

VCINFO

Ausgabe
2|2019

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



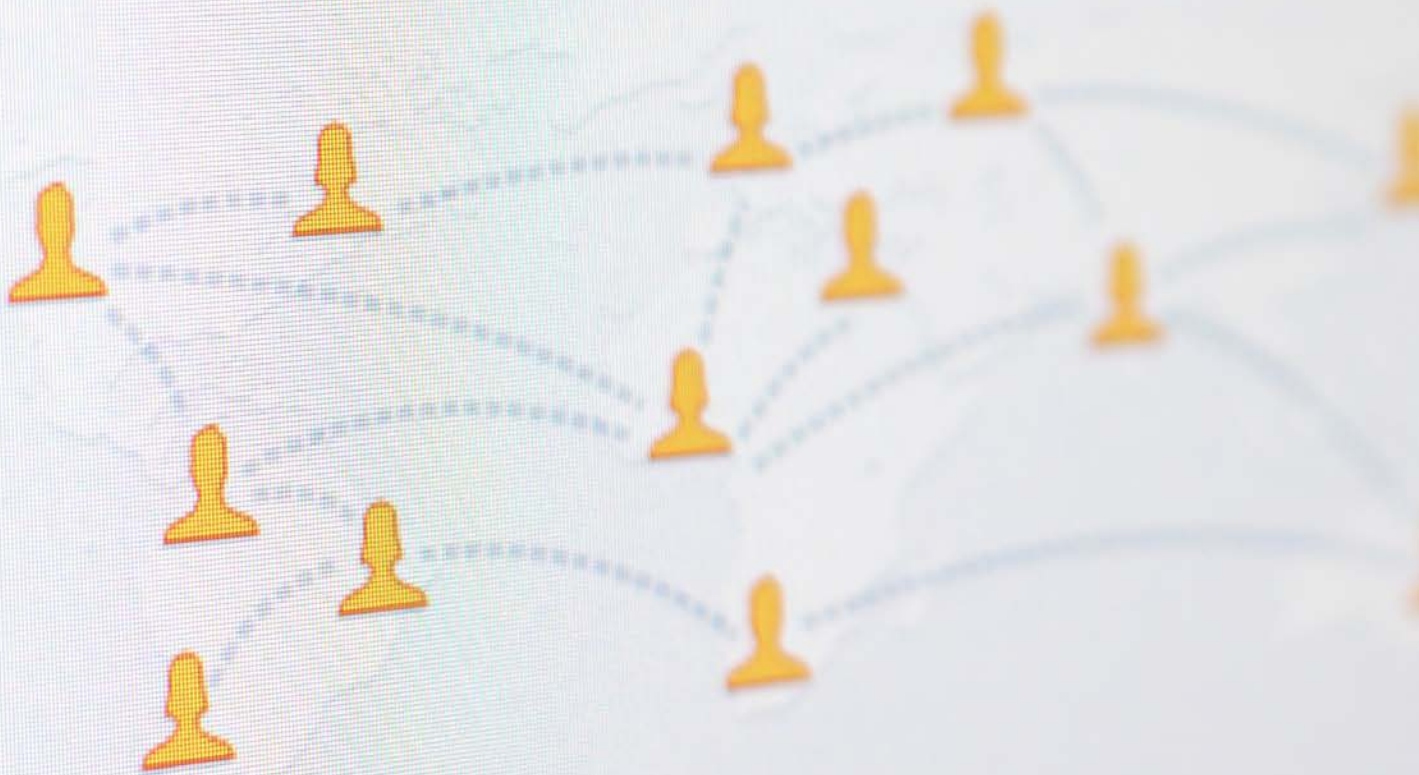
IFALPA-Konferenz 2019

Unter dem Motto "Building Bridges" tagte der Welt-
pilotenverband im Jubiläumsjahr der VC in Berlin



facebook

Facebook helps you connect and share with
the people in your life.



Like us on Facebook!

www.facebook.com/vcockpit



Editorial



Markus Wahl
Präsident Vereinigung Cockpit

In den letzten Wochen und Monaten hat das Thema Flugsicherheit wieder einmal die Medien beherrscht. Der Absturz zweier Boeing 737 Max 8 kostete über 300 Menschen das Leben. Und auch, wenn die genauen Unfallursachen noch lange nicht bekannt sein werden, werfen diese zwei Unglücke doch einige alarmierende Fragen auf.

Wie steht es denn mit der Flugsicherheit – gerade im Hinblick auf Zulassung und Zertifizierung von neuen Flugzeugen? Wird der Mensch wirklich noch von allen als integraler Bestandteil der Sicherheitskette gesehen?

Immer intensiver wird darüber gesprochen, dass die Zukunft der Fliegerei anders aussehen wird. Diskussionen über das Single Pilot Cruise Concept, über Single Pilot Operation oder gar über das pilotenlose Fliegen sind allgegenwärtig. Das Bild der Fliegerei wird immer häufiger ohne aktive Piloten gezeichnet. Doch macht es das wirklich sicherer? Oder ist der Hintergrund dieser Diskussionen oft ein ganz anderer?

Ganz offensichtlich wurden in den neues-

ten Flugzeugen der Boeing 737 Serie Systeme verbaut, die aktiv in die Flugsteuerung eingreifen können. Doch anstatt diese Systeme bei der Zulassung einer kritischen und gründlichen Begutachtung zu unterziehen, überlässt die dafür zuständige Behörde gerade diese besonders wichtige Begutachtung dem Hersteller. Hier macht man den Bock zum Gärtner!

Doch wir sollten hier gar kein Fingerpointing auf die andere Seite des Atlantiks machen. Auch die Behörden, die hier in Europa für die Zulassung dieses Flugzeugtyps zuständig waren, haben sich dabei ganz offensichtlich nicht mit Ruhm bekleckert.

Dabei ist der Wettbewerb zwischen den Herstellern groß. Auch der Druck, vor den jeweils anderen mit einer Innovation auf den Markt zu kommen spielt im Hintergrund eine große Rolle. Dieser Druck ist es wohl auch, der dazu führt, dass Systeme, die aktiv in die Flugsteuerung eingreifen, nicht ausreichend in den Handbüchern dokumentiert sind. Hauptsache ein Common Type Rating ist möglich, um hier einen Kosten- und Wettbewerbsvorteil gegenüber den Mitbewerbern zu haben.

Wenn man solche immens wichtigen Systeminformationen allerdings den Piloten nicht zur Verfügung stellt, können diese ihre Rolle als „Last Line of Defense“ wirklich noch wahrnehmen? Wie sollen Piloten mit dem Fehlverhalten eines Systems umgehen, das sie gar nicht kennen?

Die Grundsatzhaltung, die hinter diesem Versäumnis steht, ist alarmierend. Aus Sicht der Hersteller und ganz offensichtlich auch der Zulassungsbehörden muss der Mensch das System gar nicht mehr komplett verstehen. Detailkenntnisse sind unerwünscht und es wird als unnötig oder gar hinderlich betrachtet, wenn technische Details zur Verfügung gestellt werden.

Diese Einstellung ist gefährlich!

Wenn nämlich dann doch etwas schief geht und es doch zu einer Fehlfunktion

kommt, dann rächt es sich, im Vorfeld nicht ausreichend geschult zu haben und Menschenleben sind in Gefahr.

Die Sicherheit eines Fluges entsteht weder durch die Technik noch durch den Menschen allein. Erst das Zusammenwirken von Mensch und Maschine erzeugt das nötige Sicherheitsniveau. Wenn der Mensch die Technik allerdings nicht richtig versteht, weil man ihm wichtige Informationen vorenthält, dann kann er seine Aufgabe nicht mehr erfüllen. Dann ist es für ihn unmöglich, die „Last Line of Defense“ zu sein.

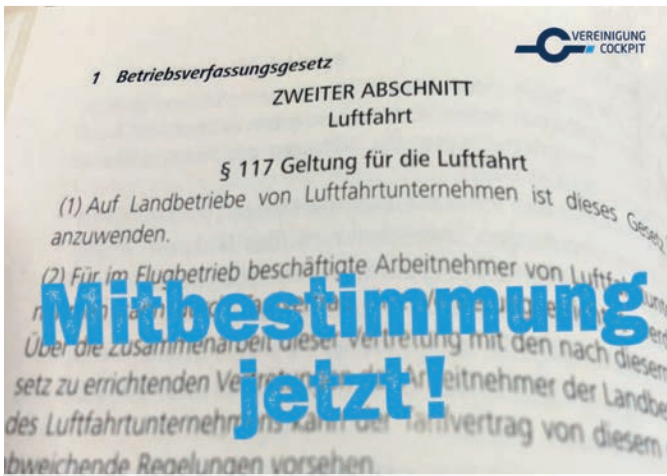
Doch gerade die Piloten sind es, die dafür sorgen, dass tausende Flüge und unsere Passagiere sicher von A nach B kommen. Die Kreativität und die Fähigkeit des Menschen, „out of the box“ zu denken, ist das, was Sicherheit schafft. Ohne den Menschen im System, ist die Sicherheit nicht zu gewährleisten.

Wir dürfen also nicht müde werden, die weiter fortschreitende Technik in der Fliegerei kritisch zu begleiten. Trotz technischer Faszination und wirtschaftlichem Druck muss der Mensch immer als entscheidender Teil der Sicherheitskette angesehen werden, denn ohne uns ist Sicherheit in der Fliegerei nicht möglich.

Herzlichst,



© AR Pictures / Shutterstock



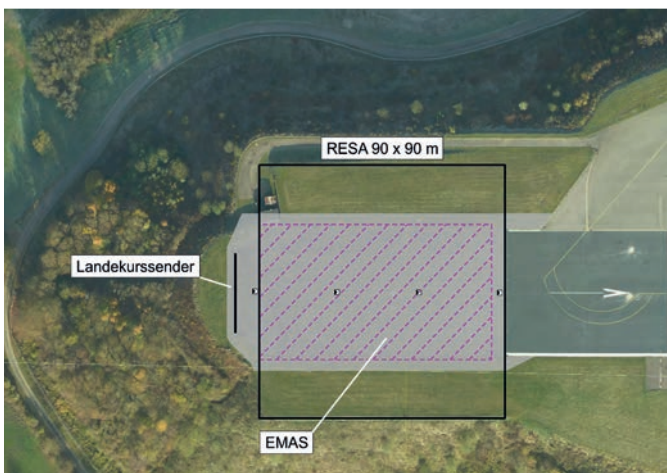
Mitbestimmung jetzt! 6

© Vereinigung Cockpit



Im unteren Luftraum ist der Teufel los 10

© Hadrian / Shutterstock



Erstes deutsches EMAS in Saarbrücken 12

© Zodiac



Ein unterschätztes Problem? 17

© EAK MOTO / Shutterstock

Inhalt

- 6 Mitbestimmung jetzt!**
Neuregelung des §117 BetrVG in Kraft getreten
- 7 IFALPA-Konferenz 2019**
Unter dem Motto "Building Bridges" trafen sich rund 500 Teilnehmer aus 50 Nationen zur Konferenz des Weltpilotenverbandes in Berlin
- 9 Female Pilot Working Group gegründet**
- 10 Im unteren Luftraum ist der Teufel los**
VC fordert Positionserkennungssystem für Hubschrauber und Kleinflugzeuge
- 12 Erstes deutsches EMAS am Flughafen Saarbrücken**
Vereinigung Cockpit wurde vorbildlich in die Planung eingebunden. Jetzt muss die Ausweitung des Trainings erfolgen
- 15 Pilot Careers Live 2019**
Boeing und Airbus prognostizieren für die nächsten Jahre weltweit einen steigenden Pilotenbedarf - Ist jetzt der ideale Zeitpunkt für den Beginn einer Pilotenausbildung?
- 17 Ein unterschätztes Problem?**
Menschenhandel an Bord von Verkehrsflugzeugen

Impressum

Vereinigung Cockpit e.V.

Main Airport Center (MAC)
Unterschweinstiege 10
60549 Frankfurt

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

Postbank Frankfurt a.M.
IBAN DE 38500100600310321606
BIC PBNKDEFFXXX

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Janis Schmitt

Redaktion:

Janis Schmitt, Ingolf Schumacher, Anke Fleckenstein,
Yvonne Antoni, Eckhard König, Bastian Roet

Layout:

Anke Fleckenstein, Viola Assmann, Yvonne Antoni

Mitarbeit bei dieser Ausgabe:

Sylvia Gassner, Markus Germann, Sven Graßmück,
Martina Hardt, Anja Hauschulz, Philip Küpper, Sebastian Lemke, Nina Moers, Thomas Rüder, Ilja Schulz, Ingolf Schumacher, Wolfgang Starke, Tanja Viehl

Druck: Printec Offset, 34123 Kassel

© 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.

Mitbestimmung jetzt!



Ingolf Schumacher
Vorsitzender Tarifpolitik

Mit der am 1. Mai in Kraft getretenen Neuregelung des § 117 Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) besteht für tausende Beschäftigte in Flugbetrieben erstmals die Möglichkeit, einen Betriebsrat zu bilden.

Bei **SunExpress (SXD)** konnten wir schon im Vorfeld durchsetzen, dass wir gemeinsam mit der Tarifkommission über einen Tarifvertrag Personalvertretung (TV PV) verhandeln. Diese Verhandlungen wurden kürzlich erfolgreich abgeschlossen. Damit ist uns die Tarifierung eines der größten Flugbetriebe gelungen, bei denen es bislang keine Tarifverträge gab. Angesichts der jahrelangen Bemühungen einzelner Tarifkommissions-Mitglieder, dieses Ziel endlich zu erreichen, freut mich dieser Erfolg ganz besonders für sie.

Der TV PV ist gleichwohl nur ein erster Schritt auf dem Weg zur umfassenden Regelung der Arbeits- und Vergütungsbedingungen. Unsere SXD Tarifkommission ist der Ansicht, dass als Maßstab für angemessene Bedingungen die Condor-Tarifverträge zu sehen sind.

SXD kann auch für andere Flugbetriebe als Blaupause dienen, um zu betrieblicher Mitbestimmung und tarifvertraglichen Regelungen zu kommen.

Ende Mai kamen rund 70 Beschäftigte der **Aerologic** zu einer Betriebsversammlung als Auftakt zu Betriebsratswahlen, zu der sowohl die VC als auch Verdi eingeladen haben. Dass der Wahlvorstand von einer so großen Zahl von Kollegen gewählt wurde, verdeutlicht auch bei Aerologic

den Wunsch nach Mitbestimmung. Die Vorbereitungen für die Etablierung einer VC-Tarifkommission laufen und ich bin zuversichtlich, dass wir zeitnah ein Team haben werden, das sich den Abschluss eines Mantel- und Vergütungstarifvertrages auf die Fahnen schreibt. Bereits vor acht Jahren hat es diesen Versuch durch eine VC-TK gegeben, der allerdings da-

"Es zeigt sich in vielen Flugbetrieben eine Aufbruchstimmung, die wir nicht zuletzt den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen des BetrVG zu verdanken haben."

mals noch nicht die hinreichende Unterstützung erfahren hat. Gerade durch die Etablierung eines Betriebsrates sind die Vorzeichen inzwischen andere und auch Vertreter der Geschäftsleitung haben sich dahingehend geäußert, dass sie von der baldigen Aufnahme von Tarifverhandlungen ausgehen.

Auch bei **Brussels** wurde Ende Mai erfolgreich ein Wahlvorstand gewählt, der die Betriebsratswahlen für das fliegende Personal einleiten wird. Dort existiert ebenfalls bereits eine VC-TK und wirbt um Unterstützung für eine Tarifierung.

Auch die kleine Gruppe der hochqualifizierten **Test-Piloten bei Airbus** hat eine

eigene Tarifkommission gegründet und die Personalleitung am Standort Hamburg um einen Termin gebeten, der dem Kennenlernen der wechselseitigen Interessen rund um das Thema der Überführung französischer in deutsche Arbeitsverträge für das Testflug-Personal dienen soll.

Last, but not least wurde eine Gruppe von Germanwings-Piloten der „zweiten Tarifschiene“ zu einer Tarifkommission (**GWI-Neu**) benannt. Damit wurde auch bei GWI der Weg geebnet, Interessenvertreter dieser Pilotengruppe in die EW-Group-TK zu entsenden, deren Ziel u.a. weiterhin ist, eine übergreifende Senioritätsliste für alle EW-AOCs zu entwickeln.

Es zeigt sich also in vielen Flugbetrieben eine Aufbruchstimmung, die wir nicht zuletzt den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen des BetrVG zu verdanken haben. Wir stehen bereit, z.B. auch bei EasyJet, Laudamotion, Thomas Cook Aviation, Air Cargo Global, der DC Aviation als größtem Business-Jet-Betreiber, wie auch allen anderen Flugbetrieben Betriebsräte und/oder Tarifkommissionen zu gründen, damit Piloteninteressen unserer VC-Mitglieder entsprechend vertreten werden.

Wenn Sie Interesse haben, sich aktiv einzumischen und auch ihren Flugbetrieb im Sinne des Unternehmens und der Beschäftigten zu verbessern, dann schreiben Sie uns bitte an tarif@vcockpit.de.



IFALPA-Konferenz 2019

Unter dem Motto "Building Bridges" trafen sich rund 500 Teilnehmer aus 50 Nationen zur Konferenz des Weltpilotenverbandes in Berlin



Ilja Schulz
CPT B747

Die jährliche Konferenz unseres internationalen Dachverbandes IFALPA fand dieses Jahr vom 25. - 29. Mai statt. Seit jeher ist diese Konferenz für die Abstimmung und den Zusammenhalt der Piloten auf internationaler Ebene wichtig. Dieses Jahr hatte sie für die Vereinigung Cockpit jedoch eine ganz besondere Bedeutung, denn dieses Jahr hieß der Austragungsort Berlin.

Neben unserem 50. Geburtstag führte gleich eine ganze Reihe bedeutender Jubiläen in 2019 dazu, dass bereits in der Konferenz 2017 beschlossen wurde, dass Deutschland Austragungsland und die VC damit Gastgeber werden würde. So feiern wir dieses Jahr 100 Jahre Junkers F13 (das erste Ganzmetall-Passagierflugzeug), 70 Jahre Luftbrücke und 30 Jahre Mauerfall.

Die Luftbrücke und der Mauerfall sind wohl zwei der bedeutendsten Ereignisse des letzten Jahrhunderts die zeigen, dass Zusammenhalt besser funktioniert als Isolation, dass uns Brü-

cken bauen weiterbringt als Gräben auszuheben. Daher haben wir „Building Bridges“ als Motto für die Konferenz gewählt, womit wir offensichtlich genau den Nerv der Delegierten getroffen haben. Noch nie zuvor habe ich erlebt, dass sich ein vorher gewähltes Motto derart prägend durch den Konferenzverlauf zog. Es wurde in Vorträgen, Diskussionen und Gastbeiträgen aufgegriffen und immer wieder war in den Pausen zu hören, wo im Rahmen der Konferenz wieder welche Brücke gebaut wurde.

Während der Konferenz wurden unter anderem die Arbeitsergebnisse des letzten Jahres besprochen und beschlossen sowie neue politische Entwicklungen und generelle Herausforderungen für Piloten und deren Verbände bewertet. Über relevante Neuerungen hieraus informieren wir im Waypoints-Newsletter der Flight Safety Abteilung. Im IFALPA-Vorstand mussten turnusmäßig einige Positionen neu besetzt werden. Jack Netskar aus Norwegen wurde zum Präsidenten gewählt, Rick Cameron



Dirk Polloczek wurde mit dem Scroll of Merit ausgezeichnet



Die Konferenzteilnehmer konnten die Ausstellung des Berliner Technikmuseums exklusiv besichtigen



Die Swingschlampen sorgten beim Sunday Event für Stimmung



50 Jahre Vereinigung Cockpit: Bei VC vor Ort gab es Currywurst am Brandburger Tor

(USA) zum Vice-President Administration Membership & Finance und Brian Shury (Canada) zum Vice-President Professional & Government Affairs.

Auch die Treffen der fünf Regionen sind Teil der Konferenz. Für die europäische Region ist dies die ebenfalls stattfindende ECA Konferenz. Auf dieser wurde unser langjährig in der Flight Safety aktiver VC-Kollege CPT Arik Zipser zum Vorstand Technical Affairs gewählt. Damit stellt die VC nun zwei Vorstandsmitglieder in der ECA.

Neben den vielen offiziellen Veranstaltungen, liegt der Wert dieser Konferenz alljährlich auch immer wieder im Networking. Nur hier kann man einmal im Jahr die handelnden Personen der anderen weltweit verteilten Verbände persönlich treffen. Nur so können auf internationaler Ebene Absprachen und Unterstützung funktionieren. Aufgrund der Nähe und der damit geringen Reisekosten ist die VC dieses Jahr mit einer größeren Delegation zur Konferenz gereist. So hatten gleich mehrere VC-Aktive endlich einmal Gelegenheit, ihre Ansprechpartner bei der IFALPA und den anderen Verbänden kennenzulernen. Wir versprechen uns davon einen verbesserten Austausch, denn auch hier gilt wie an so vielen Stellen in der Fliegerei, jeder kann von jedem lernen.

Entsprechend bietet auch das Rahmenprogramm der Konferenz viele Gelegenheiten, um mit den anderen Teilnehmern ins Gespräch zu kommen. Bereits am Mittwochabend luden wir zu unserer „VC vor Ort“-Veranstaltung in Berlin anlässlich unseres 50. Geburtstages nicht nur alle Piloten in Berlin, sondern auch alle bereits angereisten Konferenzteilnehmer ein. Bei 25°C und strahlendem Sonnenschein gab es unweit des Brandenburger Torres original Berliner Currywurst. Es wurde ausgelassen erzählt, begrüßt und schon einmal die Themen der kommenden Tage an diskutiert.

Der Freitagabend war unserem englischen Schwesterverband BALPA vorbehalten, die für die Austragung der Konferenz in Manchester in 2021 werben wollten. Hierfür luden sie in die britische Botschaft ein. Die sehr kurzweilige Begrüßungsrede übernahm ein Mitglied des House of Lords, der die Bedeutung von „Building Bridges“ und damit auch einem geeinten Europa in den Focus rückte.

Im Rahmen des am Samstagabend stattfindenden Galadiners wurde unser VC Kollege CPT Dirk Polloczek für seinen Einsatz und seine herausragenden Leistungen im Interesse der Piloten mit der „Scroll of Merit“ ausgezeichnet. Dirk hat nicht zuletzt in seiner Zeit als Präsident der ECA (European Cockpit Association) unser aller Belange in Brüssel vertreten und vorangetrieben. Ohne ihn würde es viele positive Entwicklungen, wie z.B. die Gründung der europaweit agierenden Ryanair Pilots Group, die eine effektive Vertretung dieser Kollegen überhaupt erst ermöglicht, schlichtweg nicht geben. Herzlichen Glückwunsch zu dieser verdienten Auszeichnung.

Traditionell ist der Gastgeber der Konferenz für die Gestaltung des Programms am Sonntagabend verantwortlich. Diese Rolle fiel uns zu. Die Herausforderung war es, ein Programm zu gestalten, das nicht nur den Teilnehmern verschiedenen Alters gerecht wird, sondern auch gleichzeitig Raum zum Entspannen und Feiern, aber auch zum Reden und Diskutieren gibt.

Zunächst hatten wir ab 18 Uhr die Luftfahrtausstellung des Technikmuseums in Berlin exklusiv reserviert. Unsere Gäste

hatten hier die Möglichkeit an Führungen teilzunehmen, die aufgrund dieses fachspezifischen Publikums zum Teil vom Kurator der Ausstellung persönlich durchgeführt wurden. Im Anschluss luden wir einen Stock höher zu Buffet und Musik der „Swingschlampen“, einer Swing-Band aus dem Berliner Umland, ein.

Binnen Minuten war die Tanzfläche von jung und alt gefüllt. Es wurde getanzt, gegessen, diskutiert und ausgelassen gefeiert. Am Ende war es ein rundum gelungener Abend, der seinen Teil zum

Zusammenwachsen der internationalen Pilotenverbände beigetragen hat.

Aufgrund des vielen Lobes, das wir von den Teilnehmern der Konferenz erhalten haben, erlauben wir uns schon jetzt ein positives Resümee zu ziehen. Die VC hat maßgeblich zu einer durchweg professionellen und gelungenen Konferenz beigetragen, viele neue Brücken gebaut und die Position und das Ansehen unseres Verbandes in der internationalen Gemeinschaft gefestigt.

Female Pilots Working Group gegründet

Seit Anfang März gibt es sie – die Female Pilot Working Group bei der IFALPA. Was am 8. März 2018 mit dem 1. Internationalen Women's Day bei der Vereinigung Cockpit begann und in der Gründung der „Aviatrixes“-Gruppe mündete, fand mit der Vorstellung der neuen Working Group auf der IFALPA-Konferenz Ende April seinen vorläufigen Höhepunkt. Die Gruppe der engagierten Kolleginnen verfolgt vor allem ein Ziel: Den Beruf des Piloten auch

für Frauen attraktiv zu machen. Nach Treffen im vergangenen Oktober und im Februar wurde klar, dass es unabdingbar ist, sich möglichst gut aufzustellen, um innerhalb der Pilotenschaft gehört zu werden. Auch Carole Couchman, ein IFALPA Urgestein, war bei den Treffen zugegen und unterstützte unseren Wunsch mit ihrem Wissen. Wir haben die Terms of Reference zusammen gestellt – eine Sammlung der Themen, die uns betref-

fen und die wir bearbeiten wollen. Diese wurden dem Vorstand der IFALPA Anfang März vorgelegt und angenommen.

Neben einer höheren Attraktivität des Berufs für Frauen, kämpfen wir auch für eine größere Sichtbarkeit von Frauen im Pilotenberuf und um bessere Möglichkeiten für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Etwas, das sicher nicht nur Pilotinnen zu Gute käme.



© alle Bilder: Vereinigung Cockpit



Im unteren Luftraum ist der Teufel los

VC fordert Positionserkennungssysteme für Hubschrauber und Kleinflugzeuge

*Im Luftraum E sind Sie nicht allein!
Deswegen immer:*

- *Augen auf*
- *Transponder einschalten*
- *Im An- und Abflugbereich so kurz wie möglich aufhalten - wenn der Jet Sie sieht, kann es zu spät sein*
- *Wirbelschleppen und Jetblasts sind unsichtbar und lebensgefährlich*



Thomas Rüder
CPT EC135/H135
AGs Helikopter & RPAS

Sechs Zusammenstöße zwischen Flugzeugen und Hubschraubern mit 17 Toten und mehreren Schwerverletzten – das ist die traurige Bilanz allein der jüngsten eineinhalb Jahre in Zentraleuropa. In allen Fällen hat das Prinzip „See and avoid“ als alleiniges Kollisionsvermeidungs-Tool nicht mehr ausgereicht. Daher fordert die VC die schnellstmögliche Einführung eines geeigneten Systems zur Lokalisierung von Hubschraubern und Kleinflugzeugen.

Flugsicherungen beklagen Personalmangel

Zwar dürften inzwischen auch Nicht-Luftfahrtinteressierte mitbekommen haben, wie voll unser Luftraum ist. Verschiedene Flugsicherungen haben offenbar nicht genügend Personal, um ihre Sektoren zu besetzen. Diese Probleme betreffen jedoch meistens den oberen Luftraum und haben durch Restriktionen

zumindest keine Auswirkungen auf die Sicherheit. Doch was sich tagtäglich im unteren Luftraum abspielt, bleibt der Öffentlichkeit weitestgehend verborgen.

Dass diese Zahlen und die häufige Verwicklung von Hubschraubern in Zwischenfälle kein Zufall sind, zeigt auch die seit Jahren permanent steigende hohe Zahl von Fast-Zusammenstößen („Near-Miss“), über die uns aus der Flugsicherheitsabteilung eines namhaften deutschen Rettungshubschrauberbetreibers berichtet wurde. Helikopter fliegen aufgrund ihres Aufgabengebietes meist sehr tief, für den Laien mit unvorhersehbaren Flugprofilen und oft mit großer Dringlichkeit (Polizei- oder Rettungshubschrauber).

Durch die geplante Integration von Drohnen in unseren gemeinsamen Luftraum wird sich die Situation noch verschärfen. Das wurde mittlerweile auch von den entsprechenden Stellen erkannt und man arbeitet an einer angepassten Luftraumstruktur (U-Space). Es wird auch noch über eine neue Art von Flugregeln nachgedacht, die diese Integration unterstützen sollen, z.B. sogenannte E-(V)FR-Rules, also electronic Flightrules. Aber die Einführung wird noch dauern, hat man sich doch noch nicht einmal auf die technischen Standards geeinigt.

„See and Avoid“ ist nicht genug

Können wir angesichts der alarmierenden Unfall-Zahlen solange warten? Wir sind überzeugt: Nein! Wenn wir den Luftverkehr nicht durch weitere Beschränkungen einengen wollen, dann bleibt aber nur, eine technische Möglichkeit zu schaffen, die das System „See and Avoid“ zuverlässig um den Faktor „Sense“ ergänzt.

Rettungshubschrauber-Betreiber stehen bereits mit Airbus-Helikopter und Luftfahrzeug-Ausrüstern in Verbindung, ein solches System schnellstmöglich zu entwickeln und einzurüsten, weil sie die Gefahr eines Zusammenstoßes als real und sehr hoch einschätzen. Dieses soll FLARM und Transponder-Signale verarbeiten, aber auch das kann nur funktionieren, wenn alle Luftfahrzeuge in der Umgebung „kooperativ“ sind. Das bedeutet, jedes Luftfahrzeug muss ein sendendes System an Bord, funktionsbereit und in Betrieb haben, welches eine Lokalisierung und damit Gefährdungseinschätzung ermöglichen. Deswegen halten wir die schnellstmögliche Einführung einer Pflicht, außerhalb der Platzrunde entweder den Transponder oder für Leichtflugzeuge ein anderes Positionserkennungssystem wie FLARM in Betrieb zu haben, für unumgänglich, um die Sicherheit im Luftraum wiederherzustellen.

MID-AIR-COLLISSIONS IN EUROPA

11. November 2017: Ein Hubschrauber und ein Kleinflugzeug der Marke Cessna sind im englischen Luftraum in Aylesbury / Grafschaft Buckinghamshire zusammengestoßen. Vier Menschen waren an Bord der beiden Maschinen. Alle vier Insassen haben den Absturz nicht überlebt.

30. Dezember 2017: 1 dead, 2 injured in a mid-air collision between Bell 412 helicopter and a Bucker Bü 131 (Alicante).

23. Januar 2018: Ein kleines Flugzeug ist mit einem Rettungshubschrauber zusammengestoßen. Vier Menschen sterben bei dem Unglück nahe Philippsburg.

15. April 2018: Ein 76-Jähriger aus Heilbronn und ein 74-Jähriger aus Stuttgart sterben beim Zusammenstoß zweier Flugzeuge in Schwäbisch-Hall.

17. November 2018: Zwei Ultraleichtflugzeuge sind in der Nähe des Fluggeländes bei Erkelenz-Kückhoven in der Luft zusammengestoßen und abgestürzt. Ein Pilot starb, der andere wurde schwer verletzt.

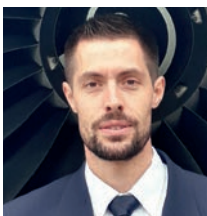
25. Januar 2019: Fünf Tote bei Unglück: Flugzeug und Hubschrauber kollidieren in den italienischen Alpen (Aostatal)

"Die Einführung einer Pflicht, außerhalb der Platzrunde entweder den Transponder oder für Leichtflugzeuge ein anderes Positionserkennungssystem wie FLARM in Betrieb zu haben, ist unumgänglich, um die Sicherheit im Luftraum wiederherzustellen."



Erstes deutsches EMAS am Flughafen Saarbrücken

Vereinigung Cockpit wurde vorbildlich in Planung eingebunden. Jetzt muss die Ausweitung des Trainings folgen.



Sven Graßmück
FO A320
AG AGE

Stellen wir uns folgende Situation vor: Das Bahnende kommt ungewöhnlich schnell näher. Warum bremst der Flieger nicht so wie er soll? An dieser Stelle lässt sich dahingehend nichts verbessern. Viel Spannender ist das Bahnende, das immer näher kommt. Und was ist diese graue, erhöhte Fläche hinter der Bahn? Vielleicht kommt der Gedankenblitz: „EMAS“. Aber was ist das und wie geht das?

Jeder vierte Tag ein Overrun

In den vergangenen vier Jahren gab es laut Rob van Eekeren, Director bei Safe Runway GmbH, weltweit 185 Overruns. Das macht jeden vierten Tag einen Overrun. All diesen Kollegen wurde zum Verhängnis, dass der Flieger auf der verbleibenden Bahn nicht mehr so gebremst hat, wie sie es errechnet hatten. Denn auch der errechnete Fall hat seine Tücken. Alte Bremsen, abgenutzte Reifen, Gummiabrieb auf der Bahn und zu guter Letzt viele Umwelteinflüsse finden keinen vollendeten Eingang in unsere Berechnungen.

Was ist nun aber diese graue Fläche hinter der Bahn, also dieses EMAS?

Kurzgefasst handelt es sich dabei um ein Engineered Material Arresting System - ein Kiesbett der Formel 1 für Flugzeuge. Statt Kies wird häufig eine Art Beton oder ein Glasschaum, der

Bimsstein sehr ähnlich sieht, verwendet. Das Material nimmt die kinetische Energie des Flugzeuges auf und bremst dieses schadenfrei ab.

Während es sich bei der RESA - Runway End Safety Area - nur um eine hindernisfreie Fläche hinter der Bahn handelt, lässt sich die Verzögerung eines Flugzeuges in einem EMAS bei jedem Wetter gleich und besser berechnen als auf dem Gras der RESA.

EMAS statt Abhang

Seit dem 21.03.2019 verfügt der Flughafen Saarbrücken am Ende der Runway 27 über ein EMAS-System. Die Vereinigung Cockpit begrüßt die Installation des EMAS in Saarbrücken, da hier durch die topographische Lage des Flughafens, ähnlich der eines Flugzeugträgers, keine ausreichende RESA vorhanden ist. Gemäß ICAO soll sich vor und hinter einem Runway eine RESA, eine Freifläche von 300 Metern, befinden. Der Flughafen Saarbrücken verfügt jedoch nur über eine Freifläche von 150 Metern, gefolgt von einem 120 Meter tiefen Abhang. Daher war es dringend erforderlich, die Sicherheit am Flughafen Saarbrücken durch die Installation eines EMAS zu erhöhen. Sollte künftig einmal der Fall eintreten, dass die Landing Performance nicht die Realität abbildet oder ein Take-Off ausgereizter ist als gedacht, erwartet den Piloten am Ende der Runway 27 ein EMAS anstatt eines Abhangs. Durch die Kompression des verbauten Glasschaumes mit Einrollen des Fahrwerkes in das EMAS soll auf maximal 150 Metern ein Flugzeug mit einer Eintrittsgeschwindigkeit von 50 Knoten zum Stehen gebracht werden.

Flughafenbetreiber suchten Rat bei VC-Experten

Die Vereinigung Cockpit wurde frühzeitig in die Planung des EMAS in Saarbrücken eingebunden. Der Flughafen Saarbrücken ist auf die Vereinigung Cockpit zugegangen und hat sich hinsichtlich der konkreten Anforderungen der Piloten beraten lassen. Dieses Vorgehen ist vorbildlich und so bisher in Deutschland einzigartig. Bei der Vorstellung des fertiggestellten

EMAS in Saarbrücken wurde in den Reden des Flughafenbetreibers, des Regierungspräsidenten und des EMAS Herstellers deutlich, wie sehr man die Meinung und Erfahrung der Piloten der Vereinigung Cockpit zu schätzen wusste.

Warum ausgerechnet Saarbrücken?

Zu guter Letzt bleibt die Frage, weshalb das EMAS in Europa nach Madrid und Zürich gerade in Saarbrücken gebaut wurde? Schließlich ist Saarbrücken kein internationaler Großflughafen und die Kosten von ca. 4,3 Millionen Euro eine durchaus bemerkenswerte Investition.

Bei einer Risikobetrachtung gilt es, die Häufigkeit und das Schadensausmaß eines Vorfalls zu betrachten.

Von den durchschnittlich 150.000 Flügen am Tag, von denen jeden vierten Tag einer hinter der Bahn endet, finden lediglich 30, also 0,02 Prozent in Saarbrücken statt. Bisher kam es in Saarbrücken zweimal seit 1967 zu Zwischenfällen. Ein Veer-off am 19.02.1975, um einen tatsächlichen Overrun zu vermeiden, wäre durch ein EMAS deutlich glimpflicher ausgefallen. Die mit 16 Passagieren und 2 Piloten besetzte Yak-40 durchbrach einen Zaun und kollidierte mit Bäumen. Der Flugkapitän wurde schwer verletzt und das Flugzeug wurde als Totalschaden abgeschrieben.

Auch in einem anderen Fall hätte ein EMAS helfen können. Am 30.09.2015 wurde während des Take-off Runs fälschlicherweise das Fahrwerk einer Luxair DHC-8-400 eingefahren. Durch den folgenden Tailstrike ließ sich die Pitch nicht weit genug erhöhen, dass ein Lift-off möglich geworden wäre. Die Dash rutschte ohne Fahrwerk über die Bahn und kam 400 Meter vor Bahnende zum Stillstand. Wäre die Dash noch 400 Meter weiter gerutscht, wäre eine 120 Meter lange Böschung mit einer anschließenden Bundesstraße gefolgt. Auch ohne Fahrwerk hätte ein EMAS die Dash aufhalten können. Dieser Fall zeigt, dass nicht zwingend ein klassischer RTO oder eine lange Landung zu einem Overrun führen müssen. Zwar ereignete sich dieser Zwischenfall auf der

"Der Flughafen Saarbrücken ist auf die Vereinigung Cockpit zugegangen und hat sich hinsichtlich der konkreten Anforderungen der Piloten beraten lassen. Dieses Vorgehen ist vorbildlich und so bisher in Deutschland einzigartig."

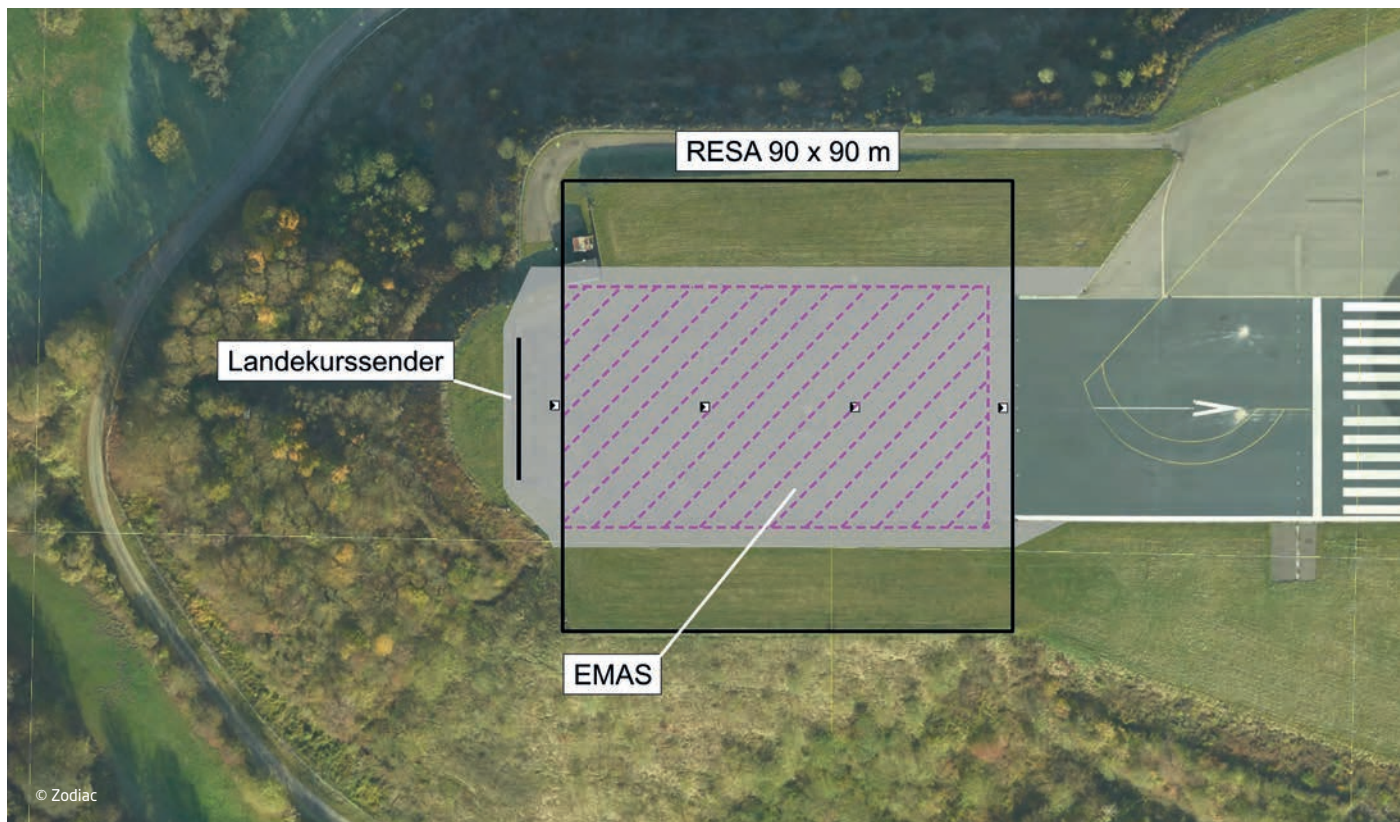
Weitere Informationen

Bei der Benutzung von EMAS gilt:

1. Continue deceleration
2. Maintain runway centerline
3. Maintain deceleration efforts

Weitere Informationen hält die IFALPA unter folgendem Link bereit.





EMAS-Planungen am Flughafen Saarbrücken.

Runway 09, die auch künftig über kein EMAS verfügen wird, allerdings ist diese Option noch nicht endgültig zu den Akten gelegt worden. Die Vereinigung Cockpit würde auch hier die Installation eines EMAS aufgrund der noch kürzeren RESA begrüßen.

Schadensausmaß eines Overrun betrachten

Eine typische Kosten-Nutzen-Analyse endet meist hier. Rein von der Häufigkeit wäre in Saarbrücken wahrscheinlich niemals ein EMAS gebaut worden. Zum Glück betrachtet man in Saarbrücken beide Seiten der Medaille.

Viel schwerwiegender ist das Schadensausmaß eines möglichen Vorfalls. Das zu Grunde liegende Szenario ist ein Flugzeug, das hinter dem Ende der Runway den erwähnten Abhang hinab rutscht. Außerdem sind die A320 und B737, die in Saarbrücken starten und landen, meist Charterflüge mit Reisezielen wie den Kanaren. Die Performance dieser Starts ist durch hohe Abfluggewichte, resultierend aus dem großen Treibstoffbedarf und den hohen Sitzladefaktoren, ausgereizt. Des Weiteren rechnet man in Saarbrücken mit steigenden Verkehrszahlen in der Zukunft. Die Runway 27 wurde für die Installation des EMAS gewählt, da diese Bahn für 85 Prozent der Flugbewegungen genutzt wird.

Mit dieser Betrachtung sollte die Entscheidung zu weiterführenden Sicherungsmaßnahmen am Flughafen nicht schwerfallen. Die Vereinigung Cockpit freut sich über die nachhaltige und künftige Zusammenarbeit mit dem Flughafen Saarbrücken und würde es begrüßen, wenn manch anderer Flughafen diesem Beispiel folgen würden. Auch gäbe es durchaus andere Flughäfen in Deutschland und der Welt mit Bedarf für ein EMAS. Gründe können eine mangelnde RESA, Hindernissen wie Straßen und Häuser nach der RESA und im Allgemeinen eine ungünstige Topographie sein. Denn nicht zuletzt stehen den 7 Millionen Euro Investitionskosten für eine EMAS-Installation immerhin rund 2,87 Milliarden Euro Schaden in den vergangenen vier Jahren gegenüber (davon allein im Jahr 2019 bisher 1,42 Milliarden Euro).

Nachholbedarf bei Trainings und Kennzeichnung

Bei all dem Lob für EMAS darf allerdings nicht vergessen werden, dass großer Nachholbedarf beim Training zu EMAS und bei der Kennzeichnung des EMAS in Karten und am Bahnende besteht. Wichtig ist, dass das Flugzeug gerade und unter Fortsetzung der maximalen Verzögerung in ein EMAS eingefahren wird.



Pilot Careers Live 2019

Boeing und Airbus prognostizieren für die nächsten Jahre weltweit einen steigenden Pilotenbedarf¹ - Ist jetzt der ideale Zeitpunkt für den Beginn einer Pilotenausbildung?



Sebastian Lemke
FO B747
AG Qualification & Training

Das vierte Jahr in Folge fand die Pilot Careers Live (PCL) in Frankfurt statt². Das Konzept: Flugschulen und Interessenten für eine Ausbildung zum Verkehrspiloten auf einer Messe zusammenführen. Dahinter steht das Unternehmen Seager Publishing³ aus England, das nicht nur das Magazin „Flyer“ veröffentlicht und über allgemeine Luftfahrtthemen informiert, sondern ebenfalls als Messeveranstalter auftritt. Ausbildungsmessen wie diese haben sich mittlerweile in mehreren europäischen Städten etabliert. Der Informationsbedarf der Interessenten ist groß. Und so stieß auch die PCL am 9. März wieder auf großes Interesse. Viele Schüler, Abitu-

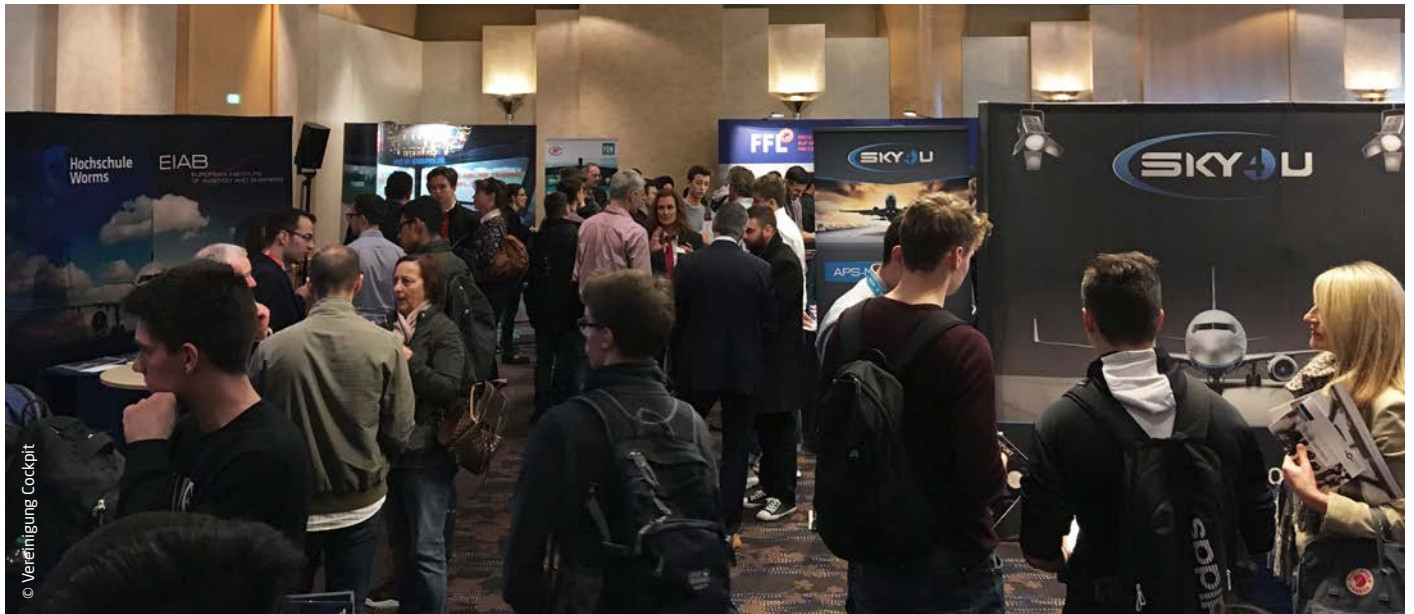
renten und Eltern waren anwesend – eine gute Gelegenheit für uns, die Vereinigung Cockpit (VC) der Öffentlichkeit vorzustellen. Unser vielfältiges Engagement in der Berufspolitik und die Serviceleistungen für Mitglieder wurden positiv aufgenommen. Neben unserem Berufsverband und einigen Dienstleistern (Vimana, Flight-Logger, Sky4u und Cockpit4u) nahmen folgende Flugschulen teil:

1. European Flight Academy (EFA)
2. RWL German Flight Academy, Aero-tours
3. FFH Aviation Training
4. TFC Training

5. FFL Fachschule für Luftfahrzeugführer
6. Aeronautix
7. QualityFly (UK, Spanien)
8. Leading Edge Aviation (UK)

Begleitend fanden Vorträge zum Berufsbild Pilot, über mögliche Ausbildungswege und Vorbereitungsmöglichkeiten auf Einstellungstests statt. Auch wir als VC konnten die positiven sowie negativen Seiten des Pilotenberufs vorstellen und Hinweise geben, worauf bei der Berufswahl und der Flugschule zu achten ist.

Während in den letzten Jahren negative



Botschaften wie der Einstellungsstopp im Lufthansa Konzern oder die Insolvenz der großen Fluggesellschaft Air Berlin das Stimmungsbild in Deutschland trübten, machen die angestrebten Wachstumspläne diverser Fluggesellschaften Hoffnung auf einen besseren Arbeitsmarkt für Piloten.⁴ Aktuell ist die Lage auf dem Arbeitsmarkt gut. Während in der Vergangenheit viele Fluggesellschaften eine Mindesterfahrung von 500 -1.500 Stunden für eine Bewerbung voraussetzten, haben Flugschulabsolventen heute die Möglichkeit, direkt nach der Ausbildung eine Anstellung zu finden – sogar ohne Type Rating.

Die Wachstumspläne der Billigfluggesellschaften Eurowings, Ryanair, Easyjet und Wizzair sowie der kontinuierliche Bedarf der traditionellen Luftfahrtunternehmen führt womöglich zu besseren Einstellungsbedingungen. Allerdings befindet sich der Luftverkehr in Europa mitten in einer Konsolidierungsphase. Nach diversen Insolvenzen in den letzten Jahren folgten dieses Jahr Germania und Flybmi mit der Einstellung des Flugbetriebs.⁵ Insofern müssen Flugschulabsolventen immer wieder mit kurz- bis mittelfristigen Sättigungen des Arbeitsmarktes mit gut

ausgebildeten und erfahrenen Piloten rechnen, die einen deutlichen Vorteil bei Bewerbungen auf attraktive Arbeitsplätze haben. Der Brexit, Handelskriege, geopolitische Spannungen und wirtschaftliche Schwankungen stellen weitere Risikofaktoren dar. Außerdem wird die zukünftige Generation mit technischen Weiterentwicklungen wie „Single Pilot Cruise“ und autonomes Fliegen konfrontiert werden. Sollte sich ein ähnlicher Mangel an Piloten wie in Amerika manifestieren, sind die Hersteller und Fluggesellschaften noch stärker motiviert, diese Entwicklungen voranzutreiben.

Somit bleiben wir als VC bei unserer Einschätzung, dass die Pilotentätigkeit immer noch ein sehr schöner und anspruchsvoller Beruf ist, aber trotz guter Prognosen Risiken birgt. Deswegen empfehlen wir weiterhin einen Plan B – in Form eines begleitenden Studiums oder einer zusätzlichen Ausbildung – um schlechte Arbeitsmarktphasen aussitzen und die hohen Ausbildungskosten finanzieren zu können. Zudem sollten angehende Piloten eine hohe Flexibilität in Bezug auf die Wahl des Arbeitgebers sowie des zukünftigen Einsatzortes mitbringen.

¹<https://www.boeing.com/commercial/market/pilot-technician-outlook/2018-pilot-outlook/> und <https://www.pilotcareernews.com/airbus-first-global-forecast-predicts-560000-new-pilots-by-2035/#article>

²<https://www.pilotcareernews.com/live/frankfurt/?lang=de>

³<http://seager.aero/>

⁴<http://www.airliners.de/so-europas-billigflieger-halbjahr-ueberblick/45870>

⁵<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/luftfahrt-die-groessten-pleite-airlines-der-geschichte/24007760.html?ticket=ST-3099741-g9QlcFksscYfOY7SgPrj-ap6>



STOP

**Human
Trafficking**

Ein unterschätztes Problem?

Menschenhandel an Bord von Verkehrsflugzeugen



Sylvia Gassner
UFO e.V.

Am 20. März 2019 trafen sich auf Einladung von der Vereinigung Cockpit e. V. und der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation e.V. nationale Vertreterinnen und Vertreter von Airlines, Behörden, den beiden Berufsverbänden sowie dem Netzwerk gegen Menschenhandel, IATA und ICAO zum gemeinsamen Workshop „Bekämpfung von Human Trafficking“, um über die Möglichkeiten der Bekämpfung von Menschenhandel zu diskutieren. Im Fokus standen vor allem adäquates Crewtraining sowie die Etablierung einer formalen Meldekette. Wie erkenne ich einen möglichen Fall von Menschenhandel an Bord? Wie gehe ich damit um? Wie und an wen wird gemeldet? Wie weit reicht meine Verantwortlichkeit in besagten Verdachtsfällen?

Nach Begrüßung durch Maria Murtha (Vorständin VC) und Christoph Drescher (UFO) führte Shannon von Scheele vom

Netzwerk gegen Menschenhandel in die Thematik ein und benannte Indikatoren, die auf Menschenhandel hinweisen können. Human trafficking liegt immer dann vor, wenn eine Aktion (z.B. Anwerbung, Beförderung, Verbringung, Beherbergung) mit gewissen Mitteln (z.B. Androhung oder Ausübung von Gewalt, Entführung, Betrug/Täuschung) zu einem bestimmten Zweck (z.B. sexuelle Ausbeutung, Zwangsarbeit, Sklaverei, Entnahme von Organen) durchgeführt wird. Abzugrenzen ist Menschenhandel vom Menschenschmuggel, da bei letzterem generell die Einwilligung der zu schmuggelnden Person, meist unter Zahlung einer Transportgebühr, vorliegt und die Beziehung zum Schmuggler im Zielland endet. Jedoch kann ein Fall von Menschenschmuggel sich ggf. zu einem Fall von Menschenhandel entwickeln, wenn die geschleuste Person im Zielland durch Täuschung, Zwang oder Missbrauch in eine ausbeuterische Situation gebracht wird.

Erschreckende Zahlen

Die Zahlen im Bereich Menschenhandel sind erschreckend: Weltweit sind ca. 40 Millionen Menschen betroffen, hiervon sind 25% Kinder sowie 71% Frauen und Mädchen. Von den gehandelten Frauen und Mädchen enden 99% in der kommerziellen sexuellen Ausbeutung. Human trafficking macht einen geschätzten jährlichen Umsatz von 150 Milliarden US\$ und trägt damit wesentlich zur Finanzierung von Terrorismus bei. Pro Jahr werden ca. 600.000–800.000 Menschen über nationale Grenzen transportiert, hier stellt der Luftverkehr für gewisse Strecken ein mittlerweile beliebtes Transportmittel dar (International Labor Organisation, ILO, 2014).

Betroffene an Bord – kannst Du sie sehen?

Fatima Issah berichtet als Opfer von ihrer eigenen abenteuerlichen Reise aus ihrem Heimatland Ghana nach Italien. Ein Geschäftsmann aus Nigeria hatte sich mit ihr angefreundet und sie schließlich mit Versprechungen von besseren Arbeitsbedingungen in ihrem ursprünglichen Job als Gefängniswärterin dazu gebracht, Ghana mit ihm gemeinsam Richtung Europa zu verlassen. Ihre Geschichte verlief ähnlich wie die vieler anderer Opfer: Mit falschen Versprechungen gelockt, unter Abnahme ihrer Reisedokumente und nie wissend, wohin die Reise genau geht, reiste sie über Dubai, Kosovo, Griechenland und Tschechien nach Italien. Viele dieser Reiseabschnitte erfolgten mit dem Flugzeug.

In Italien angekommen sollte sie auf der Straße als Prostituierte arbeiten um ihre „Schulden“ von 40.000 Euro bei der zuständigen „Madame“, die sie gekauft hatte, abzutragen. Zusätzliche Kost und Logis-Kosten sowie die Miete für den Platz auf der Straße seien ebenfalls von ihr zu tragen. Fatima Issah gelang in der ersten Nacht auf der Straße die Flucht – heute arbeitet sie als Kontakt- und Vertrauensperson bei der italienischen NGO „PIAM Onlus“, die sich um Betroffene kümmert und ihnen beim Ausstieg aus der sexuellen Ausbeutung hilft.

Sie beschreibt, dass es oft sehr schwer sei, die jungen Frauen vom Ausstieg zu überzeugen, da sie und oft auch ihre Verwandten im Heimatland körperlich bedroht werden. Die Frage, ob sie denke, dass eine geschulte Flugzeugbesatzung ihre eigene missliche Lage bemerken und sie unterstützen hätte können, bejaht sie. Und das, obwohl sie selbst zu dem Zeitpunkt noch nicht wusste, wo ihre Reise enden würde: „Wenn die Crew an Bord weiß, wonach sie Ausschau halten muss, welche Indikatoren auffällig sind, z.B. dass ich nicht wusste wohin wir fliegen, dass ich

nicht für mich selbst sprechen durfte, dann wären mein Begleiter und ich vermutlich schon beim ersten Flug als möglicher Fall von human trafficking aufgefallen.“

Meldung von Verdachtsfällen

Über derartige Auffälligkeiten an Bord berichteten beispielsweise Kolleginnen und Kollegen von Alina Maritz (Condor), als sie bei der hausinternen Cabin Crew Conference das Thema Menschenhandel aufgreift. Sie hätten teilweise nicht gewusst, wie sie damit umgehen sollten und begrüßten die Informationen von Frau Maritz. Dass ihr Arbeitgeber die Präsentation des Themas ermöglicht habe, sei aus ihrer Sicht essentiell für den Bereich Crewtraining und sie verneint ganz entschieden eine Verunsicherung innerhalb der Crews aufgrund von Mehrinformation zu diesem Thema. Ganz im Gegenteil gab es seither keine Häufung von Meldungen zu Verdachtsfällen, bestätigt Constance Ratazzi-Nelles (Condor Crewtraining). Eine Befürchtung, die bei manchen Flugbetrieben durchaus zu Zögerlichkeit in der Diskussion zu Crewtraining im Bereich Menschenhandel an Bord führen mag.

Gleichwohl unterstützt Oliver Linke als Vertreter des Polizeipräsidiums Frankfurt die Aufklärung von Crews und die Meldung von Verdachtsfällen: „Eine Meldung ist in jedem Fall immer sinnvoll.“

"Es geht um die Bekämpfung von Kriminalität, insbesondere der Trockenlegung von Finanzierungsmöglichkeiten des organisierten Verbrechens, die u.a. für Terroranschläge genutzt werden, und auch um eine moralische Verpflichtung den Opfern gegenüber."

Für die meldenden Crews entstünden hierdurch keine negativen Folgen und ihre Verantwortung ende nach der Meldung. Auch wenn eine Verfolgung von Straftaten, die Menschenhandel betreffen, schwierig sei, könnten Meldungen und dadurch vermehrte Kontrollen von verdächtigen Personen abschreckend auf die Menschenhändler wirken. Unter Zuhilfenahme beispielsweise des IATA TIP Airline Assessment Forms, welches auch der Polizei am Gate direkt als Überblick dienen könnte, wäre eine Beobachtung des Verdachtsfalls innerhalb der Kabinencrew sowie die

Kommunikation von Auffälligkeiten ans Cockpit wesentlich erleichtert.

Die Frage, ob Menschenhandel künftig ins Crewtraining implementiert werden muss, könnte durch die EASA noch 2019 beantwortet werden. Bereits 2018 wurde mit den ICAO-OHCHR „Guidelines for Training Cabin Crew on Identifying and Responding to Trafficking in Persons“ ein erster Schritt zu Trainingsempfehlungen im Bereich Menschenhandel gelegt. Laut Martin Maurino (ICAO) ist für 2020 eine Veröffentlichung zu Empfehlungen im Bereich Meldekette sowie ein E-Learning Tool für Crews von Seiten der ICAO geplant. Die Dringlichkeit des Themas ist damit begründet, dass jeder nicht erkannte Fall einer zuviel ist. Es geht um die Bekämpfung von Kriminalität, insbesondere der Trocken-

legung von Finanzierungsmöglichkeiten des organisierten Verbrechens, die u.a. für Terroranschläge genutzt werden, und auch um eine moralische Verpflichtung den Opfern gegenüber. Aus besagten Gründen haben VC und UFO das Thema aufgegriffen und im Zuge des gemeinsamen Workshops bei den deutschen Airlines platzieren können. Außerdem steht ein ebenfalls gemeinsam erarbeitetes Positionspapier zum Download zur Verfügung (s. Infobox).



Safety on board

Please do not remove this card from the aircraft

#BeAwareOfTheSigns

Pay attention to these **human trafficking** indicators

If you are a passenger, flight attendant, cabin crew, baggage handler, check-in staff, duty free sales person, migration/custom official, cargo crew, or anyone working in an airline or airport, this information is important for you.

Quellen und weitere Infos:

- Bundesregierung zu Kleine Anfrage Bundestag Drucksache 18/4287 (s. S. 8 Luftverkehr) <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/042/1804287.pdf>
- Hinweise auf human trafficking als Geldquelle für Terrorismus <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/terror-finanzierung-des-islamischen-staats-durch-oel-13915934.html>
http://www.aktiencheck.de/news/Artikel-Menschenhandel_und_Terrorismus_Luftfahrtindustrie_muss_mehr_tun-9040065
- IATA - human trafficking <https://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/human-trafficking.aspx>
- ICAO Preventing human trafficking by empowering aircraft cabin crew <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Preventing-human-trafficking-by-empowering-aircraft-ca-bin-crew.aspx>
- International Labour Organization - Global estimates of Modern Slavery (2017) https://www.ilo.org/wcms-sp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/documents/publication/wcms_575479.pdf
- UNODC, Definition zu Menschenhandel (2018) <http://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/what-is-human-trafficking.html>
- UN Sicherheitsrat, Resolution S/RES2388*(2017) http://www.un.org/depts/german/sr/sr_17/sr2388.pdf
- Netzwerk gegen Menschenhandel <https://netzwerkgm.de>
- PIAM Onlus <https://www.piamonlus.org/>

If you see a person showing any of the following signs, please contact the authorities.

			<p>Show fear or anxiety. Feel that they cannot leave. Show signs that their movements are being controlled.</p>
<p>Have limited or no social interaction. Be unable to communicate freely with others. Suffer injuries as a result of an assault or aggression.</p>			
			<p>Be afraid of revealing their immigration status. Not know the address of their home or workplace. Not be in possession of their travel documents as they're being held by someone else. Have false identity or travel documents. Not be familiar with the local language. Allow others to speak for them when addressed directly.</p>

© UNODC

<http://www.unodc.org/endt>

Weitere Informationen

VC-Policy "Bekämpfung von Human Trafficking in der Luftfahrt"



IFALPA-Guidelines Human Trafficking





Vereinigung Cockpit 50 Jahre

Einsatz für Flugsicherheit und
faire Arbeitsbedingungen

