



# INFO

Juni

1998

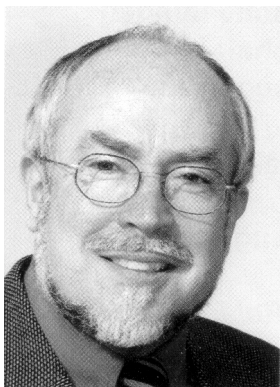
Nr. 1

Herausgegeben von der Vereinigung Luftfahrt e.V.  
64521 Gross-Gerau, Adolf-Kolping Straße 4  
Telefon: 06152/82699 Telefax: 06152/3049  
Seit 1994 Mitglied der AEI (Aircraft Engineers International)

## AUFSICHTSRATSWAHLEN IM DLH-KONZERN 1998

Nachdem sich bereits zum Ende des letzten Jahres die Wahlvorstände konstituiert hatten, fanden im April dieses Jahres die Wahl der Delegierten für die Wahl des DLH-Konzernaufsichtsrates statt.

Zum Teil parallel zu dieser Wahl fanden auch noch in den meisten Bereichen Betriebsratswahlen und Wahlen zu Unternehmens-Aufsichtsräten statt.



Geisinger

Nicht immer stellte sich durch die vielfachen, unterschiedlichen Wahlen ein positiver Effekt ein. Oft genug kam es zu Verwirrung, mehr aber noch zu Wahlmüdigkeit, die sich vielerorts in einer oft dramatisch niedrigen Wahlbeteiligung niederschlug.

Gerade in den Zeiten, zu denen sich der „Shareholder-Value“ als vorrangiges Unternehmensziel der Aktionäre entwickelt hat, wäre es wünschenswert gewesen, wenn unsere Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat auf eine noch stärkere Unterstützung durch die Belegschaft bauen könnten.

Zu den Delegiertenwahlen im Luft-hansa-Konzern waren **fast 61.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus zuletzt 42 Unternehmen mit**

**über 100 Betrieben an diversen Standorten aufgerufen.**

In 32 Unternehmen sind letztlich insgesamt einige hundert Kandidaten auf mehr als zwölf Listen zur Wahl angetreten. Rund 43.500 Angestellte und etwa 16.000 Arbeiter hatten oft die sprichwörtliche „Qual der Wahl“ in ihrem örtlichen Wahllokal. Hunderte von Wahl-



Issen

helfern wurden mobilisiert, um eine ordnungsgemäße Wahl sicherzustellen. Den Wahlvorständen mit ihren Wahlhelfern gilt der Dank aller Kandidatinnen und Kandidaten.

Die Wahl hat folgendes Ergebnis erbracht:

Die Listen der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft, DAG-Kabine, DAG/Vereinigung Cockpit und DAG/Vereinigung Luftfahrt erhielten:

**95 Delegierte der Angestellten mit insgesamt 188 Stimmen sowie 30 Arbeiter-Delegierte mit 46 Stimmen.**

Damit konnte die DAG ihr Ergebnis von 1993 deutlich verbessern.

Die Gewerkschaft ÖTV konnte ihr Ergebnis von 1993 mit 197 Angestellten (255 Stimmen) und 167 Arbeitern (211 Stimmen) halten.

Ein geringer Stimmenzuwachs war bei den Unabhängigen mit 65 Angestellten (104 Stimmen) und einem Arbeiter zu registrieren.

Die U.F.O. (Unabhängige Flugbegleiter Organisation) konnte Ihr Ergebnis von 1993 halten. Sie erhielten 48 Delegierte mit 111 Stimmen bei den Angestellten.

Die weiteren 44 Angestellten-Delegierten/Stimmen und 6 Arbeiter-Delegierten/Stimmen verteilten sich auf die kleineren Listen.

**Wir DAG-, VC- und VL-Spitzenkandidatinnen und -kandidaten, Anke Harst, Peter Geisinger, Thomas von Sturm und Heinz-Erhard (Cockpit), Britta Schlobohm, Wera Krause, Irina Steingraf und Marlies Pros-**

**ke (Kabine), Werner Langendörfer, Werner Zielina, Christian Lorenz und Friedhelm Becker bedanken uns bei all unseren Wählerinnen und Wählern für das in uns gesetzte Vertrauen.**

Zusammen mit den 13 leitenden Angestellten mit ihren 19 Stimmen wurden für die Delegierten-Versammlung im Lufthansa-Schulungszentrum am 22. und 23. Mai also insgesamt 670 Delegierte mit einem Paket von 993 Stimmen eingeladen.

Diese Delegierten hatten die Arbeitnehmer-Vertreter (5 Angestellte, 1 Arbeiter, 1 Leitender Angestellter und 3 Gewerkschaftsvertreter) für den insgesamt 20-köpfigen Konzern-Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG zu wählen.

Die Regelwahl ist die sog. Getrennte Wahl; d.h. vereinfacht, die Angestellten wählen ihre Angestelltenvertreter, die Arbeiter ihre Arbeitervertreter und gemeinsam wählen sie die Gewerkschaftsvertreter in den Aufsichtsrat.

Das Gesetz bietet aber als Variante auch die sog. Gemeinsame Wahl an. Dazu ist ein entsprechender Antrag der Gruppe der Arbeiter und der Gruppe der Angestellten mit den nötigen Stützunterschriften einzureichen. Die Abstimmung über einen solchen Antrag haben die Angestellten- und die Arbeiter-Delegierten bei mindestens 50-prozentiger Beteiligung der jeweiligen Delegiertengruppe durchzuführen.

Wenn sich jede der beiden Gruppen mehrheitlich für die Gemeinsame Wahl entscheidet, wählen anschließend Arbeiter und Angestellte gemeinsam die Vertreter der An-

gestellten, der Arbeiter, der Leitenden und der Gewerkschaft in den Aufsichtsrat. Eine ausreichende Anzahl ÖTV-Delegierter hatte in engster Abstimmung mit der DAG diesen Antrag beim Konzernwahlvorstand gestellt.

Nach der Kandidatenvorstellung und umfangreichen Hinweisen des Wahlvorstandes am Freitag, fanden dann am Samstag, dem 23. Mai in Seeheim folgende Wahlen mit den u.a. Ergebnissen statt.

An der Abstimmung über die gemeinsame Wahl nahmen 708 (98,2%) Angestellte und 258 (94,85%) Arbeiter teil. **Die Delegierten der Angestellten sprachen sich mit 451 (63,70%), die der Arbeiter mit 239 (92,64%) für die gemeinsame Wahl aus.**

Bei der anschließenden Wahl der 5 Angestellten-Vertreter im Aufsichtsrat erhielten die 6 Listen bei einer Beteiligung von 980 (98,69%) folgende Stimmenzahlen:

ÖTV 466 (47,55%),

DAG 243 (24,80%),

UL 124 (12,65%),

U.F.O. 141 (14,39%),

„Deboy“ 1 (0,10%) und

„Für Sie aktiv“ 1 (0,10%).

3 (0,30%) Stimmen waren ungültig. Es gab 1 (0,10%) Enthaltung.

Der Arbeiter-Vertreter wurde bei einer Beteiligung von 980 (98,69%) aus den Listen ÖTV 519 (52,96%) - DAG 251 (25,61%) und „Klingler“ 197 (20,10%) gewählt. Es gab 5 (0,51%) ungültige Stimmen und 8 (0,87%) Enthaltungen.

Bei der Wahl des Leitenden Angestellten entfielen bei einer Beteiligung von 980 (98,69%) Stimmen auf

Dr. Michael Wollstadt 724 (73,88%) Stimmen und

auf Hans Willi Blum 196 (20,0%) Stimmen. Es gab 31 (3,16%) Enthaltungen und 29 (2,96%) Stimmen waren ungültig. Somit ist Herr Dr. Michael Wollstadt mit deutlicher Mehrheit als Leitender Angestellter für den Aufsichtsrat der Lufthansa AG gewählt.

Die Wahl der Gewerkschaftsvertreter ergab bei einer Beteiligung von 980 (98,69%) Stimmen, davon 78 (7,96%) ungültig. 523 (53,37%) Stimmen für die ÖTV und 330 (33,67%) Stimmen für die DAG. Insgesamt lagen 49 (5,9%) Enthaltungen vor.

Nach dem mehrstündigen Wahlverfahren, das allen Beteiligten sehr viel Geduld abverlangte, stehen nun folgende Personen als Arbeitnehmervertreter im DLH-Konzernaufsichtsrat für den Zeitraum

**1998 bis 2003 fest:**

**Angestellte:**

Peter Geisinger (DAG/VC, DLH), Franz-Eduard Macht (ÖTV, DLH), Ingo Marowski (ÖTV, DLH), Richard Bornheimer (ÖTV, LSG) und Patricia Windaus (U.F.O., DLH)

**Arbeiter:**

Holger Hagge (ÖTV, LHT)

**Leitender Angestellter:**

Dr. Michael Wollstadt (DLH)

**Gewerkschaftsvertreter:**

Roland Issen (DAG), Herbert Mai (ÖTV) und Andreas Hess (ÖTV).

Die von ÖTV und DAG beabsichtigte Bündelung aller gewerkschaftlichen Kräfte ist leider nicht ganz aufgegangen. Dennoch werden die Repräsentanten aus ÖTV, DAG und Vereinigung Cockpit Garant für eine mitarbeitergerechte Position im Aufsichtsrat der DLH sein.

Wir gratulieren allen gewählten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat der DLH und danken nochmals all denjenigen, die uns unterstützt haben ganz herzlich.

**Werner Langendörfer,**

**Werner Zielina, Christian Lorenz und**

**Eine bedenkliche, erfreuliche oder bemerkenswerte Auflistung?**

*Friedhelm Becker*

Wie jedes Jahr veröffentlichen die deutschen Unternehmen ihre Bilanzen:

**Veba:** 1997 mit Rekordergebnis abgeschlossen.

**BASF:** Vorsteuergewinn um 18% gesteigert. Will in den nächsten fünf Jahren 12 Milliarden in Asien investieren.

**Daimler:** Nach amerikanischem Steuerrecht 3,9 Milliarden Gewinn. Nach deutschem Steuerrecht 8 Milliarden Gewinn

**Audi:** Mit dem größten Gewinn das Jahr 1997 abgeschlossen.

**Nestle:** Mit 4,5 Milliarden Gewinn das Jahr 1997 abgeschlossen. Steigerung von 18%.

**Heidelberger Druckmaschinen AG:** Rekordgewinn und Steigerung des Umsatzes angekündigt.

**Sixt AG:** Überschuß wurde verdoppelt.

**Huk-Coburg:** Steigert den Gewinn um 55%.

**Deutsche Lufthansa AG:** Größter Rekordgewinn in der Geschichte

**VW:** 1,5 Milliarden Angebot an Rolls Royce. Gewinnsteigerung für das Geschäftsjahr 1997.

**BMW:** Mit Rekordgewinn und bietet mit beim Kauf von Rolls Royce.

**Allianz:** Steigert den Gewinn in 1997.

**Metro:** Trotz Umsatzeinbuße konnte der Gewinn gesteigert werden.

**TUI:** Erzielte Rekordgewinn in der Geschichte.

**ERGO Versicherungsgruppe:** Steigerte den Überschuß um 50%.

**Airbus:** Strebt Superkonzern an.

**Cenit Softwarehersteller:** Steigert Gewinn um 25%.

Der Export deutscher Firmen konnte gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich gesteigert werden.

Die Asienkrise hat keinen Einfluß auf die deutsche Wirtschaft.

Dies ist nur eine kleine Sammlung von Schlagzeilen der letzten Tage.

Wieviele Arbeitsplätze gingen in 1997 verloren...?

*Reinhard Bind*

# Betriebsratswahlen im Lufthansa - Konzern

## Ergebnisse

Im Lufthansa Konzern sind zum Zeitpunkt der regelmäßigen Wahlen, die nach dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) alle 4 Jahre stattfinden, in der Zeit vom 01. März bis 31. Mai 1998, neue Betriebsräte gewählt worden.

Bei der Lufthansa AG Frankfurt, wurde bereits am 30.04.1997 ein 29-köpfiger Betriebsrat gewählt.

Bei der Lufthansa Flight Training GmbH wurde wegen der rechtlichen Verselbständigung Anfang 1997, bereits am 05.05.1997 ein 7-köpfiger Betriebsrat gewählt.

Nachfolgende einige High-Lights:

Bei der Lufthansa AG, die ihren Betriebsrat für 5 Jahre gewählt hat, haben sich von den rund 5400 Wahlberechtigten leider nur 39% der Angestellten und 44% bei den Arbeitern an der Wahl beteiligt.

Die meisten Stimmen haben hier die Unabhängigen Lufthanseseiten bekommen, jedoch haben sich die beiden Gewerkschaften VL/DAG und ÖTV zu einer Koalition zusammengeschlossen und somit eine knappe Mehrheit von 15 : 14 Sitzen behaupten können.

Die Lufthansa AG MUC wählte vom 08.04. - 21.04.1998 ihren 15-köpfigen Betriebsrat.

Bei der Lufthansa Flight Training GmbH haben sich von 159 Wahlberechtigten 100% der Arbeiter und 85% der Angestellten an der Wahl beteiligt. Hier hat die VL/DAG 3 von 7 Sitzen bekommen.

Bei der Wahl der Lufthansa Technik in Hamburg am 22.04.1998, haben sich von 5350 Wahlberechtigten 53% bei den Arbeitern und 49% bei den Angestellten beteiligt.

Hier hat die VL/DAG bei den Arbeitern 2 Sitze hinzubekommen, und ist in dem 29-köpfigen Betriebsrat mit 5 Kollegen vertreten.

Die Lufthansa Technik in Frankfurt hat am 13.03.98 einen 23-köpfigen Betriebsrat gewählt. Von den rund 3250 Wahlberechtigten haben sich 54% der Arbeiter und 59% der Angestellten an der Wahl beteiligt.

Die VL/DAG hat bei den Angestellten noch einen Platz hinzu gewonnen und ist somit mit einer Mandatsmehrheit von 15 : 8 gegenüber der ÖTV vertreten.

Bei der Lufthansa Technik MUC wurde in gemeinsamer Wahl, bei einer Wahlbeteiligung von 68% am 28.04.1998 ein 9-köpfiger Betriebsrat gewählt. Angetreten waren die Gewerkschaften DAG/ÖTV mit einer gemeinsamen Liste, sowie die Unabhängigen - Liste. Hier gewannen die Gewerkschaften 6 Mandate, die Unabhängigenliste erzielte 3 Mandate.

Lufthansa Technik in Schönefeld wählte am 06.05. - 07.05.1998 einen Betriebsrat bestehend aus 9 Mitgliedern. Bei einer gemeinsamen Wahl wurde eine Wahlbeteiligung von 88% erreicht.

Die Lufthansa Cargo Frankfurt hat mit ihren 2312 Mitarbeiter/Innen ebenfalls im März 1998 mit einer

Wahlbeteiligung bei den Angestellten von 52% und bei den Arbeitern von 65% ihren 19-köpfigen Betriebsrat gewählt. Hier konnte die VL/DAG leider nur ein Mandat bei den Angestellten gewinnen.

Bei der Condor Cargo Technik GmbH in Frankfurt waren bei einer Gesamtbeschäftigtenzahl von 511 Mitarbeiter/Innen, 9 Betriebsräte zu wählen. Die Wahlbeteiligung lag bei den Angestellten bei 68% und den Arbeiter bei 76%. Die VL/DAG konnte hier 5 Sitze für sich verbuchen.

Die VL/DAG hat bei der neugegründeten Tochter der LHT die „Lufthansa Technik Logistik GmbH“ in Hamburg ein super Wahlergebnis erzielt. Von 9 Mandaten hat sie 6 errungen, und in Frankfurt von 7, leider nur 1 Mandat bekommen.

Bei der Wahl der Lufthansa Technik in Hannover, wurde ebenfalls ein sehr gutes Wahlergebnis erzielt. Hier erreichte die VL/DAG von den 5 möglichen Sitzen 4 Sitze.

Erstmals wurde am 24.04.1998 bei der Lufthansa Aeronautical Services ein 5-köpfiger Betriebsrat gewählt. 93% der Mitarbeiter/Innen haben sich an der Wahl beteiligt. Die 5 Sitze wurden ausschließlich von VL/DAG Kandidaten/Innen belegt.

Bei der Lufthansa Gebäude Management GmbH wurde vom 20.04. - 24.04.1998 ein Betriebsrat, bestehend aus 7 Mitgliedern gewählt. Die Wahlbeteiligung bei den Arbeitern betrug 90% und bei den Angestellten 78%.

Bei Lufthansa LEOS in Frankfurt waren bei einer Wahlbeteiligung von 69% bei den Arbeitern und 84% bei den Angestellten, 5 Betriebsräte zu wählen.

Bei der Lufthansa Technik in Bremen wurde ein neuer einköpfiger Betriebsrat gewählt.

Die Mitarbeiter/Innen auf den Lufthansa Technik Stationen Nürnberg (3), Düsseldorf (7), Köln (7) und Berlin (5) wählten ihre Betriebsräte mit einer Wahlbeteiligung von über 90%.

Alle gewählten VL/DAG Betriebsräte möchten sich auf diesem Wege noch einmal bei allen Wählerinnen und Wählern, für das in sie gesetzte Vertrauen bedanken.

*Thomas Willroth*

Leiter AG Wahlen

## Der "schlechte" Standort

1997 haben 33000 Arzthelferinnen ihre Vollzeitbeschäftigung an sogenannte "DM 620 Beschäftigten" verloren. Im Einzelhandel werden so gut wie keine Vollzeitarbeitsplätze mehr geschaffen. Kaufhäuser und Supermarktketten entledigen sich ihrer Vollzeitmitarbeiter.

Im häuslichen Pflegedienst können die Vollzeitbeschäftigten gezählt werden. Im deutschen Bankengewerbe rechnen die führenden Wirtschaftsinstitute mit dem Verlust von bis zu 300000 Arbeitsplätzen in 1998. Die Umwandlung von Vollzeitarbeitsplätzen in Pflege- und Altenheimen wurde vorerst verschoben.

Was im Dienstleistungsgewerbe an der Tagesordnung ist, findet nun auch unter dem Dach der Lufthansa statt. Bei Lufthansa haben die ersten DM 620-Beschäftigten ihre Arbeit aufgenommen. Ehemalige Mitarbeiter, die bereits ihre Rente beziehen, wurden angeworben. Vordergründig mag die Beschäfti-

gung von Mitarbeitern, die mit DM 620 entlohnt werden, ein Erfolg sein. Leider hat dies auch Nachteile.

Die Umwandlung einer Industrienation in ein Volk von Dienstleistern ist voll im Gange. Da wird einem wie immer, die USA als Vorbild gezeigt. Wie toll. Dort wurde das Arbeitslosenheer innerhalb von ein paar Jahren abgebaut.

Im Dienstleistungsgewerbe entstanden Arbeitsplätze ohne Ende. Keiner sagt aber, daß viele dieser Dienstler bis zu drei Arbeitsstellen haben, keinen Kündigungsschutz und Sozialschutz genießen und selbst mit drei Arbeitsstellen eine Familie nicht ernähren können. Wer des öfteren die USA besucht, hat schon Leute gesehen, die mit einem Schild um den Hals am Straßenrand nach Arbeit betteln. Nein Danke kann man da nur sagen.

Aber leider setzt sich das Vorbild USA langsam auch bei uns durch. Nur sind wir besser als die Ame-

rikaner. Bei uns werden die Leute zu Scheinselbständigen gemacht. Zahlen keine Sozialabgaben um die Familie ernähren zu können.

Was geschieht mit den Vollzeitbeschäftigten? Immer mehr Betriebe stellen ihren Personalstamm um und beschäftigen weniger Vollzeitmitarbeiter. Die Spielarten, wie so etwas durchgezogen wird, sind vielfältig und wurden seitens der Unternehmen aufgezeigt. Diese reichen von sozialbedingten Kündigungen bis zur Auslagerung der Mitarbeiter in neue Unternehmen, sogenannten Zeitarbeitsfirmen. Man betrachte die Banken.

### Anmerkung der Druckerei

Offsetpapier ist ein Naturprodukt, bestehend aus Zellstoff, Holz und Kaolin, und hat somit keine schädigenden Einflüsse auf die Umwelt; ebenso die Druckfarbe, bestehend aus Ruß und Firnis.

Es bleibt nur die Hoffnung, daß die Unternehmen es erkennen und ihren Kurs so steuern, daß eine Steigerung der Gewinne durch Einsparung der Löhne, Lohnnebenkosten und Auslagerung von Arbeit, früher oder später zum Bumerang wird.

Dies mußte schon manches Unternehmen erfahren, das seine Produktion ins Ausland verlagerte. Trotz der Diskussion um den schlechten Standort Deutschland, zogen es diese Firmen vor, ihre Produktion wieder nach Deutschland zurückzulagern.

59 Millionen DM beispielsweise an Unterstützung konnte Varta nicht davon abhalten in den schlechten Standort Deutschland, mit den hohen Lohnnebenkosten, zurückzukommen. Einen fünfzigprozentigen Ausfall der Produktion von Knopf-batterien hat den Entschluß beeinflußt zurückzukehren.

Selbst ausländische Unternehmen investieren immer mehr in den

schlechten Standort. Als Beispiel möchte ich hier die amerikanische Firma Motorola anführen. Diese zogen Deutschland als Standort einer Produktion in Asien vor. Als Grund wurde die hohe Produktivität und der gute Ausbildungsstand genannt.

Die Firma Sennheiser zog es auch wieder zurück in den schlechten Standort. Sie mußte feststellen, nachdem die Produktion in China aufgebaut und die Mitarbeiter ausgebildet waren, daß sie sich einen Konkurrenten auf dem Weltmarkt in eigenen Unternehmen herangezogen hatten.

Mit diesen drei Beispielen soll aufgezeigt werden, daß es doch noch in Deutschland möglich ist, zu produzieren und Gewinne zu erzielen. Ein Umdenken muß beginnen, denn es ist nicht alles schlecht, was schlecht geredet wird.

Nur durch das ständige Wiederholen wird der Standort Deutschland

nicht besser und mancher Verbandsführer der Unternehmen sollte sich überlegen, was er seinen Mitgliedern erzählt.

Ich habe schon einmal die Behauptung aufgestellt: „Wenn die Bevölkerung nicht mehr konsumieren kann, nützt es nichts, wenn ich Arbeitsstellen umwandle oder meine Produktion ins Ausland verlagere !“

Der Einzelhandel bekommt diese Veränderung, trotz Umwandlung der Vollzeit Arbeitsplätze in DM 620-Arbeitsplätze, durch Umsatzeinbuße schon zu spüren. Noch ist es Zeit, etwas dagegen zu unternehmen, bevor der Standort Deutschland wirklich für eine Produktion zu schlecht wird.

*Reinhard Bind*

# JAA und JAR's

## Ein Sachstandsbericht

Nach jahrelangem Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene beginnt es sich abzuzeichnen, daß die wichtigsten

**JAR's (Joint Aviation Requirements)** von den nationalen Regierungen anerkannt werden.

Probleme gibt es insbesondere mit der JAR 66. Diese Bestimmung regelt unter anderem auch Ausbildungsinhalte. Bei dieser Materie haben die einzelnen Bundesländer ebenfalls ein gewichtiges Wort mitzureden. Nicht zuletzt deshalb, ist von weiteren Verzögerungen auszugehen.

Zunächst wurde angenommen, daß eine der wichtigsten Regularien (JAR 66) noch im Sommer 1998 in Kraft

treten würde, nun jedoch verzögert sich die Angelegenheit nochmals.

Da das gesamte Verfahren also noch nicht endgültig abgeschlossen ist, wollen wir hier nur einen kurzen Sachstandsbericht wiedergeben. Man kann auch davon ausgehen, daß sich noch einige Veränderungen ergeben werden. Trotzdem wollen wir hier zu einer Erklärung der Begriffe beitragen.

Wenn die Gesetzgebungsverfahren tatsächlich abgeschlossen sind, erscheint ein ausführlicher Bericht über die neuen Vorschriften.

Nicht zuletzt um der übermächtigen USA entsprechend „Paroli“ bieten zu

können, haben sich mehrere europäische Länder auf dem Gebiet der Luftfahrt zur sogenannten **JAA (Joint Aviation Authority)** zusammengeschlossen. Die von dieser Behörde erlassenen Vorschriften bzw. Gesetze werden **JAR's (Joint Aviation Requirements)** genannt.

In den USA sind die entsprechenden Vorschriften unter den Begriff **FAR's** bekannt. Von der Benennung (zählweise), wie auch dem Inhalt sind diese Vorschriften weitgehend inhaltsgleich.

Ob die USA die nach JAR lizenzierten Mitarbeiter in ihrem Sinne anerkennen wird, ist zur Zeit noch nicht geklärt.

Hier nun eine Auflistung der wichtigsten Regelungen:

### JAR-OPS 1 (Titel: Commercial Air Transportation)

In dieser JAR sind die Verfahren geregelt, unter denen ein Luftfahrtunternehmen in Europa eine Zulassung nach den neuen europäischen Verordnungen erhalten kann. Eine entscheidende Bedingung für den technischen Betrieb der Flugzeuge ist, daß nur ein nach JAR 145 zugelassener Instandhaltungsbetrieb die Reparatur und Wartung der Flugzeuge übernehmen darf. Verfügt ein nach JAR-OPS zugelassener Betrieb **nicht über eine eigene, zugelassene Technik, so muß er einen Instandhaltungsvertrag mit einem JAR 145 Betrieb abschließen.** Er darf seine Flugzeuge in einem solchen Fall nicht selbst warten oder reparieren.

### JAR-145 (Titel: Maintenance Organisations)

In dieser JAR sind die Bedingungen für eine sogenannte „Maintenance Organisation“ festgelegt. Die für uns bedeutsamste Regelung in dieser JAR, ist die Forderung, **genügend qualifiziertes Personal auszubilden, welches die Freigabe der Flugzeuge nach einer Reparatur oder Wartung bescheinigen darf.** Dieses wird dort als das „Certificate of release to service, CRS“ bezeichnet.

Wie die Fluggesellschaften dieses Personal auszubilden haben ist in der JAR-66 geregelt.

### JAR-66 (Titel: Certifying Staff)

Um europaweit ein einheitliches Grundwissen für den sogenannten „Certifying Staff“ zu haben, sind in der JAR-66 viele und detaillierte Schulungsforderungen aufgestellt worden.

Grundsätzlich unterscheidet diese Vorschrift zwischen Personal, welches nicht zertifizieren darf und dem Certifying Staff.

Weiterhin wird unterschieden zwischen dem **Line Maintenance und der Base Maintenance.**

Innerhalb dieser Einteilung findet sich eine Trennung zwischen dem sogenannten „Non-certifying mechanic“, dem „Level A-mechanic“ und den qualifizierteren Mitarbeitern auf der Ebene „B“.

**Diese Ebene „B“ wird aufgeteilt in „B1 – Mechanical“ und „B2 – Avionics“**

Für die „Base Maintenance“ gibt es noch die **Ebene C, den Base Maintenance Certifying Engineer.**

Für den „noncertifying staff“ stellt die JAR-66 keinerlei Forderungen. Die Anforderungen hingegen für die Kategorie A, B und C sind recht vielfältig.

**Welche Anforderungen genau erforderlich sind, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht exakt vorhersehbar.**

Erwirbt ein Mitarbeiter eine Lizenz (unlimitierte Gesamtlizenz!) nach JAR-66 im Level A oder B, so ist diese überall dort gültig, wo nach JAR-66 zertifiziert wird.

**Auf diese „Errungenschaft“ sind die am Gesetzgebungsverfahren beteiligten Interessenverbände (unter anderem auch die Vereinigung Luftfahrt über unseren Dachverband Aircraft Engineers International, AEI) besonders stolz.**

Da für den Erwerb einer unlimitierten Lizenz unter Umständen (**berufsguppenbezogen**) ein ganz erheblicher **Nachschulungsbedarf** entstehen kann, ist es den Luftverkehrsgesellschaften möglich, für eine Übergangsphase eine sogenannte **„Limited JAR-145 Certification Authorisation/JAR-66 Aircraft Maintenance Licences“** auszugeben.

Ob im Anschluß alle Mitarbeiter mit der Bezeichnung „Certifying Staff“ im Besitz einer unlimitierten Lizenz sein müssen ist ebenfalls noch nicht zweifelsfrei geklärt.

Um die Trennung von „Altsystem“ möglichst reibungsfrei vonstatten gehen zu lassen, ist eine anschließende Zeit von 10 Jahren möglich. Während dieser Zeit kann noch nach bestehenden Regularien gearbeitet werden. Diese Zeit wird auch mit dem Begriff „Grandfather Rights“ bezeichnet. Wobei sich die sogenannten „Grandfather Rights“ nur auf ein bereits existierendes Flugzeugmuster beziehen. Flugzeuge, die während dieser Zeit neu eingeführt werden, werden von Beginn an der neuen JAR-66 Regelung unterworfen.

### JAR 147 (Titel: Maintenance Training Organisation)

Die Behörden gestatten es einer von ihr anerkannten technischen Schule, für einen nach JAR 145 anerkannten Betrieb das technische Personal auszubilden und die Prüfungen abzunehmen.

## Impressum

Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiter in der Luftfahrt.

Die VL-Info erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 3500 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.

Redaktionsleitung: Marc Traut

Redaktion:  
Reinhard Bind, Bernd Michel,  
Heinz-Werner Langendörfer,  
Jürgen Rakowski, Hans-Peter  
Schwarz, Dietrich Kummer,  
Klaus Wohlmacher, Brigitte  
Willroth, Werner Zielina

Adresse:  
Vereinigung Luftfahrt e.V.  
Adolf-Kolping Straße 4  
64521 Gross-Gerau  
Telefon: 06152/82699  
Telefax: 06152/3049  
Eintragung bei Amtsgericht  
Gross Gerau: VR 912

Gesamtherstellung:  
E+K, Ettner und Karst  
Stockstädter Straße, Riedstadt

Für den Betrieb einer solchen technischen Schule sind bestimmte, hohe Anforderungen zu erfüllen, deren Aufzählung an dieser Stelle zu weit führen würde.

Die Richtlinien der Ausbildung regelt wiederum die JAR 66. Mit der behördlichen Anerkennung als JAR 147 Betrieb soll genau diese Ausbildung sichergestellt werden.

Mit diesem kurzen – und leider unvollständigem – Bericht wollten wir Ihnen nur eine Vorinformation darüber geben, was uns in den nächsten Jahren bevorsteht.

Sobald die Behörden sich auf europäi-

scher Ebene mit den nationalen Parlamenten und insbesondere mit der Luftfahrtindustrie geeinigt haben, werden wir einen genaueren Bericht abdrucken.

Die Vereinigung Luftfahrt ist sich darüber im Klaren, daß das neue System für bestimmte Berufsgruppen erheblichen „Sprengstoff“ beinhaltet.

Spricht die neue Vorschrift doch lediglich vom Mechanic und Avionic... Vor einem vorschnellen Urteil sei hier aber ausdrücklich gewarnt. Ob die von einigen bereits beschworenen Gefahren wirklich auftreten, **oder ob sich vielleicht sogar große Chancen ergeben**, kann noch nicht abschließend gesagt werden.

Ihre Vertreter der Vereinigung Luftfahrt werden die Prozesse auch weiterhin kritisch verfolgen und rechtzeitig Einfluß auf eventuelle negative Folgen nehmen.

*Werner Zielina*



**BEITRITTSERKLÄRUNG**

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der VEREINIGUNG LUFTFAHRT an.

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
(PLZ) \_\_\_\_\_ Wohnort: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_ Haus-Nr.: \_\_\_\_\_  
Geb.-Datum: \_\_\_\_\_ Tel. priv.: \_\_\_\_\_  
Beschäftigt als: \_\_\_\_\_ Dienststelle: \_\_\_\_\_ Tel: \_\_\_\_\_  
Betrieb: \_\_\_\_\_ Beitragshöhe: \_\_\_\_\_ DM  
Eintritt ab Monat: \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



**BEITRITTSERKLÄRUNG**

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
(PLZ) \_\_\_\_\_ Wohnort: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_ Haus-Nr.: \_\_\_\_\_  
Geb.-Datum: \_\_\_\_\_ Krankenkasse: \_\_\_\_\_  
Beschäftigt als: \_\_\_\_\_ Dienststelle: \_\_\_\_\_  
Betrieb: \_\_\_\_\_ Beitragshöhe: \_\_\_\_\_ DM  
Eintritt ab Monat: \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Ich bitte den Beitrag VL/DAG mittels Lastschrift monatlich/vierteljährlich von dem Girokonto/Postscheckkonto

Nr.: \_\_\_\_\_ bei: \_\_\_\_\_

in: \_\_\_\_\_ (BLZ \_\_\_\_\_) Kontoinhaber: \_\_\_\_\_

abbuchen zu lassen und erteile hierzu jederzeit durch mich widerruflich Vollmacht.

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Diese Daten werden EDV-mäßig gespeichert.