



Vereinigung
Cockpit

VC INFO | 01/2025

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



© Martin Jehnichen

Erfolgreiche Tarifabschlüsse

Gemeinsam Lösungen finden statt Gräben vertiefen

Editorial

Erfolgreiche Tarifabschlüsse – gemeinsam Lösungen finden statt Gräben vertiefen



© Vereinigung Cockpit e.V.

Katharina Dieseldorff, VC-Vizepräsidentin, und Dr. Andreas Pinheiro, VC Präsident

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

es gibt gute Nachrichten: Die Tarifkommissionen (TK) von TUI Fly und der Condor Flugdienst GmbH (CFG) haben mit ihren Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern nachhaltige Lösungen erarbeitet.

Und beide Ergebnisse zeigen erneut: Die Vereinigung Cockpit (VC) gestaltet Tarifpolitik entschieden, aber mit Augenmaß. Unser Ziel sind tragfähige Lösungen, die langfristig sowohl den Beschäftigten als auch den Unternehmen zugutekommen – nicht der Konflikt um des Konflikts willen.

Tarifpolitik mit Weitblick – die Kernpunkte der Abschlüsse

TUI Fly:

Die Tarifkommission hat durchgesetzt, dass die Arbeitgeber die Vergütung erhöhen. Dieser Anstieg kompensiert angemessen die Kaufkraftverluste der vergangenen Jahre. Dieses Ergebnis stärkt nicht nur die finanzielle Perspektive der Cockpit-Crews, sondern

auch das Vertrauen in eine tarifpolitische Arbeit, die auf Augenhöhe zwischen Arbeitgeber sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern stattfindet.

CFG:

Der Manteltarifvertrag wird angepasst. Das setzt klare Akzente: So schützen wir einerseits die freie Zeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig, andererseits bewahren wir die betriebliche Flexibilität. Beide Parteien haben sich außerdem pragmatisch darauf geeinigt, den Bereitschaftsdienst zu vereinfachen. Selbst bei bereits geschlossenen Tarifverträgen konnten wir so durch innovative Ansätze tragfähige Lösungen finden.

Diese Abschlüsse verdeutlichen: Gute Tarifpolitik braucht geschickte, beharrliche Verhandlungen – und das klare Ziel, konstruktive Lösungen zu finden. Denn Tarifverhandlungen sind kein Nullsummenspiel. Uns ist klar: Unternehmen haben nichts zu verschenken. Trotzdem haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

berechtigte Ansprüche. Denn sie sind es, die den täglichen Betrieb gewährleisten. Die VC setzt sich dafür ein, dass beides in einem fairen Gleichgewicht bleibt.

Lösungsorientiert statt konfrontativ: Die Stärke der VC

Die Vereinigung Cockpit ist konfliktfähig – aber der Konflikt ist für uns kein Selbstzweck. Unser Ziel ist es, Probleme zu lösen, nicht sie zu verschärfen. Die aktuellen Abschlüsse zeigen: Dort wo es Spielraum für Verbesserungen und Fortschritt gibt, nutzen wir ihn – und setzen gleichzeitig klare Grenzen, wenn es nötig ist. Das ist unsere Verantwortung für die Luftfahrtbranche.

Dieser Ansatz zahlt sich aus: In einem Umfeld, in dem Tarifkonflikte auch eskalieren können, gelingt es der VC mit kühlem Kopf, Verhandlungsgeschick und strategischer Klarheit nachhaltige Errungenschaften für ihre Mitglieder zu erreichen.

Pilotinnen und Piloten: Die wichtigste Investorengruppe für eine Airline

Das weltweit bewährte Senioritätsprinzip ist das Fundament für eine verlässliche und gerechte Karriereplanung. Pilotinnen und Piloten investieren nicht nur ihre

Arbeitskraft, sondern auch ihre gesamte berufliche Zukunft in ihre Airline. Denn: Ein Arbeitsplatzwechsel für Pilotinnen und Piloten bedeutet fast immer eine Verschlechterung der eigenen Position. Karrierefortschritte beruhen nicht auf Beliebigkeit, sondern auf einem klar strukturierten und fairen System.

Das Prinzip sichert nicht nur Perspektiven für die Beschäftigten, sondern schützt auch vor sicherheitskritischen Fehlanreizen.

Kurz gesagt: Die Stabilität und der wirtschaftliche Erfolg einer Airline sind nicht nur im Interesse der Unternehmensführung – sie sind auch im ureigenen Interesse der Crews.

Verantwortung für eine starke Zukunft der Luftfahrtbranche

Diese Tarifabschlüsse sind ein Zeichen für eine kluge, nachhaltige Tarifpolitik, die Verantwortung für die gesamte Branche übernimmt. Verantwortung bedeutet, gute Arbeitsbedingungen durchzusetzen, ohne die wirtschaftliche Realität der Unternehmen zu ignorieren, Probleme zu lösen, statt Gräben zu vertiefen, eine attraktive und sichere Luftfahrtbranche mitzugestalten, die es auch morgen noch ist.

Das Fazit ist klar: Wer Verlässlichkeit und Stärke sucht, findet sie bei einer Interessenvertretung, die Konfliktfähigkeit mit einer klaren Fokussierung auf Lösungen verbindet. So gelingt Tarifpolitik.

Euer Andreas (PIN)
und Eure Katharina





VC Info wieder auf Papier lesen?

Jetzt Druckversion bestellen!

Meldet Euch einfach im Mitgliederbereich an der VC-Website an, wählt „Mein Cockpit“ -> „VC Info“ und gebt Eure Kontaktdaten ein.

Anmeldung unter
<https://intern.vcockpit.de/login.html>

Inhalt

- 08 Vorstands-Update**
Die Vorstände der VC berichten über die aktuellen Verbandsthemen
- 11 Kurznachrichten**
- 15 IFALPA PGA Meeting**
Ein Blick auf die Herausforderungen und Chancen der Luftfahrt 2025
- 17 IFALPA Fatigue Management Kurs 2025 in Frankfurt**
Fachlicher Austausch und praxisorientierte Schulung
- 19 Best Practices zum sicheren Fliegen im Luftraum E**
VC und die Flight Safety Officers vieler deutscher Fluggesellschaften haben gemeinsam Best Practices veröffentlicht
- 21 Wie gelingt ein Wandel zur nachhaltigen Luftfahrt?**
Konferenz Nachhaltiger Luftverkehr House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt
- 24 Fliegen mit HIV**
Ein Gastbeitrag der Deutschen Aidshilfe
- 26 Steering Clear of Conflict Zones**
- 31 Airport News**
- 33 Ein schwieriges Jahr**
- 36 Auswirkung unternehmerischer Entscheidungen auf FS**
- 37 Zehn Jahre 4U9525**
Was hat sich seitdem geändert?
- 40 Reduced Crew Operations (RCO) - A Risk Not Worth Taking!**
Folge 2
- 44 BGH: Krankentagegeldanspruch**
Richtungsweisende Entscheidung zum Krankentagegeldanspruch bei Flugdienstuntauglichkeit
- 50 Kleinanzeigen**
- 51 Supportangebote**

Vorstands-Update Q1/2025

Die Vorstände der VC berichten monatlich per Podcast über die aktuellen Verbandsthemen. Hier findet Ihr das Wichtigste zum Nachlesen.

Vivianne:

Hallo PIN, lass uns direkt einsteigen. Das neue Jahr hat turbulent begonnen. Was waren die ersten Themen, die wir im Vorstand angegangen sind?

PIN:

Ja, es ist tatsächlich nahtlos weitergegangen. Kurz vor Weihnachten haben wir den Hans-Dieter-Gades-Preis an unseren Kollegen Georg Fongern verliehen, der sich seit vielen Jahren in der VC engagiert hat. Wir hatten einige wichtige Treffen mit anderen Verbänden, zum Beispiel mit dem BDF und der UFO. Außerdem haben wir die Jahrestagung des DBB besucht. Ein großes Thema war auch die Vorbereitung auf die anstehenden Aufsichtsratswahlen bei der Cargo und Condor sowie die Hauptversammlung der TUI. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Nachwuchsarbeit. Was gibt es Neues von der Flugschule in Bremen?

Vivianne:

Dort konnten wir einige neue Mitglieder gewinnen und zudem engagierte junge Leute für unsere Taskforce „Junge VC“ begeistern. Diese Gruppe baut aktiv unsere Jugendvertretung auf, die seit der letzten Mitgliederversammlung in der Satzung verankert ist. Es ist wichtig, dass wir Nachwuchs für unsere aktive Gewerkschaftsarbeit gewinnen – davon leben wir ja.

PIN:

Neben externen Themen gibt es auch einige interne Neuerungen. Wir haben beispielsweise die Finanzbuchhaltung digitalisiert und auch ein neues Steuerberatungsbüro unter Vertrag genommen. Außerdem sind wir dabei, unsere interne Homepage zu überarbeiten. Das klingt simpel, ist aber eine aufwendige Aufgabe. Und schließlich hat im Januar die konstituierende Sitzung des neuen Beirats stattgefunden. Unser neuer Beiratsvorsitzender ist Niklas Ahrens – viele kennen ihn vielleicht schon aus unserem Podcast „Read You Five“.

Vivianne:

Ein großes Projekt ist die neue Öffentlichkeitskampagne mit dem Leitmotiv „Verantwortung“. Was verbirgt sich dahinter?

PIN:

„Verantwortung“ ist das zentrale Thema, um das wir unsere Kommunikation aufbauen. Wir wollen verdeutlichen, dass wir die zentrale Stimme der Pilotinnen und Piloten in Deutschland sind. Verantwortung bedeutet für uns nicht nur die Sicherheit im Cockpit, sondern auch unsere Verantwortung als Vorstand gegenüber unseren Mitgliedern und der Luftfahrt im Allgemeinen.

Vivianne:

Wie wird diese Kampagne umgesetzt?

PIN:

Wir haben das Motto auf unserer Webseite prominent platziert und eine Social-Media-Wall gestartet, auf der unsere Mitglieder zeigen, wofür sie Verantwortung tragen. Zudem planen wir gezielte Kommunikation mit Vielfliegern, Luftfahrt-Enthusiasten und Journalisten. Es geht darum, unsere Themen strategisch zu platzieren.

Vivianne:

Wir waren dafür auch gemeinsam auf der Lufthansa-Basis, um mit Mitgliedern ins Gespräch zu kommen. Was ist die Idee hinter dieser Initiative?

PIN:

Wir möchten deutlich machen, wie vielfältig die Verantwortung von Pilotinnen und Piloten ist. Der Beruf umfasst weit mehr als das Steuern eines Flugzeugs. Verantwortung beginnt bereits bei der gewissenhaften Vorbereitung und reicht bis hin zur Mitarbeit in Gremien oder Tarifkommissionen. Unser Ziel ist es, das

Berufsbild greifbar zu machen und den Wert dieser Arbeit stärker sichtbar zu machen.

Vivianne:

Ein gelungenes Format, bei dem wir viele spannende Perspektiven gehört haben.

Außerdem werden wir unsere Inhalte natürlich auch nach der Bundestagswahl im politischen Berlin adressieren. Aber auch in der VC-Geschäftsstelle gibt es Veränderungen. Was sind die Hauptpunkte?

PIN:

Wir haben uns drei Schwerpunkte gesetzt: Erstens die Organisation klar zu definieren, zweitens unsere Mitarbeitenden zu stärken und drittens die Ressorts besser aufzustellen. Zum Beispiel haben wir die Rolle unserer Ressortleiter gestärkt, indem sie mehr disziplinarische Verantwortung übernehmen. Das war ein wichtiger Schritt in Richtung Professionalisierung.

Vivianne:

Auch die einzelnen Abteilungen werden neu organisiert. Kannst du ein Beispiel nennen?

PIN:

Ja, wir haben zum Beispiel in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit eine neue Junior Referentin eingestellt und werden auch eine neue Pressesprecherin einstellen. Und auch in der Tarifabteilung besteht dringender Handlungsbedarf. Wir erarbeiten gerade ein neues Konzept, das wir mit den Tarifkommissionen und dem Beirat abstimmen, dazu später mehr. Auch in der Flight Safety haben wir eine umfassende Bestandsaufnahme gemacht, um die Strukturen effizienter zu gestalten.

Vivianne:

Was bedeutet das alles für die Mitglieder der VC?

PIN:

Unsere Mitglieder stehen immer im Mittelpunkt unseres Handelns. Die Reformen und Kampagnen dienen dazu, den Service und die Erreichbarkeit der VC zu verbessern und eine starke, professionelle Interessenvertretung zu gewährleisten.

Vivianne:

PIN, welche Themen standen darüber hinaus im letzten Monat besonders im Fokus der Vorstandarbeit der VC?

PIN:

Wir haben mehrere wichtige Richtlinien verabschiedet, vor allem im Bereich Tarif. Außerdem konnten wir Einigungen bei Tarifverträgen mit Condor und TUI erzielen – ein erfreuliches Signal für unsere Mitglieder. Die Personalvertreterkonferenz in Mainz war ein weiteres Highlight, bei der wir unsere Personalvertreter umfassend geschult haben. Ein großes Thema war die organisatorische Neuausrichtung der Tarifabteilung.

Vivianne:

Die Neuausrichtung der Tarifabteilung klingt spannend. Was steckt genau dahinter?

PIN:

Wir haben festgestellt, dass die Belastung für unsere Tarifreferenten in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Um hier für Entlastung zu sorgen, schaffen wir die neue Funktion des Tarifsekretärs. Diese Person wird organisatorische Aufgaben übernehmen und so die Rechtsanwälte sowie ehrenamtlichen Aktiven unterstützen. Zudem arbeiten wir künftig mit einer externen Kanzlei zusammen, um unsere Tarifarbeit widerstandsfähiger gegenüber personellen Engpässen zu machen.

Vivianne:

Ein weiteres Thema, das viele Mitglieder interessiert, sind die geplanten Änderungen der Beitragsordnung. Was erwartet die Mitglieder bei der kommenden Mitgliederversammlung?

PIN:

Wir schlagen vor, die Beitragsberechnung auf das sogenannte Lohnsteuerbrutto umzustellen. Das bedeutet, dass steuerfreie Zulagen nicht mehr in die Berechnungsgrundlage einfließen. Dadurch schaffen wir eine deutlich einfachere und transparentere Abrechnung. Für viele Mitglieder bedeutet das eine finanzielle Entlastung, gleichzeitig reduziert sich der Verwaltungsaufwand.

Vivianne:

Ein wichtiger Schritt, um die Mitgliedschaft noch attraktiver zu gestalten. Abschließend: Was steht für die kommenden Wochen auf der Agenda?

PIN:

Wir bereiten uns auf die IFALPA-Konferenz in Seoul vor, bei der wir die Interessen unserer Mitglieder auf internationaler Ebene vertreten. Außerdem laufen die Vorbereitungen für die Mitgliederversammlung im Mai. Die Tarifarbeit bleibt weiterhin ein zentrales Thema, insbesondere mit Blick auf laufende Verhandlungen bei verschiedenen Airlines. Wir setzen zudem unsere Kampagne zur Verantwortung fort, forcieren die Modernisierung der VC und werden weiterhin aktiv mit Medien und der Politik in den Dialog treten. Gleichzeitig bleibt unser Fokus auf der gewerkschaftlichen Arbeit und den Interessen unserer Mitglieder.

Vivianne: Vielen Dank, PIN, für den Einblick in die aktuellen Themen. Wir freuen uns auf die kommenden Entwicklungen und den Austausch mit unseren Mitgliedern!



Aktuelle News aus dem Vorstand bekommt ihr in unserem Podcast unter <https://www.vcockpit.de/news-room/#c189>

Kurznachrichten

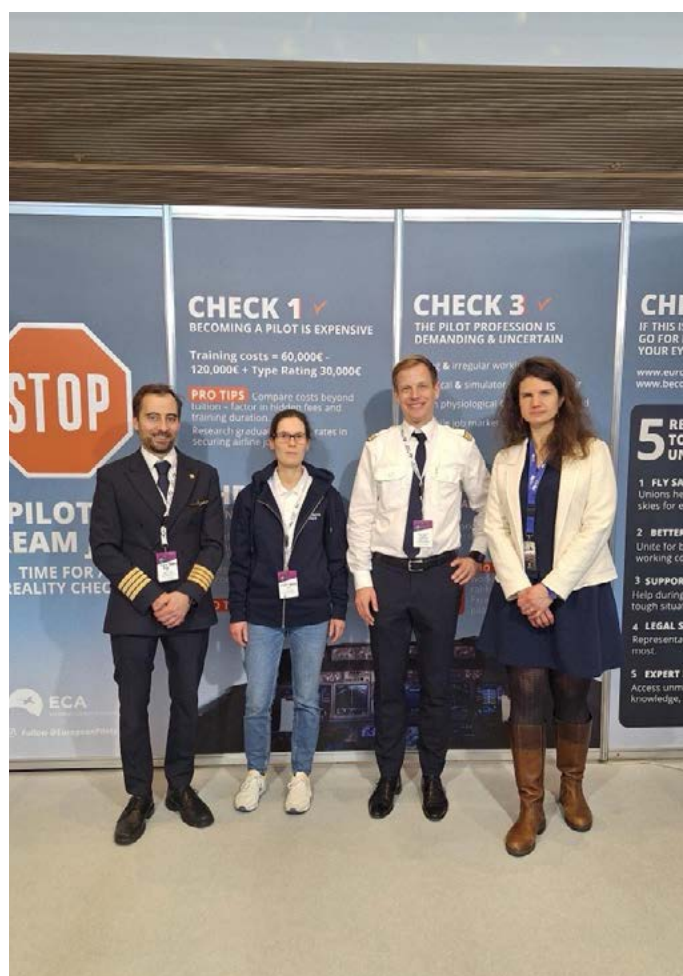
Erfolgreicher Auftritt auf der Pilot Expo

Die Pilot Expo in Brüssel war ein voller Erfolg – und das nicht nur für die European Cockpit Association (ECA), die den Stand betrieben hat. Obwohl die Messe international ausgerichtet war, stammte rund die Hälfte der Besucher aus Deutschland. Unsere Werbeartikel waren also genau am richtigen Ort! Unterstützung erhielten wir zudem von Kolleginnen und Kollegen aus Belgien und Luxemburg.

Ein besonderer Vorteil: Die ECA hatte bereits im Voraus Präsentationslots für beide Tage reserviert. So konnten wir wichtige Themen wie die Flugschulcheckliste, Red Flags bei Airlines, das Social Rating und die Mitgliedschaft gezielt anteasern. Das Interesse war groß, unser Stand durchgängig gut besucht und wir konnten viele wertvolle Gespräche führen. Besonders geschätzt wurde unsere Beratung vor Ort.

Darüber hinaus nutzten wir die Gelegenheit, an Vorträgen teilzunehmen – etwa bei City Airlines. Während große Wachstumspläne angekündigt wurden, gab die Airline offen zu, derzeit nur erfahrene A320-Piloten einzustellen, da es an Kapazitäten für das Linetraining fehlt. Allerdings könnte sich das bereits im nächsten Jahr ändern.

Fazit: Die Pilot Expo bot eine hervorragende Plattform für Austausch, Information und Networking – und unser Einsatz hat sich definitiv gelohnt!



© Vereinigung Cockpit e.V.

(v.l.n.r.) Lars Frontini, Clara Leucker, Tobias Hinsch und Sarah Kamer (ECA)

Erfolgreich Einführung der Kommunikationsplattform „Discourse“

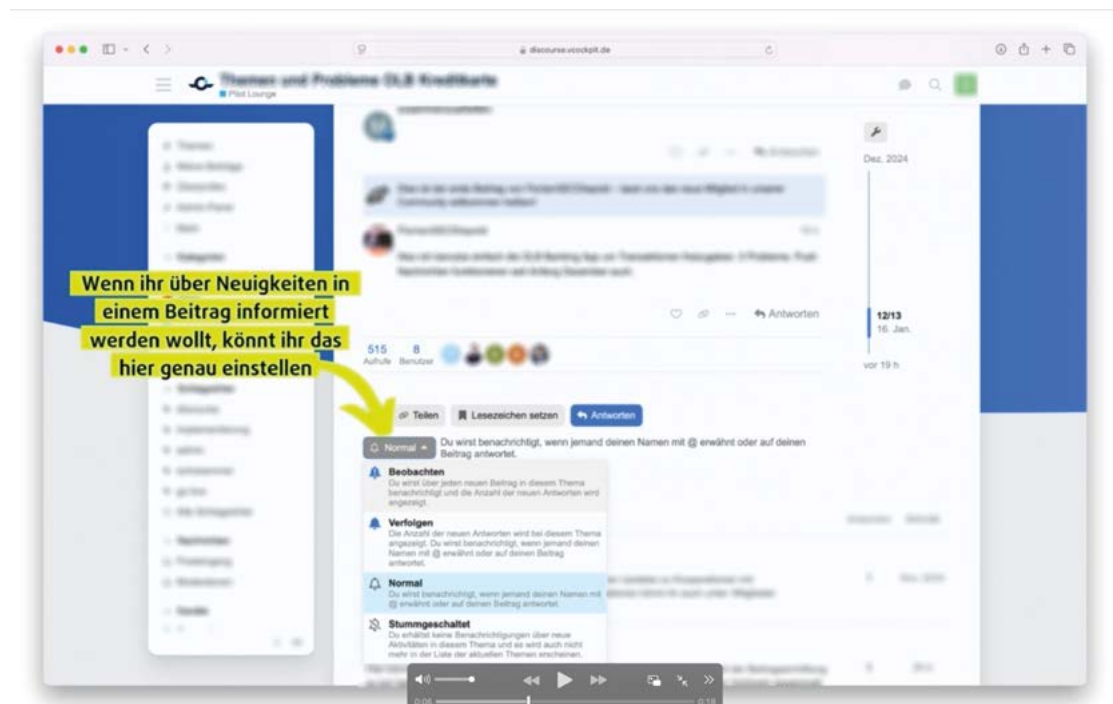
Zum Ende des letzten Jahres haben wir unsere neue Kommunikationsplattform Discourse in Betrieb genommen. Dort findet Ihr neben unseren Rundschreiben und Informationen rund um die VC oder aus dem Vorstand, auch die Möglichkeit, Euch zu verschiedenen Themen auszutauschen.

Um den Einstieg zu erleichtern, haben wir auch eine Tutorial-Reihe erstellt, die praktische Tipps und Tricks für Discourse bereithält. Wusstet Ihr beispielsweise schon, dass Ihr Discourse wie eine App auf Eurem iPhone-Homescreen hinzufügen können? Oder dass Ihr ausgewählten Unterhaltungen folgen und Euch bei neuen Kommentaren benachrichtigen lassen können? Und, keine Sorge, falls Ihr noch nicht auf Discourse

aktiv sind – wir zeigen Euch, wie Ihr Euch ganz einfach anmelden und die ersten Schritte unternehmen könnt! Die Playlist mit den Tutorials findet Ihr auf unserem YouTube Kanal oder auch direkt auf Discourse, in der Pilot-Lounge!

Tutorials

Hier ist der Link zu unserem YouTube Kanal: <https://youtube.com/playlist?list=PLDfMdBxHtExCAsUajvOXpAabDkHfMFF-1d&si=a6KFC6CNT-ZIGCJI>





Wir übernehmen Verantwortung.



<https://www.vcockpit.de>



Ich übernehme Verantwortung



indem wir der
Verantwortungsdiffusion
durch Arbeitgeber klare
Grenzen setzen.



Wir übernehmen Verantwortung

indem wir das Thema Flugsicherheit sichtbar
machen und bei Entscheidungsträgern aus der
Luftfahrtbranche platzieren.



ATRP: Kleine Schritte mit großer Wirkung

Auch wenn Social Clauses im Air Transport Regulation Panel (ATRP) bisher nicht offiziell auf der Agenda stehen, konnten wir das Thema immer wieder platzieren. Mittlerweile bringen einige Staaten die soziale Nachhaltigkeit von selbst ins Gespräch, sobald sie uns sehen – ein Zeichen, dass unser Engagement Wirkung zeigt.

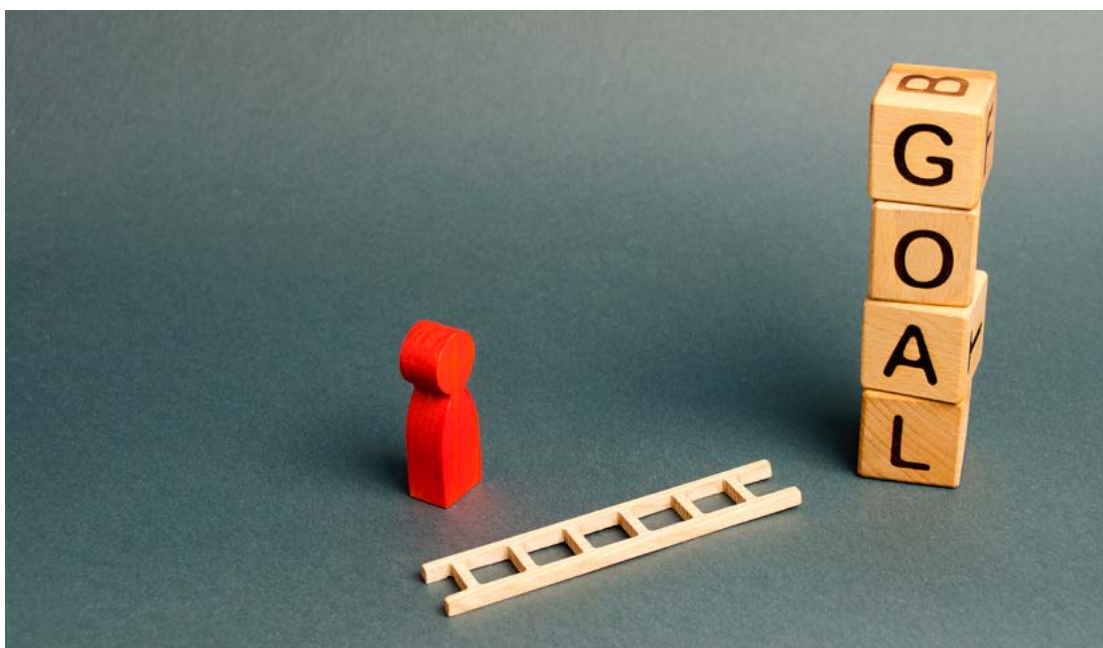
Besonders die deutsche Delegation versucht den Prozess zu bremsen, was in unserem Sinne ist: Eine ungebremste und übereilte Liberalisierung liegt nicht in unserem Interesse. Gleichzeitig wurde klar, dass letztlich das Air Transport Committee (ATC), das Council oder sogar die Assembly die Macht haben, dem ATRP den Arbeitsauftrag zu erteilen. Wenn diese Gremien Social Sustainability auf die Agenda setzen, wird das Panel nicht mehr daran vorbeikommen.

Ein wichtiger Schritt wurde dennoch erzielt: Die Arbeitsgruppe konnte sich darauf verständigen, dem

ATRP im April vorzuschlagen, konkrete Formulierungen zu Social Clauses zu erarbeiten. Unsere Aufgabe ist es nun, dieses Thema auch auf nationaler Ebene zu bewerben – unter dem Motto: Liberalisierung ja, aber durchdacht und mit Social Clauses.

Ein weiterer Fortschritt: Wir konnten das Bewusstsein dafür schärfen, dass Sanktionen – etwa der Entzug von Verkehrsrechten – immer dann erlaubt sein sollten, wenn irgendeine Bestimmung nicht eingehalten wird, nicht nur bei Verstößen gegen Sicherheits- und Schutzvorschriften. Dies ist ein entscheidender Punkt, insbesondere wenn Social Clauses in bilaterale Luftverkehrsabkommen (ASA) aufgenommen werden.

Im Ergebnis als viele kleine, aber wertvolle Fortschritte, die langfristig eine große Wirkung entfalten können.



© Adobe Stock

IFALPA PGA Meeting 2025

Ein Blick auf die Herausforderungen und Chancen der Luftfahrt

Lars Frontini

Stv. Sprecher GTK

Vereinigung Cockpit e.V.

Vom 4. bis 6. Februar 2025 fand das IFALPA PGA Meeting in Nairobi, Kenia, statt. Ein Schwerpunkt war die Liberalisierung des afrikanischen Luftverkehrs, in einer Region mit schwacher gewerkschaftlicher Vertretung und fehlenden arbeitsrechtlichen Standards.

Ein herzlicher Empfang in Nairobi

Die Wahl Nairobis als Veranstaltungsort war nicht zufällig. Die IFALPA hat sich seit vielen Jahren bemüht, auch Regionen einzubeziehen, in denen es traditionell schwieriger ist, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Die Teilnehmer wurden herzlich empfangen und erhielten tiefere Einblicke in die Herausforderungen, mit denen ihre Kollegen in Afrika konfrontiert sind. Ein zersplitterter Markt, unterschiedliche Regularien, mangelhafte Infrastruktur und eine geringe Kooperation zwischen den Airlines führen zu erheblichen Problemen in der Flugsicherheit.

Dringende Themen der Luftfahrt

Ein zentrales Thema am ersten Tag war die Missachtung grundlegender Rechte, die in der ILO-Konvention verankert sind. Der Umgang mit Krankmeldungen, freien Tagen, Urlaubsansprüchen und Flugdienstzeit-Limits sind häufige Streitpunkte. Die Möglichkeiten, sich für die Belange der Mitarbeitenden einzusetzen sind stark eingeschränkt und Gewerkschaften werden oft nicht akzeptiert. Konzepte wie Positive Safety Culture oder Fatigue Risk Management sind in vielen Fällen noch nicht implementiert oder existieren nur auf dem Papier.

Die Diskussionen umfassten auch drängende Themen, die nicht nur Afrika betreffen, sondern auch in anderen Regionen wie Amerika und Europa von Bedeutung sind. Dazu zählen Crew Interoperability, Reduced Crew Operation (RCO), die Abschaffung von Altersgrenzen für Piloten sowie die Liberalisierung des Luftverkehrs und der Eigentumsverhältnisse.



© Vereinigung Cockpit

Zusammenarbeit zwischen ICAO und ILO

Ein weiterer wichtiger Punkt, der am zweiten Tag diskutiert wurde, war die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit zwischen der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der International Labour Organization (ILO). Die IFALPA bat in diesem Zusammenhang auch um Unterstützung für verschiedene Studien, darunter eine Umfrage der Western University, auf die von über 130.000 organisierten Piloten nur etwa 3.600 geantwortet hatten. Besonders aus den Regionen AFI/MID, SAM und PAC fehlen viele Rückmeldungen, was nicht überraschend ist, angesichts der Herausforderungen, mit denen diese Regionen konfrontiert sind.

Strategische Planung und internationale Zusammenarbeit

Das Meeting zeigte, dass IFALPA gut darin ist, Probleme zu identifizieren, oft aber Lösungsstrategien fehlen und wir unser größtes Hindernis sind. Dennoch war allen klar, dass eine effektivere Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden und eine koordinierte Interessenvertretung auf nationaler Ebene erforderlich sind.

Regionale Schwerpunkte

In der Region Südamerika (SAM) sind Themen wie Fatigue, Interoperability und ACMIO weiterhin von großer Bedeutung. In Nordamerika (NAM) stehen Probleme beim Umgang mit den Flight Time Limitations (FTL) in Kanada, die Zusammenarbeit mit Behörden in der Karibik sowie Unsicherheiten bezüglich der neuen US-Regierung und deren Auswirkungen auf die Luftfahrt im Mittelpunkt. In Europa (EUR) sind die Revision der Reg 1008/2008, RCO (neuerdings auch Smart Cockpit), Interoperability, ACMIO und atypische Beschäftigung die wichtigsten Themen.

Female Pilots Working Group

Die FPWG thematisierte weiterhin die Unterrepräsentation von Frauen in der Pilotenschaft und Herausforderungen bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Tarifverhandlungen und Zukunftsstrategien

Ein zentrales Thema des dritten Tages war die Zukunft der Tarifverhandlungen. Brian Shury eröffnete die

Diskussion mit der Frage, wie Verhandlungen heute geführt werden sollten und welche Inhalte für die Nachwuchsgeneration in Verhandlungsseminaren relevant sind. Durch die zunehmenden Zusammenschlüsse von Airlines über nationale Grenzen hinweg reicht der traditionelle, lokal begrenzte Ansatz oft nicht mehr aus. Eine erfolgreiche Tarifpolitik erfordert eine globale Perspektive, strategische Planung, Leadership und Solidarität. IFALPA bietet bereits ein auf die Luftfahrt zugeschnittenes Verhandlungsseminar an und arbeitet kontinuierlich an dessen Verbesserung. Die nächsten Seminare sind für den 18. bis 20. November in Addis Abeba geplant.

RCO/eMCO – Entwicklung

Positiv wurde darüber berichtet, dass das Thema auf ICAO-Ebene keine wichtige Rolle spielt. Das ICAO Council hat keine spezielle Jobcard erstellt, sondern eine „Special Operation Subgroup“ eingerichtet. IFALPA sieht weiterhin Aufklärungsbedarf, insbesondere für jüngere Piloten.

Neue Working Papers für die ICAO Assembly

IFALPA erarbeitet Working Papers für die ICAO Assembly 42 zu den Themen Positive Safety Culture, Fatigue/FTL, Social Sustainability und RCO/eMCO.

Wahlen und kommende Meetings

Im Rahmen des Meetings wurden Hilario Castillo-Chávarri (Mexiko) und Mark Segaloff (USA) als neue Vice-Chairs des PGA gewählt. Das nächste Meeting ist für das Frühjahr 2026 geplant. Die finale Entscheidung über den Veranstaltungsort liegt bei der PGA Steering Group.

Fazit

Das IFALPA-Meeting verdeutlichte die Herausforderungen der globalen Luftfahrtbranche. Strategische Planung, internationale Zusammenarbeit und gezielte Schulungen sind entscheidend, um die Interessen der Piloten weltweit zu stärken.

IFALPA Fatigue Management Kurs 2025 in Frankfurt

Fachlicher Austausch und praxisorientierte Schulung

Johannes Bade

*Referent Internationale Beziehungen
Vereinigung Cockpit e.V.*

Vom 11. bis 12. Februar 2025 fand in den Räumlichkeiten der Vereinigung Cockpit in Frankfurt a.M. der IFALPA Fatigue Management Kurs statt. Dieser Kurs richtete sich an alle, die im Flugbetrieb mit dem Management von Fatigue befasst sind, und bot den Teilnehmenden die Möglichkeit, ihr Wissen zu erweitern und praktische Fähigkeiten zu erlangen.

Seitens der Vereinigung Cockpit nahmen Carsten Reuter (AG FTL), Tom Kickstein (Referent Flight Safety) und Johannes Bade (Referent Internationale Beziehungen) an dem Kurs teil.

Zielgruppe und Kursinhalt

Der Kurs war speziell für Mitglieder eines IFALPA-Mitgliedsverbands (MA) konzipiert, die als „Fatigue Management Champions“ innerhalb ihrer Organisation fungieren möchten. Die Ausbildung dieser Experten ist von enormer Wichtigkeit, da die Pilotsicht zu der Thematik ein zentraler Bestandteil des Fatigue Risk Management Systems (FRMS) ist.

Darüber hinaus waren Pilotinnen und Piloten, die an der Fatigue Safety Action Group (FSAG) oder dem Fatigue-Ausschuss ihres Betreibers teilnehmen, ebenso willkommen wie Safety Manager, Manager von Fatigue Risk Management Systemen und Aufsichtsbehörden, die mit der Überwachung des Fatigue Managements betraut sind.

Der Kurs ersetzte nicht die Fatigue-Management-Grundausbildung für Pilotinnen und Piloten, die üblicherweise von der Airline angeboten wird. Vielmehr

zielte er darauf ab, den Teilnehmenden ein vertieftes Verständnis der Fatigue-Problematik sowie die nötigen Werkzeuge für ein effektives Fatigue Managements zu vermitteln.

Theoretische Grundlagen und praktische Übungen

Die Moderierenden führten die Teilnehmenden durch die etablierte wissenschaftliche Literatur zum Thema Fatigue und erklärten die zugrunde liegenden Normen. Dabei wurde das Wissen über verfügbare Ressourcen systematisch erweitert, sodass die Teilnehmenden dieses Wissen auf reale Situationen anwenden konnten.

Neben theoretischen Inputs gab es zahlreiche interaktive Elemente, darunter simulierte FSAG-Übungen. Diese ermöglichten es den Teilnehmenden, das erlernte Wissen in praktischen Szenarien zu erproben. Dadurch wurde ein praxisorientierter Austausch über die vielfältigen Herausforderungen des Fatigue Managements im Flugbetrieb gefördert.

Thematische Schwerpunkte

Die Teilnehmenden erhielten einen umfassenden Überblick über zentrale Themen im Bereich des Fatigue Managements. Dazu gehörten unter anderem:

- ICAO Fatigue Management Standards and Recommended Practices (SARPS)
- Wissenschaftlicher Hintergrund von Fatigue
- Messung und Gegenmaßnahmen
- Identifikation von Gefahren und Fatigue Risk Management Systeme (FRMS)
- Arbeit von Fatigue Safety Action Groups (FSAG)

Ein zentrales Thema war die Herausforderung, Fatigue als eines der größten Sicherheitsrisiken in der



© Vereinigung Cockpit

Die Teilnehmer des IFALPA Fatigue Management Kurses

Luftfahrt zu betrachten. Da Fatigue individuell und subjektiv wahrgenommen wird, sind feste Grenzwerte schwer zu definieren, was das Fatigue Management besonders komplex macht.

Fazit

Der IFALPA Fatigue Management Kurs 2025 in Frankfurt war eine wertvolle Gelegenheit für Fachleute aus der Luftfahrtindustrie, sich über die neuesten

wissenschaftlichen Erkenntnisse und Best Practices im Umgang mit dem Thema Fatigue im Flugbetrieb auszutauschen. Der interaktive Kurs bot nicht nur theoretische Einblicke, sondern ermöglichte auch praxisnahe Übungen, die den Teilnehmenden halfen, ihre Fähigkeiten in der Identifikation und Handhabung von Fatigue als Sicherheitsrisiko weiter zu schärfen.

Best Practices zum sicheren Fliegen im Luftraum E

In einer gemeinsamen Initiative haben die VC und die Flight Safety Officers vieler deutscher Fluggesellschaften Best Practices veröffentlicht

Moritz Bürger

AG AGE (Airport & Ground Environment)

Vereinigung Cockpit e.V.

An vielen deutschen Flughäfen muss Luftraum E zeitweise durchflogen werden, um den Bereich zwischen Luftraum C über FL100 (FL130 im Alpengebiet) und geschütztem Luftraum im Flughafennahbereich zu überbrücken.

In diesem Luftraum werden IFR- und VFR-Flugzeuge nicht voneinander gestaffelt. Es gilt für alle Luftraumteilnehmer das Prinzip Sehen und Ausweichen. Das kann bedeuten, dass ein IFR-Verkehr von seiner Flugverkehrsfreigabe abweichen muss, um einer Kollision zu entgehen. Das liegt unter anderem daran, dass der Flugsicherung nicht jeder Verkehr bekannt ist und nicht mal alle Luftfahrzeuge sichtbar sind (keine Transponderpflicht für manche Luftraumnutzer).

In einer gemeinsamen Initiative haben die VC und die Flight Safety Officers vieler deutscher Fluggesellschaften Best Practices veröffentlicht, die eine Reihe von Empfehlungen enthalten, um das Kollisionsrisiko mit VFR-Luftfahrzeugen zu reduzieren. Darüber hinaus werden auch die korrekten Meldewege hervorgehoben, um die zuständigen Institutionen wie z.B. die APEG zu informieren. Das Dokument wurde kürzlich auf Version 3.3 aktualisiert. Dies ist nur eine von vielen Maßnahmen, die wir zusammen mit den Fluggesellschaften vorantreiben, um die Sicherheit unserer Besatzungen und Fluggäste auf hohem Niveau zu halten! Bitte setzt die Best Practices so weit wie möglich um und helft damit, gefährliche Annäherungen zwischen Flugzeugen zu verhindern.

Empfehlungen für Piloten:

Improve Airspace Awareness

Train pilots to be aware of shortfalls in the existing airspace structure – annual training and NOT only by bulletin using two components:

- Generic briefing on airspace Class E in Germany
- Dedicated airport briefing documents
- Include risk and threats in unprotected airspace in individual departure and arrival briefing

Operating Recommendations

• Fly defensively

- Maintain Minimum Clean Airspeed or as slow as reasonable
- Request to use protected airspace – minimise time in airspace Class E and refuse shortcuts if necessary. Most standard departures and approaches/transitions will facilitate this.
- Descend according to airspace structure on arrival. Steep/expedited climb through airspace Class E on departure.
- Consider airspace structure for engine out procedures
- Consider delaying take-off if conflict with other aircraft is anticipated

Use of Automation in Airspace Class Echo

- Minimise visual approaches – they require additional attention and increase flight time in unprotected airspace
- Maximise lookout capacity through use of automation (FMS/task sharing)

See and Avoid

- Maximise lookout – expect gliders directly below convective clouds
- No briefings and sterile cockpit below FL100
- Train right-of-way rules – traffic avoidance in airspace Class E may be contradictory to ATC clearance!
- VFR traffic may operate up to FL100 (FL130 in the Alps region) without transponder

TCAS

- Consider additional mitigation if TCAS inoperative: restrict flights into concerned airports and advise ATC

Weitere Informationen

Das gesamte Dokument inklusive der Empfehlungen für Flugbetriebe kann hier heruntergeladen werden:

[Recommended best practices for commercial operators](#)

Oder nutzt den QR-Code

Wie gelingt ein Wandel zur nachhaltigen Luftfahrt?

Konferenz Nachhaltiger Luftverkehr House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt

Dr. Daniel Schaad

Leiter Flight Safety

Vereinigung Cockpit e.V.

Am 28. November 2024 fand im House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt die bedeutende Konferenz „Nachhaltiger Luftverkehr: Wie gelingt ein Wandel zur nachhaltigen Luftfahrt?“ statt.

Nach der letztjährigen erfolgreichen Auftaktveranstaltung zum Thema nachhaltiger Luftverkehr, bei der die technologischen Ansätze und Entwicklungen bis 2050 im Fokus standen, widmete sich die diesjährige Konferenz dem Thema aus verschiedenen Blickwinkeln. Für die Vereinigung Cockpit e.V. (VC) nahmen Dr. Daniel Schaad und Johannes Bade teil. Während in Impulsvorträgen am Vormittag die Herausforderungen des Wandels hervorgehoben werden, widmete sich die Konferenz am Nachmittag in verschiedenen Breakout-Sessions möglichen Lösungsansätzen, diese Herausforderungen zu bewältigen. Gemeinsam mit Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft wurden die zentralen Herausforderungen und Lösungen für die Transformation des Luftverkehrs hin zu mehr Nachhaltigkeit diskutiert. Die Veranstaltung, die von führenden Akteuren aus der Luftfahrtindustrie und der Forschung begleitet wurde, bot eine Plattform für die Auseinandersetzung mit aktuellen Entwicklungen und zukünftigen Perspektiven.

1. Eröffnung und Begrüßung

Kerstin Bitterer, Bereichsleiterin Innovations- und Netzwerkmanagement im HOLM, eröffnete die Konferenz mit einer kurzen Begrüßung und betonte die Dringlichkeit, den Luftverkehr nachhaltig zu gestalten. Bitterer hob hervor, dass der Luftverkehr zwar nur einen geringen Anteil an den globalen CO₂-Emissionen ausmacht, jedoch eine Transformation unumgänglich sei. Sie kündigte an, dass die Konferenz eine Vielzahl

von Perspektiven und praxisorientierten Lösungsansätzen bieten würde.

2. Grußwort aus der Politik

Regine Barth, Leiterin der Stabsstelle Fluglärmschutz und nachhaltige Luftverkehrswirtschaft im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Wohnen (HMWVW), folgte mit einem Grußwort aus der Politik. Barth unterstrich die politische Bedeutung eines nachhaltigen Luftverkehrs und die Notwendigkeit, sowohl ökologische als auch ökonomische Faktoren in Einklang zu bringen. Sie erinnerte an die Verpflichtungen Deutschlands im Rahmen der Klimaziele und betonte, dass die Luftfahrtindustrie ein wichtiger Bestandteil des „grünen Wandels“ sei.

3. Impulsvortrag: „Klimawirkung der Luftfahrt und Mitigation ihrer CO₂- und Nicht-CO₂-Effekte“

Prof. Dr. Christiane Voigt, Abteilungsleiterin des Instituts für Physik der Atmosphäre beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), hielt den ersten Impulsvortrag und erklärte die komplexen klimawirksamen Effekte der Luftfahrt. Neben den CO₂-Emissionen, die durch den Flugverkehr entstehen, beleuchtete sie auch die nicht-CO₂-bedingten Effekte, wie etwa die Bildung von Kondensstreifen und deren Einfluss auf die Atmosphäre. Prof. Voigt stellte verschiedene Ansätze zur Minderung dieser Effekte vor, insbesondere durch die Reduktion von Emissionen und die Nutzung innovativer Technologien.

4. Impulsvortrag: „Der SAF Outlook – Eine Analyse von Mengen, Technologien und Produktionsstandorten für nachhaltige Flugtreibstoffe“

Bernhard Dietrich, Leiter des CENA (Climate, Environment and Noise Protection in Aviation) Hessen, präsentierte eine detaillierte Analyse zu nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuels oder SAF). Er erläuterte, wie diese Treibstoffe zur Reduzierung

der CO₂-Emissionen im Luftverkehr beitragen können. Dietrich ging dabei auf die Entwicklung von Produktionskapazitäten und möglichen Produktionsstandorten für SAF ein. Er betonte die Bedeutung einer Skalierung der Produktion, um die Versorgung der Luftfahrtindustrie mit nachhaltigen Treibstoffen zu sichern.

5. Impulsvortrag: „Herausforderungen aus Investorensicht für den Markthochlauf von nachhaltigen Flugtreibstoffen“

Dr. Ulrike Ziegler, Vorstandsvorsitzende des Impact on Sustainable Aviation e.V., sprach über die Perspektive von Investoren in Bezug auf den Markthochlauf von SAF. Sie wies darauf hin, dass Investitionen in nachhaltige Flugtreibstoffe hohe Unsicherheiten mit sich bringen, sowohl hinsichtlich der technologischen Reife als auch in Bezug auf die politische und wirtschaftliche Unterstützung. Sie plädierte für eine klare und langfristige politische Rahmgebung, um Investitionen in die SAF-Industrie zu fördern.

6. Impulsvortrag: „Lenkungseffekte und Verteilungswirkungen klimapolitischer Maßnahmen“

Prof. Dr. Stephan Sommer von der Hochschule Bochum und dem RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung, analysierte die ökonomischen Auswirkungen klimapolitischer Maßnahmen auf den Luftverkehr. Sommer zeigte, wie verschiedene Instrumente wie CO₂-Steuern oder Emissionshandelsysteme Lenkungseffekte haben können und welche Verteilungswirkungen diese auf unterschiedliche Akteure innerhalb der Branche sowie auf Passagiere haben könnten.

7. Breakout-Sessions

Im Anschluss an die Impulsvorträge wurden vier Breakout-Sessions durchgeführt, bei denen die Teilnehmer intensiv über spezifische Fragestellungen der nachhaltigen Luftfahrt diskutierten:

- Wie sieht das Zielbild „Nachhaltige Luftfahrt 2050“ aus? Hier wurde die Vision einer emissionsfreien Luftfahrt unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und ökonomischer Aspekte diskutiert
- Klimaclub Aviation: In dieser Session wurde das Konzept eines „Klimaclubs“ für die Luftfahrt erörtert, um ein Marktdesign für den Hochlauf nachhal-

tiger Flugtreibstoffe zu schaffen. Hierbei wurde sehr umfassend diskutiert, ob ein „Klimaclub“ letztlich intrinsisch, bzw. moralisch motiviert sein muss, oder ob es auch klare ökonomische Lenkungsmechanismen geben kann, die eine Teilnahme befördern.

- Wer finanziert den Wandel zur nachhaltigen Luftfahrt? Teilnehmer diskutierten verschiedene Finanzierungsmodelle, um den Wandel hin zu einer nachhaltigeren Luftfahrtindustrie zu ermöglichen.
- Wie nimmt man Passagiere auf dem Weg der Transformation mit? In dieser Session ging es darum, wie Passagiere für die Notwendigkeit eines nachhaltigen Luftverkehrs sensibilisiert und in die Transformation einbezogen werden können.

8. Paneldiskussion: „Wie gelingt der Wandel zur nachhaltigen Luftfahrt?“

Die abschließende Paneldiskussion brachte alle Perspektiven zusammen. Neben Regine Barth und Dr. Ulrike Ziegler nahmen auch Prof. Dr. Kirstin Zimmer (FRA UAS), Bernhard Dietrich und Mathias Jakobi (IATA) teil. Die Diskussion fokussierte sich auf die Herausforderungen und Chancen des Wandels, insbesondere auf die Skalierung der SAF-Produktion, die Bedeutung politischer Maßnahmen und die notwendige Zusammenarbeit von Politik, Wirtschaft und Forschung.

9. Zusammenfassung und Verabschiedung

Dr. Christian Holst von der Frankfurt University of Applied Sciences fasste die wichtigsten Erkenntnisse der Konferenz zusammen. Er betonte, dass der Wandel zur nachhaltigen Luftfahrt nur durch eine enge Zusammenarbeit aller Akteure und die Entwicklung neuer, innovativer Technologien zu realisieren sei. Holst schloss die Veranstaltung mit einem Ausblick auf die nächsten Schritte und bedankte sich bei allen Teilnehmern für die wertvollen Beiträge.

Die Konferenz war ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Luftfahrtindustrie. Sie zeigte, dass der Wandel möglich ist, aber auch erhebliche Anstrengungen in Technologieentwicklung, politischer Steuerung und internationaler Zusammenarbeit erfordert. Während der Veranstaltung ergaben sich zahlreiche Möglichkeiten unsere Verbandsinteressen

zu platzieren. Hier sehen wir viele Überschneidungen mit den Arbeitsinhalten der Taskforce Environment (TF ENVI). Auch diese Veranstaltung im HOLM bestätigt sich als gelungene Plattform für den brancheninternen Austausch zu Zukunftsthemen und die Vernetzung zu anderen Stakeholdern der Branche. Die VC wird ihre Beteiligung an diesem wertvollen Austausch fortsetzen, um die Luftfahrt zu einer nachhaltigeren Industrie mitzugestalten.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Dr. Daniel Schaad (rechts), Niklas Butz (mitte) und Johannes Bade (links) im HOLM

Fliegen mit HIV

Die Vereinigung Cockpit hat zum Weltaids-Tag am 01. Dezember 2024 ihre Position zum Thema „Fliegen mit HIV“ veröffentlicht. Die Deutsche Aidshilfe (DAH) hat hierzu einen Artikel geschrieben, den wir an dieser Stelle abdrucken dürfen und mit Euch teilen möchten.

Pilotinnen und Piloten mit HIV gelten grundsätzlich als fluguntauglich. Der Berufsverband Cockpit e. V. regt nun die Abschaffung dieser überholten und diskriminierenden Vorschriften an.

Dank moderner HIV-Therapien können Menschen mit HIV heute in der Regel jeden Beruf ausüben und sind ebenso leistungsfähig wie ihre Kolleg:innen. Im Berufsalltag des Cockpitpersonals wird dieser Realität jedoch nicht vollständig Rechnung getragen: Die derzeitigen Richtlinien stufen Pilot:innen nach einer HIV-Diagnose pauschal als fluguntauglich ein – unabhängig von ihrem tatsächlichen Gesundheitszustand. Infolgedessen dürfen sie entweder kein Flugzeug mehr steuern oder erhalten nach einem aufwendigen Verfahren lediglich ein stark eingeschränktes Flugtauglichkeitszeugnis. Für Berufseinsteiger:innen mit HIV bleibt der Weg zu einer Karriere als Pilot:in sogar vollständig versperrt.

Positionspapier „Fliegen mit HIV“

Cockpit e.V., der Berufsverband der Verkehrsflugzeugführerinnen und -führer in Deutschland, engagiert sich seit 1969 für die Verbesserung der Flugsicherheit aus Sicht der Pilotinnen und Piloten und setzt sich für die Abschaffung dieser veralteten Auflagen ein. Deren Arbeitsgruppe „Diversity & Social“ hat anlässlich des Welt-Aids-Tages am 1. Dezember 2024 das Positionspapier „Fliegen mit HIV“ veröffentlicht.

Die derzeit EU-weit gültigen medizinischen Regelungen für Pilotinnen und Piloten, die mit HIV leben, gelten demnach seit 2008 nahezu unverändert und spiegeln nicht den aktuellen Stand der Wissenschaft wider. Wenn die lizenzausstellende Behörde alleine aufgrund des HIV-Status eine Beeinträchtigung der Flugtauglichkeit unterstelle, sei dies darüber hinaus

ein Verstoß gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG), so die Pilotinnen und Piloten-Vereinigung in ihrem Positionspapier.

2018 hatte es in Großbritannien einen ersten Vorstoß zur Änderung der EU-Verordnung gegeben. In der Folge initiierte die Europäische Agentur für Flugsicherheit eine Literaturrecherche zur Flugtauglichkeit von Pilotinnen und Piloten mit HIV, die jedoch keine klaren Ergebnisse lieferte.

Forschungsgelder für die notwendige Folgestudie seien 2022 zwar bereitgestellt und ausgeschrieben, bedauerlicherweise aber nicht abgerufen worden. Seitdem scheint das Interesse der europäischen Akteurinnen und Akteure an diesem Thema merklich nachgelassen zu haben. „Wir wollen erreichen, dass diese Gelder für die notwendige Folgestudie nochmals ausgeschrieben werden“, erklärt Tobias Hinsch, Leiter der AG Diversity & Social der Vereinigung Cockpit. „Auf der Welt-Aids-Konferenz in München konnten wir mit mehreren Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ins Gespräch kommen, die großes Interesse daran haben, eine Studie zur medizinischen Flugtauglichkeit von Pilotinnen und Piloten mit HIV durchzuführen.“

Eine der letzten professionellen Barrieren

Gemeinsam mit dem europäischen Dachverband der Pilotinnen und Pilotengewerkschaften (ECA) plant die Vereinigung Cockpit, den Dialog mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) aufzunehmen. Ein erster Schritt könnte jedoch bereits auf nationaler Ebene erfolgen: Deutschland hätte die Möglichkeit, eine Abweichung von den europäischen Vorgaben anzumelden, um so bereits jetzt Verbesserungen für Cockpitpersonal mit HIV umzusetzen – ohne dass

ein gesetzgeberisches Verfahren auf EU-Ebene erforderlich wäre. „Es ist an der Zeit, dass sich auch die Fliegerei der Lebenswirklichkeit von HIV annähert und eine der letzten professionellen Barrieren fällt. Der Zugang zum Cockpit muss Menschen, die mit HIV leben, möglich werden. Die Vereinigung Cockpit setzt sich für eine Aktualisierung der entsprechenden medizinischen Regularien ein. Für diskriminierungsfreie Cockpits und Fliegen ohne Stigmata“, sagt Vivianne Rehaag vom Vorstand der Vereinigung Cockpit. „Der HIV-Status ist irrelevant für die Arbeitsfähigkeit. Die Frage hiernach darf bei betriebsmedizinischen Einstellungsuntersuchungen nicht gestellt werden“, heißt es in dem Papier. Zudem müsse die nachträgliche Offenlegung des HIV-Status bei der fliegerärztlichen Untersuchung als Beitrag zur Flugsicherheit gewertet werden und deshalb nicht, wie es bisher der Fall ist, berufliche Einschränkungen zur Folge haben.

HIV-Status ist irrelevant für Arbeitsfähigkeit

Um unnötige Ängste und Vorurteile abzubauen und Stigmatisierung entgegenzuwirken, sollten die Fluggesellschaften ihre Personalabteilungen über das Thema HIV informieren und zum Beispiel Gesundheitsprogramme sowie Erste-Hilfe-Schulungen nutzen, um alle Beschäftigte über HIV aufzuklären und Unterstützungsangebote aufzuzeigen. Die Vereinigung Cockpit spricht sich zudem dafür aus, dass eine HIV-Infektion nicht länger ein Ausschlusskriterium für den Abschluss von Fluguntauglichkeitsversicherungen ist. Des Weiteren sollte die Präexposition prophylaxe (PrEP) in den Katalog der für Pilotinnen und Piloten

zugelassenen Medikamente aufgenommen werden. „In Einzelfällen führte selbst die Einnahme von PrEP dazu, dass Pilotinnen und Piloten ihre Flugtauglichkeit verloren und diese erst nach Vorlage eines negativen HIV-Tests zurückerlangten“, erläutert Tobias Hinsch. Die Deutsche Aidshilfe (DAH) unterstützt das Positionspapier von Cockpit e. V. „Es wird Zeit, dass der aktuelle Stand des medizinischen Wissens zu HIV sich auch in der Bewertung von beruflicher Tauglichkeit widerspiegelt“, erklärt Kerstin Mörsch von der DAH-Kontaktstelle HIV-bezogene Diskriminierung. „Menschen mit HIV sind nicht per se für bestimmte Berufe ungeeignet oder nur bedingt einsetzbar. Das gilt auch für Pilotinnen und Piloten.“



© Freepik

Weitere Informationen

Das Positionspapier „Fliegen mit HIV“ ist auf der Webseite der Vereinigung Cockpit e.V. abrufbar:

<https://www.vcockpit.de/flight-safety/policies-positionspapier/>

Deutsche Aidshilfe

<https://www.aidshilfe.de/>

Steering Clear of Conflict Zones



© Vereinigung Cockpit e.V.

Frank Hadel, Timo Heinze

AG Security

Vereinigung Cockpit e.V.

Risk mitigation and safe threat handling is an essential part of our profession. Be it adverse weather, technical malfunctions or demanding approaches – we are trained, we have well established procedures, and we aim for the safest solution! For those of us who have flown beyond the European boundaries, particularly towards Central Africa and the Middle East, yet another challenge has arisen: Conflict Zones. Bringing along various new threats such as GNSS interference, overflight restrictions, special procedures and various hostile threats such as surface-to-air weapons, understanding the risks associated with hostile areas has never been more crucial. In this feature, we aim to generate awareness for the conflict zone risk assessment process and take a look into how Israel manages its airspace during conflict.

In the world of aviation, perhaps one of the most unpredictable and hazardous situations is flying near or through conflict zones – regions where armed conflict

is either imminent or already taking place. With 59 state-involved armed conflicts recorded in 2023, the highest number recorded since 1946 according to Uppsala University, it is clear that steering through conflict zones has become a growing part of our work. Though efficient routings are important, safety should always have the highest priority, particularly in regions where surface-to-air attacks are a legitimate concern. The tragic downing of Malaysia Airlines Flight 17 over Ukraine, Iran Air Flight 655 overhead the Persian Gulf, Ukraine International Airlines Flight 752 on departure from Tehran, or the DHL Airbus A300 in Baghdad, remain prominent reminders of how vulnerable civilian aircraft can be in hostile airspace. Between 1985 and 2020, there were 57 incidents involving surface-to-air weapons targeting civilian planes, most of which occurred in conflict zones and could have been avoided by restricting the area for overflights.

While civilian pilots are trained to handle high pressure situations and to mitigate risk, we are not trained in evaluating the risks associated with surface-to-air threats or in handling their encounter inflight or on ground. Furthermore, civilian aircraft are usually not

equipped with defensive mechanisms, making them highly susceptible to Surface-To-Air-Missiles (SAMs), Man-Portable Air Defense Systems (MANPADs) and small arms fire. MANPADs have statistically been the most common weapon system used against civil aviation, but the smaller size of their warheads means they are less likely to be as catastrophic as a SAM strike, which almost always results in the total loss of aircraft, passenger and crew. The limited weapons envelope and lesser sophistication of MANPADs further decrease their effectiveness against civilian airliners flying at higher altitudes outside of their reach. Regardless the type of weapon system used, when non-state actors control these weapons, the risks are increased, because they often lack formal military training and access to information on civilian air traffic movements. The likelihood of misidentification, as seen with MH17, only increases in these scenarios, making it crucial to avoid airspace where SAMs are present. Where states (such as it is the case within Israel) are being targeted, homing failures of air-defense systems, target confusion or debris from successful interceptions pose a further risk to airliners and can be the cause of casualties on board, emergencies and aircraft damage.

Because SAMs pose the biggest and most common risk to civil aviation within conflict zones, they are the major topic of discussion and ICAO legislation. Nonetheless there are further risks associated with operating in conflict zones, that go beyond the use of weapons. Air-to-air threats, airspace congestion due to restrictions, on-ground security concerns or psychological strains for flight crews, which can negatively influence flight safety and leave long lasting impact, are only some of them.

Managing the Risks: National and International Efforts

Assessing the risks associated with conflict zones presents a significant challenge for regulators, airlines and flight crews alike. An effective risk assessment relies on sophisticated information and must be conducted by specialists with deep expertise. Regulators are typically the best informed, as they have access to restricted information and work within expert-driven groups. Airlines have security departments, that rely

on information from regulators, open-source intelligence platforms like Osprey Aviation, and collaboration with partners. For flight crews, our primary duty is to ensure the safe conduct of flights, not to analyze conflict areas. However, to facilitate safe operations and make informed decisions when confronted with issues arising from these high-risk environments, it is essential that we stay informed. To build trust in our knowledge base, it helps to understand the risk-assessment process and the information that feeds it.

According to ICAO Annex 17, it is the responsibility of each state to monitor threats to civil aviation within its borders and to and prevent unlawful interference. However, as the downing of MH17 demonstrated, states do not always fulfill this responsibility, often due to political or national interests. In the case of MH17, the airspace over eastern Ukraine was legally open to civilian aircraft despite active military operations. The result was the misidentification of the aircraft as a threat by the SAM operators, leading to its downing.

Because nations fail to follow their responsibilities, more responsibility is being put on foreign states to monitor conflict zones and restrict their use in case of security concerns. In Germany, for instance, the Federal Ministry for Digital and Transport (BMDV) is responsible for evaluating the risks to civilian aircraft in conflict zones. This responsibility is delegated to the German Civil Aviation Authority (LBA), which conducts risk assessments and recommends safety measures. If necessary, the BMDV has the legal power to restrict overflights of certain areas to aircraft registered in Germany. This power is derived from the German Air Traffic Act. The measures undertaken by the BMDV are communicated via NOTAMs (Notices to Airmen) or transferred to longer-term Air Information Circulars (AICs). Currently, German authorities have imposed restrictions for flights over Sudan, Syria, Yemen and Ukraine, emphasizing the importance of thorough national risk assessment.

However, while they could restrict their own airspace, some governments do not possess the legal power to enforce overflight restrictions in foreign airspace. Switzerland, Spain and the Netherlands are examples of such countries. Here the risk-assessment of an

airline becomes even more important. ICAO Annex 6 obliges operators in any case to perform a risk assessment and implement mitigation measures when intending to operate over or near conflict zones. Depending on cooperation between governments, agencies and operators, the quality of such a risk-assessment can strongly vary in quality and extent. As analyzed by the Dutch Safety Board in their accident investigation of MH17, the operator only referred to NOTAMs and did not perform an additional, independent risk assessment - an unfortunate example of insufficient risk evaluation. To promote common practices and high standards for risk assessment between operators, the IATA Geopolitical Risk Taskforce (GRTF) has published guidance which extends upon existing IATA standards and recommendations and emphasizes practical techniques for threat identification, assessment, and risk management. Further guidance also can be found in the ICAO DOC10084 which serves as a risk assessment manual for conflict zones.

In general, larger airlines tend to have well-informed, well-equipped, and highly capable security departments. Smaller operators, on the other hand, often lack the resources and access to information that larger carriers possess, leading them to mimic the decisions of their larger counterparts or to not perform a sufficient risk assessment. However, limited resources do not absolve these smaller operators of their responsibility to conduct thorough, independent risk assessments. Additionally, where management personnel hold key positions, conflicts between security priorities and economic interests are more likely to arise.

While governmental agencies typically have superior intelligence on potential threats - such as detailed information on weapons systems and their deployment - airline operators are better at integrating this information. Their knowledge of their own operations enables them to identify and implement appropriate mitigation strategies. For instance, an operator conducting overflights in a conflict zone will require different protective measures compared to one planning to land or take off in the same area, even though they face same threats.

On a European Level, the risk assessment is being performed by the European Commission through the Integrated EU Aviation Safety Risk Assessment Group. The working group produces Information Notes and Conflict Zone Information Bulletins (CZIBs). The CZIBs are being made available by EASA on their website and on an airline and member state targeted information sharing platform. Even though the European Union plays an active role in risk assessment, its powers are limited to offering guidance as it has no legal power to restrict the use of airspaces for member states. Meaning, on a European level, providing recommendations is the sharpest weapon.

Still, despite all these measures, it lies in the nature of conflict zones that information is often limited, restricted, unclear, or subject to national interests. The highly dynamic developments within conflict zones further increase the risk of misinformation. In the end, pilots tend to be left with an incomplete picture of the threats they face, as NOTAMs and other briefings only provide a superficial understanding of the risks involved. If we are not well informed - we cannot make the right decisions. While we are trained to handle a variety of airborne risks, flying over or near conflict zones adds layers of unpredictability that can quickly become catastrophic. The presence of SAMs and the psychological stress of flying in such conditions makes these areas extremely dangerous for civilian aircraft, their passengers and flight crews. For these reasons, VC believes that flights into conflict zones can never be operated with the same level of safety as 'regular' flights and strongly advises against flying into or near conflict zones whenever possible.

Safety, after all, should always be the priority.

Flying into Israel: Navigating Air Travel Amidst Conflict

Since the Hamas-led attack on Israel on October 7th 2023, the question of flying into the country has sparked significant debate within the cockpit. What once was a preferred layover destination has now become a matter of careful consideration. In the immediate aftermath of the attack, most airlines had suspended operations to and from Israel. However, despite the ongoing conflict, Israeli authorities have kept the

airspace open, and flights operate at a reduced capacity of about 60% of pre-war levels at Tel Aviv's Ben Gurion Airport. While the aerodrome has faced intermittent closures due to security threats, these disruptions were typically brief, averaging 30 minutes, with the longest lasting six hours during Iran's large-scale assault on April 13th 2024.

Facing a unique combination of hazards including regular ballistic missile and drone attacks, a large amount of military air traffic actively involved in combat and the presence of interceptor missiles fired by a highly sophisticated air-defense system, Israel's aviation system is specifically structured to counter the constant threat of conflict in the region. Furthermore, the country can draw on decades of experience in managing air traffic during periods of heightened tension. Maintaining their airspace open plays a critical role in supporting the country's economy and national interests and therefore is a major goal of Israel. To facilitate safe air traffic, the Civil Aviation Authority of Israel (CAAI) works closely with the military to ensure that the airspace remains open and safe, while keeping air traffic operations as standard as possible for civilian pilots, without requiring special procedures on their side. Meaning: In the event of a rocket attack or airspace restriction, pilots can fully rely on air traffic control for guidance.

Collaboration between civilian and military authorities within the country is deep. The majority of Israel's airspace is monitored and controlled by the military, with only the airspace around Ben-Gurion and Ramon Airport in the south being managed by civilian controllers. Where civilian controllers are



© israel Defense Forces_ CC BY 2.0 Wikimedia

Iron Dome Batterie in der Nähe von Ashkelon.

responsible, a high level of military-civil-coordination is maintained. The CAAI and the military have developed well-established procedures, fine-tuned in peacetime, to ensure efficient responses during conflict. Even before the recent developments, regular drills were conducted to practice communication and procedural responses. A shared aerial picture, which provides clear identification of every aircraft in Israeli airspace, is a key element of the strategy. During periods of intensified conflict, military liaison officers are deployed to civilian control centers, allowing for rapid responses to potential threats. In cases of ballistic threats from Gaza, Israel's detection systems provide approximately two minutes' warning and depending on the situation, actions may include halting air traffic at Ben-Gurion Airport, diverting aircraft, or placing them in a holding pattern. Air defense systems, such as the Iron Dome, are furthermore designed to mitigate risks by factoring in variables like wind and civilian air traffic routes, ensuring interceptions occur away from our flight paths. If an

aircraft needs to divert due to weather or an in-flight emergency, pilots and controllers can freely choose the safest possible route, with air defense systems updated accordingly. In the event of a communication loss, standard ICAO procedures are followed, and Israel's robust civil-military integration offers additional redundancies - civilian units can access military infrastructure if needed. Notably, in the event of a rocket attack targeting ATC units, the staff remains protected at their posts. No ATC controller has left their stand during an attack in the past 20 years. Furthermore, the security assessment of air traffic does not stop on ground. At LLBG, a system to track debris caused by successful rocket intercepts is being deployed, the amount of simultaneous traffic on ground is reduced to a maximum of six aircraft and within the terminal, safety areas have been constructed.

As the situation continues to develop, the risk mitigation measures of the CAAI become more challenged. When Iran attacked Israel on April 13th 2024, the Iranian FIRs were closed in advance and the selection of weapons allowed an earlier detection time resulting in more time to coordinate defensive measures and air traffic. During the attack on October 1st 2024, the Iranian FIRs were not closed and weapons with a higher speed were deployed, leading to a significant decrease in alert time. During these attacks we could observe that namely passenger airlines tended to halt their operations within the area, while cargo airlines

continued flying. Cargo airlines also have been quicker in picking up operations after an attack.

Summarizing, the CAAI's risk assessment and their complex countermeasures are very thorough, highly developed and crisis tested. They have proven their efficiency several times in the past. But despite all efforts and measures, the risk-level when operating into crisis-zones will always be elevated – also in Israel. This fact cannot be denied, and our position to avoid operating into conflict zones remains valid. However, as airlines continue to operate within the region, we emphasize the necessity of detailed, up-to-date-information being made available to crews. Regarding this, Israel can serve as a positive example. Maintaining a clear and open form of communication is a key pillar in their strategy and the CAAI regularly provides updates on the effects of the conflict through its public website and active communication with regulators and airlines. For 24/7 inquiries, the LLBG Ops Center can furthermore be contacted directly from Flight Crews under +972 3 975 6252/3/4.

Information is key to any decision, and we hope that this article contributes to the need for information as well.

Stay safe!

The content of this Article has been reviewed by the CAAI which also serves as a primary source.

Further Information

EASAs most current CZIBs

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

Dutch Safety Board – MH17 Crash Report

<https://onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/crash-mh17-17-july-2014/>

BMDV Current Overflight Restrictions

<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Luft/Krisenmanagement/krisenmanagement.html>

CAAI – Current Conflict Information

<https://www.gov.il/en/pages/current-situation>

Airport News

Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

Sven Graßmück

AG Airport & Ground Environment
Vereinigung Cockpit e.V.

Guidance System

Auf Grund von im Jahr 2024 steigender Fallzahlen und einiger Near-Collisions haben die Flughäfen folgende dringende Bitte:

Erst in die Parkposition eindrehen, wenn das Dockings-System eingeschaltet ist und das Flugzeug vom Docking-System erkannt wurde. Sollte das Flugzeug nicht erkannt werden, hilft das Follow-Me sehr gerne!

Generell

Durch zu frühes Einschalten von Taxi-Lights kam es dieses Jahr häufig zu kritischen Blendungen von Bodenpersonal. Bitte denkt daran hier nicht zu übereifrig die Lichter zu nutzen.

CGN

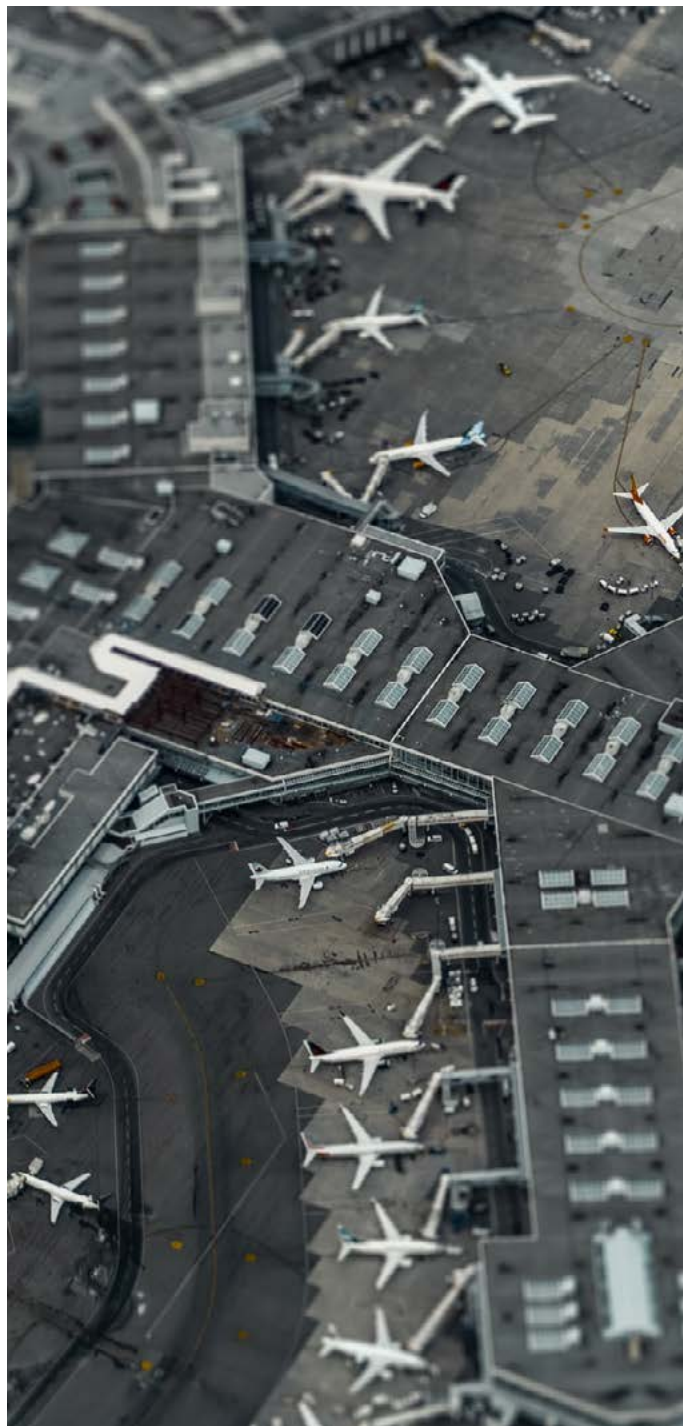
TWY B zwischen TL L und K1 gesperrt. Das Rollen im Bereich der Baustelle erfolgt vor dem Parken und nach dem Push-Back mit FollowMe.

Weitere Infos findet Ihr im CGN Flight Safety Briefing auf der VC Info Website unter:

<https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/airport-news/>

FMM

Demnächst verbindet TWY R Apronz mit der RWY.



© Tomas Williams / Unsplash

MUC

Diesen Winter werden erstmals Messageboards an den Enteisungspositionen verwendet, die über den aktuellen Fortschritt der Enteisung informieren. Diese sind eine zusätzliche Information, um vorzeitiges Abrollen zu verhindern und ersetzen nicht die VHF-Kommunikation.

STR

Push Back und Start-up Clearance erfolgen getrennt. Bitte darauf achten, dass eine Push-Back Clearance beim Push-Back vorliegt.

FMO

Die Zahl der Verroller auf dem Vorfeld ist sehr hoch. Bitte um besondere Aufmerksamkeit und im Zweifel nachfragen.

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“ unter

<https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/mit-abstand-betrachtet-das-verfahren-reduced-runway-separation/>

Wildlife

- Eine Faustregel von unseren Wildlife Experten: Ein Vogel im Triebwerk verursacht „near idle“ im stabilisierten Anflug weniger Schaden als bei vollem Schub im Go-Around.
- Für eine effektive Vogelschlagvermeidung ist eine gute Datenlage nötig. Bitte meldet dem Tower jeden Vorfall mit Tieren. Besonders wichtig ist die Ereignishöhe. Angaben wie Anflug oder Landung sind zu ungenau. In der Regel werden RWYs bei kleineren Vögeln nicht automatisch gesperrt.

GRF

Auf Grund vermehrter Rückfragen möchten einige Tower darauf hinweisen, dass eine nasse Bahn

automatisch eine 5 - Good - ist. Updates sind jederzeit willkommen.

Weitere Details findet Ihr im Artikel „Global Reporting Format“ auf der VC Info Website:

<https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/global-reporting-format-1/>

Luftraum E

GWT, LBC, SZW, RLG, HDF, FMO, PAD, DTM, NRN, KSF, ERF, HHN, MHG, SCN und FKB sind nur durch Luftraum E zu erreichen.

BRE, DRS, LEJ, NUE, FMM und FDH verfügen über eine TMZ um den Platz.

Details findet Ihr in den Best Practices zum sicheren Fliegen im Luftraum E.:

<https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/best-practices-zum-sicheren-fliegen-im-luftraum-e-1/>

Meldet Euch bei uns!

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

sven.grassmueck@vcockpit.de

Weitere Informationen

Alle aktuellen Airport News und zusätzliche Infos wie Grafiken oder Infos der Flughäfen findet Ihr auf der VC-Info-Website:

<https://www.vcockpit.de/newsroom/airport-news/>



Ein schwieriges Jahr

Rückblick auf Unfälle 2024

Patrick Jordan

AG Analysis & Prevention

Vereinigung Cockpit e.V.

Das Jahr 2024 war kein Gutes für die Zvilluftfahrt. Trotz kontinuierlicher Sicherheitsbemühungen gab es eine Reihe von Unfällen, die nicht nur die betroffenen Airlines, sondern die gesamte Branche erschütterten.

Das Jahr 2024 endete noch schlimmer als es begonnen hatte: Zunächst kollidierte am 2. Januar ein A350 nach der Landung in Haneda mit einer Dash-8. Die Bilder des brennenden und des später ausgebrannten Wracks sorgten in den Medien für Schlagzeilen..

Ein dramatischer November

Ende November stürzte eine 737 im Anflug auf Vilnius ab. Nur sechs Tage später ereigneten sich gleich mehrere tragische Unfälle: der Crash einer Embraer 190 von Azerbaijan Airlines in Aktau, der Aufprall einer 737 in Korea nach einer misslungenen Landung mit Gear up und Flaps up, sowie ein Triebwerksausfall, dessen weitere Folgen, zum Tod eines Flugbegleiters führten. Letzterer dürfte als tödlicher Unfall klassifiziert werden, da der Kollege mehr als 48 Stunden im Krankenhaus verbrachte und innerhalb von 30 Tagen verstarb.

Andere Unfälle und internationale Entwicklungen

In den Monaten dazwischen sorgten auch Videos einer brasilianischen ATR 72, die in der Nähe von São Paulo wg. Vereisung buchstäblich plötzlich aus dem Himmel fiel, für Aufsehen. Der nicht wieder recoverbare Stall nach dem Take-off eines CRJ in Kathmandu fand in der Presse jedoch keine größere Beachtung, da der Vorfall zu weit entfernt war. Inzwischen hat die Accident Classification Task Force (ACTF) der IATA, in der der Autor Mitglied ist, die Zahlen für 2024 aktualisiert und noch Daten der letzten Wochen des Jahres hinzugefügt – etwas, auf das ich gern verzichtet hätte.

Insgesamt waren die Zahlen für 2024 besorgniserregend: Sowohl die Unfallrate als auch die Zahl der Unfälle stiegen gegenüber 2023 um etwa zehn Prozent. Die Zahl der Opfer verdreifachte sich. Dabei hatte die ICAO das Ziel „0 fatalities by 2030 and beyond“ ausgerufen.

Flugunfalluntersuchung - Fehlende Ressourcen, lange Untersuchungszeiten

Zahlreiche Veranstaltungen, darunter das Accident Analysis Committee Meeting der IFALPA und das Treffen der ISASI, der International Society of Air Safety Investigators, wiesen auf Verbesserungspotential bei Unfalluntersuchungen hin. So gab in seiner Keynote Speech auf dem ISASI-Treffen der Chef einer europäischen Untersuchungsbehörde zu Protokoll, dass 52 Prozent der europäischen „Safety Investigation Authorities“ nur ein bis sechs Untersuchende beschäftigten. Diese Ressourcenschwäche bestätigt auch der Bericht eines baltischen Unfalluntersuchers vor einigen Jahren.

Dieser erklärte, er sei praktisch selbst die Unfallbehörde und habe niemanden, der bei Messungen an der Unfallstelle das andere Ende des Bandmaßes halten könne. Der Unfall in Vilnius zeigt nun die praktischen Auswirkungen dieser non-compliance mit der entsprechenden EU-Verordnung, die ausdrücklich ausreichend Ressourcen fordert: Die Untersuchung des 737 Frachter-Unfalls ist nur mit massiver Hilfe anderer Staaten möglich. Dadurch wird die Notwendigkeit, weitere Fachleute, u.a. aus Berufsverbänden, einbeziehen zu können, erneut unterstrichen.

Ein weiteres Problem sind die langen Untersuchungszeiten: Laut ICAO sollten Unfälle nach Annex 13 möglichst innerhalb von zwölf Monaten abgeschlossen sein. Doch nur 52 Prozent der Untersuchungen werden überhaupt mit einem Bericht beendet – teils nach einem deutlich längeren Zeitraum. Die IFALPA hat deshalb ein Position Paper verabschiedet, das die Bedeutung von hochwertigen Abschlussberichten

unterstreicht und die Behörden dazu auffordert, Untersuchungen auch zu Ende zu bringen. Dieses Papier wurde neben der IFALPA von fünf weiteren internationalen high-level Organisationen unterschrieben: IFATCA, ECA, IATA, FSF und ACI Europe. Dies verdeutlicht auf beeindruckende Weise die Dringlichkeit einer Verbesserung.

Bei der Untersuchung des A350-Unfalls stellte sich zudem erstmals die Frage, wie man sich einer Unfallstelle mit ausgebranntem Composite-Rumpf nähert. Während Untersucher von Airbus und der französischen Behörden in Vollschutz erschienen, trugen andere lediglich einen Mund- und Nasenschutz. Letztendlich einigte man sich wegen böiger Winde auf das Tragen einer FFP3-Maske im Außenbereich und einen Vollschutz im Hangar.

Entwicklungen zur Unfallvermeidung

Um solche Unfälle zu vermeiden, arbeitet Airbus gerade am Runway Collision Avoidance System „SURF-A“. Hierbei handelt es sich um eine Echtzeit-Anwendung auf Basis von ADS-B, die Flug- und Rollweg-Trajektorien sowohl des eigenen Flugzeugs als auch von potenziellen „Intrudern“ 30 Sekunden im Voraus berechnet und bei Bedarf einen Alarm auslöst. Im Fall von landendem Verkehr liegt die Grenze zwischen „Caution“ und „Warning“ bei 250 Fuß agl des landenden Flugzeugs. Bei einer Begegnung zwischen einem mit SURF-A ausgestatteten und einem nicht ausgestatteten Flugzeug wird der Alarm im mit SURF-A ausgestatteten Flugzeug ausgelöst. Bei Airbus heißt es hierzu sehr deutlich: „Runway Safety is a top safety threat, and we have to work on it as an industry.“

Positive Nachrichten trotz Sicherheitsrisiken

Zum Glück kam es zu keinem Unfall bei einem Go-Around eines A320 in 6 Fuß über dem Boden, nur eine nautische Meile vor der Landebahn 27R in CDG. Das ILS war außer Betrieb und es wurde ein LNAV/VNAV RNP-Approach durchgeführt. Die Sicht war durch tiefe Wolken und Regen stark eingeschränkt. Ein solcher Anflug ist heute weit verbreitet und Routine. Wenn das GPS nicht gestört wird, ist er auch problemlos fliegbar – zumindest was die seitliche Navigation

betrifft. Das vertikale Profil wird jedoch auf Baro-Basis geflogen und ein falsch eingestelltes QNH kann gefährlich werden, was hier der Fall war: Die Crew hatte aufgrund einer falschen ATC-Anweisung 1011 statt 1001 als QNH eingestellt. Die Anzeigen verhielten sich wie erwartet, das FMA war korrekt, der Flight Director war zentriert und die ALT/DME-Checks ergaben das, was sie sollten. Die einzige Möglichkeit, die 300 Fuß Abweichung zu bemerken, wäre gewesen, einen nicht vorgesehenen Vergleich der RA-Anzeige (unten im Horizont auf dem PFD) mit der Entfernung zur Landeschwelle (oben rechts im ND) durchzuführen oder zu erkennen, dass das RWY-Symbol im ND bei der „1000“-Auto-Callout nicht in einer Entfernung von drei NM angezeigt wurde (beim A320 am oberen Ende der 2,5 NM Arc-Striche). Auch der zweite Anflug wurde mit dem falschen QNH geflogen. Wieder waren alle Anzeigen normal, aber dieses Mal kam das Flugzeug bei 600 Fuß über dem Boden aus den Wolken und konnte den vertikalen Flugweg korrigieren.

Im Rahmen der Untersuchung hat sich die französische Untersuchungsbehörde BEA intensiv über den eigentlichen Fall hinaus mit dem Thema „wrong QNH setting“ beschäftigt und über Ihre Erkenntnisse informiert: Zwischen 2020 und 2022 wurden der französischen Luftfahrtbehörde DGAC 146 Fälle von falsch eingestelltem QNH gemeldet – die tatsächliche Zahl dürfte deutlich höher liegen. Abweichungen von ± 10 hPa machen dabei so viele Fälle aus wie alle anderen Fehlwerte zusammen.

Darüber hinaus führen immer mehr Fluggesellschaften ein SOP ein, das einen Vergleich zwischen lokalem und angewiesenem QNH vorsieht. Technikseitig ist das System „ALTSM“ (ALTimeter Setting Monitor) aktuell auf einigen Honeywell EGPWS Standards verfügbar. Es vergleicht den barometrischen Höhenmesser mit der GPS-Höhe auf der CM 1 Seite und löst einen Alert bei einer Abweichung von etwa 120 Fuß einen Alarm aus. Weltweit sind jedoch nur etwa 200 Flugzeuge damit ausgestattet. Zudem funktioniert das System nur, wenn das GPS nicht gestört ist.

Ein veralteter TAWS Standard, der rund 1000 Boeing- und 600 Airbus-Flugzeuge betrifft, enthält einen per System-Design zu kleinen „terrain clearance floor“

um Flughäfen herum, wodurch kein EGPWS Alarm ausgelöst wird.

Die vorgenannten Punkte gewinnen zusätzlich an Bedeutung, da in der EU bis 2030 RNP-Anflüge (LNAV / LNAV/ VNAV / LPV) als Standard für alle Anflüge außerhalb von CAT II/III etabliert werden sollen. Damit das Sicherheitsniveau erhalten bleibt, müsste RNP mindestens die gleiche Präzision wie ein CAT I ILS bieten – was aktuell nur für LPV der Fall ist. Doch weltweit sind bislang weniger als 500 Airbusse und kein einziges Boeing-Modell LPV-fähig. Die BEA hat daher eine Sicherheitsempfehlung an die EASA veröffentlicht, um die Einführung dieses RNP-Mandats bis 2030 zu überdenken.

Wetterphänomene als unterschätzte Gefahr

Neben Navigationsfehlern kann auch die unzureichende Berücksichtigung von Wetterphänomenen zu schwerwiegenden Vorfällen führen. Ein Beispiel hierfür war der Anflug einer europäischen Airline auf Madrid am Vorabend der massiven Überflutungen in Valencia Ende Oktober vergangenen Jahres. Bei der Flugplanung wurde die sich von Madrid bis Valencia erstreckende Squall Line nicht berücksichtigt – und ausgerechnet Valencia als primärer Ausweichflughafen eingeplant. Auch während des Fluges wurden kaum brauchbare Informationen zur Wettersituation vor Ort an die Crew weitergeleitet. Ein Szenario, das vielen bekannt vorkommen dürfte: Im AAP Committee führten entsprechende Nachfragen zu vielen nickenden Gesichtern. Aus diesem Grund wurde beschlossen, ein weiteres Positionspapier bezüglich „WX Information available vs. required“ zu verfassen. Die VC ist im Autorenteam vertreten, der Draft soll im März vorliegen, die Verabschiedung des Papers findet Ende August statt.

Tailstrike-Ereignisse im Fokus

Ein weiterer weltweit zunehmender Risikofaktor sind Tailstrikes. Ein großer Flugzeughersteller meldete für 2024 bereits 13 Vorfälle, wobei 46 Prozent bei der Landung und 54 Prozent während eines Go-Arounds auftraten. Zum Vergleich: In den vergangenen 14 Jahren wurden insgesamt 87 Tailstrikes verzeichnet – durchschnittlich 6,2 pro Jahr, mit nur einem Drittel der Fälle während eines Go-Arounds. Besonders auffällig ist der A321neo, bei dem eine geänderte Flight-Control-Flare-Logik als möglicher Grund diskutiert wurde. Allerdings widersprach ein anderer Vertretender desselben Herstellers dieser Einschätzung nur zwei Monate später.

Unabhängig von dieser Debatte und vorbehaltlich einer erneuten Datenverifizierung könnte „Tailstrike“ gemäß der IATA-Klassifizierung die häufigste Unfallursache werden. Dabei handelt es sich allerdings nur um Fälle, die die IATA-Definition eines Unfalls erfüllen – unter anderem mit einem Mindestschaden von einer Million US-Dollar. Die tatsächliche Zahl an Tailstrikes dürfte daher deutlich höher liegen. Interessant ist zudem, dass Airbus kein Bounced-Landing-Recovery-Landing-Training unterstützt, da das Verhalten im Flugsimulator (FFS) möglicherweise nicht realitätsnah abgebildet wird. Stattdessen soll der Fokus auf Go-Around-Training in Bodennähe gelegt werden.

Das vergangene Jahr hat deutlich gemacht, dass jedes einzelne Flugereignis ein Risiko birgt. Im Safety Management gilt die einfache Formel Risiko = Bedrohung ÷ Abwehrmaßnahme. Die konsequente Anwendung bestehender Sicherheitsmaßnahmen und das Erlernen neuer Strategien sind der Schlüssel zu einem höheren Sicherheitsniveau – jeden Tag, auf jedem Flug. Bleibt zu hoffen, dass 2025 ein besseres Jahr für die zivile Luftfahrt wird.

IATA Safety Database



Wie sich unternehmerische Entscheidungen auf Flight Safety auswirken

Pablo Sebastian Jose Lentz

AG Diversity & Social

Über die Jahre mussten wir immer wieder sehen, wie Airlines schließen mussten oder geschlossen wurden. Die damit einhergehenden Verunsicherungen und Ängste können sich direkt auf die mentale Gesundheit der Pilotinnen und Piloten auswirken: Stress, Fatigue, Resignation und eine entsprechend reduzierte Resilienz sind bekannte Risikofaktoren für die Flugsicherheit und können die Konzentration und Entscheidungsfähigkeit im Cockpit beeinträchtigen.

Flugsicherheit entsteht durch viele Komponenten: Einhaltung der SOPs, Situational Awareness, Compliance, Airmanship, Flugzeugsysteme, gute Wartung und vieles mehr. Vor allem aber spielt der Faktor Mensch eine große Rolle. Human Performance Limitations, Fatigue und Mental Health & Wellbeing sind uns allen ein Begriff:

1. **Arbeitsplatzunsicherheit:** Die Angst vor Arbeitsplatzverlust kann erheblichen psychischen Stress verursachen. Laut einer Studie der International Labour Organization (ILO, 2016) kann Arbeitsplatzunsicherheit zu Angstzuständen, Depressionen und anderen psychischen Gesundheitsproblemen führen.
2. **Fatigue:** Psychischer Stress kann zu Schlafstörungen und Müdigkeit führen, was wiederum die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt. Chronische Müdigkeit ist ein erheblicher Risikofaktor für Fehler im Cockpit (Caldwell et al., 2009).
3. **Mental Health & Wellbeing:** Die ständige Sorge um den Arbeitsplatz und die Unsicherheit über die Zukunft können das allgemeine Wohlbefinden beeinträchtigen. Es gibt eine direkte Verbindung zwischen Arbeitsstress und der mentalen Gesundheit, die sich in erhöhter Burnout-Rate, verminderter Lebensqualität und reduzierter Arbeitsleistung manifestiert (Kahn et al., 2006).

Fazit

Veränderungen und Unsicherheiten können erhebliche Auswirkungen auf die Flugsicherheit sowie die mentale Gesundheit und Belastung des Cockpitpersonals haben. Es ist wichtig, dass Airlines diese Risiken anerkennen, ihrer Fürsorgepflicht nachkommen und geeignete Maßnahmen ergreifen, um ihr Personal zu unterstützen und die Sicherheit im Flugbetrieb zu gewährleisten.

Quellenverzeichnis:

- Caldwell, J. A., Caldwell, J. L., Brown, D. L., & Smith, J. (2009). The effects of fatigue on aviation performance. *Aviation, Space and Environmental Medicine*, 80(7), 619-624.
- International Labour Organization (ILO). (2016). *Workplace stress: A collective challenge*.
- Kahn, W. A., Wolfe, D. M., Quinn, R. P., Snoek, J. D., & Rosenthal, R. A. (2006). *Organizational stress: Studies in role conflict and ambiguity*. John Wiley & Sons.

Unterstützungsangebote

Solltet Ihr Unterstützung benötigen oder das Bedürfnis haben, mit jemandem über Eure Situation zu sprechen, habt Ihr folgende Möglichkeiten, Eure Fragen, Ängste und Sorgen zu adressieren:

- Confidential Report an Eure Flight Safety Abteilung
 - Vertrauliches Gespräch mit der Personalvertretung in eurem Betrieb
 - Die VC-Support-Line unter der Rufnummer +49 69 6959 76 222
 - Auf [pilotssupport.com](https://www.pilotssupport.com/) findet ihr Kontaktmöglichkeiten zu Peer Support Programmen im Lufthansa-Konzern
- <https://www.pilotssupport.com/>

Zehn Jahre 4U9525

Was hat sich seitdem geändert?

Tobias Hinsch

AG Diversity & Social

Vereinigung Cockpit

Am 24. März 2015 brachte der Erste Offizier des Germanwings-Fluges 4U9525 den Airbus A320 auf dem Flug von Barcelona nach Düsseldorf zum Absturz, wodurch alle 150 Insassen ums Leben kamen. Das tragische Ereignis war ein Schock für die Luftfahrt und warf ein Schlaglicht auf die mentale Gesundheit von Pilotinnen und Piloten.

Wir wollen zehn Jahre danach noch einmal betrachten, was sich seitdem geändert hat.

Unmittelbar nach dem Absturz war der mediale Druck hoch, weshalb leider frühzeitig persönliche Daten und Spekulationen an die Presse gelangten. Die Vereinigung Cockpit (VC) und der internationale Pilotenverband IFALPA kritisierten dies damals und forderten zur Einhaltung der faktenbasierten Flugunfalluntersuchung auf. Dennoch zeichnete sich relativ schnell ab, dass der Unfall vom Kopiloten verursacht worden war. Die EASA veröffentlichte daher in einer ersten Reaktion bereits am 27. März 2015 das Safety Information Bulletin 2015-04, welches die „Zwei-Personen-Regel“ einführt, nach der zu keiner Zeit ein Cockpitcrewmitglied allein im Cockpit sein sollte. Eine Regel, die von den Verbänden des Cockpitpersonals kritisiert wurde, da die weitere Person im Cockpit ohne entsprechende Schulung weitere Risiken birgt und die Personalwechsel zu einem längeren und vorhersehbareren Öffnen der Cockpittür führten, was ein neues Sicherheitsrisiko darstellte. Im Juli 2016 wurde die Regel dann wieder aufgehoben (SIB 2016-09).

Zwischenzeitlich bildete sich ab April 2015 eine Task Force „Airline Safety“ auf Auftrag des damaligen Verkehrsministers Dobrindt und unter dem Dach des Bundesverbands der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Beteiligt waren hier neben Fluggesellschaften und deren Verbänden auch Flugzeughersteller, die

Deutsche Flugsicherung, das Luftfahrtbundesamt, das Verkehrsministerium sowie psychologische und psychiatrische Sachverständige und als Berufsverbände die Unabhängige Flugbegleiterorganisation (UFO) und natürlich auch die VC. Klar war von Anfang an, dass die Ergebnisse der deutschen Task Force in die Arbeit der internationalen Gremien einfließen muss. Hier gründete sich ab Mai 2015 eine entsprechende EASA-Task-Force, die Empfehlungen erarbeiten sollte und diese im Juli 2015 veröffentlichte. Neben der „Zwei-Personen-Regel“ empfahl die Task Force psychologische Untersuchungen von Cockpitpersonal vor der Aufnahme des Liniendienstes, die Einführung von zufälligen Drogen- und Alkoholkontrollen, eine Verbesserung der Aufsicht über die Flugmediziner, die Einführung einer europäischen Datenbank zu medizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen sowie die verpflichtende Einführung von Pilot Support Systemen.

Es folgte die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts der französischen Flugunfalluntersuchungsbehörde BEA im März 2016 und daraufhin das Rulemaking Task RMT.0700 der EASA zur Umsetzung der Empfehlungen der EASA-Task Force im April 2016. Diese endete im Juli 2018 u.a. mit der europäischen Verordnung (VO) 2018/1042, die als Änderungsverordnung zur VO 965/2012 („Air OPS“) die Einführung der Alkohol- und Drogenkontrollen, psychologischer Tests sowie die verpflichtende Bereitstellung von Pilot Support Programmen mandatierte. Das EAMR (European Aero-Medical Repository), die europäische Datenbank für Tauglichkeitsuntersuchungen, ist im Oktober 2021 live gegangen.

Doch was bedeutet dies für uns als Crews und inwieweit waren wir über die VC und unsere Dachverbände ECA (European Cockpit Association) und IFALPA in der Entwicklung involviert?

Vertreter der VC und unserer Dachverbände waren in den Task Forces in Deutschland sowie den Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene involviert

und haben die Perspektive der Cockpitbesetzungen eingebracht. So ist es gelungen, einen Fokus auf die mentale Gesundheit von Pilotinnen und Piloten zu legen und Pilot Support weiter zu denken, denn es geht um mehr, als nur um Drogen- und Alkoholmissbrauch. Während Zufallskontrollen auf Drogen und Alkohol nur einen geringen präventiven Effekt haben, können vor allem niedrigschwellige Unterstützungsangebote Hilfe bieten und Betroffene erreichen. Da weder Drogen- noch Alkoholmissbrauch bei dem Absturz eine Rolle spielten, haben wir uns entschieden dagegen gewehrt Cockpitbesetzungen unter Generalverdacht zu stellen. Unbeschadet hiervon unterstützen wir aber natürlich das Ziel, dass kein Crewmitglied unter Einfluss von Drogen oder Alkohol ein Flugzeug steuern darf. Die Umsetzung der heutigen Tests geschah in enger Abstimmung zwischen der Vereinigung Cockpit und den Personalvertretungen, um möglichst faire und transparente Regelungen zu finden.

Um den aus unserer Sicht wichtigeren Fokus auf mentale Gesundheit und das Angebot von Pilot Support Systemen begleiten zu können, gründeten die European Association for Aviation Psychology (EAAP), die European Society for Aerospace Medicine (ESAM), die

European Cockpit Association (ECA) und die Stiftung Mayday 2016 die European Pilot Peer Support Initiative (EPPSI). Das erste Treffen fand im Februar 2017 in Räumlichkeiten der VC in Frankfurt statt. Das Ziel von EPPSI ist, Pilot Peer Support ganzheitlich zu denken, Best Practices zu sammeln und Informationen anbieten zu können. Zu diesem Zwecke wurde der „EPPSI Guide“ zu Pilot Peer Support Programmen geschrieben, der mittlerweile in der zweiten Version veröffentlicht ist. Auch die IFALPA hat ein entsprechendes „Pilot Assistance Manual“ erstellt. Während der EPPSI Guide speziell auf die EASA-Umgebung zugeschnitten ist, zeigen beide Dokumente auf, welche Optionen an Support Systemen es gibt, wie man sie aufbauen und einführen kann.

In Deutschland waren wir in der glücklichen Lage bereits gut funktionierende Systeme zu haben, die vielen Besatzungsmitgliedern zur Verfügung standen. Die Stiftung Mayday bietet seit vielen Jahren CISM (Critical Incident Stress Management) und seit einer Weile auch Hilfe bei Pilot Wellbeing, also Fragen der mentalen Gesundheit, an. Das Antiskid Team leistet seit Jahrzehnten Hilfe bei Suchterkrankungen und mittlerweile auch bei psychischen Fragestellungen. Dane-

Übersicht: Timeline

2015

- 24. März 2015: Absturz 4U9525
- 27. März 2015: „Zwei-Personen-Regel“ (SIB 2015-04)
- 08. April 2015: Deutsche Task Force (unter dem Dach des BDL) nimmt Arbeit auf
- Mai 2015: EASA-Task Force wird eingesetzt
- Juni 2015: Zwischenbericht der BDL-Task Force & erste Empfehlungen der EASA-Task Force

2016

- März 2016: Abschlussbericht zur Unfalluntersuchung (BEA)

- April 2016: EASA RMT.0700 (Umsetzung der Empfehlungen)
- Juli 2016: Aufhebung der „Zwei-Personen-Regel“ (SIB 2016-09)
- November 2016: Gründung von EPPSI

2018

- Juli 2018: Umsetzung einiger Empfehlungen (VO 2018/1042)

2021

- Oktober 2021: „Go live“ des EAMR

ben gibt es in einigen Flugbetrieben auch Vertrauens-teams, die mit vertraulichen Peer-Gesprächen zu Seite stehen sowie die Option von psychosozialen Diensten der Airlines. Außerdem steht seit 2014 VC-Mitgliedern auch die VC-Support Line zur Verfügung, bei der man nach Anruf und einem initialen Gespräch Hilfe finden kann.

Dank der VO 2018/1042 sowie der Arbeit von Verbänden wie EPPSI ist der Zugang zu Support Systemen mittlerweile allen Cockpitbesatzungen in Europa offen, auch wenn die Umsetzung vielleicht noch nicht überall so ist, wie wir uns das als Verband wünschen würden. Es lässt sich jedoch positiv festhalten, dass das Thema Mentale Gesundheit durch den Germanwings-Absturz und später auch durch die Corona Pandemie eine größere Beachtung erfahren hat.

Natürlich gibt es weiterhin Verbesserungspotenzial und Unstimmigkeiten:

Die psychologische Begutachtung im Rahmen des Medicals erfolgt derzeit durch einen Fragebogen, was aus unserer Sicht weder eine Verbesserung der Flugsicherheit noch eine echte Unterstützung für hilfesuchenden Menschen darstellt. Ein vertrauensvolles Verhältnis zur Flugmedizinerin oder zum Flugmediziner und ein offenes Gespräch wären sicherlich zielführender. Viele Pilotinnen und Piloten meiden jedoch die Inanspruchnahme psychologischer Hilfsangebote aus Sorge um einen möglichen Verlust der medizinischen Flugtauglichkeit samt Verweisung zum Luftfahrtbundesamt und zeitaufwendiger Wiedererlangung derselben. Hierdurch wird offener und entstigmatisierter Umgang mit dem Thema erheblich erschwert und hiersehen wir noch dringenden Verbesserungsbedarf in den europäischen Regeln („Part-MED“) sowie der Umsetzung auf nationaler Ebene. Denn das Ziel

muss sein, dass jede Person, die Hilfe benötigt, diese auch niederschwellig und bedenkenlos in Anspruch nehmen kann.

Wir können Euch dazu nur raten, Euch an die etablierten Peer Support Systeme zu wenden, die mit ihren Netzwerken und ihrer Erfahrung wissen, wie Ihr Hilfe bekommen könnt und dabei möglichst flugtauglich bleibt oder dies schnell wieder werdet. Nicht jedes ärztliche Personal weiß um die Besonderheiten unserer medizinischen Flugtauglichkeit, was gerade im Hinblick auf die kommende elektronische Patientenakte (ePA) und die Möglichkeit zur Dateneinsicht durch verschiedene Ärzte und Ärztinnen zum Problem werden kann. Eine schnell geschriebene Diagnose, um ein Gespräch abrechnungsfähig zu machen, kann so größere Auswirkungen haben. Bedenkt dies, wenn ihr Euch Hilfe sucht und nutzt die Expertise der Profis unserer Support Systeme, die sich mit den Besonderheiten unseres Berufes auskennen!

Gleichzeitig versuchen wir uns dafür einzusetzen, dass Hürden für die Inanspruchnahme von Hilfe herabgesetzt werden und sind dazu sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene im Austausch mit unseren Partnerverbänden und Behörden. Ebenso setzen wir uns weiter für eine Entstigmatisierung des Themas Mentale Gesundheit ein und wünschen uns, dass Hilfe hier ebenso angenommen wird, wie bei körperlichen Problemen und Erkrankungen, bei denen die wenigsten von uns einfach abwarten oder auf Hilfe verzichten würden.

In den letzten zehn Jahren hat sich also viel getan. Das Thema Mentale Gesundheit wurde stärker in den Fokus genommen und wir konnten dabei positive Entwicklungen auf den Weg bringen. Wir werden uns auch weiterhin für Verbesserungen engagieren.

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

Folge 2: Alleine im Cockpit – was geht verloren und wo bleibt die Teamleistung?



Competency Path for Command. Wie sammeln zukünftige Kommandanten Erfahrung als Kopilot?

Tobias Radke

Gastbeitrag

Austrian Cockpit Association (ACA)

In der ersten Ausgabe der Serie zum Thema Reduced Crew Operation (RCO) haben wir uns mit den verschiedenen möglichen Formen einer RCO beschäftigt: Diese umfassen eMCO, SiPo und das Konzept eines Remote Pilot Monitoring.

Die aktuellen Zertifizierungsvorhaben der Hersteller bzw. OEMs, u.a. Airbus im Rahmen eines modifizierten A350 Modells, beinhalten bisher ein eMCO Cockpit, wodurch im Reiseflug nur noch ein Pilot oder eine Pilotin das Flugzeug steuern soll. Aktuell argumentiert die Industrie noch damit, dass mittels eMCO eine vermeintlich bessere Rest für das ruhende Besatzungsmitglied zu erreichen wäre. Wahrscheinlicher

ist jedoch, dass eMCO in Zukunft eine schleichende Entwicklung in Richtung einer gänzlichen Single Pilot Operation (SiPO) in Gang setzen oder zumindest noch längere Flugdienstzeiten ermöglichen soll.

Abseits der offensichtlichen Fragestellungen, wie etwa einer fehlenden Redundanz, Pilot Fatigue und komplexer Procedures, welche nur von zwei Piloten oder Pilotinnen abgearbeitet werden können, stellen sich im Bereich RCO noch andere Probleme dar: wie verändert sich unser Beruf, wenn wir im Reiseflug lange Zeit alleine im Cockpit verbringen und noch mehr auf Automatisierung angewiesen sind?

Competency Path for Command

Beim Gedanken an die eigenen ersten Berufsjahre im Cockpit eines Verkehrsflugzeugs wird sich jede Pilotin und jeder Pilot erinnern können: Man kommt frisch

aus der Flugschule, absolviert ein Type Rating samt Line Training und ist nach seinem letzten Line Check ein vollwertig einsetzbares Cockpit-Crewmember. Neben den Fähigkeiten, die man bis hierher erlernt hat, fehlt aber noch eine wesentliche Komponente für die tägliche Line Operation: Erfahrung.

Im Laufe der darauffolgenden Berufsjahre sammeln junge Kopilotinnen und Kopiloten Erfahrung auch dadurch, dass sie mit unterschiedlichen Kapitänen fliegen. Der auf diese Weise stattfindende Wissenstransfer ist essentiell, um im späteren Verlauf der Karriere selbst als verantwortlicher Flugzeugführer auf einen großen Erfahrungsschatz zurückgreifen zu können.

Völlig offen ist jedoch, wie ein solcher – für uns selbstverständlicher Grundsatz – im Rahmen einer eMCO funktionieren soll: da nur ein Pilot im Cockpit anwesend ist, kann kein Erfahrungsaustausch zwischen zwei Crewmitgliedern stattfinden. Es ist nach unserem heutigen Verständnis von einem erfahrenen Piloten oder einer erfahrenen Pilotin daher nur schwer nachvollziehbar, wie ein First Officer Erfahrung für seine zukünftige Rolle als Commander sammeln soll.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Qualifikation ein Copilot für eine eMCO mitbringen muss. Da einem First Officer im Reiseflug u.a. die alleinige Verantwortung über das Flugzeug übertragen wird, muss dieser im Besitz eines ATPLs sein und über eine ausreichende Mindesterfahrung verfügen, wie sie etwa für Cruise Relief PICs bzw. SFOs bei den meisten Airlines vorgesehen ist. Dies schränkt den Kreis der für eMCO einsetzbaren Kopilot und

Kopilotinnen mitunter stark ein.

Crew Ressource Management (CRM)

Seit seiner Einführung hat Crew Ressource Management (CRM) maßgeblich zur Verbesserung der Zusammenarbeit im Cockpit und damit der Flugsicherheit beigetragen. CRM ist als Konzept, das die ganze Crew mit einbindet, aus modernen Flugbetrieben nicht mehr wegzugehen.



© Safety Starts with 2



© Safety Starts with 2

Kampagnenmotive von „Safety Starts with 2“

denken. CRM würde durch eine eMCO jedoch deutlich erschwert werden, alleine schon aus dem Grund, dass eine wichtige „Ressource“ des jeweils fliegenden Crewmitglieds für einen Großteil des Fluges im Cockpit physisch nicht anwesend ist.

CRM als Konzept, wie wir es heute kennen, müsste neu entwickelt werden und die Einführung einer eMCO würde Techniken und bewährte Abläufe, die über Jahrzehnte mit viel Sorgfalt verfeinert wurden, in Frage stellen.

Redundancy II und Synergien eines Multi Crew Cockpits

Einerseits machen Menschen Fehler, andererseits können sie diese zu zweit auch erkennen und korrigieren. In diesem Zusammenhang ist vor allem das Prinzip eines Cross-Checks für uns als Piloten und Pilotinnen essentiell, da wir als ‚monitoring pilot‘ während des gesamten Flugverlaufs die Handlungen unserer Kollegen überprüfen. Diese Redundanz entfällt bei einer eMCO, da sich nur ein Pilot im Cockpit befindet. Weiterhin ist eine effektiv kooperierende Cockpit Crew, bestehend aus mindestens zwei Piloten, in der Lage, Synergien zu bilden und Lösungsansätze hervorzubringen, welche die Leistung der einzelnen Crew Mitglieder kombiniert übersteigen.

Procedure Design

Standard Operating Procedures müssten für eine eMCO grundlegend neu entwickelt werden. Mittels Cross-Checks, ineinandergreifender Flows, koordinierter Abläufe und Checklisten wird heutzutage gewährleistet, dass kritische Handlungen für eine sichere Flugdurchführung zur Gänze und korrekt ausgeführt werden. Die Verantwortung für die korrekte Durchführung aller „items“ wird hierbei zwischen beiden Piloten oder Pilotinnen aufgeteilt. eMCO würde ein Ende dieser bewährten Methodik in unseren Cockpits bedeuten.

Increased Use of Automation

Eine eMCO würde noch stärker als eine bisherige Operation auf Automatisierung im Cockpit setzen, da das Flugzeug auch im Falle einer Incapacitation oder eines Toilettengangs des im Cockpit verbliebenen Besatzungsmitglieds seinem Flugweg weiter sicher folgen

muss. Auch wenn wir bereits heute im Reiseflug vorwiegend den Autopiloten nutzen, so sind wir uns trotzdem bewusst, dass die Cockpitbesatzung jederzeit in der Lage sein muss, in die Flugzeugsteuerung einzugreifen. Beispiele hierfür sind eine Overspeed Recovery oder ein Upset, der auch in großen Höhen regelmäßig im Simulator trainiert wird. Ein für eMCO zertifiziertes Flugzeug würde Piloten und Pilotinnen absehbar noch weniger in die aktive Steuerung des Flugweges einbinden, was dazu führen könnte, dass der im Cockpit verbliebene Single Pilot im Falle eines Systemausfalls mit dem manuellen Fliegen überfordert ist. Dies könnte z.B. im Falle einer starken Turbulenz auftreten, die den Autopiloten deaktiviert.

Die FAA sieht eine exzessive Nutzung von Flight Guidance und Autopilot Systemen bereits heute kritisch. In ihrem Advisory Circular 120-123 forderte die US-amerikanische Luftfahrtbehörde Operator im vergangenen Jahr sogar dazu auf, Piloten und Pilotinnen zu Trainingszwecken regelmäßig die Möglichkeit zu bieten, einen Teil des Fluges manuell zu fliegen.

Es ist damit zu rechnen, dass ein eMCO zertifiziertes Cockpit mit noch mehr Automatisierungstechnik ausgestattet ist, was einen potentiell negativen Effekt auf die „Manual Flying Skills“ von Piloten haben kann.

Wie gehen ECA und IFALPA beim Thema RCO weiter vor?

Am 4. Mai 2023 präsentierte die IFALPA auf ihrer 77. Jahreskonferenz gemeinsam mit ALPA International und ECA die globale Strategie der Pilotenverbände, um gegen die Entwicklungen im Bereich RCO vorzugehen. Das Vorgehen beinhaltet eine Kampagne auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene in den jeweiligen Mitgliedsstaaten.

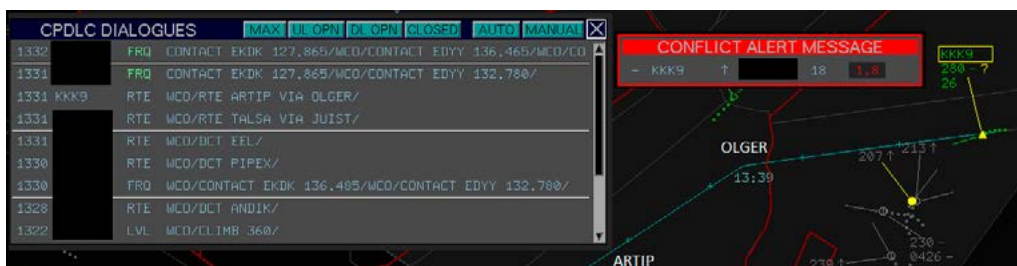


Maastricht Upper Area Control Centre

ATC experiences regular incidents all around the world, where pilots misinterpret the intent of the **UM79 CLEARED TO [FIX2] VIA [FIX1]** message, which is a multi-point clearance. This message is regularly confused with the **UM74 PROCEED DIRECT TO [FIX]**, which is a single point clearance. Taking the “wrong” point can have serious consequences. CLEARED TO is technically impossible to be sent with a single fix, there are always multiple points involved.



Example: **CLEARED TO EVADI[FIX2] VIA ALASA[FIX1]**



Note: Some airframes display the message as **CLEARED TO [FIX] VIA ROUTE CLEARANCE**, which leads to regular misinterpretations. ALWAYS look for the additional points.

REMEMBER
CLEARED TO → always multiple points
PROCEED DIRECT TO → always a single point

Further questions? Email us at muac.datalink@eurocontrol.int

BGH: Krankentagegeldanspruch eines Piloten bei Flugdienstuntauglichkeit bis zur positiven Feststellung der Wiedererlangung durch das LBA

Der BGH hat eine richtungsweisende Entscheidung zum Krankentagegeldanspruch eines Piloten im Falle der Flugdienstuntauglichkeit getroffen.

Rechtsabteilung

Vereinigung Cockpit e.V.

Danach hat der Kläger (in diesem Fall ein Flugkapitän) Anspruch auf bedingungsgemäße Leistungen in Form von Krankentagegeld aus einer bei dem Versicherer unterhaltenen Krankentagegeldversicherung wegen Nichtausübung seines Berufs aufgrund von Fluguntauglichkeit auch während der Dauer eines verpflichtenden behördlichen Prüfungsverfahrens bis zu dem Tag, an dem das Luftfahrtbundesamt die positive Feststellung der wiedererlangten Flugtauglichkeit trifft.

Amtliche Leitsätze:

Zur Auslegung einer Klausel in den Tarifbedingungen einer Krankentagegeldversicherung, nach der bei fliegendem Personal (Piloten, Kabine) Fluguntauglichkeit gleichbedeutend mit Arbeitsunfähigkeit ist (amtl. Leits. BGH)

Stellt eine private Krankentagegeldversicherung die „Fluguntauglichkeit“ der „Arbeitsunfähigkeit“ gleich, ist Krankentagegeld auch während der Dauer eines verpflichtenden behördlichen Prüfungsverfahrens bis zu dem Tag zu zahlen, an dem das Luftfahrtbundesamt die positive Feststellung der wiedererlangten Flugtauglichkeit trifft

(entgegen OLG Köln, Urt. v. 17.12.2019 – 9 U 195/18, NJW-RR 2020, 414) (amtl. Leits. OLG Frankfurt)

BGH, Urteil vom 27.11.2024 - IV ZR 42/24

§ 1 VVG, § 192 Abs 5 VVG, MB/KT § 1 Abs. 3; MB/KT § 4

Sachverhalt:

Der Kläger, von Beruf Flugkapitän, nimmt die Beklagte auf weitere Leistungen aus einer bei ihr unterhaltenen Krankentagegeldversicherung mit einem versicherten Krankentagegeld in Höhe von 434,69 € pro Kalendertag ab dem 43. Tag der Arbeitsunfähigkeit in Anspruch.

Dem Versicherungsvertrag liegen „Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Krankentagegeldversicherung“ zugrunde, bestehend in ihrem Teil I aus den Musterbedingungen 2009 des Verbandes der Privaten Krankenversicherung (MB/KT 2009) und in ihrem Teil II aus den Tarifbedingungen. § 1 MB/KT 2009 lautet auszugsweise:

§ 1 Gegenstand, Umfang und Geltungsbereich des Versicherungsschutzes

(1) Der Versicherer bietet Versicherungsschutz gegen Verdienstausfall als Folge von Krankheiten oder Unfällen, soweit dadurch Arbeitsunfähigkeit verursacht wird. Er zahlt im Versicherungsfall für die Dauer einer Arbeitsunfähigkeit ein Krankentagegeld in vertraglichem Umfang.

(2) Versicherungsfall ist die medizinisch notwendige Heilbehandlung einer versicherten Person wegen Krankheit oder Unfallfolgen, in deren Verlauf Arbeitsunfähigkeit ärztlich festgestellt wird. Der Versiche-

rungsfall beginnt mit der Heilbehandlung; er endet, wenn nach medizinischem Befund keine Arbeitsunfähigkeit und keine Behandlungsbedürftigkeit mehr bestehen.

(3) Arbeitsunfähigkeit im Sinne dieser Bedingungen liegt vor, wenn die versicherte Person ihre berufliche Tätigkeit nach medizinischem Befund vorübergehend in keiner Weise ausüben kann, sie auch nicht ausübt und keiner anderweitigen Erwerbstätigkeit nachgeht.

Die Tarifbedingungen zu § 1 MB/KT 2009 bestimmen unter anderem: (3) Bei fliegendem Personal (Piloten, Kabine) ist Fluguntauglichkeit gleichbedeutend mit Arbeitsunfähigkeit.

Im Januar 2017 erlitt der Kläger eine Beinvenenthrombose und war deswegen und wegen einer dreimonatigen Therapie mit sogenannten Neuen oralen Antikoagulanzen („NOAK“) ab dem 23. Januar 2017 arbeitsunfähig. Die Beklagte zahlte ihm daraufhin das vereinbarte Krankentagegeld, stellte die Zahlungen jedoch mit Ablauf des 25. Oktober 2017 ein. Zur Erbringung weiterer Leistungen sieht sie sich nicht gehalten, weil der Kläger seine berufliche Tätigkeit im nachfolgenden Zeitraum nicht aufgrund medizinischen Befundes, sondern allein wegen des Fehlens eines erforderlichen, erst am 4. Dezember 2017 vorliegenden Zeugnisses des Luftfahrt-Bundesamtes über die Fluguntauglichkeit - des sogenannten „Medical“ - nicht ausüben können.

Mit seiner Klage hat der Kläger die Zahlung weiteren Krankentagegeldes für den Zeitraum bis zum 15. Dezember 2017 und den Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten, jeweils nebst Zinsen, begehrt. Bis zu diesem Zeitpunkt sei er durchgehend bedingungsgemäß arbeitsunfähig erkrankt gewesen und habe der Fliegerarzt Arbeitsunfähigkeit bescheinigt. Seine berufliche Tätigkeit habe er zudem bis zur Feststellung der Fluguntauglichkeit durch das Luftfahrt-Bundesamt nicht ausüben können.

I. Das Berufungsgericht (Anm.: das OLG Frankfurt), dessen Entscheidung unter anderem in r+s 2024, 415 veröffentlicht ist, ist der Ansicht, dem Kläger stehe für den Zeitraum vom 26. Oktober bis zum 3. Dezember

2017 ein Anspruch auf weiteres Krankentagegeld zu. Nach der vorzunehmenden Auslegung der einschlägigen Klauseln ende der Versicherungsschutz nicht, wenn aus medizinischer Sicht keine Arbeitsunfähigkeit mehr vorliege, sondern aufgrund der Gleichstellung von Fluguntauglichkeit und Arbeitsunfähigkeit in Abs. 3 der Tarifbedingungen zu § 1 MB/KT 2009 erst, wenn aufgrund medizinischer Befunde keine Fluguntauglichkeit mehr gegeben sei. Für die Wiedererlangung der Flugtauglichkeit habe es damit nicht nur der Heilung der Thrombose, sondern zusätzlich der behördlichen Bescheinigung der Flugtauglichkeit durch das Luftfahrt-Bundesamt und der Ausstellung des entsprechenden behördlichen Zeugnisses am 4. Dezember 2017 bedurft. Die Erweiterung der Versicherung auf die Flugtauglichkeit habe aus Sicht des versicherten Piloten den erkennbaren Zweck, den Versicherungsschutz den speziellen Bedingungen der kommerziellen zivilen Luftfahrt anzupassen. Ohne eine gültige Flugtauglichkeitsbescheinigung dürfe ein Pilot nicht fliegen und sei damit als Berufspilot arbeitsunfähig. Für den Piloten sei die Ausübung der fliegerischen Tätigkeit untrennbar mit der behördlichen Tauglichkeitsbeurteilung verbunden. Um im Falle einer Erkrankung ausreichend abgesichert zu sein, reiche es nicht aus, dass der Pilot wieder genesen sei; zusätzlich müsse auch die behördliche Genehmigung erteilt werden, damit er wieder als arbeitsfähig gelte.

II. Das hält rechtlicher Nachprüfung stand.

Das Berufungsgericht hat zu Recht angenommen, dass bis zu der für die Wiederaufnahme der Tätigkeit als Pilot erforderlichen Erteilung des sogenannten „Medical“ durch das Luftfahrt-Bundesamt Fluguntauglichkeit des Klägers im Sinne von Abs. 3 der Tarifbedingungen zu § 1 MB/KT 2009 bestand. Das ergibt die Auslegung der Klausel.

1. Allgemeine Versicherungsbedingungen sind so auszulegen, wie ein durchschnittlicher, um Verständnis bemühter Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und unter Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs versteht. Dabei kommt es auf die Verständnismöglichkeiten eines Versicherungsnehmers ohne versiche-

rungsrechtliche Spezialkenntnisse und damit auch auf seine Interessen an. In erster Linie ist vom Bedingungs Wortlaut auszugehen. Der mit dem Bedingungs werk verfolgte Zweck und der Sinnzusammenhang der Klauseln sind zusätzlich zu berücksichtigen, soweit sie für den Versicherungsnehmer erkennbar sind (Senatsurteil vom 17. Januar 2024 - IV ZR 51/22, r+s 2024, 210 Rn. 17 m.w.N.; st. Rspr.). Werden Versicherungsverträge typischerweise mit einem und für einen bestimmten Personenkreis geschlossen, so sind die Verständnismöglichkeiten und Interessen der Mitglieder dieses Personenkreises maßgebend (Senatsurteil vom 15. November 2023 - IV ZR 277/22, VersR 2024, 240 Rn. 16 m.w.N.).

2. Die Klausel in Abs. 3 der Tarifbedingungen zu § 1 MB/KT 2009, die für fliegendes Personal Fluguntauglichkeit mit bedingungsgemäßer Arbeitsunfähigkeit gleichstellt, richtet sich ausschließlich an einen eng begrenzten - aus Piloten und Kabinenpersonal bestehenden - Personenkreis, auf dessen Sicht es insoweit bei der Auslegung ankommt (vgl. LG Köln, Urteil vom 12. Dezember 2018 - 23 O 106/18, juris Rn. 16).

a) Ein Pilot als Angehöriger einer der hier betroffenen Berufsgruppen (vgl. Senatsurteil vom 18. Mai 2011 - IV ZR 168/09, VersR 2011, 1003 Rn. 20) darf die ihm erteilte Erlaubnis zum Führen oder Bedienen eines Luftfahrzeugs (vgl. § 4 LuftVG) nach einer Einschränkung seiner flugmedizinischen Tauglichkeit nicht ausüben, bis er als Inhaber eines für Berufspiloten erforderlichen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 die Entscheidung eines flugmedizinischen Zentrums oder eines flugmedizinischen Sachverständigen darüber eingeholt hat, ob er imstande ist, seine Rechte weiter auszuüben (Art. 3 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang IV, MED.A.020 Buchstabe c Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI. L 311 vom 25. November 2011, S. 1; im Folgenden: Verordnung (EU) Nr. 1178/2011). In Fällen der Verweisung an die Genehmigungsbehörde obliegt dieser, mithin hier dem Luftfahrt-Bundesamt (§ 2 Abs. 1 Nr. 13 des Gesetzes über das Luftfahrt- Bundesamt vom 30. November 1954, BGBl. I S. 354), die Entscheidung (MED.B.001 Buchstabe a Abs. 1 Unterabs. i des Anhangs IV der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).



© Adobe Stock

b) Ein mit solchem Wissen ausgestatteter Versicherungsnehmer, der sich die Bedeutung des in den Bedingungen nicht näher definierten Begriffs der „Fluguntauglichkeit“ zu erschließen versucht, wird erkennen, dass die in Abs. 3 der Tarifbedingungen zu § 1 MB/KT 2009 angeordnete Gleichstellung von Fluguntauglichkeit und Arbeitsunfähigkeit dem Umstand Rechnung tragen soll, dass bereits Einschränkungen seiner flugmedizinischen Tauglichkeit ihn an der Ausübung seines Berufs rechtlich hindern (vgl. LG Köln, Urteil vom 12. Dezember 2018 - 23 O 106/18, juris Rn. 16), und es deshalb abweichend von § 1 Abs. 3 MB/KT 2009 nicht darauf ankommt, ob er zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit auch nur teilweise in der Lage ist oder diese jedenfalls in Teilbereichen ausübt (vgl. Senatsurteil vom 11. März 2015 - IV ZR 54/14, VersR 2015, 570 Rn. 13).

In diesem Verständnis wird sich der durchschnittliche Versicherungsnehmer durch den ihm erkennbaren Sinnzusammenhang der Bedingungen und den Zweck der Krankentagegeldversicherung bestätigt sehen, die ihn - wie er § 1 Abs. 1 MB/KT 2009 entnimmt - vor Verdienstausschlag als Folge von Krankheiten oder Unfällen schützen soll. Insoweit dient die Versicherung auch der sozialen Absicherung erwerbstätiger Personen (Senatsurteil vom 27. November 2019 - IV ZR 314/17, r+s 2020, 29 Rn. 15 m.w.N.). Daraus wird der durchschnittliche Versicherungsnehmer ableiten, dass sich das Leistungsversprechen des Versicherers darauf bezieht, ihn auch für solche Folgen von Krankheiten oder Unfällen zu schützen, die ihn an der Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit hindern, weil es an einer benötigten, die Wiedererlangung seiner Flugtauglichkeit feststellenden behördlichen Entscheidung fehlt. Insoweit wird und darf der durchschnittliche Versicherungsnehmer die Klausel dahin verstehen, dass sie jedenfalls auch die zeitliche Lücke zwischen dem Entfallen einer medizinischen Arbeitsunfähigkeit und/oder Fluguntauglichkeit aus medizinischen Gründen und dem Wiedererlangen seiner Flugtauglichkeit infolge der Entscheidung durch die zuständige Behörde absichern soll (vgl. LG Köln vom 12. Dezember 2018 - 23 O 106/18, juris Rn. 16). Bis zu dieser behördlichen Entscheidung besteht für ihn nämlich Fluguntauglichkeit im Sinne der Tarifbestimmung.

Dass der Begriff der „Fluguntauglichkeit“ ausschließlich nach medizinischen Kriterien zu beurteilen ist und es demnach auf die behördliche Feststellung der Wiedererlangung seiner flugmedizinischen Tauglichkeit für die Frage der Beendigung der Leistungspflicht des Versicherers nicht ankommt, wird der durchschnittliche Versicherungsnehmer - anders als die Revision meint - schon mangels entsprechender Klarstellung im Bedingungswerk nicht in Erwägung ziehen. Er wird nicht schon dem Begriffsbestandteil „-untauglich“ eine dahingehende Beschränkung entnehmen. Denn nach dem maßgeblichen allgemeinen Sprachgebrauch beschreibt das Adjektiv in Bildung mit Substantiven lediglich die Eignung für die beschriebene Funktion oder Tätigkeit (vgl. Duden, Das große Wörterbuch der deutschen Sprache 3. Aufl. Band 9 Stichwort „-tauglich“); die Untauglichkeit kann demgemäß auch auf der Nichteinhaltung rechtlicher Vorgaben beruhen. Ein Unmittelbarkeitserfordernis, demzufolge hinsichtlich der Fortdauer einer durch eine Krankheit oder einen Unfall verursachten „Fluguntauglichkeit“ allein auf medizinische Gesichtspunkte abzustellen wäre, kann der durchschnittliche Versicherungsnehmer den Bedingungen nicht entnehmen. Für ihn bedeutet es mit Blick auf den erkennbaren Sinn und Zweck der Krankentagegeldversicherung, ihn gegen Verdienstausschlag als Folge von Krankheiten oder Unfällen zu versichern, auch keinen Unterschied, ob er seine berufliche Tätigkeit wegen fortbestehender gesundheitlicher Einschränkungen oder nur deshalb nicht ausüben kann, weil er noch eine amtliche Bescheinigung benötigt, die seine Gesundheit feststellt und von der die Aufnahme der Berufstätigkeit abhängt (vgl. Tschersich in Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts- Handbuch 3. Aufl. § 45 Rn. 60; a.A. OLG Köln NJW-RR 2020, 414 Rn. 57; LG Wuppertal, Urteil vom 22. Februar 2018 - 4 O 385/17, juris Rn. 37 ff.). In beiden Fällen erleidet er einen Verdienstausschlag, der ursächlich auf die krankheitsbedingte Einschränkung seiner flugmedizinischen Tauglichkeit zurückzuführen ist. Hätte die Beklagte den Begriff der Fluguntauglichkeit ausschließlich nach medizinischen Kriterien verstehen wollen, hätte sie dies in der Tarifklausel für einen durchschnittlichen Versicherungsnehmer unzweifelhaft klarstellen müssen, woran es indessen fehlt.

c) Entgegen der Auffassung der Revision ergibt sich eine weitergehende Beschränkung des Versicherungsschutzes nicht aus dem Umstand, dass nach § 1 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 MB/KT 2009 der Versicherungsfall endet, wenn nach medizinischem Befund keine Arbeitsunfähigkeit und keine Behandlungsbedürftigkeit mehr bestehen. Diese Bestimmung bezieht sich auf den Versicherungsfall der „Arbeitsunfähigkeit“, für den in § 1 Abs. 3 MB/KT 2009 die Reichweite des Versicherungsschutzes eigenständig geregelt ist.

d) Dass die Klausel in Abs. 3 der Tarifbedingungen zu § 1 MB/KT 2009 die Fluguntauglichkeit mit Arbeitsunfähigkeit für „gleichbedeutend“ erklärt, führt nach dem Verständnis eines durchschnittlichen Versicherungsnehmers nicht dazu, dass der Anspruch auf Krankentagegeld auf den Zeitraum zu begrenzen ist, in dem die flugmedizinische Tauglichkeit des Piloten nach ärztlicher Einschätzung und medizinischem Befund zu verneinen ist (a.A. zu einer abweichenden Klauselfassung OLG Köln NJW-RR 2020, 414 Rn. 59). Wie das Berufungsgericht richtig erkannt hat, wird der durchschnittliche Versicherungsnehmer schon den in den Bedingungen nicht näher definierten Begriff der „Fluguntauglichkeit“ vor dem Hintergrund des ihm geläufigen Verfahrens zur Feststellung der flugmedizinischen Tauglichkeit sehen, bei dem es auf der Grundlage der flugmedizinischen Feststellungen einer verbindlichen behördlichen Beurteilung bedarf

(a.A. zu einer abweichenden Klauselfassung OLG Köln aaO Rn. 55; vgl. auch zu § 1 Abs. 3 MB/KT 2009 LG Dortmund r+s 2021, 520 [juris Rn. 22 ff.]).

Dass die Klausel in Abs. 3 der Tarifbedingungen zu § 1 MB/KT 2009 auch Kabinenpersonal (Flugbegleiter) erfasst und es bei dieser Berufsgruppe nach einer ihre flugmedizinische Tauglichkeit einschränkenden Erkrankung einer behördlichen Wiedenzulassung nicht bedarf (vgl. Art. 11 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang IV, MED.A.020 Buchstaben d, e der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011), muss den durchschnittlichen Versicherungsnehmer nicht zu der Erkenntnis verleiten, die Beurteilung bedingungsgemäßer „Fluguntauglichkeit“ hänge auch bei einem Piloten allein von medizinischen Kriterien ab.

Verfahrensgang:

LG Frankfurt/Main, 06.04.2020 - 30 O 288/19

OLG Frankfurt, 01.03.2024 - 7 U 96/20

BGH, 27.11.2024 - IV ZR 42/24

Weitere Informationen

Für Rückfragen steht die Rechtsabteilung unter der Email-Adresse recht@vcockpit.de gerne zur Verfügung.

Praxistipp

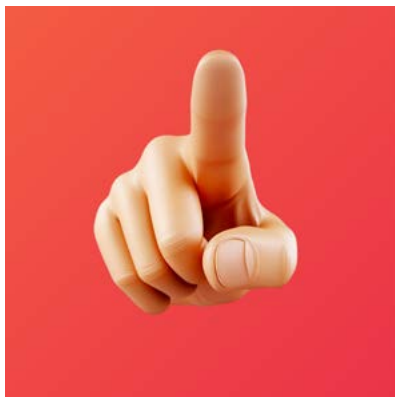
Bei dem Urteil des BGH handelt es sich um eine Einzelfallentscheidung. Ausschlaggebend war insbesondere die Klausel als Bestandteil der Versicherungsbedingungen, die regelt, dass bei fliegendem Personal (Piloten, Kabine) Fluguntauglichkeit gleichbedeutend mit Arbeitsunfähigkeit ist.

Im Vorfeld des Abschlusses einer Krankentagegeldversicherung ist auf die genannten Tarifbedingungen zu achten. Hierzu und zu weiteren Fragen den Umfang des Versicherungsschutzes betreffend wenden Sie sich bitte direkt an Ihren Versicherungsmakler.

IVTV E.V.

INTERESSENGEMEINSCHAFT VERSICHERTER IM TRANSPORT- UND VERKEHRSWESEN E.V.

WIR BRAUCHEN EUCH ALS MITGLIED!



WANN BRAUCHT IHR UNS?

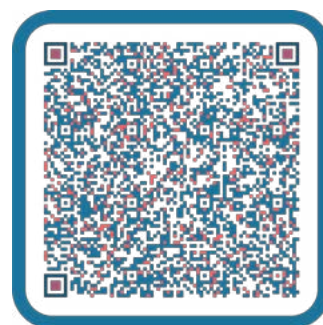
Z.B. BEI EINEM ARBEITSUNFALL
WIR SETZEN UNS FÜR EUCH BEI DER BG EIN
UND NOCH VIELES MEHR....

ERFAHRT MEHR ÜBER UNS UNTER:

WWW.IVTVEV.CLUBDESK.COM



website



Kontakt

- WERDET MITGLIED FÜR NUR **12 € IM JAHR!**
- ERZÄHLT VON UNS! HELFT UNS, GEMEINSAM UNSEREN EINFLUSS WEITER AUSZUBAUEN.
- UNTERSTÜTZT UNS AUCH EHRENAMTLICH, DAMIT WIR WEITERHIN UNSERE INTERESSEN ERFOLGREICH VERTRETEN KÖNNEN

GEMEINSAM SIND WIR STARK – WERDET TEIL DER IVTV E.V. UND HELFT MIT, ETWAS ZU BEWEGEN!

Mitglieder

Kleinanzeigen

Alle VC-Mitglieder haben die Möglichkeit, an dieser Stelle kostenfrei eine Kleinanzeige zu schalten.

Den Text (max. 600 Zeichen) bitte unter Angabe des Namens und der Mitgliedsnummer an folgende Adresse senden: presse@vcockpit.de

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 oder www.starfighterstore.com aufsuchen. Hintergrundinfo und Gruppenpreise gibt es von VC-Mitglied Detlef Stark.

Für einen telefonischen Termin bitte eMail an: detlef@starfighters.net



© privat



© privat

Anzeige

AHC
 Assekuranzmakler
HAGEMANN UND CHARLES GMBH
 Sachsenring 43-47
 50677 Köln
 T: +49 221 33604-15
 M: info@ahc-assekuranz.de
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.

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.

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 (069 695976 130, recht@vcockpit.de)
- Rechtsanwältin Dr. Claudia Jakobi (069 695976 131, 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

069 695976 121

VC-Supportline

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

Hotline: +49 69 6959 76 222



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

Supporthotline
Inland: 0800 268 475 43
Ausland: +49 89 999 300 99
www.antiskid.info



CISM-Team

CISM-Hotline

+49 151 22407703 | Stichwort „CISM“

www.stiftung-mayday.de



VC-Mediationsteam

mediationsteam@vcockpit.de

Lufthansa Vertrauensteam Cockpit

Kai Feldhusen: +49 151 5896 3983

Marcus Baum: +49 151 5894 2096

Hannah Brauner: +49 176 9313 9944

Ralph Grünewald: +49 171 5170 884

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Günther Dreier

*07.02.1942

† 27.12.2024

Günther Dreier war Kapitän bei der Lufthansa Cargo. Er trat der VC 1977 bei. Vielen Dank für 47 Jahre Mitgliedschaft.

Karl-Heinz Woytke

*09.01.1942

† 24.11.2024

Karl-Heinz Woytke war zuletzt FO bei der Condor. Er wurde 1979 VC Mitglied. Wir bedanken uns für 45 Jahre Mitgliedschaft.

Hans Gutmann

* 14.02.1935

† 07.01.2025

Hans Gutmann war zuletzt Flugingenieur für die Deutsche Lufthansa. Er wurde 1968 VC Mitglied. Wir bedanken uns für 57 Jahre Treue.

Hans-Dieter Zehelein

*19.11.1935

† 05.07.2024

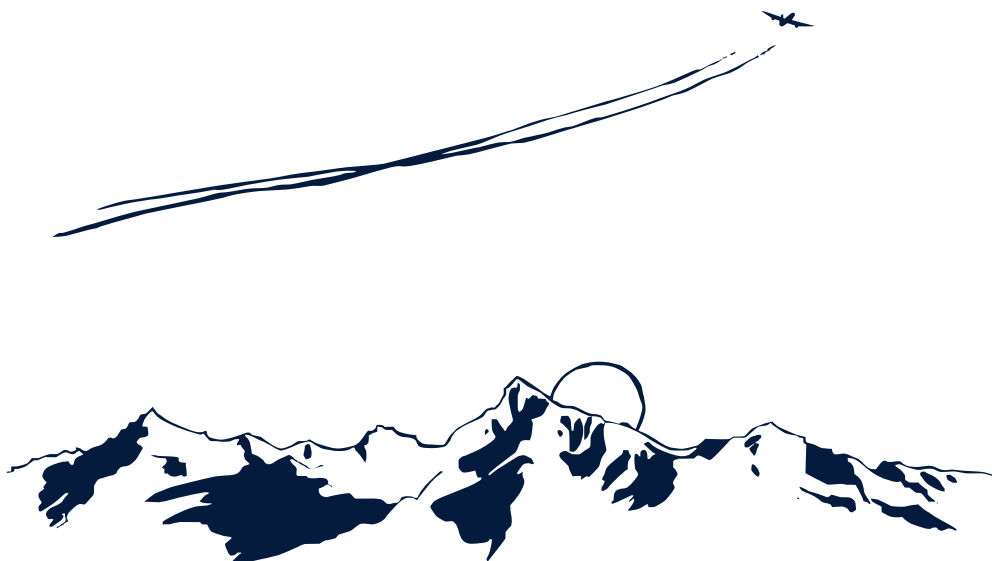
Hans-Dieter Zehelein flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa. Er trat der VC 1977 bei. Vielen Dank für 47 Jahre Mitgliedschaft.

Jörn Winter

*29.03.1956

† 08.02.2025

Jörn Winter flog als Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er war seit 1980 VC-Mitglied. Vielen Dank für 45 Jahre Mitgliedschaft.



PILOTEN TARIFE
VON PILOTEN FÜR PILOTEN

Lohn im Sinkflug & Krankenversicherungsbeiträge steigen!

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

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

AHC
 Assekuranzmakler
HAGEMANN UND CHARLES GMBH
 Sachsenring 43-47
 50677 Köln
 T: +49 221 33604-15
 M: info@ahc-assekuranz.de
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.

Impressum

Vereinigung Cockpit e. V.
Main Airport Center (MAC)
Unterschweinstiege 10
60549 Frankfurt

Tel +49 69 695976 – 0
Fax +49 69 695976 – 150
Mail office@vcockpit.de
Web www.vcockpit.de

Volksbank Höchst a.M.
IBAN **DE81 5019 0000 6000 3058 61**
BIC FFVBDEFF

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

Verantwortlich für den Inhalt
Frank Blanken, Vivianne Rehaag

Redaktion
Frank Blanken, Vivianne Rehaag, Marcel Gröls, Anke Fleckenstein,
Daniel Schaad, Bastian Roet

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 Airport & Ground Environment, AG Air Traffic Services, AG Diver-
sity & Social, Johannes Bade, Moritz Bürger, Deutsche Aidshilfe, Anke
Fleckenstein, Lars Frontini, Sven Grassmück, Frank Hadel, Anja
Hauschulz, Timo Heinze, Tobias Hinsch, Claudia Jakobi, Patrick Jordan,
Pablo Lentz, Tobias Radke, Vivianne Rehaag, Dr. Daniel Schaad



Vereinigung Cockpit e.V.
Main Airport Center (MAC)
Unterschweinstiege 10 | 60549 Frankfurt