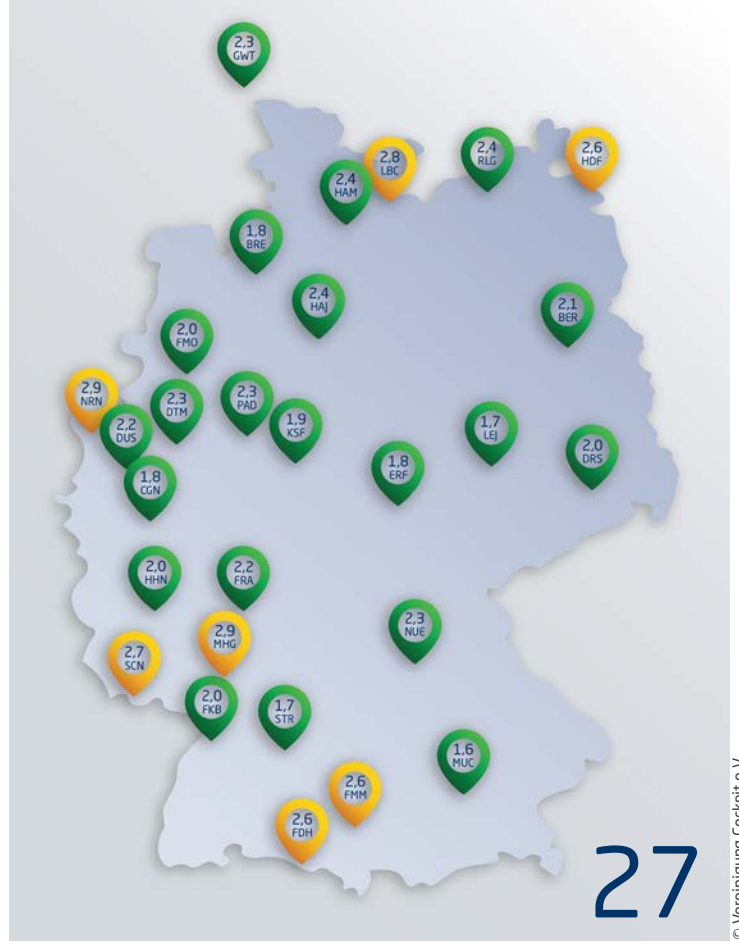
©Vereinigung Cockpit e.V.

**Stefan Herth**  
Präsident Vereinigung Cockpit



12

© Vereinigung Cockpit e.V.



27

© Vereinigung Cockpit e.V.



21

© wiki Commons: Passenger aircraft interception emergency training



30

© Piatus Aircraft

# Inhalt

- 06 Nachrichten aus dem Vorstand
- 12 Kurznachrichten
- 19 IFALPA-Konferenz in Montreal  
Der Weltpilotenverband wird 75
- 21 Bericht vom Meeting der Association of Star Alliance Pilots (ASAP)
- 22 ECA TF RCO zu Gast in Frankfurt
- 24 Europäische Kampagne zur Verhinderung von Funkverlust  
Europäische Piloten engagieren sich aktiv, um den Verlust der Kommunikation zu verhindern
- 25 Airport News  
Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen
- 27 Flughafencheck 2023  
Rollwege, Umweltschutz & mehr: Aktuelle Entwicklungen an deutschen Flughäfen
- 30 Gastbeitrag: Reduced Crew Operations (RCO) - A Risk Not Worth Taking!  
Teil 1 der Serie: RCO, eMCO, SiPO – worum geht es eigentlich?
- 34 Recht: Pilot ohne eigenes Flugzeug ist abhängig beschäftigt
- 36 Karin Werner feiert 25jähriges Dienstjubiläum
- 37 Corina Albus-Wolter verabschiedet sich nach 22 Jahren VC
- 38 Ein Abschied, aber kein Vergessen  
Ehemaliger VC-Präsident Curt Beer verstorben
- 40 Kleinanzeigen
- 41 Supportangebote

## Impressum

### Vereinigung Cockpit e.V.

Main Airport Center (MAC)  
Unterschweinstiege 10  
60549 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 / 69 59 76 - 0  
Fax: +49 (0)69 / 69 59 76 - 150  
E-Mail: [office@vcockpit.de](mailto:office@vcockpit.de)  
Web: [www.VCockpit.de](http://www.VCockpit.de)

Postbank Frankfurt a.M.  
IBAN DE 38500100600310321606  
BIC PBNKDEFFXXX

Frankfurter Sparkasse  
IBAN DE 48500502010200007360  
BIC HELADEF1822  
Amtsgericht Frankfurt a.M. VR 14310

### Verantwortlich für den Inhalt:

Matthias Baier, Lars Frontini

### Redaktion:

Matthias Baier, Lars Frontini, Marcel Gröls, Anke Fleckenstein, Daniel Schaad, Bastian Roet, Hendrik Rybicki

### Layout:

Anke Fleckenstein, Viola Assmann

**Druck:** Göhde Druck+Medien GmbH, 64295 Darmstadt

© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei „VC Info“.  
Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit der Redaktion – gestattet.  
Belegexemplar erbeten.

Hinweis: Der Inhalt der Geschäftsanzeigen wird seitens der VC nicht geprüft. Artikel unter Nennung der Autorennamen müssen nicht zwangsläufig die Meinung der Redaktion wiedergeben.

### Mitarbeit bei dieser Ausgabe:

AG Air Traffic Services, Corina Albus-Wolter, Johannes Bade, Anke Fleckenstein, Sven Graßmück, Anja Hauschulz, Tobias Radke, Hendrik Rybicki, Daniel Schaad, VC-Rechtsabteilung, Michael Zimmermann



# Nachrichten aus dem Vorstand

## Diskussionsergebnisse und Beschlussfassungen aus den Vorstandssitzungen

Anja Hauschulz  
Vorstandsreferentin  
Vereinigung Cockpit

### Mitgliederversammlung 2023 beschließt weitreichende Veränderungen

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen,

vor zwei Jahren habt ihr uns - den Vorstand - in das Amt des Vorstands gewählt. Zwei Jahre, in denen sehr viel passiert ist, auf das wir als Verband reagieren mussten. Ein rein reaktiver Ansatz war aber von Anfang an nie unser Ziel als Vorstand. Vielmehr sind wir als Team Change angetreten, um auch selbst in Aktion zu treten und Veränderungen proaktiv zu gestalten.

In diesem Sinne haben wir im vergangenen Jahr mit vielen Beteiligten aus verschiedenen Gremien der Vereinigung Cockpit umfassende und tiefgreifende Veränderungen für den Verband erarbeitet. Zum Teil ist diese Arbeit auch noch im Fluss.

Anlässlich der Mitgliederversammlung, die am 11. Mai 2023 stattgefunden hat und auf der einige bedeutende Veränderungen bereits beschlossen wurden, möchten wir Euch mit diesem Bericht einen Überblick über die laufende Entwicklung der VC liefern.

#### **Leitantrag**

Dabei starten wir mit dem Leitantrag, den wir erstmalig in eine Mitgliederversammlung eingebracht haben. Der Zweck dieses Antrages war es, die tägliche Arbeit der VC hervorzuheben und ihr eine Richtung zu geben. Er orientiert sich an den aktuellen Entwicklungen der Branche und steht unter dem Titel "Gute Arbeit im Luftverkehr sichern und zukunftsfest machen".

Damit umfasst er die wichtigsten Bereiche unserer Arbeit als Berufsverband und Gewerkschaft und erhielt eine große Zustimmung durch die Mitgliederversammlung.

#### **Einheitliche Tarifkommissionen**

Ein zentrales Thema des Leitantrags fand sich im weiteren Verlauf der Mitgliederversammlung wieder. Im Tarif-

bereich stand eine der fundamentalsten Veränderungen der vergangenen Jahre auf der Tagesordnung. Ansätze für eine solche Veränderung gab es in der Geschichte der VC bereits, bis zur Umsetzung auf einer Mitgliederversammlung hat es bisher nicht gereicht. In der jüngsten Vergangenheit hat nun nicht zuletzt das Projekt #VCNextGen zukunftsgerichtete Ansätze geliefert, die auf der Tariftagung im letzten Jahr weitergedacht wurden.

Begleitet durch den Geschäftsführenden Ausschuss des Beirats haben die Tarifkommissionen, der Vorsitzende Tarifpolitik und der Vorstand diese Ansätze zusammengeführt und zu einer Reife entwickelt, die eine Umsetzung in die Satzung der VC möglich gemacht hat. Dort, wo eine untereinander abgestimmte Tarifpolitik für den Erfolg unerlässlich ist, wird es zukünftig eine gemeinsame Tarifkommission geben. Das hat die Mitgliederversammlung mit einer überwältigenden Mehrheit beschlossen.

Es betrifft grundsätzlich alle Unternehmensverbände, die mehrere Flugbetriebe umfassen, allerdings auch ganz direkt den Lufthansa-Konzern. Wir konnten für diesen Tagesordnungspunkt Vertreter der betroffenen Tarifkommissionen der Lufthansa Group begrüßen, die gemeinsam mit dem Vorsitzenden Tarifpolitik, Dr. Marcel Gröls, die Neuerungen erläutert haben. Gerade im Lufthansa-Konzern, der es sich mit Blick auf seine Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zur Aufgabe gemacht hat, eine Politik des gegenseitigen Ausspielens zur Perfektion zu treiben, kommt dieser Schritt wahrlich zur rechten Zeit.

In dem nun vorgestellten Ergebnis stecken unzählige Stunden interner Arbeit der genannten Gremien und unserer Mitarbeitenden in der Tarif- und der Rechtsabteilung. Auch für diesen vielfach nicht selbstverständlichen Einsatz für die gemeinsame Sache möchten wir uns als Vorstand an dieser Stelle ganz herzlich bedanken! Es ist uns keinesfalls leicht gefallen und es verlief auch ganz

sicher nicht emotionslos. Umso schöner ist es, dass wir diesen entscheidenden Schritt für die Tarifpolitik der VC jetzt gemeinsam gegangen sind.

Egal, auf wie viele Flugbetriebe uns ein Konzern aufteilt: In Zukunft stehen wir zusammen und verhandeln gemeinsam.

### Flight Safety

Aber auch in anderen Bereichen leben die Gedanken des Projekts #VCNextGen weiter. So arbeiten wir in der Flight Safety an unseren Strukturen, mit dem Ziel, die Effektivität der Abteilung weiter zu erhöhen. Das Tagesgeschäft möchten wir ausdrücklich nicht außer Acht lassen und an dieser Stelle unseren vielen ehrenamtlichen Mitgliedern und hauptamtlichen Mitarbeitenden danken, die sich unermüdlich für die Flugsicherheit einsetzen.

Ein bestimmendes Thema der kommenden Jahre ist und bleibt "RCO", also "Reduced Crew Operations". Um es ganz klar zu sagen: Unter den derzeitigen technischen Möglichkeiten sind Pläne für Ein-Personen-Cockpits unverantwortlich!

Wir setzen uns daher mit aller Kraft für die Beibehaltung einer Mindest-Cockpitbesetzung von zwei Personen ein. Flugzeuge, ihre Systeme und deren Zusammenwirken, die Vorschriften und Standards, die für den Flug gelten und die Verfahren, die wir alle tagtäglich bei unserer Arbeit befolgen sind für ein mindestens zwei Personen umfassendes Team konzipiert und nur in diesem Umfeld ausreichend evaluiert. Abweichungen von der bisherigen Logik dürfen nicht zu

einem Verlust von Sicherheit führen. Dem stellen wir uns entschieden entgegen. Denn Sicherheit ist für uns nicht verhandelbar.

### Atypische Beschäftigung

Auch an anderer Stelle sehen wir aktuell Probleme bei der Flugsicherheit: Die stark ansteigenden Zahlen atypischer Beschäftigungen in den Cockpits in Europa sind eindeutig eine Gefahr! Auch zahlreiche deutsche Fluggesellschaften setzen mittlerweile vermehrt Wet Lease-Partner ein, die teilweise jenseits von Gut und Böse agieren. Flugsicherheit geht immer auch mit einer entsprechenden Sicherheitskultur in Unternehmen einher und diese steht in direkter Abhängigkeit zu einer positiven Firmenkultur. Nur dort, wo Pilotinnen und Piloten Bedenken frei äußern können und ihre Hinweise Gehör finden, kann ein Umfeld geschaffen werden, in dem Flugbesatzungen optimal performen und sicher agieren können. Im vergangenen Jahr brachten wir auch aus diesem Grund für den Lufthansa-Konzern fliegende Fluggesellschaften zur Anzeige. Dies geschah auf Grundlage von zusammen mit unserem europäischen Dachverband, der ECA, gesammelten Hinweisen auf Scheinselbstständigkeit und illegale Arbeitnehmerüberlassungen. Auch wenn die Akteure wechseln: diese Bedrohung für Arbeitsbedingungen und Flugsicherheit wird uns weiter begleiten, weshalb sich dies insbesondere auch in unserem Leit Antrag wiederfindet.

### Politische Vernetzung im dbb

Dass diese Geschäftsmodelle überhaupt möglich sind, hängt in hohem Maße von politischer Regulierung ab. Auch in



Die MGV 2023 wurde erneut aus der VC-Geschäftsstelle live gestreamt.

diesem Bereich haben wir als VC im letzten Jahr deutlich merkbar an Einfluss gewonnen: Der Beitritt zum gewerkschaftlichen Dachverband dbb ist ein weiterer Meilenstein in der Entwicklung der VC. Die Hauptstadtrepräsentanz der VC wurde im Jahr 2014 eröffnet. Seither hat sie eine sehr gute Vertretung und Vernetzung in Berlin aufgebaut, die in der Vergangenheit bereits bei vielen Themen sehr wertvoll war, nicht zuletzt bei der Anpassung des Betriebsverfassungsgesetzes, welches nun auch den Beschäftigten im Luftverkehr die Gründung von Betriebsräten ermöglicht.

Der dbb öffnet nun aufgrund seiner Größe und Bedeutung in der Politik nochmals Türen, die uns allein verschlossen bleiben. Darüber hinaus stehen wir im dbb auch gewerkschaftlich zusammen mit vielen weiteren Berufsfeldern, die essenziell für das Funktionieren von Wirtschaft und Gesellschaft sind.

### **Organisation auf der Höhe der Zeit**

Der Anspruch Strukturen kontinuierlich zu überprüfen und ggf. anzupassen findet sich ebenfalls im verabschiedeten Leitantrag wieder. In diesem Sinne hatten wir bereits im vergangenen Jahr verschiedene Themenfelder bearbeitet und nun der Mitgliederversammlung zur Abstimmung vorgelegt. Dies waren Änderungsvorschläge zur Beitragsordnung, den Mitgliedschaftskategorien, der Einbindung des Nachwuchses innerhalb der VC, Rahmen-

bedingungen für den Umgang mit den Finanzen der VC sowie die vorab bereits intensiv diskutierte Neuorganisation der Regelungen zu Wahlen in der VC und Einführung eines Wahlausschusses. Alle vorbereiteten Satzungsänderungen haben das notwendige  $\frac{3}{4}$ -Quorum erreicht und auch die Änderung der Beitragsordnung hat die erforderliche einfache Mehrheit deutlich übertroffen.

Wir sind froh darüber, alle diese Veränderungen nun in die Tat umzusetzen und die strukturellen Verbesserungen zum Wohle des Kollektivs anwenden zu können.

Mit 540 Anmeldungen, die über Stimmenvollmachten insgesamt 729 Stimmen auf sich vereinten, war die Mitgliederversammlung sehr gut besucht und zeigte eindrücklich Euer Interesse an den Entwicklungen des Verbandes. Dafür möchten wir uns herzlich bedanken! Dies sowie die sehr deutlichen Abstimmungsergebnisse bestätigen uns darin, den eingeschlagenen Kurs in unserem letzten Jahr im Vorstand der VC beizubehalten.

Euer Vorstand

Weitere Informationen sowie das Protokoll findet ihr unter:

<https://www.vcockpit.de/mitgliedsbereich/termine-seminare/mitgliederversammlung.html>

## Zusammenfassung der Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung der Vereinigung Cockpit fand am 11. Mai 2023 ausschließlich online von 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr statt.

Stefan Herth eröffnete die Mitgliederversammlung und begrüßte die Mitglieder. Im Anschluss begrüßte Hendrik Jäger, stellvertretender Beiratsvorsitzender, die Versammlung. Stefan Herth übergab sodann die Versammlungsleitung an VC-Vizepräsident Arne von Schneidmesser.

### **Bericht des Präsidenten**

Stefan Herth verwies zu Beginn seines Berichts auf das Motto "Change", mit dem das Vorstandsteam angetreten war. Viele der wichtigen Ziele des Teams seien auf den Weg gebracht worden und stünden

deshalb auf der Mitgliederversammlung zur Abstimmung. Zu diesen "Großthemen" gehörten die zentralere Steuerung der Tarifpolitik, das Steigern des politischen Einflusses in Berlin und Brüssel, die erfolgreiche Fortführung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, die Arbeit der Flight Safety und der Rechtsabteilung. Wandel gehöre zur Luftfahrt-Branche und eine statisch aufgestellte VC könne nicht erfolgreich sein. Stefan Herth appellierte zum Abschluss seiner Rede an alle Beteiligten in der VC, die Werte unseres Verbands zu leben: "Im Sinne Eures Votums werden wir weitermachen."

Im Anschluss an den Bericht des Präsidenten berichtete Personalvorstand Malte Fuhrmann über die personellen Veränderungen in der VC-Geschäftsstelle



und die Entwicklung der Personalführung im Berichtszeitraum.

### **Bericht des Vorsitzenden Tarifpolitik**

Dr. Marcel Gröls, Vorsitzender Tarifpolitik, sprach über die Entwicklung in der Luftfahrtbranche und ihre Auswirkungen auf die Tarifpolitik. Trotz Bedenken während der Pandemie wird wieder viel geflogen, sowohl aus privaten als auch geschäftlichen Gründen. Die Branche ist jedoch schwankungsanfällig und es gab Fehler während der Pandemie, die zu Engpässen führten. Dr. Gröls betonte, dass es für Strategiestäbe der Konzerne keine Ausrede sei, wenn sie sich überrascht zeigten, wenn auf einen Abschwung in schneller Folge der Aufschwung folge. Inflation und der Mangel an Arbeitskräften würden zu steigenden Preisen führen.

Es werde eine Satzungsänderung vorgeschlagen, um konzernweite Tarifkommissionen einzuführen, insbesondere bei der Deutschen Lufthansa AG, da eine gemeinsame große Tarifkommission offenkundig wirksamer ist als das heutige Modell.

### **Bericht der Vorständin Flight Safety**

Vorständin Flight Safety, Vivianne Rehaag, betonte die Rolle der VC bei der Gestaltung von Arbeitsbedingungen und der Sicherheit der Piloten. Sie informierte über die Unterstützungsangebote für Mitglieder und sprach die Pläne verschiedener Seiten zur Reduzierung der Cockpit-Besatzung an, was die VC ablehnt. Daten und Zusammenarbeit mit anderen Organisationen würden genutzt, um auf Sicherheitsrisiken hinzuweisen. Die VC setze sich gegen den öffentlichen Druck für eine Reduzierung der Besatzungen ein und ruft die Mitglieder zur Unterstützung auf. Dank ging an alle, die sich für Flugsicherheit und Arbeitsbedingungen engagieren.

### **Leitantrag zur Mitglieder- versammlung 2023**

Die Mitgliederversammlung entschied



### **Die Vertreter der Tarifkommissionen im Lufthansa-Konzern nach der Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses zur Bildung einheitlicher Tarifkommissionen**

erstmalig über einen Leitantrag, der dazu dient, Standpunkt und Richtung der VC zu definieren. Er stand unter dem Titel "Gute Arbeit im Luftverkehr sichern und zukunftsfest machen" und umfasste die wichtigsten Bereiche unserer Arbeit als Berufsverband und Gewerkschaft. Er wurde mit einer Zustimmung von 96,48 % angenommen.

### **Vorlage des Jahresabschlusses und des Geschäftsberichts durch den Vorstand**

Arne Karstens, Vorstand Admin & Finance, berichtete über den Geschäftsverlauf des Jahres 2022, welcher ein leicht negatives Ergebnis ausweist.

### **Bericht des Rechnungsprüfers über die Prüfung des Jahresabschlusses 2022**

Der Rechnungsprüfer attestierte dem Vorstand einen sorgfältigen Umgang mit dem Verbandsvermögen, wobei ein Prüfungsschwerpunkt die Reisekosten der VC Aktiven gewesen sind. Der Jahresbericht gab die finanzielle Situation des Vereins zutreffend wieder, die Mittel der VC wurden entsprechend dem satzungsgemäßen Zweck verwendet.

### **Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022**

Der Vorstand wurde für das Geschäftsjahr 2022 mit einer Zustimmung von 97,10 % und demnach mit der erforderlichen einfachen Mehrheit entlastet.

### **Wahl des Rechnungsprüfers für das Geschäftsjahr 2024**

In das Amt des Rechnungsprüfers für das Geschäftsjahr 2024 wurde Fabian Winkler gewählt.

### **Satzungsänderung zu Wahlen in der VC**

Die Mitgliederversammlung beschloss mit einer Mehrheit von 75,73 % und damit der satzungsgemäß erforderlichen Dreiviertelmehrheit eine Satzungsänderung zu Wahlen in der VC. Dazu hatte der Vorstand im Vorfeld ein ausführliches Rundschreiben verschickt. Primäres Ziel ist die Klärung von Verantwortlichkeiten bei Wahlen. Künftig wird ein fünfköpfiger Wahlausschuss für Durchführung von Wahlen in der VC zuständig sein. Drei

Mitglieder werden auf der MGV bereits von den Mitgliedern gewählt (s.u.), jeweils ein weiteres Mitglied wird vom Vorstand und vom Berat benannt.

### **Wahl des VC-Wahlausschusses**

In die erste Besetzung des neuen VC-Wahlausschusses wurden gewählt:

- Robert Böhm-Stadler,
- Jens Kreuzer und
- Gerhard Henke.

### **Satzungsänderung „Einheitliche Tarifkommissionen“**

Mit einer Mehrheit von 96,33 % und damit der satzungsgemäß erforderlichen Dreiviertelmehrheit beschloss die Mitgliederversammlung eine Erweiterung der bisherigen Regelungen für einheitliche Tarifkommissionen auf sämtliche Unternehmensverbände, die mehrere Flugbetriebe umfassen.

### **Satzungsänderung Leitbild Tarifpolitik**

Mit einer Mehrheit von 98,31 % und damit der der satzungsgemäß erforderlichen Dreiviertelmehrheit beschloss die Mitgliederversammlung eine Änderung des Leitbilds der VC im Bereich Tarifpolitik. Das Leitbild schränkt die Tarifpolitik nun nicht mehr auf deutsche Flugbetriebe ein.

### **Satzungsänderung „Junge VC“**

Mit einer Mehrheit von 90,99 % und damit der satzungsgemäß erforderlichen Dreiviertelmehrheit beschloss die Mitgliederversammlung die Einführung einer neuen Nachwuchsorganisation der VC. Neben ihrem regulären Mitgliedsstatus werden künftig alle unter 30 Jahren automatisch von der "Jungen VC" vertreten. Wählbar für Posten innerhalb der Leitung der Jungen VC sind alle Mitglieder bis zum Alter von 35 Jahren.

### **Finanzwirtschaft**

Im Bereich Admin & Finance stimmten die Mitglieder einer Satzungsänderung und einer Vereinsordnung für Finanzwirtschaft zu. Darin enthalten ist unter anderem das Bekenntnis zu einer schwarzen Null, also der Deckung der regulären Ausgaben durch die Einnahmen und nicht durch Kapitalerträge. Die Rücklagen der VC, die im Fall der Fälle als Streikkasse dienen, die Mitgliedsbeiträge stabil halten sollen und in Krisen finanzielle Schwankungen ausgleichen sollen, werden künftig rund dem Vierfachen der Jahreseinnahmen entsprechen.

Die Satzungsänderung erreichte mit einer Zustimmung von 85,25 % die erforderliche Dreiviertelmehrheit, die Vereinsordnung Finanzwirtschaft mit 85,37 % die erforderliche einfache Mehrheit.

Ein Mitgliederantrag zur Überarbeitung der Richtlinie der VC zu Reisekosten ihrer Aktiven verfehlte mit einer Zustimmung von 25,73 % die erforderliche einfache Mehrheit.

### **Mitglieder**

Auch im Bereich Mitgliederbetreuung gab es Anpassungen. So wurden einige Änderungen an den verschiedenen Status der Mitgliedschaft vorgenommen. Die Kategorien "International" und "Übernational" entfallen künftig, denn die betroffenen Kolleginnen und Kollegen im Ausland können von den dortigen lokalen Pilotenverbänden besser vertreten werden. Der Mitgliederstatus "Junior", der an der Fliegerei Interessierte binden sollte, wurde abgeschafft. Die für diese Bereiche vorgelegte Satzungsänderung wurde mit einer Zustimmung von 87,55 % und damit der erforderlichen Dreiviertelmehrheit angenommen.

Eine Satzungsänderung zur Behebung missverständlicher Passagen im Zusammenhang mit der Beitragsermittlung wurde mit einer Zustimmung von 79,31 % und damit der erforderlichen Dreiviertelmehrheit angenommen.

Ein Mitgliederantrag zur Wiedereinführung des im Jahre 2020 abgeschafften Systems zur Berechnung der Mitgliedsbeiträge ab dem Beitragsjahr 2024 verfehlte die erforderliche Dreiviertelmehrheit mit einer Zustimmung von 30,94 %.

Weitere Anpassungen gab es in der Beitragsermittlung. Die Änderung betrifft ab dem Beitragsjahr 2024 Mitglieder, die trotz mehrfacher Erinnerung nicht an der Beitragsermittlung teilnehmen und somit prozentual weniger zahlen als andere Mitglieder. Diese Änderung wird keine Auswirkungen auf die Beitragslast der Mitglieder, die ihren Pflichten zur Beitragsermittlung nachkommen, haben. Die notwendige Anpassung der Beitragsordnung wurde mit einer Zustimmung von 76,34 % und damit der erforderlichen einfachen Mehrheit angenommen.

## Personalia Geschäftsstelle

Martina Hardt hat auf eigenen Wunsch die VC verlassen. Wir danken ihr für ihre langjährige Mitarbeit und wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.

Angelika Lippert ist nach über 24 Jahren Tätigkeit in der VC in die wohlverdiente 3. Lebensphase – den Ruhestand – gewechselt. Angefangen von der Presseabteilung, in der sie viele Jahre tätig war, unterstützte sie anschließend tatkräftig die VC-Mitgliederbetreuung. Dank Ihrer Mithilfe haben die Kolleginnen jederzeit und von überall aus nun Zugriff auf digitalisierte Mitgliedsakten.

Ihre umsichtige menschliche Art sowie ihre uneingeschränkte Unterstützung und Loyalität der VC gegenüber wird uns fehlen. Wir wünschen ihr weiterhin viel Gesundheit und eine erlebnisreiche neue Lebensphase.

Markus German, Syndikusrechtsanwalt, feierte am 17. Februar 2023 sein 20jähriges Dienstjubiläum. Dank seiner tatkräftigen Unterstützung als Tarifreferent ist es ihm über die Jahre gelungen, zahlreiche Tarifverträge erfolgreich abzuschließen und in vielen Airlines die kontinuierliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Cockpitpersonals vieler Airlines zu erwirken. Auch für die Belange der VC-Mitarbeitenden hat sich Markus Germann als Personalreferent in der Zeit von 2012 bis 2017 stark gemacht.

Bastian Roet, VC-Generalsekretär und Leiter der VC-Hauptstadtrepräsentanz, feierte am 22. April 2023 sein 10-jähriges Dienstjubiläum. Seit er unsere Vertretung in Berlin aufgebaut



**VC-Vizepräsident Arne von Schneidmesser mit Angelika Lippert**

hat, arbeitet er mit großer Kompetenz und Professionalität höchst erfolgreich daran, Politik, Verbänden und Öffentlichkeit die Anliegen der deutschen Pilotenschaft zu vermitteln. Mit seiner professionellen, kompetenten und stets positiven Art hat er für die VC ein umfassendes Netzwerk im politischen Raum geschaffen, auf das wir uns bei vielfältigsten Themen verlassen können. 2018 hat Bastian zusätzlich die Leitung der Verbandskommunikation übernommen und prägt seitdem gemeinsam mit seinem Team die Außenwahrnehmung unseres Verbands in Politik, Presse und Öffentlichkeit.

Wir danken Markus Germann und Bastian Roet für ihr unermüdliches Engagement, ihren großen Einsatz und wünschen ihnen weiterhin viel Erfolg.

## Deutsche Lufthansa AG Hauptversammlung 2023

Für eine knapp vierstellige Anzahl an Anteilseignerinnen und Anteilseignern fungiert die VC über die Aktienstimmrechtsbündelung als Aktionärsvertreterin. In diesem Jahr konnte die VC nicht bei allen Punkten mit Vorstand und Aufsichtsrat in dieselbe Richtung gehen.

Die VC hat daher bei der Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG gegen eine Änderung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung gestimmt und sich bei der Entlastung des Vorstands enthalten. Trotzdem wurden diese Tagesordnungspunkte mehrheitlich angenommen,

was zu einer deutlichen Erhöhung der Bezüge von Vorstand und Aufsichtsrat führt. Diese Gehaltserhöhungen sieht die VC äußerst kritisch, da sie nicht mit der Situation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übereinstimmen, die Sparmaßnahmen hinnehmen müssen. Die VC fordert weiterhin eine gerechtere Verteilung und bessere Arbeitsbedingungen, um die Premium-Marke Lufthansa erfolgreich zu halten und das Vertrauen aller Beteiligten zu stärken. Ein erfolgreicher Konzern sollte auch ein vorbildlicher Arbeitgeber sein, der alle Interessengruppen einbezieht!



# Kurznachrichten

## Tourismusgipfel in Berlin

Beim BTW Tourismusgipfel in Berlin war die VC mit Präsident Stefan Herth und Generalsekretär Bastian Roet vor Ort. Eines der Tophemen war wie aktuell vielerorten der Fachkräftemangel. Veranstaltungen wie der Tourismusgipfel sind unverzichtbar, um direkt mit politischen Entscheidern ins Gespräch zu kommen, beispielsweise zum Thema Arbeitsrecht.

Trotz europäischen Binnenmarktes und Globalisierung bleibt unser Arbeitsrecht auf die deutschen Grenzen beschränkt. Dies ist ein entscheidender Nachteil für die Beschäftigten, denn es führt zum Einsickern der oftmals schlechteren Arbeitsbedingungen anderer Länder nach Deutschland. Im Luftverkehr ist diese Entwicklung am offensichtlichsten beim Thema WetLease. Auch deutsche Fluggesellschaften nutzen zunehmend Airlines aus dem Ausland,

um teils selbst geschaffene Kapazitätslücken zu schließen. Oftmals werden auf diese Weise de facto deutsches Arbeitsrecht und gewerkschaftlich erkämpfte tarifliche Arbeitsbedingungen umgangen.

Was wir daher dringend brauchen, sind einheitliche europäische Regelungen beim Arbeits- und Tarifrecht zur Stärkung der Interessen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Sie wären ein zentraler Baustein, um die Abwärtsspirale für die Beschäftigten zu stoppen.

Vielen Dank an den Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft für den Tourismusgipfel und die damit verbundene Gelegenheit, auch solche Themen in offenen Gesprächen mit den Entscheidern auf höchster Ebene zu adressieren.



## Deutsche und italienische Cockpit-Gewerkschaften vereinbaren engere Zusammenarbeit und Koordination

Die Vereinigung Cockpit e.V. und der italienische Pilotenverband ANPAC haben eine engere Zusammenarbeit und Koordination der Tarifpolitik beschlossen. Bei ihrem Treffen in Rom begrüßten VC-Präsident Stefan Herth und ANPAC-Präsident Riccardo Canestrari den Zusammenschluss von ITA und der Lufthansa Group, wiesen aber auch darauf hin, die Interessen der Beschäftigten auf beiden Seiten zu wahren. Die Chefs der Cockpit-Gewerkschaften aus beiden Ländern machten klar, dass es keinen Unterbietungswettbewerb innerhalb der Lufthansa Group geben wird.

"Wir haben im deutsch-italienischen Schulterschluss der Gewerkschaften auf die jüngsten Entwicklungen innerhalb des Lufthansa-Konzerns reagiert und eine enge Abstimmung vereinbart", sagt VC-Präsident Stefan Herth. "Innerhalb der deutschen Lufthansa-Flugbetriebe haben wir mit der Group-Tarifkommission bereits eine gut funktionierende Verzahnung aufgebaut. Auch mit den Kolleginnen und Kollegen in der Schweiz und in Österreich stehen wir in engem Kontakt. Die logische Konsequenz daraus ist, nun auch Richtung Italien nicht nur in einen informellen Austausch zu kommen, sondern unsere Aktivitäten gemeinsam zu koordinieren. Über die Lufthansa-Gruppe hinaus gedacht brauchen wir von der Politik endlich auch einen Rechtsrahmen für Tarifverträge, die europaweit gelten. Dafür werden die Gewerkschaften weiter auf Öffentlichkeit und Politik einwirken."



**Stefan Herth, VC-Präsident, und Riccardo Canestrari, Präsident der ANPAC, vereinbaren in Rom eine engere Zusammenarbeit und Koordination zwischen den beiden Verbänden.**

"Die ANPAC hat den Zusammenschluss von Lufthansa und ITA Airways von Anfang an begrüßt", sagt Riccardo Canestrari, Präsident der ANPAC. "Das heutige Treffen mit unseren Kollegen ist ein wichtiger Meilenstein auf dem bereits bestehenden Weg zwischen unseren Organisationen. Es schafft die Grundlage für einen ständigen Austausch und die Koordination zwischen den Berufsvertretern von ITA Airways und Lufthansa, um die Arbeitsbedingungen zwischen allen Unternehmen der Lufthansa Gruppe zu optimieren."

VC und ANPAC haben erkannt, dass eine länderübergreifende Koordination der Gewerkschaftsarbeit unabdingbar ist, um auf die länderübergreifenden Strukturen in der Airline-Welt reagieren zu können. Von der Politik muss die Arbeitnehmerseite endlich rechtlich auf eine Stufe mit den Arbeitgebern gestellt werden. Nationales Arbeitsrecht bietet in vielen Fällen für die Beschäftigten bei transnationalen Konzernen keine adäquaten Antworten mehr. Es braucht daher einen europäisch bzw. international gültigen Rahmen für Tarifverträge.

### Wet-Leasing: Europäischer Pilotenverband deckt beunruhigende und arbeitsrechtlich fragwürdige Praktiken auf

Eine von der European Cockpit Association (ECA) durchgeführte Untersuchung von Wet-Lease-Flugzeugen hat beunruhigende Hinweise auf mögliche Verstöße gegen das Arbeitsrecht ergeben. Seit Anfang des Sommers hat die ECA die Aktivitäten von mehr als 100 Wet-Lease-Flugzeugen in Europa gründlich untersucht und dabei Zeugenaussagen, Verträge und Daten von Piloten und Pilotenverbänden gesammelt. Die Ergebnisse sind alarmierend und werden den nationalen Arbeits- und Luftfahrtbehörden sowie der Europäischen Arbeitsbehörde in Bratislava für eine umfassende Untersuchung vorgelegt.

Wet-Leasing, auch bekannt als ACMI-Leasing (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance), ist eine gängige Praxis in der Branche, bei der Fluggesellschaften Flugzeuge und die dazugehörigen Besatzungen von anderen Unternehmen leasen. Allerdings hat es ein Ausmaß angenommen, dass von der ursprünglichen Idee, kurzfristig Ersatz bereit zu stellen, keine Rede mehr sein kann. Besatzungen werden dabei oft befristet oder sogar als Selbständige angestellt, um flexibel zu bleiben, Arbeitskosten zu senken und die Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen zu vermeiden. Zudem tragen die Besatzungen damit einen Großteil des wirtschaftlichen Risikos.

"Wet-Leasings sind zwar prinzipiell legal und in Ordnung. Unter dem Deckmantel dieser Legalität verbergen sich jedoch vermehrt undurchsichtige und zweifelhafte Vereinbarungen mit Arbeitnehmern. De facto haben wir mit Wet-Leasing nichts anderes als die nächste Form des Sozialdumpings, mit dem sich Unternehmen - zum Teil auch etablierte Unternehmen - ihrer sozialen Verantwortung

für die Beschäftigten zu entziehen versuchen," so Stefan Herth, Präsident der Vereinigung Cockpit. "Die von der ECA erhobenen Daten sind besorgniserregend. Wir fordern die zuständigen Behörden auf, diese Praxis gründlich zu untersuchen und zu helfen, die Arbeitsplätze in den betroffenen Unternehmen abzusichern."

Die Datensammlung der ECA zeigt nun, dass auch bei den aktuellen Wet-Lease-Modellen die Beschäftigung von selbstständigen Besatzungsmitgliedern nicht mit dem Arbeitsrecht vereinbar ist. In der Vergangenheit wurden ähnliche Praktiken bereits von den zuständigen Behörden als Scheinselbständigkeit eingestuft.

"Die Arbeitnehmerüberlassung bei Wet-Leasing-Anbietern muss stärker kontrolliert werden, um diesen fragwürdigen Machenschaften ein Ende zu setzen. Wir schließen uns der Forderung der ECA an, dass die nationalen Arbeitsbehörden die Einhaltung des Sozial- und Arbeitsrechts überprüfen müssen. Darüber hinaus ermutigen wir die Europäische Arbeitsbehörde, solche Inspektionen zwischen den Mitgliedsstaaten zu koordinieren," so Herth weiter.

Die ECA hat eine Website über Wet-Lease, seine Wurzeln und seine potenziellen Gefahren, inklusive einer Visualisierung von Wet-lease - dem Wet-lease-Dashboard gelauncht. Auf der interaktiven Karte werden die Anbieter und Nutzer von Wetlease sowie die Grundlage der jeweiligen Tätigkeiten dargestellt.

<https://www.eurocockpit.be/news/wet-leasing-faults-flaws-call-action>



## ECA Expert Training Course in Frankfurt

Am 25. und 26. April 2023 öffnete die VC ihre Türen für den „ECA Expert Training Course“. Der Kurs wird Experten angeboten, welche sich als „Neulinge“ an der ECA Arbeit engagieren wollen. Als Referenten waren Juan Carlos Lozano (ECA Vize-Präsident), Paul Reuter (ECA Professional Affairs Director) und Álvaro Gammicchia (ALPA Spain - SEPPLA) vor Ort in Frankfurt.

Der Kurs gibt u.a. einen Überblick zur ECA und IFALPA und deren Beziehungen auf der internationalen Ebene. Insbesondere werden die Beziehungen zur EASA, den EU Institutionen, EUROCONTROL, der ICAO und anderen wichtigen Stakeholdern, auch aus der Industrie herausgearbeitet. Es wird verdeutlicht, wie wir mit unserer Arbeit an welchen Stellen Einfluss nehmen können und gibt den Aktiven Tipps an die Hand wie man wichtige internationale Treffen vor- und nachbereitet.

Neben Aktiven aus den europäischen Mitgliedsverbänden nahmen auch folgende VC Aktive an dem Kurs teil: David Streif (AG AAP), Michael Petry (AG SEC), Kolja Bollhorst (AG ATS), Niklas Ahrens (AG ADO), Kai Kampelmann (TF ENVI), Felix Koller (AG QUAT) und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen). Abgerundet wurde der Kurs durch ein gemeinsames Abendessen, bei welchem die Aktiven aus den unterschiedlichsten ECA-Verbänden in den Austausch kamen. Der nächste „ECA Expert Training Course“ soll im Herbst 2023 bei der SEPPLA in Madrid stattfinden.

Bei Interesse bitte kurze E-Mail an: [FlightSafety@vcockpit.de](mailto:FlightSafety@vcockpit.de) oder [International@vcockpit.de](mailto:International@vcockpit.de).



### Die Reise von Hessen Aviation geht weiter - Die Autonomisierung des Flughafenvorfeldes

Am 25.05.2023 fand im House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt eine Veranstaltung zum Thema „Die Autonomisierung des Flughafenvorfeldes“ statt.

Das HOLM ist ein interdisziplinär und branchenübergreifend arbeitendes Forschungs- und Bildungszentrum im Bereich Logistik und Mobilität des Landes Hessen. Von Seiten der VC nahm Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) teil. Stakeholder aus Wissenschaft und Wirtschaft kamen im Future Aviation Lab zusammen, um sich dem gemeinschaftlich gewählten Macrotrend „Autonomous Systems“ zu widmen. Mit dem Ziel des Wissenstransfers, der Vernetzung und der darauf aufbauenden Projektinitiierung ging es an diesem Nachmittag um die spannende Herausforderung der Autonomisierung des Flughafenvorfeldes. Spannende Impulsvorträge zu dem themenspezifischen Herausforderungen, Visionen, Lösungen und Möglichkeiten aus der Wirtschaft, Wissenschaft und aus gesellschaftlicher Betrachtung gaben die Grundlage und den Anstoß zum anschließenden

Austausch und Networking im Future Aviation Lab des HOLM. Vertreten waren u.a. die Hochschule Fresenius, das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, die VecCtor GmbH, die EDAG Engineering GmbH, Boeing, IATA, Lufthansa Consulting und der Flughafenbetreiber Fraport.

Während der Veranstaltung ergaben sich zahlreiche Möglichkeiten unsere Verbandsinteressen zu platzieren. Hier sehen wir evtl. Überschneidungen mit den Arbeitsinhalten der AG AGE, TF RCO und TF ENVI.

Auch diese Veranstaltung im HOLM bestätigt sich als gelungene Plattform für den brancheninternen Austausch zu Zukunftsthemen. Die VC wird ihre Beteiligung an diesem wertvollen Austausch fortsetzen, um die Luftfahrt der Zukunft mitzugestalten. Im Juni soll es eine Veranstaltung zum Thema „Automatisierung in der Luft“ geben.

### Europeans for fair Competition erneuert strategische Zielsetzung

2015 hat die EU-Kommission ihre Luftverkehrsstrategie veröffentlicht. Seitdem haben sich sowohl die globale als auch die EU-Luftverkehrslandschaft erheblich verändert. Um diese Veränderungen mitzugestalten, ist die VC Mitglied bei Europeans for fair Competition (E4FC), einer Initiative, die sich für starke europäische Luftfahrtunternehmen, hohe soziale Standards und mehr Nachhaltigkeit in unserer Branche einsetzt. Die Mitglieder arbeiten gemeinsam daran, die politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen für unsere Branche so zu gestalten, dass der Luftverkehrssektor den europäischen Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft und auch uns als Beschäftigten gleichermaßen dient.

E4FC hat sich nun ein neues Manifest gegeben, das die strategische Zielsetzung des Verbandes bestimmt. Kernthema ist dabei ein umfassender und kohärenter Regulierungsrahmen

sowohl für den internen als auch für den externen EU-Luftverkehrsmarkt. Die EU-Luftverkehrspolitik sollte demnach auf den folgenden Bausteinen aufbauen:

- Sicherung der strategischen Autonomie der EU-Luftfahrtindustrie;
- Wahrung der Interessen der EU-Luftverkehrsindustrie und Gewährleistung eines globalen Level Playing Field;
- Ein umfassender Nachhaltigkeitsrahmen, der die Wettbewerbsfähigkeit fördert und gleichzeitig Carbon Leakage vermeidet;
- Wahrung europäischer Standards und Anforderungen für einen sozial verantwortlichen Luftfahrtsektor.

Zum E4FC-Manifest:

<https://e4fc.eu/wp-content/uploads/2023/06/E4FC-Manifesto-2023.pdf>

## ICAO Airborne Surveillance Working Group Meeting

Die VC-Aktiven im Bereich der Flight Safety beeinflussen die Piloteninteressen nicht nur auf nationaler Ebene, sondern versuchen sich so früh wie möglich einzubringen, z.B. bereits bei der Entwicklung von Vorgaben der ICAO. Die Arbeit ist dort in verschiedenen Panels organisiert, zumeist mit Beteiligung von Vertretern der International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA), dem weltweiten Zusammenschluss aller Pilotenvereinigungen.

Moritz Bürger ist Mitglied im ICAO Surveillance Panel, das sich unter anderem mit Radaranlagen, Transpondern, ADS-B und Collision Avoidance Systemen beschäftigt. Die Untergruppe „Airborne Surveillance Working Group“ (AIRB WG) tagte 28. Februar bis 03. März 2023. Große Themen sind dort derzeit die Einführung eines neuen TCAS-Standards

namens ACAS-X, der unnötige Resolution Advisories reduzieren soll, z.B. bei Annäherungen mit hohen Raten an die freigegebene Höhe. Vor allem wird dieser aber erstmals die Möglichkeit horizontaler Ausweichempfehlungen für Helikoptern, Drohnen und ähnliche Luftfahrzeuge einführen. Außerdem wird an sogenannten „ADS-B in“-Anwendungen gearbeitet. Diese zeigen ADS-B Daten wie Position, Höhe, Geschwindigkeit, Kennung und weiteres auf Displays an. Das kann bei Visual Approaches helfen vorausfliegenden Verkehr zu erkennen oder diesem mit sicherem Abstand zu folgen. Es darf aber nicht dazu führen, dass Crews die Staffelungsverantwortung der Flugsicherung in IMC übernehmen sollen (vgl. IFALPA Position 21POS03). Hier gilt es die Entwicklungen aufmerksam zu beobachten und ggf. frühzeitig einzugreifen.

## Nachhaltigkeit in der Luftfahrt - Update zu Fit for 55

Die meisten den Luftverkehr betreffenden Teile des Fit for 55-Pakets erreichen demnächst das Ende des Gesetzgebungsverfahrens. Am 16. Mai wurde die Revision des EU-Emissionshandelsystems (EU ETS) für den Luftverkehr im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Sie ist am 5. Juni in Kraft getreten. Mit der Überarbeitung werden die kostenlosen Zertifikate für den Luftfahrtsektor bis 2026 auslaufen und die Verwendung von nachhaltigen Flugkraftstoffen gefördert. Während der endgültige Text zu ReFuelEU Aviation ebenfalls bald verabschiedet werden dürfte, ist die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie (ETD) noch in der Gesetzgebungspipeline.

Europeans for Fair Competition (E4FC) unterstützt die im Fit for 55-Paket dargelegten Dekarbonisierungsziele der Europäischen Kommission. E4FC hält die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen von ReFuelEU Aviation und der Überarbeitung des EU-Emis-



© artjazz / Shutterstock

sionshandelssystem für angemessen, sinnvoll und effektiv, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und CO<sub>2</sub>-Neutralität im Jahr 2050 zu erreichen. Der Vorschlag zur Überarbeitung der ETD, eine Steuer auf Flugkraftstoffe einzuführen, ist jedoch aus Umweltsicht kontraproduktiv, während er gleichzeitig eine finanzielle Belastung für die EU-Fluggesellschaften und ihre Beschäftigten darstellt und zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber Nicht-EU-Konkurrenten führt.





Bundespolizei

# SECURITY AKTUELL

## Forum Durchführung von Rückführungen

Die AG SEC der VC lädt euch in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei am 07.11.2023 zum Forum „Durchführung von Rückführungen“ ein. Geplant ist ein sachlicher Austausch mit Vorträgen zu den folgenden Themen:

- » Ausbildung Personenbegleiter Luft
- » Bordgewalt
- » Abschiebungsbeobachtung

Ort: Vereinigung Cockpit/MAC  
Am: 07.11.2023, 10 Uhr

Für die Planung bitten wir um eine unverbindliche Interessenbekundung unter [agsec@vcockpit.de](mailto:agsec@vcockpit.de).

# IFALPA-Konferenz in Montreal

Der Weltpilotenverband wird 75

## Johannes Bade

Referent Internationale Beziehungen  
Vereinigung Cockpit

Auch in diesem Jahr standen zahlreiche Herausforderungen für das Cockpitpersonal auf der Tagesordnung der IFALPA-Konferenz, die vom 4. bis 7. Mai in Montreal stattfand. Im Rahmen der Konferenz begann der Verband sein 75-jähriges Jubiläum.

Die IFALPA ist ein weltweiter Zusammenschluss nationaler Berufsverbände der Flugzeugführer. Seit jeher ist diese Konferenz für die Abstimmung und den Zusammenhalt der Cockpitbesatzungen auf globaler Ebene sehr wichtig. Die VC wurde auf der Konferenz durch Maria-P. Murtha als Chief Delegate (VC Vorsitzende Internationale Beziehungen) und Johannes Bade als Delegate (Referent Internationale Beziehungen) vertreten. Darüber hinaus nahmen folgende VC-Mitglieder an der Konferenz teil: Lars Frontini (Vorstandsmitglied), Nina Moers (Leiterin der IFALPA Female Pilots' Working Group), Nikolaus Braun (Leiter des IFALPA ADO Committee), David Schöne (Leiter des IFALPA AAP Committee und stellvertretender Leiter der IFALPA Safety Management Working Group), Uwe Harter (IFALPA Executive Vice-President Technical & Safety Standards, EVP TSS), und Tanja Harter (Leiterin des IFALPA HUPER Committee und ECA Technical Affairs Director).

Zu Beginn der Konferenz öffnete die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ihre Türen. In der ICAO Assembly Hall hießen Salvatore Sciacchitano (Präsident des ICAO Rates), Omar Alghabra (Verkehrsminister Canada),



© Vereinigung Cockpit e.V.

**Die Teilnehmer der IFALPA-Konferenz (v.l.n.r.): Uwe Harter, Nikolaus und Claudia Braun, Nina Moers, David Schöne, Tanja Harter, Johannes Bade, Maria-Pascaline Murtha, Lars Frontini**

Stephen P. Creamer (Direktor des ICAO Air Navigation Büros) und Jack Netskar (IFALPA Präsident) die Teilnehmer aller Mitgliedsverbände herzlich willkommen. Darüber hinaus hielt Prof. Dr. Sidney Dekker (Professor and Director of the Safety Science Innovation Lab at Griffith University in Brisbane, Australia and Professor at the Faculty of Aerospace Engineering at Delft University, Netherlands) einen Vortrag zum Thema „The Seven Habits of a Safe Airline“ (<https://sidneydekker.com/>).

Während der Konferenz wurden u.a. die Arbeitsergebnisse des vergangenen Jahres besprochen, beschlossen sowie neue politische Entwicklungen und allgemeine Herausforderungen für Cockpitpersonal und deren Mitgliedsverbände diskutiert und bewertet. Im Mittelpunkt stand allerdings die globale Strategie zum Thema „Reduced Crew Operation“ (RCO). Führende Vertreter der weltweit größten Pilotenorganisationen IFALPA, ALPA-I und ECA kündigten eine globale Strategie an, um zu verhindern, dass Fluggesellschaften und Hersteller ihre Pläne vorantreiben, die Zahl der Pilotinnen und Piloten im Cockpit zu reduzieren (<https://safetystartswith2.com/>).

Auf den Regional Meetings wurde deutlich, dass alle Mitgliedsverbände ähnliche Probleme haben, insbesondere beim Thema „Positive Safety Culture“. Hier waren sich alle einig,

## Internationales

dass soziale und Safety-Faktoren zwingend gemeinsam bedacht werden müssen.

### Afrika und Mittlerer Osten

In der Region Africa and Middle East (AFI/MID) ist der Kontakt zu Mitgliedsverbänden aus Ägypten und Kenia leider komplett abgerissen. Außerdem wurde der marokkanische Pilotenverband durch die Royal Air Maroc zerschlagen. Dafür konnte jedoch die Region die sogenannte Emirates Professional Pilots Group als neues Mitglied aus Bahrain dazugewinnen. Bedauerlicherweise haben die Mitgliedsverbände mit grundsätzlichen und existenzbedrohenden Themen zu kämpfen. Diese Themen gehen nicht zuletzt auf die Etablierung einer Art Angstkultur durch die Airlines innerhalb der Pilotenschaft zurück. Das größte Problem der Mitgliedsverbände ist jedoch der Mangel an Aktiven innerhalb der Verbände, der es erschwert, an internationalen Meetings teilzunehmen.

### Karibik und Nordamerika

In der Region Caribbean and North America (CAR/NAM) berichtete die ALPA Canada von dem Zusammenschluss mit ALPA-I (USA) und der ACPA (Kanada). Die ALPA Canada hat seit 2016 zehn neue Pilot Groups hinzugewinnen können. Außerdem sind ca. 95 Prozent aller Pilotinnen und Piloten in Canada Mitglied in einem Berufsverband. Die ASPA (Mexico) berichtete von einer langen und großangelegten Kampagne zum Thema Kabotage (das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen). Ein hierzu geplantes mexikanisches Gesetz bekämpfte die ASPA erfolgreich im Mai 2023. Somit bleibt Kabotage innerhalb Mexikos verboten. Außerdem wurden Kathi Hurst (USA) zur Regional Vice-President NAT und Erich (Chris) Witt (Cayman Islands) zum Regional Vice-President CAR/East gewählt.

### Europa

In Europa gibt es, bedingt durch die Pandemie, ein massives Personalproblem an den Flughäfen. Zusätzlich spüren wir die Folgen des Ukraine Krieges. Zudem spielt das Thema RCO eine sehr große Rolle. Die European Union Aviation Safety Agency (EASA) bereitet derzeit die Konzepte Extended Minimum Crew Operations (eMCO) und Single Pilot Operations (SiPO) vor, die in naher und mittlerer Zukunft umgesetzt werden sollen. In dem Zusammenhang wird die globale Kampagne „Safety starts with 2“ europaweit koordiniert und unterstützt. Außerdem beschäftigt das Thema „Wetlease“ alle europäischen Verbände weiterhin sowie die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, zu deren Entwurf es immer noch keine Überarbeitung gibt.

### Südamerika

In der Region South America (SAM) wurde davon berichtet, wie Airlines ihr Personal bezahlen, um ihre Mitgliedschaft in einem Berufsverband zu kündigen, ansonsten werde mit Kündigung

gedroht. Auch die oben erwähnte RCO-Kampagne ist in der SAM-Region ein dominierendes Thema. Hervorgehoben wurde das Kooperationsabkommen zwischen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der ICAO. In diesem Zusammenhang hatte die ILO erreicht, dass die Luftfahrt in Kolumbien nicht mehr als kritische Infrastruktur einzustufen ist und somit bestreikt werden darf. In Argentinien, Peru, Brasilien und Panama ist die Flugauslastung bereits wieder auf dem Niveau vor der Pandemie, wobei das Streikrecht weiterhin missachtet wird.

### Wichtige Wahlergebnisse

Auch dieses Jahr fanden wieder Wahlen statt. Das Hauptaugenmerk lag auf den Wahlen der Executive Committee Officer. Amornvaj Mansumitchai (Thailand) wurde zum neuen IFALPA Präsidenten, Juan Carlos Lozano (Spanien) zum neuen Vize-Präsidenten und Ron Hay (United States) zum neuen Executive Vice-President Administration, Membership & Finance gewählt. Sehr erfreulich für die VC ist die Wiederwahl von Tanja Harter zur Leiterin des IFALPA HUPER Committee und Nikolaus Braun zum Leiter des IFALPA ADO Committee. Wir gratulieren allen neu gewählten Amtsträgern, heißen alle zurückkehrenden Amtsträger herzlich willkommen und bedanken uns bei allen scheidenden Aktiven.

### Auszeichnung für Tanja Harter

Im Rahmen des Galadiners, das am Samstagabend stattfand, wurde unsere VC-Kollegin Tanja Harter für ihren Einsatz und ihre herausragenden Leistungen im Interesse des Cockpitpersonals mit dem „Scroll of Merit“ Award ausgezeichnet. Mit ihrer jahrzehntelangen Erfahrung in den Diensten der Pilotengemeinschaft auf nationaler und internationaler Ebene besitzt Harter herausragende Fachkenntnisse. In ihrer Rolle als Leiterin des IFALPA HUPER Committee, ECA Technical Affairs Director und verantwortliche Arbeitsgruppenvorsitzende auf VC-Ebene hat sie in ihrer Laufbahn an zahlreichen Sitzungen teilgenommen. Sie vertrat die IFALPA u.a. bei der International Working Group (IWG) zur Festlegung von Kriterien für FSTDs (ICAO DOC 9625) oder zur Durchführung von strategischen Überprüfungen der Ausbildung von Berufspilotinnen und -piloten mit anschließender Ausarbeitung des ICAO DOC 9995 über evidenzbasierte Ausbildung (Evidence Based Training). Außerdem war Tanja Harter Mitverfasserin des IFALPA IPTS Manuals und IFALPA-Vertreterin, Rednerin und Podiumsmitglied beim ICAO MPL-Symposium. Neben diesen und vielen anderen Engagements ist sie seit Februar 2022 die ECA-Vertreterin in der EASA-Expertengruppe für eMCO. Die VC gratuliert recht herzlich zu dieser verdienten Auszeichnung.

Außerdem wurden auf der diesjährigen Konferenz zwei neue Verbände Mitglied: die SIPLAP (Peru) und die Emirates Aviation Association (EAA). Die nächste Konferenz wird 2024 in Mexico stattfinden.



# Bericht vom Meeting der Association of Star Alliance Pilots (ASAP)

Sicherheit und Nachhaltigkeit im Fokus

**Maria-P. Murtha**

Vorständin Internationale Beziehungen  
Vereinigung Cockpit

Am 2. und 3. Mai 2023 fand am Rande der 77. IFALPA-Konferenz in Montreal das ASAP-Meeting statt. Dort trafen sich Vertreter der Pilotinnen und Piloten der Star Alliance Airlines. Derzeit sind in der ASAP zwölf aktive und elf inaktive Mitglieder vertreten.

## Vorstoß gegen „Reduced Crew Operations“

John Sluys (OCCC) stellte in seiner Präsentation einen Teil des Global Pilot Symposium (GPS)-Programms vor. Das GPS wird einen Fokus auf die gegenseitige Unterstützung der Mitgliedsverbände legen und den „Call For Action“ gegen den Vorstoß der Industrie in Richtung „Reduced Crew Operations“ (RCO) vorstellen.

Anschließend gab es die Berichte der Mitgliedsverbände (ALPA, APA, TUP, VC, NZALPA, NSF, APU, ACDAC, CAPA, ALPA-S), die immer wieder interessante Schwerpunkte, wie z.B. Wetlease, Tarifverhandlungen, Flottenstärken und Arbeitsbedingungen aufzeigen.

## Positiver Wirtschaftsausblick

Am zweiten Tag des ASAP-Meetings gab Kye Johanning (Director Economic & Financial Analysis, ALPA-I) ein Wirtschaftsupdate. Die globale Wirtschaft erholt sich nach der Pandemie, allerdings gibt es viele Turbulenzen. Globales Wachstum ist für 2023 auf 2,8 Prozent prognostiziert und soll 2024 auf 3 Prozent steigen. Die Kosten für Kerosin haben 2022 ca. 30 Prozent der Operating Costs ausgemacht, ein ordentlicher Anstieg zu der Zeit vor der Pandemie. Afrika zeichnet weiterhin eine der schwächsten Wirtschaften, während USA, Europa und der nahe Osten für 2023 Profite erwarten. Johanning geht davon aus, dass die Anzahl der Passagiere bis 2025 die Zahlen von 2019 übersteigen werden.

Mark Galardo (Air Canada Senior Vice President Network and Revenue Management) gab ein kurzes Briefing zu Air Canada im Gefüge der Star Alliance und stand anschließend für Fragen zur Verfügung. Bei dem Thema Wetlease machte er eine klare Aussage: „I hate wetleasing. I only use it when I’m desperate.“.



© Vereinigung Cockpit e.V.

In dem Zusammenhang machte er deutlich, wie schwierig es derzeit ist, Fluggerät zu finden, mit den Verzögerungen in der Auslieferung (Boeing und Airbus) zu planen und Lieferkettenprobleme zu lösen. Der geschlossene Luftraum über Russland ist ein weiterer Einfluss auf die Performance der Star Alliance. Zukünftig soll „Customer Experience“ im Fokus der Star Alliance stehen.

Eine der wichtigsten Nachrichten war der Zusammenschluss von ACPA und ALPA, welcher nächste Woche vom ALPA-Vorstand offiziell beschlossen werden soll.

### Response-Teams, Positive Safety Culture & Sustainable Aviation

Danach begann Brian Shury (IFALPA Professional & Government Affairs Director) mit einem kurzen Abriss der Historie des Professional & Government Affairs (PGA) der vergangenen Jahre. Seit 2018 gab es einige Änderungen, die dazu geführt haben, dass es ein Go Team-Konzept gibt, das Mitgliedsverbände in schwierigen Zeiten schnell unterstützen kann. Die Pandemie hat die Entwicklung maßgeblich vorangetrieben und die IFALPA Response-Teams (IRTs)

zu wertvollen Ressourcen innerhalb der IFALPA gemacht. Für einige Airlines (RYR, LATAM, Avianca, etc.) waren die MA Consults während der Pandemie unabdingbar und sollen auch in Zukunft bei Bedarf angefordert werden können. Ein weiterer wichtiger Punkt ist Positive Safety Culture und das Training hierfür. Einige Länder (EU, USA) haben sich weiterentwickelt und ihre Flight Safety Arbeit auf den Prinzipien von Just Culture und Positive Safety Culture basiert. Leider sind in weiten Teilen der Welt diese Konzepte völlig unbekannt, so dass es innerhalb des PGA einen Vorstoß gibt, zumindest auf dieser Plattform diesen Trend weiterzutreiben. Weiterhin sind RCO und Sustainable Aviation zwei der großen Baustellen, mit denen sich IFALPA gesamtheitlich beschäftigt. Strategische Überlegungen werden innerhalb des PGA angeregt, um die Regionen um AFIMID verstärkt zu unterstützen, damit sie sich nach der Pandemie schneller wieder erholen.

Das nächste ASAP-Meeting findet im Herbst 2023 statt.

## ECA TF RCO zu Gast in Frankfurt

**Am 21. und 22. Februar 2023 traf sich die ECA TF RCO in der VC-Geschäftsstelle in Frankfurt. Die ECA ist der Dachverband der Berufsverbände und Gewerkschaften der Piloten auf europäischer Ebene und vertritt die Piloteninteressen gegenüber den zuständigen EU-Organen. Der Verband wurde 1991 gegründet und beheimatet inzwischen nicht nur mehr als 30 Pilotenverbände aus EU-Mitgliedsstaaten, sondern darüber hinaus auch assoziierte Verbände, wie z.B. die Pilotenverbände aus Israel und der Türkei.**

### Johannes Bade

Referent Internationale Beziehungen  
Vereinigung Cockpit

Zum Thema Reduced Crew Operations (RCO) hat die ECA eine TF gegründet, welche sich intensiv mit der Thematik reduzierter Flugbesatzungen sowie der damit verbundenen Forschung und Einsatzmöglichkeiten auseinandersetzt. Die VC wurde vertreten durch Max Scheck, Niklas Ahrens, Damiano De Tomassi, Tobias Hinsch, Michael Petry, David Schöne, Veronica Schömer und Johannes Bade (Referent

Internationale Beziehungen). Auch Tanja Harter (ECA Technical Affairs Director), Arnaud Du Bedat (IFALPA Senior Technical Officer) und John Sluys (ALPA-I) waren anwesend. Außerdem waren Vertreter des DLR, EUROCONTROL, der ESMT Berlin, des Peace Research Institute Oslo und der Sapienza University Rome zu Gast.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Das DLR stellte das Projekt NICO (Next Generation Intelligent Cockpit) vor. Hierbei werden das Konzept und die Architektur eines zukünftigen, hochautomatisierten Cockpits entwickelt und in mehreren Simulatorstudien sowohl im Cockpitsimulator GECO (Generic Experimental Cockpit) als auch im Full Motion Simulator AVES (Air Vehicle Simulator) untersucht. Außerdem werden ausgewählte NICO-Systeme durch Flugversuche im DLR-Forschungsflugzeug ISTAR (In-flight Systems and Technology Airborne Research) demonstriert.

Weiterhin präsentierte EUROCONTROL mit einem Gastvortrag „Unearthing Weak Signals for safer and more efficient socio-technical systems“ das Design des SECA und verwies auf ein EUROCONTROL White Paper zu dieser Thematik.

Bei dem zweitägigen Hybridmeeting standen nicht nur die beiden ECA-Positionspapiere, „Unmanned Aircraft Systems and the concepts of Automation and Autonomy“ und „The Human and the concepts of Extended Minimum Crew Operations and Single Pilot Operations“, auf dem Prüfstand, sondern es wurde auch über den IFALPA Strategic Plan zum Thema RCO konstruktiv diskutiert. Außerdem stellten die ESMT Berlin und EUROCONTROL/ Sapienza University Rome erste Ergebnisse der Auswertung der ECA-Umfrage „Pilots as Resource for System Resilience“ vor.

Weiterhin wurde zum Thema RCO von der 41. Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO in Montreal berichtet. Arnaud Du Bedat berichtete vom WP 323 („EXTENDED MINIMUM CREW OPERATIONS“), welches sich inhaltlich mit den Konzepten des erweiterten Flugbetriebs mit Mindestbesatzung (eMCO) und des Betriebs mit einem Piloten (SiPO) befasst. Die Unterstützung für WP 323 wurde als Antwort auf das WP 99 („EXTENDED MINIMUM CREW OPERATIONS“) und WP 101 („AN APPROACH TO NEW OPERATIONAL CONCEPTS INVOLVING EXTENDED MINIMUM CREW OPERATIONS AND SINGLE-PILOT OPERATIONS“) auf der Generalversammlung strukturiert von der IFALPA platziert. Das WP 323 und die Intervention der IFALPA wurden von anderen Staaten gut aufgenommen und es gab Unterstützung von Staaten wie Uruguay, Kolumbien und Mexiko sowie von Organisationen wie der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF). Darüber hinaus brachten Singapur, die Niederlande und die Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck, dass das WP 323 sehr wertvolle Informationen enthalte, die bei allen Diskussionen über eMCO und SiPO berücksichtigt werden sollten.

Nach zwei Tagen intensiver Diskussionen und spannender Gastbeiträge wurden neue To-Dos identifiziert und innerhalb der TF aufgeteilt.



# Europäische Kampagne zur Verhinderung von Funkverlust

Europäische Piloten engagieren sich aktiv, um den Verlust der Kommunikation zu verhindern

AG Air Traffic Services  
Vereinigung Cockpit e.V.

Wir alle kennen die Geschichten und haben sie vielleicht sogar schon auf der Frequenz miterlebt: Die Flugsicherung ruft einen Flug mehrmals an, ohne dass dieser antwortet, und wenig später hört man, wie ein abfangendes Flugzeug versucht, den betreffenden Flug auf 121,5 zu kontaktieren - und zwar von einer Position direkt neben dem betroffenen Flugzeug! Das ist eine Situation, in die niemand jemals verwickelt werden möchte, schon gar nicht als verantwortlicher Pilot.

Die wichtigsten Hindernisse, um eine solche Situation zu vermeiden, sind der richtige Umgang mit unserer Funkausrüstung und die Ernsthaftigkeit im Umgang mit dem Sprechfunk (RT)!

Vielleicht ist das tägliche Funken routinemäßig, dass wir seine Bedeutung vergessen und uns vom Ideal entfernen. Aber sie ist zweifellos ein Rückgrat für den sicheren Betrieb von Flugzeugen. Daher ist es dringend erforderlich, sie richtig zu nutzen und sich über die Auswirkungen einer nicht standardisierten Kommunikation bewusst zu sein.

Was können wir also tun, um Kommunikationsverluste zu vermeiden?

- Effektiv kommunizieren, d. h. die englischen Standard-Sprechgruppen verwenden, es sei denn es ist absolut notwendig, eine andere Sprache oder nicht standardisierte Formulierungen zu verwenden.
- Lesen Sie Anweisungen sorgfältig und fragen Sie im Zweifelsfall einfach noch einmal nach.

- Verwenden Sie CPDLC, sofern verfügbar. Dies ist besonders bei Frequenzwechseln nützlich.
- 121,5 und andere Notfrequenzen sind nur für diesen Zweck gedacht! Es ist nicht komisch, auf diesen Frequenzen lustig zu sein oder sie für Geplapper zu missbrauchen. Je mehr Ablenkung auf 121,5 stattfindet, desto mehr sind Piloten geneigt, die Lautstärke zu verringern oder sogar den Kanal abzuwählen.
- Überwachen Sie 121,5 IMMER mit einer angemessenen Lautstärke, auch wenn diese vorübergehend gestört ist. Es kann Ihre letzte Auffanglinie sein!
- Achten Sie auf die FIR-Grenzen, und wenn der Lotse keine neue Frequenz überträgt, fragen Sie danach.
- Überprüfen Sie die Frequenzen anhand Ihrer Karten oder des elektronischen Streckenhandbuchs.
- Führen Sie bei längerer Funkstille einen Radiocheck durch.
- Erwägen Sie die Verwendung von Headsets - zumindest, wenn nur ein Pilot im Cockpit sitzt.

## Weitere Informationen

- ICAO EUR OPS Bulletin 2021 001 mit Grundsätzen und bewährten Praktiken für den Fall des Verlusts der Boden-Luft-Kommunikation:  
[https://www.icao.int/EURNAT/Pages/news\\_articles/EUR-OPS-Bulletin-2021-001.aspx](https://www.icao.int/EURNAT/Pages/news_articles/EUR-OPS-Bulletin-2021-001.aspx)
- Werbematerial zur Verhinderung von Kommunikationsausfällen auf SKYbrary:  
<https://skybrary.aero/articles/promotion-material-prevention-loss-communication>



© Wiki Commons: Passenger aircraft interception emergency training

# Airport News

Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

Sven Graßmück  
FO A330/340  
AG Airport and Ground Environment

## Reduced Runway Separation

Reduced Runway Separation wird auch bei Nacht angewendet.

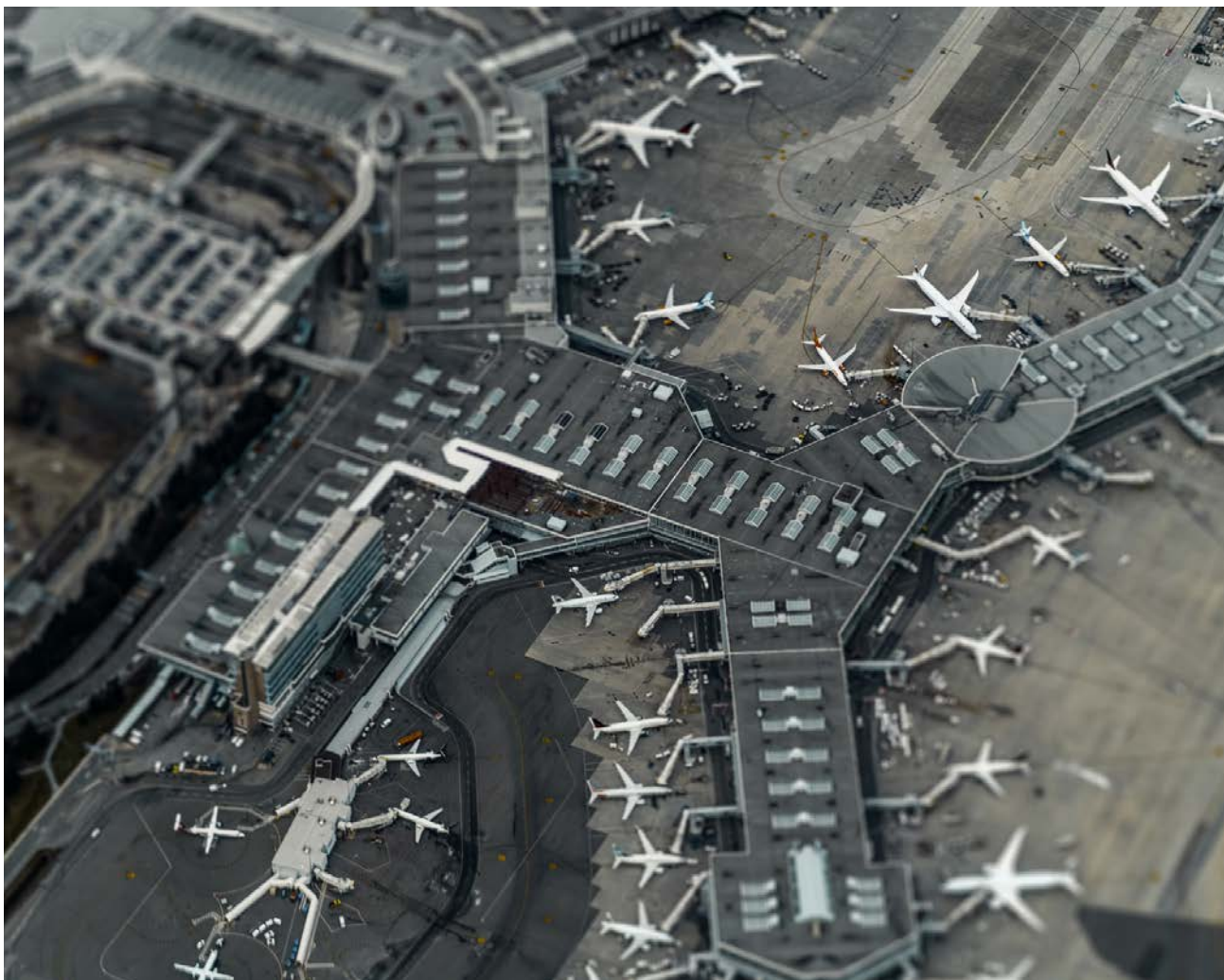
Weitere Informationen findet Ihr im Artikel "Mit Abstand betrachtet: Das Verfahren Reduced Runway Separation" auf der VC-Info-Website:

<https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/mit-abstand-betrachtet-das-verfahren-reduced-runway-separation>

## MUC

**Baumaßnahmen im Bereich TWY C3 und C4 des Vorfeldes 1 in drei Phasen:**

- Phase 1 (22.05.2023 - 11.07.2023): TWY C3 incl. Blue und Orange Line zwischen E1 und W1 gesperrt.
- Phase 2 (12.07.2023 - 07.08.2023): C3 Blue und Orange Line gesperrt. C3 Center bis Code F nutzbar. TWY C4 gesperrt.



© Tomas Williams / Unsplash

- Phase 3 (08.08.2023 – 13.09.2023): C3 Blue und Orange Line bis Code C und die C3 Center bis Code F nutzbar. TWY C4 gesperrt.

### **Baumaßnahmen im Bereich der Rollbrücke Entry S8 auf dem Vorfeld 2**

Aufgrund von Sanierungsmaßnahmen wird die Rollbrücke Entry S8 ab dem 02.05.2023 bis zum 18.08.2023 gesperrt. Die Baustelle wird mit rot/weißen Absperrlementen abgesichert. Zusätzlich wird der sich südlich der Rollbrücke Entry S8 befindliche Stoppbarren eingeschaltet. Nördlich der Baustelle wird eine Sperrfeuerkette installiert.

Ankommende Luftfahrzeuge werden unabhängig der jeweiligen Landerichtung seitens der DFS-Platzkontrollstelle in deren Zuständigkeitsbereich frei von der Rollwegkreuzung des Rollweges B12W und des Rollweges S angehalten und an die Vorfeldkontrolle übergeben. Die Separierung von ankommenden und abgehenden Luftfahrzeugen auf der Rollbrücke Entry S7 erfolgt durch die Vorfeldkontrolle.

Eine Visualisierung findet Ihr auf der VC Info Website unter:

<https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/airport-news>

### **LEJ**

HIRO-Verfahren Südpiste in der Nachtzeit - bei Landung auf Piste 26L und Abrollen über TWY S4 haben die Lotsen festgestellt, dass einige Piloten im Sicherheitsbereich der Piste stehen bleiben oder sich verrollen. Laut AIP ist in den Nachtstunden die Piste über S4 zu verlassen und TWY Y zu kreuzen.

### **CGN**

#### **Bauarbeiten auf dem Rollweg A ab 01.06.2023**

Bitte beachtet die provisorischen Rollwege und Einschränkungen aufgrund der laufenden Bauarbeiten für die Sanierung des Rollweges B (BA 2.3) auf dem Rollweg A! Wichtigste Auswirkungen auf den Flugbetrieb:

- Sperrung von TWY A5 zwischen TWY A und TWY E
- Strecke zwischen TWY E und TWY A5 beschränkt auf max. Code C mit Ausnahme von A321 aller Typen, B737 MAX 10 und MD82
- Interimsstrecke zwischen TWY B und TWY A
- Marshaller-Führung für Code F-Luftfahrzeuge obligatorisch
- Zusätzliche Markierungen für Zwischenhaltepositionen (unbeleuchtet) auf der Interimsroute und TWY B, um sich vom kreuzenden Verkehr fernzuhalten - Halten auf Anweisung der Flugsicherung
- Kreuzungsstart auf RWY 14L von TWY A4 vorübergehend genehmigt zwischen 2200 und 0600 Ortszeit während der aktuellen Bauphase

- Marshaller-Führung immer auf Anfrage verfügbar / obligatorisch während LVO

Eine Visualisierung findet Ihr auf der VC Info Website unter:

<https://vcinfo.vcockpit.de/artikel/airport-news>

### **NUE**

Auf Grund von häufigen Verrollern, wurde an der Kreuzung von M2/M3 ein Hotspot eingerichtet - Check Taxi Clearance!

### **DRS**

In Dresden kommt es regelmäßig zu Anzeigen gegen Piloten, auf Grund von Missachtung der Apron/Ground-Boundary. Bitte haltet euch an die Freigaben und die Hotspots 1-4.

### **Wildlife**

Für eine effektive Vogelschlagvermeidung ist eine gute Datenlage nötig. Bitte meldet dem Tower jeden Vorfall mit Tieren. Auch ein knapp verfehelter Vogel verendet durch die Wakes.

### **Vogelzug**

Infos zum aktuellen und anstehenden Vogelzug findet ihr unter

<https://www.davvl.de/unsere-leistungen/vogelzugvorhersage>

### **Allgemeine Hinweise**

Auf Grund von gefährlichen Vorfällen bitten die Flughäfen, erst in die Parkposition einzurollen, wenn das Flugzeug vom Docking-System erkannt wurde. Sollte das Flugzeug nicht erkannt werden, hilft das Follow-Me sehr gerne!

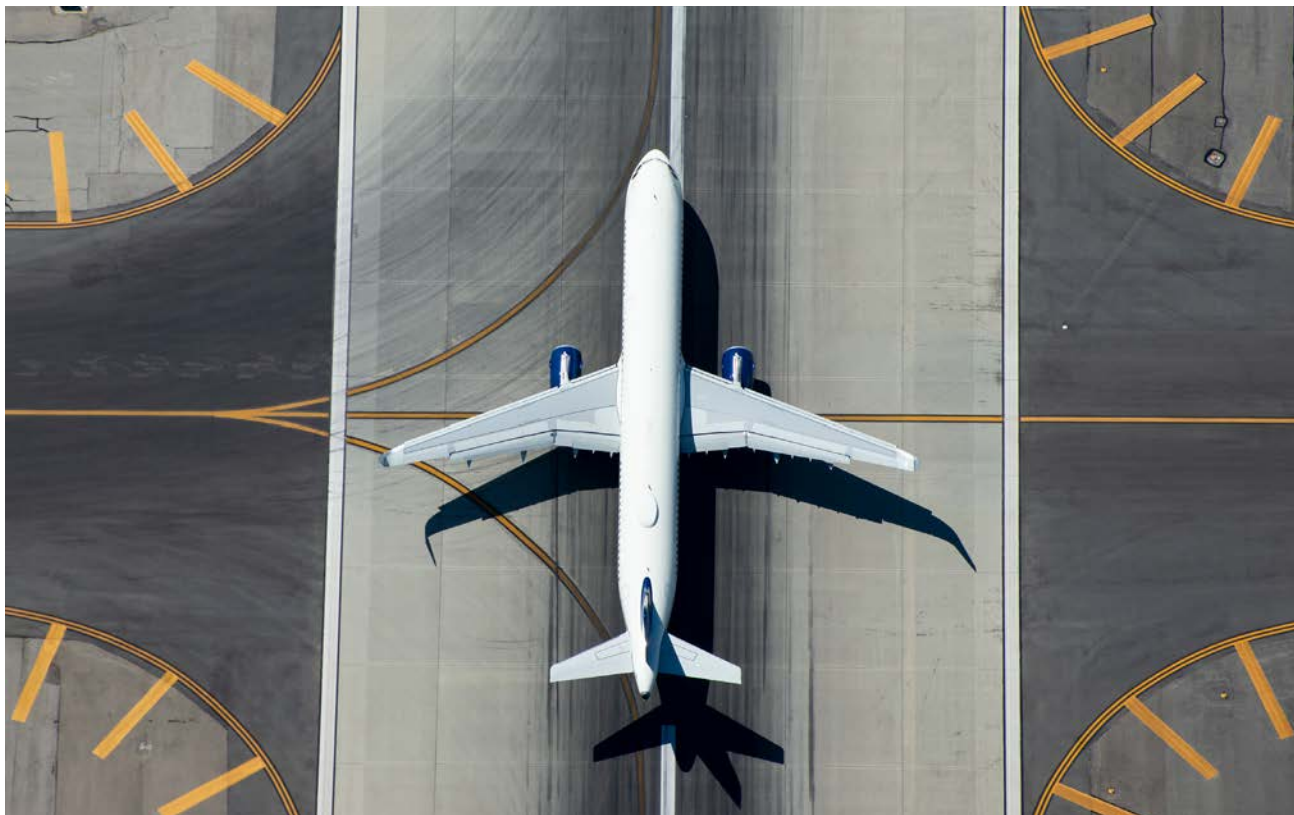
Sicherheitsschuh? Es wurden erneut Türen beschädigt, bzw. abgerissen, da nach dem Öffnen der Türen der Sicherheitsschuh nicht vorgelegt wurde. Diese Schuhe geben einen Alarm oder justieren die Brücke/Treppe nach, falls sich das Flugzeug auf den Schuh beim Be-/Entladen absenkt. Achtet bitte nach Möglichkeit darauf, dass diese Sicherheitsschuhe vorliegen und brieft eure Kabinen. Hydraulic clearance: 1000 mal ist nichts passiert - auf Grund von Vorfällen bitte im Eigeninteresse sicherstellen, dass dem Fahren von z.B. Klappen mit Sicherheit nichts im Wege steht.

### **Meldet Euch bei uns!**

Wann immer euch Hotspots an Flughäfen auffallen, meldet euch gerne unter:

[sven.grassmueck@vcockpit.de](mailto:sven.grassmueck@vcockpit.de)





© Thiago B Trevisan / Shutterstock

## VC Flughafencheck 2023

Rollwege, Umweltschutz & mehr: Aktuelle Entwicklungen an deutschen Flughäfen

Sven Graßmück und Michael Zimmermann  
AG Airport and Ground Environment  
Vereinigung Cockpit

Der VC-Flughafencheck geht in die nächste Runde. Wie jedes Jahr werfen wir hierbei sowohl einen Blick zurück als auch nach vorne.

Beim Blick in die Vergangenheit stellen wir fest, dass die vergangenen Jahre stark von der Corona-Pandemie geprägt waren. So mussten die deutschen Flughäfen zunächst mit einem massiven Einbruch der Nachfrage und dann mit einem Kaltstart zur Volllast zurechtkommen. Für das Jahr 2023 war eine weitgehende Normalisierung zu erwarten, was das Verkehrsgeschehen angeht. Es lässt sich darüber streiten, inwieweit die starke Erholung der Nachfrage

nach der Pandemie und die nun - unter anderem in Folge des russischen Angriffskrieges - aufgekommene Inflation sowie die daraus resultierenden Forderungen um Lohnerhöhung vorhersehbar waren. Sicher bleibt, dass nichts so stetig ist wie der Wandel - vor allem in der Luftfahrt.

Was uns als Arbeitsgruppe Airport Ground Environment (AGE) der Vereinigung Cockpit angeht, sehen wir trotz aller Herausforderungen in Bezug auf die Sicherheit an den deutschen Flughäfen einen steten Wandel zum Besseren. So scheint uns das Safety Management System (SMS) der meisten Flughäfen

widerstandsfähig gegenüber den oben genannten Themen zu sein. Wir konnten generell beobachten, dass das technische Sicherheitsniveau konstant hoch bleibt und stetig verbessert wird. Auch in der Kommunikation mit uns als Berufsverband freuen wir uns über eine verstärkte Einbindung in Sicherheitsfragen bei zahlreichen Flughäfen. Besonders hervorzuheben sind hier im vergangenen Jahr die Flughäfen Köln-Bonn, Stuttgart, München und Kassel-Calden. Es bleibt zu hoffen, dass eine gelebte Just-Culture Arbeitsfehler auffängt und wir trotz der enormen Arbeitsbelastung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luftfahrt keinen Einbruch in der Sicherheit erleben.

### Umstellung auf Safety-Issues

Im Jahr 2022 haben wir die Bewertung des Flughafenchecks auf Safety-Issues umgestellt. Von nun an beobachten wir die Issues Runway Incursion, Excursion und Taxi Occurrences. Wir haben hierzu durchweg positive Rückmeldungen bekommen und möchten daher an diesem System festhalten. Auch war darin bereits die Bewertung der Benennung der Rollwege (Taxiway Naming) angelegt. Damit die Änderungen nicht zu viel werden, wurde die Einführung der Bewertung des Taxiway Namings auf das Jahr 2023 gelegt.

### Bewertung der Rollwege

Dem sind wir nachgekommen und bewerten nun, inwieweit die Rollwege auf den deutschen Flughäfen den Vorgaben der internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) bzw. den Empfehlungen der Europäischen Luftfahrtbehörde (EASA) entsprechen. Uns ist bewusst, dass sich über Nacht kaum die

Rollwege auf den teils mehr als 100 Jahre alten deutschen Flughäfen den recht neuen Regularien anpassen lassen. Daher betrachten wir zunächst nur den kritischsten Bereich und bewerten lediglich die Rollwege, die auf eine oder von einer Runway führen. Wichtig ist hier für uns zunächst eine konsekutive Benennung der Rollwege in Landerichtung (z.B. E, D, C, B, A). Dies hilft Pilotinnen und Piloten dabei abzuschätzen, wie weit ihre Ausfahrt nach der Landung noch entfernt ist. Sind die Rollwege nicht logisch nummeriert (B, A, D, E, C, B) könnten Cockpitcrews - überrascht von ihrer Ausfahrt - versuchen, die Landebahn noch schnell zu verlassen und, wie schon häufig geschehen, neben der Landebahn zum Stillstand kommen. Da sich das Alphabet rückwärts schwieriger aufsagen lässt als vorwärts, wäre es wünschenswert, wenn die die Benennung in Hauptlanderichtung erfolgt (A, B, C, D, E). Hauptlanderichtung ist in Mitteleuropa auf Grund der zu 70 Prozent vorherrschenden Westwinde nach Westen. Noch schöner wäre es, wenn die Aufrollwege alpha-numerisch benannt sind (A1, A2, A3, A4). So wissen Cockpitbesatzungen stets, dass eine Runway in der Nähe ist, wenn sie sich auf einem alpha-numerischen Rollweg befinden. Dies ist ein weiteres Mittel, um folgenschwere Runway Incursions zu vermeiden. Umgekehrt wissen Pilotinnen und Piloten, dass wenn sie sich auf C oder A3 befinden, sie wahrscheinlich nicht die volle Startbahn zur Verfügung haben.

### München vorn, gefolgt von Leipzig und Stuttgart

Doch nun zu den Ergebnissen. An der Spitze gab es wenig Bewegung. München bleibt auf Platz 1. Dicht darauf folgt

### Greenbox

Im Allgemeinen fällt es der Luftfahrt schwer, zeitnahe große CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erreichen, da technische Neuerungen teuer sind und langwierigen Genehmigungsverfahren unterliegen. Umso mehr freut es uns, dass zum Beispiel der Flughafen Frankfurt die Anflugbefeuerung der Runway 25L auf energiesparende LED umgestellt hat und dieses Jahr auch noch die 25C eine LED-Befeuerung erhalten soll. Ebenso stellen die Flughäfen Memmingen und Münster-Osnabrück auf LED-Beleuchtung um. Der benötigte Strom wird von den Flughäfen vermehrt selbst produziert. Da die Flughäfen über viele Frei- und große Dachflächen verfügen, werden hier löblicherweise vermehrt Photovoltaikanlagen errichtet, wie an den Flughäfen Frankfurt, Erfurt, Münster-Osnabrück und Stuttgart. Besonders hervorzuheben ist hierbei der Flughafen Hannover, der auf einem Testfeld sowohl die verschiedenen Bauweisen vergleicht als auch die Einflüsse der Anlagen auf Flora und Fauna am Flughafen erforscht. Auch der Flughafen Hamburg hat in den vergangenen Jahren seine Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe und Kraftstoffe umgestellt und durch weitere Einsparungen und Optimierungen der Infrastruktur den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 80 Prozent reduziert und kompensiert die verbleibende Menge. Neben der Infrastruktur am Boden soll am Flughafen Stuttgart in einem Forschungszentrum für Wasserstoffflugzeuge auch das klimafreundlichere Fliegen der Zukunft weiterentwickelt werden. Erfreulicherweise kann man insgesamt feststellen, dass die Flughäfen das Thema Klima- und Umweltschutz verstärkt in den Fokus nehmen.

Leipzig auf Platz 2 vor Stuttgart auf Platz 3. Danach folgen Bremen, Erfurt Kassel-Calden und Köln-Bonn als "Sehr gute" Flughäfen. Am anderen Ende der Skala gab es mehr Bewegung.

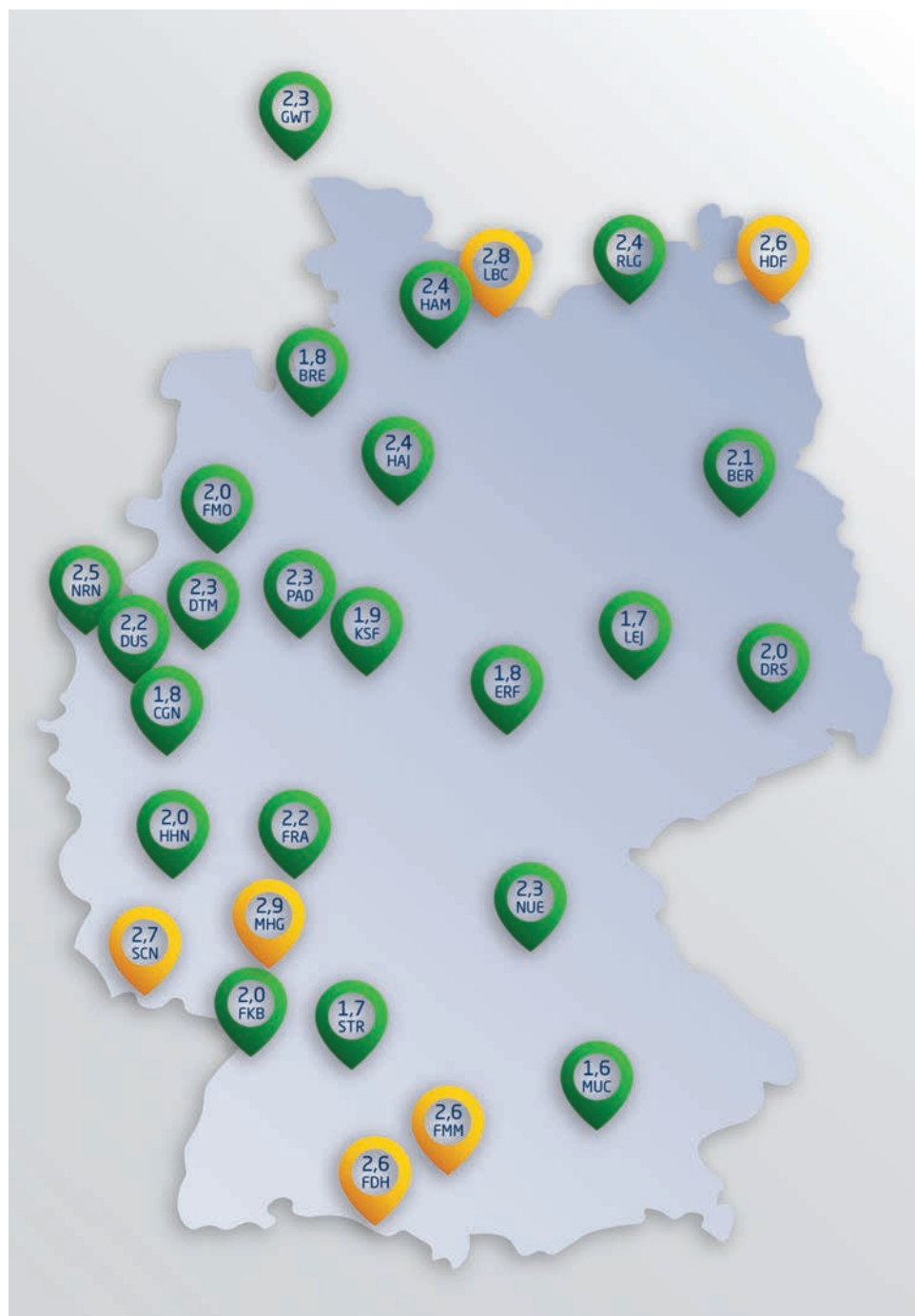
Leider gab es keine baulichen Verbesserungen an den deutschen Flughäfen im vergangenen Jahr, die in die Benotung eingeflossen wären. Die Betrachtung des oben erwähnten Taxiway Namings hat hauptsächlich im Mittelfeld für Verschiebungen gesorgt. Dies liegt insbesondere daran, dass die allermeisten Flughäfen auf Grund von baulichen Altlasten hier mit einer eher mittelmäßigen Note abschneiden. Dennoch konnte zum Beispiel Frankfurt-Hahn durch eine konsekutive Benennung der Rollwege Münster-Osnabrück überholen. Besonders positiv ist der Flughafen Düsseldorf hervorzuheben, der auf beiden Bahnen eine vorbildliche, logische, alpha-numerische Benennung vorgenommen hat. Berlin, Frankfurt, Hamburg, Leipzig und München haben hier gut abgeschnitten. Sie folgen zwar der ICAO-Vorgabe für eine logische, alpha-numerische Benennung, haben diese allerdings nicht in Hauptlanderichtung orientiert. Für Frankfurt reicht es nicht zu einer 1, da es sehr große Lücken in der Zahlenfolge den Cockpitcrews schwer machen, die richtige Ausfahrt zu finden (z.B. P14 - P16 - P20 - P24). Die fehlende Logik in Heringsdorf, Memmingen, Münster und Rostock (z.B. C/D - B - E - B/D - A) erschwert es den Flugzeugführenden noch weiter.

### Local Runway Safety-Teams auch künftig im Fokus

Wie geht es nun weiter? Wir würden uns wie jedes Jahr über eine bessere Kommunikation mit denjenigen Flughäfen freuen, die uns nicht zu Local Runway Safety-Team Meetings einladen. Hier werden im vertraulichen Rahmen z.B. Vorfälle oder geplante bauliche Änderungen besprochen. Je mehr Teilnehmer, desto effektiver sind diese Teams. Oft sind es die ohnehin schon sehr guten Flughäfen, welche

Vorfälle mit allen Stakeholdern am Flughafen zusammen besprechen. Dort erleben wir immer wieder, wie eine positive Unternehmenskultur, bei der wir Pilotinnen und Piloten mit ins Boot genommen werden, die Sicherheit merklich erhöht. So freuen wir uns über jeden weiteren Flughafen, der dem Beispiel vieler deutschen Flughäfen folgt und den Kontakt zu uns sucht.

Das Thema Runway Incursion wird gerade von der EASA, unter anderen zusammen mit der VC, neu beleuchtet. Es befindet sich ein Global Action-Plan für Runway Incursion Prevention in Arbeit. Wir sind auf die Ergebnisse und Empfehlung im Jahr 2024 gespannt und werden diese sicherlich in den neuen Flughafencheck einfließen lassen.





# Reduced Crew Operations (RCO) A Risk Not Worth Taking!

Folge 1: RCO, eMCO, SiPO – worum geht es eigentlich?



RCO - Im Cruise bald ohne Kollegen im Cockpit?

Tobias Radke

Gastbeitrag

Austrian Cockpit Association (ACA)

Die Bestrebungen der Luftfahrtindustrie, einen Piloten im Cockpit einzusparen, schreiten weiter voran. Zuletzt informierte ACA Präsident Andreas Strobl in der Mai/Juni Ausgabe (2022) der aca.info über die aktuellen Entwicklungen zum Thema. Mittlerweile befassen sich Airlines, Flugzeughersteller und EASA mit konkreten Fragen zur Zulassung solcher Cockpitkonzepte. Der Weltpilotenverband IFALPA und unsere europäische Dachorganisation ECA haben – ebenso wie ACA – erhebliche Sicherheitsbedenken bei der Einführung einer Reduced Crew Operation (RCO) und stellen fest, dass sich die Industrie vor allem wirtschaftliche Vorteile erhofft.

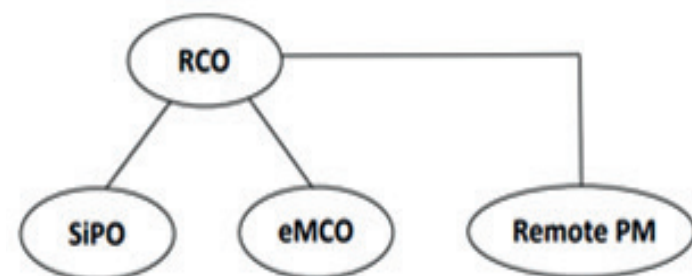
Mit dieser mehrteiligen Serie möchte die ACA ihre Mitglieder für das Thema RCO sensibilisieren – denn die Pläne hierzu sind konkreter, als viele ahnen. Jede Folge behandelt dabei unterschiedliche Aspekte, darunter auch Case Studies, welche die Risiken einer weiteren Crew-Reduktion aufzeigen. Wir hoffen, dass die vorgebrachten Themen zu Diskussionen unter Kolleginnen und Kollegen und in eurem Umfeld anregen.

Weiterhin informieren wir über die Maßnahmen der IFALPA sowie die Arbeit der ECA RCO Taskforce, in der die ACA vertreten ist. Wir danken den KollegInnen der Taskforce, IFALPA und ALPA für die wertvollen Inputs zu dieser Serie!

## Die aktuelle Situation

Seit Beginn der modernen Verkehrsluftfahrt in der Nachkriegszeit haben sich Cockpitkonzepte fortlaufend weiterentwickelt. Während in Jet-Flugzeugen der ersten und zweiten Generation ein Flugingenieur noch zur Standardbesatzung gehörte, wurde die Anzahl der Besatzungsmitglieder im Cockpit mit der Einführung von mehr Automatisierung, Flight Management Systemen und Glass Cockpits weiter auf zwei Piloten und Pilotinnen reduziert. Heute ist unser Arbeitsplatz typischerweise ein Cockpit der dritten oder vierten Generation, welches je nach Modell über ein ECAM/EICAS verfügt und ggf. mit umfassenden Envelope Protections ausgestattet ist. Im Laufe dieser Evolution wurde die Anzahl der Besatzungsmitglieder im Cockpit immer nur dann reduziert, wenn der technische Fortschritt und das Gesamtkonzept es zuließen. Parallel wurde die komplexe Zusammenarbeit der Cockpit und Cabin Crew so weiterentwickelt, dass die Besatzung optimal auf eine normale und anormale Operation vorbereitet ist. Auf besonders langen Flügen wechseln sich drei oder vier Piloten und Pilotinnen ab, um Ruhemöglichkeiten für die Cockpitbesatzung zu gewährleisten.

Die aktuellen Pläne zu einer weiteren Reduktion der Anzahl der Piloten und Pilotinnen im Cockpit gefährden akut die Flugsicherheit, weil die Technik schlichtweg noch nicht reif dafür ist. Des Weiteren greifen sie in fundamentale Bereiche unserer Cockpitarbeit ein, die über Jahrzehnte entwickelt wurde: die Erfahrung eines Kapitäns und die Wissensweitergabe an jüngere KollegInnen, Kreativität, CRM, Fatigue, physiologische Bedürfnisse und Cross-Checks sind nur einige der Punkte, die völlig außer Acht gelassen werden. Eine plötzlich ansteigende Arbeitsbelastung aufgrund eines 'abnormals' oder einer Diversion und das Szenario einer Incapacitation werden ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigt. Die ECA und IFALPA lehnen daher aktuell jegliche Pläne zu RCO ab.



Verschiedene Modelle zu RCO

## RCO - unterschiedliche „Konzepte“ für unterschiedliche Märkte?

Was bedeutet eigentlich eine Reduced Crew Operation (RCO) und welche Unterscheidungen gibt es hier?

### SiPO

Eine Single Pilot Operation (SiPO) sieht vor, dass ein Flugzeug, welches bisher von zwei Piloten und Pilotinnen betrieben wird, in Zukunft in allen Flugphasen nur von noch einem Piloten gesteuert wird, zumindest auf ausgewählten Strecken und bei geeignetem Wetter. Bisher betrifft dieses Konzept vor allem Flugzeuge der Design Kategorie CS-23 Commuter, welche auf 19 Passagiere und ein maximales Startgewicht von rund 8,6t beschränkt sind. Ein Beispiel hierfür ist die PC-24 des schweizer Herstellers Pilatus, welche bereits heute für SiPO zugelassen ist:

Auch wenn solche Konzepte bisher nicht auf Verkehrsflugzeuge der Kategorie CS-25 angewendet werden – die Business Aviation könnte für Airbus und Boeing hierbei durchaus als Vorbild dienen. Was die Motivation für ein Single Pilot Cockpit angeht, sind jedenfalls ganz klare Parallelen zu den großen Herstellern zu erkennen: es geht um die Kosten. Pilatus bewirbt die PC-24 als Single Pilot Flugzeug, welches z.B. als Air-Taxi eingesetzt werden kann. Obendrein wird der Umstieg vom kleineren Turboprop Modell PC-12 erleichtert.

Auch wenn die PC-24 mit moderner Avionik ausgestattet ist und eine Single Pilot Operation auf diesem Typ ein gesondertes Training voraussetzt – der ECA RCO Taskforce ist durch ihren Informationsaustausch bekannt, dass es hier in der Praxis zu Problemen kommt: die Abnormal Checklisten und dazugehörigen Verfahren der PC-24 sind zu komplex, um sie während dem Fliegen als Single Pilot abzuarbeiten. Die meisten Operator



Pilatus PC-24

setzen das Flugzeug daher aus Sicherheitsgründen ausschließlich mit zwei Piloten und Pilotinnen ein.

Weiterhin fehlt der Business Aviation Erfahrung im Bereich Human Factors, wie wir sie aus der Verkehrsluftfahrt kennen. Ein Flight Data Monitoring (FDM) ist in Europa für Flugzeuge mit einem MTOW von weniger als 27t nicht vorgeschrieben und Light Jets der Kategorie CS-23 werden teils sogar von Privatpersonen betrieben. Folglich sind die Datenlage und Erkenntnisse zur Flight Safety wesentlich schlechter. Es wäre daher eine riskante Schlussfolgerung anzunehmen, dass ein SiPO Konzept erfolgreich in der Verkehrsluftfahrt angewendet werden kann, nur weil es bereits entsprechend zertifizierte Business Jets gibt.

### eMCO

Der Hauptfokus bei Verkehrsflugzeugen der Kategorie CS-25 liegt aktuell auf dem Konzept einer Extended Minimum Crew Operation (eMCO). Hierbei sollen zwei Piloten und Pilotinnen für Start und Landung zur Verfügung stehen, während im Reiseflug nur ein Pilot das Flugzeug steuert und ein Pilot ruht. Ein erster Anwendungsbereich für dieses Konzept sollen Langstreckenflüge sein. Dadurch, dass im Rahmen von eMCO eine Ruhemöglichkeit auf Flügen mit nur zwei Piloten und Pilotinnen verfügbar wäre, ist damit zu rechnen, dass früher oder später auch entsprechende Anpassungen der EASA FTL vorgenommen werden würden. Auf Strecken, die heute mit teil- oder vollverstärkter Cockpitbesetzung durchgeführt werden, würden dann nur noch zwei Piloten eingesetzt werden, um Personalkosten zu reduzieren. Während Boeing aktuell noch mit der verspäteten Auslieferung der 777-X sowie Qualitätsproblemen im 787 Programm beschäftigt ist, möchte unter anderem Airbus das Konzept zeitnah auf einem angepassten Airbus A350 einführen.



© Pilatus Aircraft

### Pilatus PC-24 mit dem "Advanced Cockpit Environment" (ACE)

Details dazu, wo und wie der ruhende Pilot seine In-Flight Rest verbringt, wurden bisher nicht veröffentlicht. Ebenso fehlen bisher Antworten auf eine Vielzahl von Fragen: wie kommt der im Cockpit verbliebene Pilot alleine mit einer plötzlich auftretenden starken Turbulenz, einem Upset, komplexen Abnormals oder einer Diversion zurecht? Was geschieht in einem Smoke Szenario oder bei einer Incapacitation? Welche Auswirkungen hat eine Single Pilot Ops auf die Fatigue, die auf Langstreckenflügen ohnehin bereits ein großes Problem darstellt? Wie soll der im Cockpit verbleibende Pilot die Toilette aufsuchen können?

### Remote Pilot Monitoring (PM)

Wenngleich es momentan keine konkreten kommerziellen Pläne gibt, ein solches Konzept umzusetzen, ist das Modell eines Remote Pilot Monitoring eine weitere Form der RCO. Hierzu forscht das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Rahmen des Projects „Next Generation Intelligent Cockpit“ (NICo) an einem „Remote Co-Piloten“, der zeitgleich mehrere Piloten in je einer Single Pilot Mission mit Hilfe einer Software über einen Bildschirm überwacht. Für den Fall, dass ein Single Pilot intensivere Unterstützung benötigt, z.B. aufgrund eines Abnormals, übergibt der „Remote Co-Pilot“ die Aufsicht über die restlichen Flugzeuge an einen Kollegen im Kontrollzentrum und unterstützt ausschließlich den in Not geratenen Piloten. Das Projekt sieht Testreihen im DLR-A320 Simulator sowie Flight Tests an Bord des DLR Forschungsflugzeuges ISTAR vor. Das DLR arbeitet im Zuge des Projekts an einer ganzheitliche Erforschung des Themas Single Pilot Operation, u.a. auch unter luftfahrtpsychologischen und medizinischen Aspekten.

Auch hier stellen sich wieder viele Fragen: wie kann eine sichere Verbindung zwischen Kontrollzentrum und Flugzeug gewährleistet und z.B. gegen Cyber Attacken geschützt werden? Wie kommen der „aktiv“ fliegende Single-Pilot und sein virtueller Kollege miteinander zurecht, wenn sie sich noch nie begegnet sind und auch kein gemeinsames Briefing abgehalten haben?

### Workload Management

Ein Kernproblem jeglicher RCO ist der Arbeitsaufwand, mit dem eine Cockpitcrew heut-





*Darüber hinaus gibt es kaum Daten dazu, wie oft Piloten und Pilotinnen schon heute bei einem "Inappropriate System Behaviour" in die Steuerung ihrer Flugzeuge eingreifen und die Situation nur als gut trainierte und erfahrene Flugzeugführer im Team wieder unter Kontrolle bekommen.*

zutage zurecht kommen muss. Dies beginnt mit dem Check-In an der Homebase: während die Piloten früher ein Briefing durch den Dispatcher ihrer Airline erhielten, müssen sie sich ihre Flugvorbereitung heutzutage mithilfe einer Briefing App auf einem Electronic Flight Bag (EFB) selber aufbereiten. Für vier aktive Flüge sind dabei oft nicht mehr als 10 Minuten vorgesehen. Im weiteren Verlauf eines Einsatztages ist die Cockpit Crew mit einer Vielzahl an Koordinierungs- und Dokumentationsaufgaben im Flugbetrieb beschäftigt, da im Zuge der Digitalisierung immer mehr Personal eingespart wurde. Diese Aufgaben können nur zu zweit und im Team bewältigt werden.

Verkehrsflugzeuge sind zwar sicherer, jedoch auch deutlich komplexer geworden. Eine sichere Verwendung vielschichtiger Flight Guidance und Autoflight Systeme erfordert daher unbedingt regelmäßige Cross-Checks, die nur von zwei Piloten und Pilotinnen geleistet werden können. Darüber hinaus gibt es kaum Daten dazu, wie oft Piloten und Pilotinnen schon heute bei einem „Inappropriate System Behaviour“ in die Steuerung ihrer Flugzeuge eingreifen und die Situation nur als gut trainierte und erfahrene Flugzeugführer im Team wieder unter Kontrolle bekommen.

Die Annahme seitens der Hersteller, dass einer von zwei Piloten und Pilotinnen im Reiseflug durch eine Maschine ersetzt werden kann, ist grundsätzlich falsch, da auch hier die Arbeitsbelastung plötzlich ansteigen kann. Beispiele hierfür sind Abnormals im Cruise, z.B. ein Emergency Descent, und Wetterphänomene wie CBs oder Turbulenzen. Eine Enroute Diversion, z.B. aufgrund eines zeitkritischen medizinischen Notfalls, kann die Arbeitsbelastung ebenfalls enorm erhöhen, da ein Pilot zur Gänze mit

der Steuerung des Flugzeugs beschäftigt ist und der andere Pilot parallel Abstimmungen mit der Flugsicherung und der Kabinenbesatzung vornimmt.

Die ECA begrüßt eine Technologie, die Piloten und Pilotinnen in ihrem Arbeitsalltag unterstützt und das bestehende hohe Sicherheitsniveau in der Luftfahrt noch weiter verbessert. Es ist allerdings nicht nachvollziehbar, warum neue Systeme nicht zunächst in bestehenden Cockpits eingesetzt werden, sondern unmittelbar einen Piloten im Reiseflug ersetzen sollen. Im Kern geht es den Herstellern und Airlines darum, dem wirtschaftlichen Druck nachzugeben und Personalkosten einzusparen. Ein Verkehrsflugzeug muss jedoch von zwei gut ausgebildeten und erfahrenen Piloten geflogen werden, weil das Arbeitsumfeld und die dazu gehörenden technischen und organisatorischen Herausforderungen zu komplex sind!

### Mehr Informationen

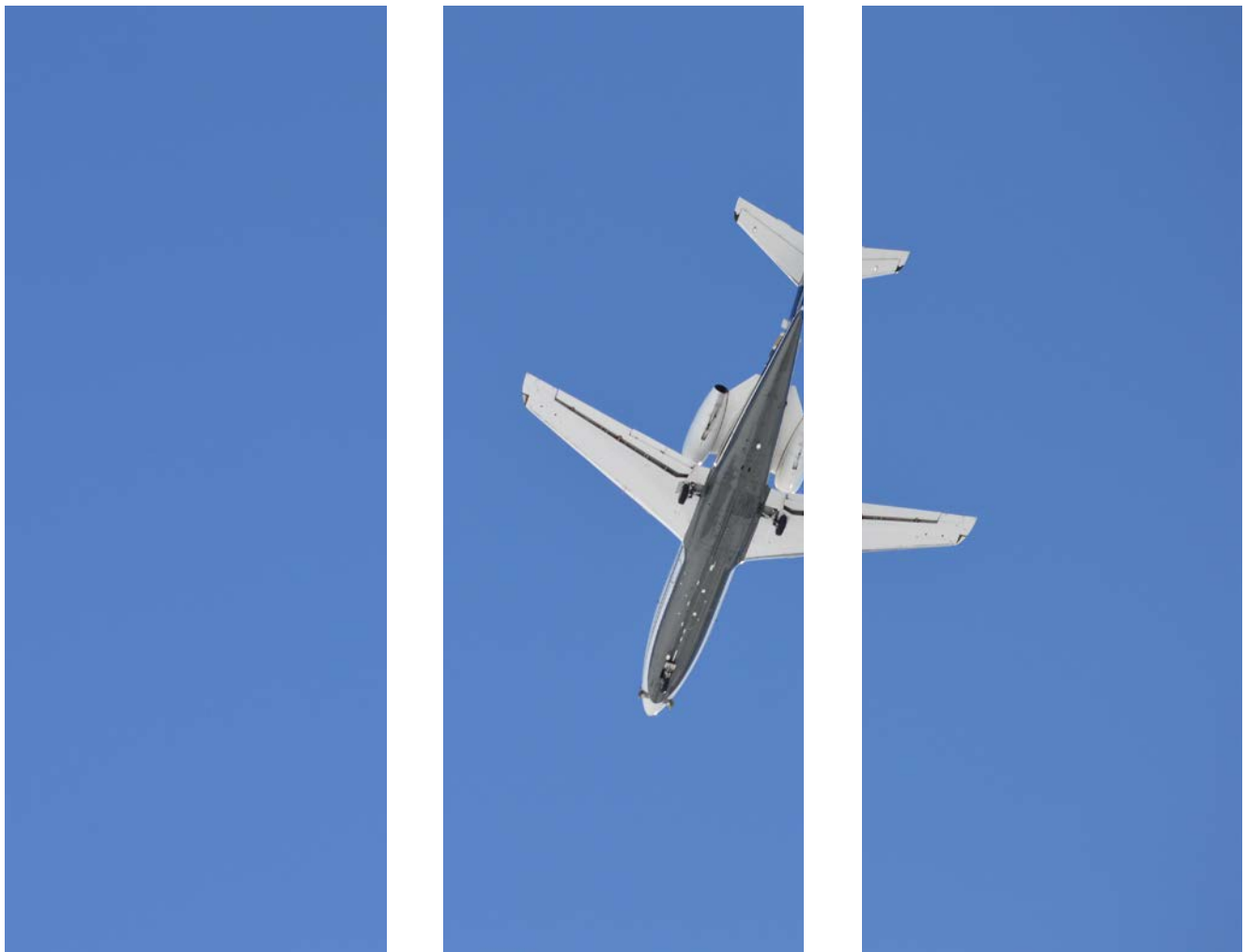
- Mehr zum Thema RCO im ECA Position Paper: "The Human and the concepts of Extended Minimum Crew Operations (eMCO) and Single Pilot Operations (SiPO)"  
<https://www.eurocockpit.be/positions-publications/human-and-concepts-extended-minimum-crew-operations-and-single-pilot>
- Mehr zum Projekt "NICO"/Virtual Co-Pilot des DLR findet man unter: [www.nico.dlr.de](http://www.nico.dlr.de)



eMCO während verschiedener Flugphasen



Forschungsflugzeug ISTAR des DLR



© Great West Photography / Shutterstock

## Pilot ohne eigenes Flugzeug ist abhängig beschäftigt

**Landessozialgericht Hessen, Urteil vom 03.11.2022 – Az.: L 8 BA 65/21: Ein Pilot, der über kein eigenes Flugzeug verfügt und dessen Tätigkeit nach Übernahme eines Flugauftrages sich von der eines angestellten Flugzeugführers nicht wesentlich unterscheidet, ist abhängig beschäftigt. Der Pilot ist in den Betrieb des Unternehmens eingliedert und nicht weisungsfrei tätig. Dies entschied das Hessische Landessozialgericht (Revision zugelassen).**

**Rechtsabteilung**  
Vereinigung Cockpit e.V.

Ein Pilot war für ein im Landkreis Waldeck-Frankenberg ansässiges Unternehmen, das Wurstwaren produziert und neben Kraftfahrzeugen auch über ein Flugzeug verfügt, an 6 bis 7 Tagen monatlich als Flugzeugführer tätig. Er wurde

mit Tagespauschalen in Höhe von rund 120 € vergütet. Im Rahmen eines Verfahrens auf Feststellung des sozialversicherungsrechtlichen Status stellte die Deutsche Rentenversicherung fest, dass der Pilot bei dem Unternehmen

abhängig beschäftigt ist und Versicherungspflicht in der Rentenversicherung besteht. Das Unternehmen erhob hiergegen Klage. Der Pilot sei weder in den Betrieb eingegliedert noch unterliege er Weisungen des Unternehmens.

### Landessozialgericht bestätigt abhängige Beschäftigung

Das Hessische Landessozialgericht gab der Rentenversicherung Recht. Der Pilot sei in den Betrieb des Unternehmens eingegliedert. Maßgeblich sei insoweit, dass er mit der Beförderung der Beschäftigten unmittelbar dem Erreichen der Geschäftszwecke des Unternehmens diene. Auf eine Tätigkeit in der eigentlichen Betriebsstätte komme es hingegen nicht an. Der Pilot sei auch verpflichtet gewesen, die erteilten Flugaufträge persönlich durchzuführen und habe dem Weisungsrecht des Unternehmens unterlegen. Soweit ein konkreter Flugauftrag erteilt worden sei, seien die Pflichten des Piloten weitgehend festgelegt gewesen. Ihm habe neben der Vorbereitung und Durchführung des Fluges auch die Nachbereitung und Dokumentation von Flügen obliegen. Dies habe unter anderem die Überprüfung von Luftdruck, Öl und Treibstoff vor sowie das Reinigen und Betanken nach dem jeweiligen Flug umfasst. Zudem sei er für ergänzende Dienstleistungen bei der Betreuung der Fluggäste zuständig gewesen.

### Unternehmen muss keine Einzelanweisungen während des Auftrags erteilen

Darüber hinaus – so die Richter – sei nicht entscheidend, ob ein Unternehmen sein Direktionsrecht durch Einzelanweisungen während des jeweiligen

Auftrags ausübe. Vielmehr genügten vorab getroffene Festlegungen wie vorliegend im abgeschlossenen „Rahmen-Dienstvertrag über freie Mitarbeiter eines Flugzeugführers (Freelance)“. Bei hochspezialisierten Dienstleistungen schieden zudem Weisungen über das Wie der Tätigkeit naturgemäß aus, ohne dass dies für die Statusfeststellung von entscheidender Bedeutung sei.

### Pilot trug kein unternehmerisches Risiko

Der Pilot habe ferner kein unternehmerisches Risiko als typisches Zeichen einer selbstständigen Tätigkeit getragen. Insbesondere habe das Unternehmen das Flugzeug kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Tätigkeit des Piloten sei insoweit nicht anders zu bewerten als die eines Kraftfahrers ohne eigenes Kraftfahrzeug. In beiden Fällen stünden den Beschäftigten keine Betriebsmittel zur Verfügung, um anderweitig am Markt unternehmerisch tätig zu werden. Aufgrund der Kosten für fliegerärztliche Bescheinigungen und flugrechtliche Erlaubnisse sei auch kein unternehmerisches Risiko anzunehmen.

Denn diese Kosten müsse der Pilot in jedem Fall aufwenden, um seinen Beruf – ob als Arbeitnehmer oder als Selbstständiger – ausüben zu können.

Das Gericht hat die Revision zum Bundessozialgericht allerdings zugelassen.

Wir halten Euch über den Verfahrensfortgang informiert.

Eure VC-Rechtsabteilung



## Karin Werner feiert 25-jähriges Dienstjubiläum

Am 01.07.2023 feierte Karin Werner ihr 25-jähriges Dienstjubiläum.

Karin blickt auf ein bewegtes Vierteljahrhundert der Vereinigung Cockpit zurück, in dem sie stets mit großem Enthusiasmus, unermüdlichem Einsatz und hoher Sozialkompetenz der Geschäftsstelle, dem Vorstand, dem Beirat, dem Betriebsrat und natürlich ganz besonders dem Bereich Flight Safety (früher Berufspolitik) zu großen Erfolgen verholfen hat.

Karin inspiriert dabei täglich mit ihrer offenen, warmherzigen und kollegialen Art und sorgt neben

ihrer hervorragenden Arbeit für ein freundliches und motivierendes Arbeitsumfeld für ihre Kollegen und Kolleginnen sowie die aktiven Mitglieder.

Unser Präsident Stefan Herth hatte bereits vorab zusammen mit dem Leiter Flight Safety, Dr. Daniel Schaad sowie dem Referenten Internationales, Johannes Bade, die Gelegenheit, Karin Werner mit einem kleinen Geschenk zu überraschen und ihr zu diesem großen Jubiläum zu gratulieren.

In diesem Sinne: herzlichen Glückwunsch, Karin!



**V.l.n.r.: VC-Präsident Stefan Herth gratuliert Karin Werner zum 25-jährigen Jubiläum zusammen mit Daniel Schadt, Leiter Flight Safety, und Johannes Bade, Referent Internationales.**

# Corina Albus-Wolter verabschiedet sich nach 22 Jahren aus der VC

Liebe Mitglieder,

nach 22 aktiven VC-Jahren gehe ich nun in eine passive Zeit.

Mit vielen von Ihnen habe ich schon telefoniert, andere persönlich in der Geschäftsstelle kennengelernt.

Einige Vorstände habe ich miterlebt und mein Arbeitstag war nie langweilig. Viele nette Gespräche konnte ich führen, oft wurde gelacht, manchmal wurden die Telefonate auch etwas privater. Ich konnte meist weiterhelfen in dem Anliegen, das an mich herangetragen wurde. Als Dienstleister habe ich Menschen gerne geholfen und sie auch gerne verwöhnt. Die AGs und TKs sowie die Vorstände haben davon profitiert.

Meine ersten Arbeitsjahre habe ich am A/P FRA verbracht. Dann kam eine Zeit als Stationsleiter in NUE für AZ. Damals flog noch die Pan Am und man konnte quer über das Rollfeld marschieren. Die Feuer- taufe in meinem neuen Job bei VC war der LH-Streik 2001, gefolgt von dem schrecklichen Tag, dem 11. September 2001. Auch die Aschewolke mußte gemeistert werden.

Ein großer Meilenstein für die VC, den ich miterleben durfte, war die Air-Berlin-Tarifierung.

Auch die Gestaltung des neuen Eingangsbereiches im Sinne der Fliegerei hat mir viel Freude bereitet.

Meine Idee, eine Runway und einen Heli-Landeplatz zu installieren, hat bis heute einen hohen Identifikationsgrad. Die Grafik mit einem landenden Flugzeug dient immer gerne als Hintergrund für Interviews und Erinnerungsbilder.

Die Fliegerei mit all ihren Facetten war immer meine Welt, so ist es gut, dass ich in Flörsheim wohne und wohl die Einzige bin, die sich nicht über Fluglärm beschwert, sondern nach wie vor jedem Flieger nachschaut.

Ich möchte mich mit diesen Zeilen ganz altmodisch durch das Medium VC Info bedanken. Allen VC-Mitgliedern Gesundheit und der VC immer kluge Köpfe wünschen, die das Gardes-Erbe mit all ihrer Kraft weiterleben lassen.

Viel Erfolg in der globalen Welt!

Herzliche Grüße

Corina Albus-Wolter

Die vom Empfang, an der man nicht so einfach vorbei kam, die sich immer gerne eingemischt hat, aber stets das Wohl der VC im Auge behielt.



# Ein Abschied, aber kein Vergessen

**Ehemaliger VC-Präsident Curt Beer verstorben**

Die Vereinigung Cockpit (VC) trauert um Curt Beer, VC-Mitglied der ersten Stunde und ehemaliger VC-Präsident von 1987 bis 1990. Mit seinem langjährigen Engagement sowohl als Personalvertreter bei der Deutschen Lufthansa, als Vorsitzender der Konzern-Vertretung des fliegenden Personals als auch als VC-Beiratsvorsitzender hat er sich bleibende Verdienste erworben und sich unermüdlich für die Belange der Piloten eingesetzt.

Als VC-Präsident war ihm die Verbesserung der Flugsicherheit ein zentrales Anliegen. So etablierte die VC im Jahre 1988 unter seiner Führung ein anonymes Meldesystem für sicherheitsrelevante Vorfälle im Flugbetrieb. Auch setzte er sich gegen die Aushöhlung deutscher Arbeitsbedingungen durch Ausflagung ein. Zudem initiierte die VC eine Studie zur Verbesserung der Ausbildungsstandards bei deutschen Flugunternehmen. Curt Beer wird als engagierter Kämpfer für Arbeitnehmerrechte in Erinnerung bleiben.

Neben seinem beruflichen Engagement hatte er eine breite Palette an Interessen und Hobbys: Er fand große Freude am Motorrad fahren, widmete sich gerne der Fotografie und liebte die klassische Musik. Zudem gehörten Computer zu seinen Leidenschaften, da er bereits in den Anfängen des Computerzeitalters ihr Potenzial erkannte und von Anfang an gekonnt nutzte. Wir spre-



chen seiner trauernden Familie unsere aufrichtige Anteilnahme aus. Curt Beer wird in unseren Herzen und in der Geschichte der Vereinigung Cockpit für immer einen Platz haben.

Im Namen der gesamten Vereinigung Cockpit,  
Vorstand und Beirat



## Wir trauern mit den Hinterbliebenen unseres Mitgliedes

### Gerhard Eggert

\*15.11.1949

† 24.03.2023

Gerhard Eggert war Kapitän bei der Lufthansa Cityline. 1977 begann seine Mitgliedschaft bei der VC, wir danken für 46 Jahre Treue.

### Siegfried Layer

\*17.01.1940

† 10.03.2023

Siegfried Layer war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er trat der VC in 1989 bei. Wir bedanken uns für 34 Jahre Mitgliedschaft.

### Volker Huhn

\*14.07.1954

† 03.06.2023

Volker Huhn flog zuletzt als Kapitän für Air Berlin und war abgestellt zur LTU.

Seine Mitgliedschaft bei der VC begann 1992. Wir sagen Danke für 31 Jahre Treue.



Wir halten ihr Andenken in Ehren

## KLEINANZEIGEN



Recovery from unusual attitude, spatial disorientation, high-G manoeuvre, den Anflug des legendären Space Shuttle am Kennedy Space Center nachempfinden oder auch alles zusammen.

Mit der weltweit einzigen noch operierenden Flotte von F104 ‚Starfighter‘ können Sie sich als Pilot ein einzigartiges Flugtraining buchen. Neugierig? Dann mal [www.starfighters.net](http://www.starfighters.net) oder [www.starfighterstore.com](http://www.starfighterstore.com) aufsuchen. Hintergrundinfo und Gruppenpreise gibt es von VC-Mitglied Detlef Stark. Für einen telefonischen Termin bitte eMail an: [detlef@starfighters.net](mailto:detlef@starfighters.net)



**PLATZ FÜR EURE  
ANZEIGE**

**Kostenlose Kleinanzeigen für VC-Mitglieder**

Hier könnt Ihr Eure Kleinanzeige schalten, für VC-Mitglieder kostenlos. Schickt uns einfach den Text mit max. 600 Zeichen zusammen mit Eurem Namen und Eurer Mitgliedsnummer an [presse@vcockpit.de](mailto:presse@vcockpit.de).

# VC-Supportline

Medizinische und psychologische Experten bieten Unterstützung an,  
bevor Belastungen zu Problemen werden.

+49 (0)69 6959 76 222



Peer Support und professionelle Hilfe  
für Pilotinnen und Piloten bei  
psychischen Belastungen, psychischen  
Erkrankungen und Suchtproblemen

[www.antiskid.info](http://www.antiskid.info)

Support Hotline:  
**0800 - AntiSkid**  
(0800 - 26847543)

Aus dem Ausland: +49 89 999 300 99



## CISM-Team

CISM-Hotline: 0700-77007703

[www.Stiftung-Mayday.de](http://www.Stiftung-Mayday.de)

Stichwort „CISM“



## VC-Mediationsteam

- [Mediationsteam@vcockpit.de](mailto:Mediationsteam@vcockpit.de)

## Lufthansa Vertrauensteam Cockpit

- |                   |                            |
|-------------------|----------------------------|
| • Kai Feldhusen   | Tel.: +49 (0)151 5896 3983 |
| • Marcus Baum     | Tel.: +49 (0)151 5894 2096 |
| • Hannah Brauner  | Tel.: +49 (0)176 9313 9944 |
| • Ralph Grünewald | Tel.: +49 (0)171 5170 884  |

## Fluguntauglich?

**Stehen Fluguntauglichkeit oder ein länger dauerndes „Pending“ zur Diskussion?** Sie haben Gesprächsbedarf und suchen eine Person Ihres Vertrauens? Als Berufsverband bieten wir betroffenen Mitgliedern bei vielen Fragen Hilfe von Anfang an. Scheuen Sie sich nicht, sich frühzeitig an Ihre VC zu wenden.

### Medizinisches/Fachärzte

Suchen Sie einen ärztlichen Rat, Informationen zu Verfahrensfragen mit dem LBA, medizinische Gutachter oder andere Fachärzte, wenden Sie sich vertrauensvoll an die Mitglieder der VC-Arbeitsgruppe Flugmedizin, deren Mitglieder in Doppelqualifikation Arzt und Verkehrspilot „beide Seiten“ beherrschen:

- Dr. med. Volker Jacoby  
(Tel.: 0171/4211244)
- Wolfgang Kuck ([agmed-aerzte@vcockpit.de](mailto:agmed-aerzte@vcockpit.de))
- Sami Mothadi ([agmed-aerzte@vcockpit.de](mailto:agmed-aerzte@vcockpit.de))
- Dr. med. Karsten Kempf  
(Tel.: 0179/3917889, [agmed-aerzte@vcockpit.de](mailto:agmed-aerzte@vcockpit.de))

### Loss of Licence-Versicherung

Möchten Sie sich über Meldepflichten und Ansprüche aus Ihrer Loss of Licence-Versicherung informieren, wenden Sie sich bitte an Ihren dafür zuständigen Versicherungsfachmann. Angesichts der unterschiedlichen Versicherungsbedingungen am Markt bitten wir um Ihr Verständnis, dass die VC hier keine „Inhouse-Expertise“ bereitstellen kann.

### Arbeits- und Versorgungsrecht

Fragen arbeits- und versorgungsrechtlicher Natur sollten Sie zunächst versuchen, mit Ihrer Personalvertretung zu klären. Bleiben noch Punkte offen, steht Ihnen die VC-Rechtsabteilung gerne Rede und Antwort:

- Rechtsabteilung  
(Tel.: 069/695976-130, [recht@vcockpit.de](mailto:recht@vcockpit.de))
- Rechtsanwältin Dr. Claudia Jakobi  
(Tel.: 069/695976-131, [jakobi@vcockpit.de](mailto:jakobi@vcockpit.de))

### Haben Sie noch Fragen?

Gibt es noch Themenkomplexe, die die genannten Experten nicht abdecken? Dann sprechen Sie mit unserer Abteilung Flight Safety:  
[flightsafety@vcockpit.de](mailto:flightsafety@vcockpit.de)  
069/695976-121





LOHN IM SINKFLUG & KRAANKENVERSICHERUNGSBEITRÄGE STEIGEN!

PILOTEN  TARIFE  
VON 1948 BIS HEUTE

Wir unterstützen Sie in diesen turbulenten Zeiten. Kontaktieren Sie uns!

CONTACT NOW! [0049 561 585 805 70](tel:004956158580570) / [WWW.PILOTEN-TARIFE.DE](http://WWW.PILOTEN-TARIFE.DE) / DIE KRANKENVERSICHERUNG FÜR PILOTEN.





Asseuranzmakler  
**HAGEMANN UND CHARLES GMBH**  
Sachsenring 43-47  
50677 Köln  
T: +49 221 33604-15  
M: [info@ahc-assekuranz.de](mailto:info@ahc-assekuranz.de)  
[www.ahc-assekuranz.de](http://www.ahc-assekuranz.de)

**Damit Ihre Vorsorge nicht ins Trudeln gerät!**  
Mit unseren Spezialprodukten für Cockpitpersonal  
sind wir seit über 30 Jahren Ihr Experte für  
Versicherungen und Finanzdienstleistungen.



# Von Piloten für Piloten

Jetzt Mitglied werden

Hier geht' s zur Online-Version  
des Aufnahmeantrags



<https://www.vcockpit.de/die-vc/verband/aufnahmeantrag.html>

# VC Flughafencheck 2023



© Thiago B Trevisan / Shutterstock

## **Rollwege, Umweltschutz & mehr: Aktuelle Entwicklungen an deutschen Flughäfen**

Alle Ergebnisse im Detail findet Ihr auf der VC-Flughafencheck-Website unter <http://www.vc-flughafencheck.de/>