Verband der Luftfahrtsachverständigen
LUFTFAHRT-AKADEMIE

© p.a.r.k.

Erscheinungsweise vierteljährlich 6. Jahrgang Preis 3,- EURO

german aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: Juni 2006

RA Michael Schröder:
Das Luftsicherheitsgesetz: Die Irrtümer der Luftsicherheitsbehörden

Rolf-Rainer Barenberg:
Kinder im Flugzeug
Vereinshaftung auf Verkehrslande-plätzen (VLP's)

Flugbetrieb Uwe Heins:
Anmerkungen zum Münsinger Hubschrauber-Unfall

Fliegerpraxis Siegfried Niedek:
Risiko-Faktoren bei Wetterunfällen in der Allgemeinen Luftfahrt

Aus- und Weiterbildung Wolfgang Hirsch:
Rückblick: „Französisch für Piloten"
Der große Renner

Recht Lothar Abrakat:
Limited und Limited & Co. KG Kurzdarstellung und Vergleich zur deutschen GmbH

ISSN 1862-6815

Aktuelle Meldung: *** Änderung der Halbkreishöhen in Italien ***

aviation news Ausgabe 2 Juni 2006 Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen und der Luftfahrt-Akademie

ILA 06

Impressionen von der ILA 2006 in Berlin

Editorial

Autor:
RA Wolfgang Hirsch/ Vorsitzender des VdL e.V.

Liebe Leserinnen und Leser,

in dieser Ausgabe beschäftigen wir uns endlich einmal mit der Absicherung und Betreuung von mitfliegenden Kindern. Das fängt mit den Sicherheitsgurten an und geht über Getränke, Naschereien und Schwimmwesten bis zur Beschäftigung während des Fluges mit Spielen.

Bereits in der Verkehrsluftfahrt werden Kinder – wie auch Erwachsene – beim Anschnallen stiefmütterlich behandelt, denn ausschließlich Beckengurte sind veraltet und ohne Schultergurte nicht sicher. Die General Aviation bietet schon seit langem auch für die Rücksitze Schultergurte an. Man sollte sich ein Beispiel an den USA nehmen: Die Sicherheitsvorgaben für die PKW können 1:1 auf das Flugzeug übertragen werden, so dass ohne Wenn und Aber im Flugzeug Kindersitze eingesetzt werden.

Kinder sind auf Flugplätzen generell gefährdet durch laufende Propeller etc. und müssen auf jeden Fall bestens beaufsichtigt werden. Aber auf Fahrzeuge, die das Flugplatzareal befahren, verursachen immer wieder Unfälle. Was hierbei alles zu beachten ist, lesen Sie ebenfalls auf den folgenden Seiten. Sie kennen die LEPO's nicht? Zu früheren Zeiten waren viele Windenseilrückholfahrzeuge solche der Marke OPEL. Weil diese zurückfahren, um bei der Winde die Seile wieder zu straffen und auszulegen, wurde OPEL einfach rückwärts gelesen: LEPO. Dies ist mittlerweile ein gängiger Ausdruck für alle Rückholfahrzeuge. Der Name bleibt, auch wenn es Mercedes, Audi oder andere Marken sind: Alles LEPO's.

Der tragische Hubschrauberunfall am 2.10.2001 bei Münsingen ist strafrechtlich immer noch nicht abgeschlossen. Das Landgericht Tübingen muss sich in der Berufung noch damit befassen, nachdem in der 1. Instanz eine Verurteilung erfolgt ist. Gleichwohl hat sich der Deutsche Hubschrauberverband auf seinem Symposium auf der ILA 2006 in Berlin-Schönefeld mit dem Unfall, dem mangelhaften Gehänge und der Last befasst. Zur Erläuterung des Unfallherganges drucken wir lediglich den Untersuchungsbericht der BFU (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung) ab und die Stellungnahme des DHV-Mitgliedes Uwe Heins. Nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens werden wir uns des Unfalls nochmals in allen Einzelheiten annehmen und insbesondere auch die zuständige BGF (Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen) zu Wort kommen lassen.

Neben einigen steuerrechtlichen Abhandlungen befassen wir uns mit den ZÜP (Zuverlässigkeitsüberprüfungen) nach dem Luftsicherheitsgesetz. Die damit befassten Behörden ermitteln immer mehr in Sachverhalten, die mit dem eigentlichen Zweck des Gesetzes, dem Schutz vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen, gar nichts zu tun haben: So Strafverfahren im Zusammenhang mit Insolvenzen, Alkoholdelikten im Straßenverkehr und dergleichen, also Sachverhalte, deren Überprüfung auf Zuverlässigkeit und charakterliche Eignung seit Jahrzehnten ausschließlich in die Kompetenz der Luftfahrtbehörden fällt. Irgend eines der bereits anhängigen verwaltungsgerichtlichen Verfahren wird sicherlich in absehbarer Zeit zum Bundesverfassungsgericht und dann zu einer endgültigen verfassungsrechtlichen Klärung führen.

Ihr Wolfgang Hirsch

Inhalt

Leitartikel 4-5
- Kinder im Flugzeug
- Vereinshaftung auf Verkehrslandeplätzen (VLP`s) 6-7

ILA Berlin 2006 8
- VDL-Vorstandswahlen

Fliegerpraxis 10-11
- Risiko-Faktoren bei Wetterunfällen in der Allg. Luftfahrt

Recht 12-17
- Das Luftsicherheitsgesetz Die Irrtümer der Luftsicherheitsbehörden

Neuer Vorstand 18
- Tim Würfel (Cockpit)

Urteile und Recht 20-21
- Reinigen von Flugzeugverglasung

Unternehmensrecht 22-25
- Limited und Limited & Co.KG

Flugbetrieb 26-27
- Anmerkungen zum Münsinger Hubschrauber-Unfall

Historie
- Röhn Segelflug-Wettbewerb 28-29

Termine Veranstaltungen 30-31
- Seminar „Französisch für Piloten"
- Der große Renner (Rückblick)

Themen
- Kassenbuch 32
- Umsatzsteuerfreiheit 33
- Kollisionswarngerät ECW 100 34

Was zum Schmunzeln 35
- Finden zwei Polizeibeamte ...

Impressum (21)

Kinder im Flugzeug

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Leitartikel

Autor:
Rolf-Rainer Barenberg

Die Luftfahrtindustrie hat die Kinder noch nicht entdeckt. Dies mag zum einen daran liegen, dass Kinder, die mitfliegen – und nur darum geht es ja –, kein besonders großes Kundenpotential darstellt. Zum einen gibt es zwar ein NFL II – 91/002, was sich mit den „Rückhalte-Systemen" für Kleinkinder beschäftigt, jedoch fehlen entsprechende Vorschriften für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt völlig.

Im § 9, Abs. (3) der 5. DVO LuftBO ist Folgendes geregelt:
Abs. (1) Die Bestimmungen gemäß JAR-OPS 1.730 Abs. a Nr. 3 werden ausgesetzt.
Abs. (2) Anstelle der Bestimmungen gemäß JAR-OPS 1.320 Abs. b Nr. 2 Satz 2 gilt folgende Regelung: Mehrfachbelegung eines Sitzes darf nur mit einem Erwachsenen zusammen mit einem Kleinkind auf einem hierfür bestimmten Sitz erfolgen.
Abs. (3) Rückhaltesysteme, einschließlich Kindersitze, die zur Sicherung von Kleinkindern verwendet werden, bedürfen der Anerkennung durch das Luftfahrt- Bundesamt.

Dementsprechend, im Wesentlichen wegen der Allgemeinheit der Bestimmungen, hat man den Kindern auch wenig Bedeutung im Rahmen der Unterbringung in einem Luftfahrzeug geschenkt. In aller Regel sind Kindersitze in Flugzeugen nicht verfügbar, sondern man geht zurück auf den oben zitierten Abs. 2, wonach die Mehrfachbelegung eines Sitzes für das Kleinkind zusammen mit einem Erwachsenen üblich ist.

Nach den amerikanischen Vorschriften haben die Kinder eine wesentlich größere Bedeutung, und dies findet seinen Niederschlag in den ‚Flight Rules General, § 91.107'. Darin bestimmt die amerikanische Zulassungsbehörde, dass die Sicherheitsgurte, die für Kraftfahrzeuge zulässig sind, auch an Bord von Flugzeugen zulässig sein sollen und dass die Sicherheitsstandards für Kraftfahrzeuge auch für Luftfahrzeuge Gültigkeit haben und für Luftfahrzeuge keine anderen Bedingungen gelten sollen. Danach müssen die Rückhalte-Systeme ordnungsgemäß angebracht sein, die Kinder müssen sicher mit dem Sicherheitsgurt befestigt werden können und eine eventuelle Gewichtsgrenze des Sicherheitsgurtes darf nicht überschritten werden. Nach den Regeln der FAA von 1995 sollen Kinder, die bis zu 20 lbs wiegen, entgegen der Flugrichtung angeschnallt werden. Kinder zwischen 20 lbs und 40 lbs sollen mit dem Rückhalte-System in Flugrichtung angeschnallt werden. Kinder, die über 40 lbs wiegen, sollen mit dem normalen Standard-Sicherheitsgurt gesichert werden.

Das Fliegen mit Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt hat bestimmte, besondere Voraussetzungen, die man üblicherweise bei der Groß-Luftfahrt so nicht findet.
Dies fängt damit an, dass die Gefahren auf dem Flugplatz mannigfach sein können. Zum einen ist es ratsam, die Kinder mit einer Sicherheitsweste auszustatten, so dass sie schon allein durch die reflektierende Kleidung auffallen. Während dies auf allen englischen Flugplätzen z.B. auch für die Erwachsenen vorgeschrieben ist, fehlt eine solche Vorschrift für Kinder im Deutschen Recht völlig.
Man sollte die Kinder darüber hinaus auch auf dem Flugplatz nicht unbeaufsichtigt lassen, da gerade das Anlassen der Triebwerke und ein schnell drehender Propeller ein Gefahrenpotential für die Kinder darstellt, welches die Kinder weder erkennen können noch die Bedeutung um einen stehenden Propeller aber ein rotierendes (beacon) rotes Drehlicht wissen.

Auch die weiteren Gefahren auf einen Flugplatz können jederzeit und unvorhergesehen für Kinder sein, da sie oftmals in dem Umgang mit diesen Gefahren ungeübt sind. Hierbei ist insbesondere bei einem Segelfluggelände das Schleppseil als eine solche Gefahr zu betrachten.

Eine besondere Bedeutung sollte man auch dem Gehörschutz der Kinder widmen. Es ist mitunter für die Kinder eine Qual, in einem ungeschützten Luftfahrzeug mehrere Stunden der Lärmquelle des Motors ausgesetzt zu sein. Während wir uns am Ende der 60er Jahre mit lauten Motoren herumquälten, gönnen wir uns nun zunehmend nicht nur den passiven, sondern auch den aktiven Kopfhörer (Headset). Zumindest einige Hersteller bieten diese passiven Kopfhörer für Kinder für um die 50,00 Euro in verschiedenen Ausführungen und Farben an. Sei es, dass sie lustige Farben haben oder dass sie sich für ca. 100,00 Euro an den Gesprächen in der Kabine über ein Intercom-System beteiligen können.

Auch bei Flügen über Wasser sollte man die Kinder nicht vergessen und für sie eine kindgerechte, ihrer Größe entsprechende Schwimmweste zur Verfügung haben. Den Gebrauch der Schwimmwesten sollte man vorher mit den Kindern geübt haben. Man sollte die Schwimmwesten den Kindern vor

Beginn des Fluges anlegen, denn sollte das Luftfahrzeug Notwassern müssen, so wird dem Piloten, schon gar nicht aber dem Co-Piloten die Zeit bleiben, sich um den ordnungsgemäßen Sitz von Schwimmwesten der hinten sitzenden Passagiere zu kümmern. Eine Vielzahl unserer Luftfahrzeuge sind zum Notwassern völlig ungeeignet, da sie über ein starres Fahrwerk und nur eine Tür verfügen. Machen Sie sich einmal den Spaß und versuchen Sie eine Schwimmweste der üblichen Bauart, wie man sie an Bord deutscher Luftfahrzeuge der Großluftfahrt findet, anzulegen. Auf einem meiner vielfältigen Trips über Wasser haben Mitflieger schon bis zu 5 Minuten auf dem Flugplatz gestanden und

das richtige Anlegen der Schwimmwesten versucht, und am Ende waren dann doch alle Gurte verdreht und das Anlegen musste dann noch einmal unter entsprechender Anleitung erfolgen.

In unseren Breiten haben wir zwar nicht sehr oft einen wirklich heißen Sommer, aber sonnige Tage sind doch verteilt auf mehrere Monate möglich. Nun haben Verkehrslandeplätze die Angewohnheit, weniger Schatten spendende Bäume zu haben als dies üblicherweise in einem Schwimmbad der Fall ist. Man sollte dann an eine adäquate Mütze für die Kinder denken. Dies ist nicht nur am Boden wichtig, sondern gerade auch in der Luft. Ein 2-3 stündiger Flug, bei dem die Sonne intensiv auf das Cockpit-Dach scheint, ist für die Kinder mehr als ungewohnt und unbequem. Auch eine Kinder-Sonnenbrille sollte man ggfs. je nach Bedarf bereithalten.

Einige Dinge aus der Umgebung der Kinder, die ihnen vertraut sind, sollte man ihnen für einen Flug lassen und ihnen gestatten, diese in das Luftfahrzeug mitzunehmen. Hierbei sind oftmals äußerst hilfreich die „Schmusedecke", die den Kindern ein vertrautes Stück mitgeben und sie damit beruhigen und ihnen Ängste nehmen.
Kinder, die einige Zeit mit einem Luftfahrzeug mitfliegen, haben wenig Interesse, nach unten zu sehen, Instrumente zu verfolgen oder gar den Funkverkehr mit anzuhören; dies mag zwar in den ersten Minuten des Fluges für die „Kids" aufregend und spannend sein, dann verliert es jedoch seinen Reiz, da sie sich aktiv an der Fliegerei nicht beteiligen können. Sie haben dann Durst, Hunger oder möchten mit anderen Mitfliegern ein Spiel spielen.

Auch hierauf sollte man vorbereitet sein, indem man sowohl etwas zu trinken wie auch etwas zu naschen für die Kleinen dabei hat, und man sollte sich mal wieder daran erinnern, was es für Spiele gibt, die man auf engem Raum ohne großen Platzbedarf mit den Kindern interessant spielen kann.

Auch der Luftfahrzeugführer sollte sich daran erinnern, dass Kinder in Luftfahrzeugen oftmals anders reagieren als Erwachsene.
Man sollte sich vor größeren Sinkraten hüten, da dies für die Kinder und ihre empfindlichen Gehörgänge oftmals einen nicht unerheblichen Stress bedeutet. Größere Höhen sollte man rechtzeitig vor Erreichen des Flugplatzes abbauen. Man sollte den Kindern keine höheren Sinkraten als 300-500 ft pro Minute zumuten.
Auch starke Turbulenzen machen den Kindern oftmals Angst, und man sollte sie zumindest versuchen, zu umgehen ggfs. vom Fliegen an solchen Tagen absehen.
Keinesfalls sollte man Kinder damit erschrecken, indem man durch Gewitter oder ohne Ankündigung durch dunkle Wolken oder starken Regen fliegt.
Man sollte ebenfalls Flugfiguren, die nah am Kunstflug sind, mit Kindern unterlassen, wenn man nicht sicher ist, dass die Kinder über eine gewisse Flugerfahrung verfügen und dass sie eine 60°-Kurve als Spaß und nicht als Bedrohung empfinden.

Wenn man mit Kindern unterwegs ist, so muss man auch berücksichtigen, dass sich Kinder grundsätzlich nicht hetzen lassen wollen, sondern dass man mit einer gewissen Ruhe und Beschaulichkeit die ganze Angelegenheit auf dem Flugplatz angehen soll. Denn nichts ist schlimmer, als gestresste Eltern, die 5 Minuten vor einem geplanten Abflug noch einen Flugplan aufgeben, tanken, Wetter einholen und noch einmal die geplante Flugroute anschauen wollen. Der Beginn eines solchen Fluges lässt nicht nur den Piloten hektisch und ungeduldig sein. Die Kinder, die einen solchen Flugbeginn miterleben, steigen mit einem ängstlichen und beklemmenden Gefühl in das Flugzeug ein und sie verspüren die Hektik und Ungeduld, die an Bord einer solchen Maschine dann herrscht.
Keinesfalls sollte man für den Fall, dass dem Kind ein Missgeschick passiert und es ihm übel wird und sich übergeben muss, dann erst anfangen, nach der berühmten „Tüte" zu suchen. Eine solche „Flugplanung" ist mit Sicherheit völlig missraten, und man hat damit den Anfang dafür gesetzt, dass das Kind nicht mehr mitfliegen möchte. Ausreichend Tüten und Tücher sollte man auf jeden Fall parat halten.

Vereinshaftung auf Verkehrslandeplätzen (VLP's)

Verband der Luftfahrtsachverständigen

Autor:
Rolf-Rainer Barenberg

Vor wenigen Wochen hat die Flugsaison 2006 begonnen. Auch in diesem Jahr stellt sich wie oftmals die Frage, was ist eigentlich auf unseren Verkehrslandeplätzen (VLP's) erlaubt und was nicht?

Dies ergibt sich für jeden Vereinsvorstand: Wie haften wir in dieser Tätigkeit und wie sind wir dafür versichert und wer kommt im Schadenfalle für was und in welcher Höhe auf?

Die Gefahren sowohl auf den Verkehrslandeplätzen wie auch auf dem reinen Segelfluggelände sind dabei mannigfaltig und es gibt eine Anzahl verschiedene Urteile, die – neben den gesetzlichen Bestimmungen – die Haftung von Vereinsvorständen oder Piloten regeln.

Meist wird dabei vor allem das Haftungsrisiko nicht nur bei den Vereinen, sondern auch bei den Funktionsträgern oder Vorständen übersehen, und zwar aus den verschiedensten Überlegungen heraus. Zum einen tröstet man sich mit dem Gedanken, es handelte sich ja um einen „eingetragenen Verein" und man hafte ja nicht, weil man im Hinblick auf einen eingetretenen Schaden selbst nichts veranlasst habe oder auch nicht mitgewirkt hätte und somit letztendlich zur Verursachung des Schadens auch nichts beigetragen habe. Die hierzu möglichen Erklärungsversuche sind sicherlich vielfältig.

Aufgrund der Gesetze und der Rechtsprechung sollen daher einige Haftungsrisiken ggfs. anhand von Beispielen aufgezeigt werden, ohne damit einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Gesetze und Rechtsprechung haben dazu geführt, dass die Gerichte die Haftung von Vorstands- und Vereinsmitgliedern nicht unerheblich ausgedehnt haben. Im Allgemeinen ergibt sich aus den §§ 823 ff. BGB dem LuftVG und insbesondere den § 33 ff. LuftVG die Haftung für Piloten und Vereine im Schadenfalle.

Zunächst muss man einmal davon ausgehen, dass die o. g. Personen grundsätzlich für alles, was sich im und um das Flugzeug bewegt, haften müssen, und man sich dann auf einen Zustand der Nichthaftung bzw. der Zahlung einer bestimmten Haftungssumme zurückarbeiten muss.

Besonders unangenehm ist für die Vorstände eines Vereines der § 831 BGB, aus dem die Rechtsprechung das so genannte „Organisationsverschulden" herausgearbeitet hat.

Der Vorstand haftet demnach nicht nur aus eigener Tätigkeit gegenüber dem oder den Verletzten sondern auch dann, wenn die Ursache auf ein Handeln eines Mitgliedes des Vereines beruht.

Ein Organisationsverschulden liegt immer dann vor, wenn dem Verein Mängel im Ablauf oder in der Organisation seines Vereins nachgewiesen werden. Bei diesem Organisationsverschulden haftet der Vorstand nicht aufgrund gesetzlicher Vorschriften für „fremdes", sondern „eigenes" Verschulden. Dies mag dem Einzelnen unbedeutend erscheinen, erlangt jedoch in der Konsequenz eine nicht unerhebliche Bedeutung.

Zu diesem Organisationsverschulden hat das Landgericht München schon im Jahre 2001 eine viel zitierte und richtungweisende Entscheidung getroffen.

Danach hat der Vereinsvorstand den Vereinsbetrieb so zu organisieren, dass Schäden Dritter durch eine nicht vorhandene oder unvollständige Organisation innerhalb des Vereins ausgeschlossen sind.

Das Landgericht München hat dabei im Hinblick auf die Vercharterung von Luftfahrzeugen an Vereinsmitglieder ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dem Vereinsvorstand eine ordnungsgemäße Organisation und Überprüfung zumutbar ist und Mängel hierbei als Organisationsverschulden des Vorstandes zu Lasten des Vorstandes und des Gesamtvereines gehen können.

In dem vorliegenden Fall war aufgrund dieses Organisationsverschuldens die Luftfahrtkaskoversicherung von der Verpflichtung zur Leistung frei.

Ein Vereinsmitglied hatte einen Motorsegler wegen schlechten Wetters jenseits der Alpen stehen lassen um ihn einige Tage darauf mit einem anderen Motorsegler und einen zweiten Piloten wieder abzuholen. Der zweite Motorsegler-Pilot war zwar ein ATPL-Pilot, der jedoch keine deutsch PPL-B-Lizenz hatte. Der Motorsegler musste wegen Spritmangels notlanden. Ergebnis: Der Vereinsvorstand hatte sich nicht davon überzeugt, dass der zweite Pilot eine Lizenz hatte. Die Versicherung war von der Verpflichtung zur Zahlung damit frei, so dass der Verein den Schaden selbst tragen musste. Dem Gericht hatte es dabei ausgereicht, dass der Vorstand hätte wissen müssen, dass der Flug nur dazu diente, das erste Luftfahrzeug wieder zurückzuholen, so dass es eines zweiten Piloten für die Rückholung bedurfte.

Für alle Vereine, die über ein so genanntes UL-Flugzeug verfügen, mögen darüber nachdenken, welche Höchstgrenzen bei Gewichten für UL's zulässig sind. Duldet der Vorstand das UL's grundsätzlich in einem überladenen Zustand geflogen werden, ist der Versicherer immer von der Erbringung von Leistungen aus der Kasko-Versicherungen frei.

Zwar ist der verantwortliche Pilot grundsätzlich für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verantwortlich, jedoch stellt es auch ein Organisationsverschulden des Vorstands dar, wenn dieser es duldet, dass die Luftfahrzeuge ständig in einem „überladenen" Zustand benutzt werden.

Die Gerichte haben entschieden, dass der Halter (Verein) dafür Sorge zu tragen hat, und zwar im Rahmen seiner Überwachungsmöglichkeiten, dass der Pilot sich gesetzeskonform verhält ggf. muss er die Beauftragten der Luftaufsicht anweisen, wozu sie nach § 29 LuftVG berechtigt und verpflichtet sind, einzuschreiten und einen Start zu untersagen, wenn ein Pilot ein Luftfahrzeug unter Verletzung der gesetzlichen Vorschriften benutzt. Die Gerichte sehen hier besondere Sorgfaltspflichten, die den Vorstand eines Vereins treffen, bis hin zu einer strafrechtlichen Haftung des Vereinsvorstandes. Auf die Bedingungen der AKB-Luft wird dabei noch einmal ausdrücklich hingewiesen.

Zu dem Kreis der Personen, bei denen ein Organisationsverschulden ebenfalls angenommen werden kann, sind auch zu rechnen: die Referenten (meist nur bei größeren Vereinen) für Motorflug, Segelflug und Ultraleichtflugzeugen. Sie werden in aller Regel als Beauftragte des Vorstandes und somit als Verrichtungsgehilfen nach § 831, Absatz 1 BGB angesehen und haften dann mit dem Vorstand.

Die Haftung aus Organisationsverschulden stellt für die Vereine und den Vorstand die gefährlichste Variante dar. Sie kann sich auch aus Tätigkeiten auf dem Flugfeld, im Bezug auf Zuschauer und die auf dem Flugplatz tätigen Vereinsmitglieder, jederzeit treffen oder aus dem Zustand des Flugplatzes ergeben.

Duldet z. B. der Vorstand die Unterbringung von Kraftfahrzeugen in einer Flugzeughalle, dann muss der Vorstand damit rechnen, dass im Schadenfalle die Gebäudefeuerversicherung keinerlei Leistungen aus entstehenden Bränden zu bezahlen hat.

Auch das Abstellen, nicht nur auf die Halle bezogen, sondern auf dem Flugplatzgelände an sich, ist problematisch, da das Fahrzeug dann üblicherweise nicht in den Versicherungsverbund der „Arbeitsfahrzeuge" eingeschlossen ist.

„LEPO" Rückholfahrzeug der Fliegergruppe Kornwestheim

Insbesondere die auf Segelfluggeländen beliebte Fahrt mit dem „LEPO" bedarf dabei besonderer Aufmerksamkeit. Der Vorstand muss peinlich darauf achten, dass die LEPO's nur von „geeigneten" Jugendlichen, die mindestens 14 Jahre alt sind, benutzt werden.
Der Vereinsvorstand sollte sich tunlichst von der Zuverlässigkeit eines solchen Jugendlichen überzeugen und ggf. das Einverständnis der Eltern einholen, dass eben dieser Jugendliche auf dem Fluggelände mit einem nicht zugelassenen Fahrzeug fahren darf. Es ist völlig selbstverständlich, dass ein solcher LEPO nicht außerhalb des Flugplatzgeländes (auf gar keinen Fall) und auch nicht innerhalb eines Geländes, für das die Allgemeinheit Zugang hat, gefahren werden darf. Nach der Rechtsprechung muss der Vorstand aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht sicher sein, dass Fluggäste, die das Flugfeld betreten, keinen unkalkulierbaren Gefahren ausgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang ist ein „reger Austausch" der LEPO's und der sonstigen nicht zugelassenen Fahrzeuge auf dem Fluggelände absolut unzulässig. Manche Versicherer verlangen von dem Versicherungsnehmer (Verein), dass ihnen sowohl die Fahrer des LEPO's wie auch Fahrgestellnummern mitgeteilt werden. Eine Verletzung wird im Schadenfall von den Versicherern dazu benutzt, die Schadenersatzleistung zu verweigern.

Auch das Befahren des Flugplatzes mit privaten, zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen ist dabei nicht unproblematisch, da damit automatisch die von nahezu allen Vereinen abgeschlossene Haftpflichtversicherung erlischt, wenn ein Fahrzeug auf dem privaten Gelände zwar ordnungsgemäß zugelassen ist, aber auf diesem privaten Gelände „ohne Einweisung" und meist auch ohne Genehmigung der Luftaufsicht den Flugplatz befährt. Im Schadenfall wird sich kaum ein Verantwortlicher, der um die Konsequenzen weiß, im nachhinein dazu bekennen und damit den Schaden „auf sich ziehen". Zur absoluten „Risikokatastrophe" kommt es dann, wenn man das ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassene Auto von einem Familienmitglied, welches keinen Führerschein hat, fahren lässt. In diesem Falle kann man mit einer Kulanzregelung durch die Versicherung auf keinen Fall rechnen.

Nur Führerschein-Inhaber oder eingewiesenes Personal über 14 Jahre sollten daher die auf den Flugplätzen vorhandenen Arbeitsfahrzeuge benutzen dürfen.

Die verschiedenen Versicherungen bieten in aller Regel eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Vereinsvorstände, eine Veranstalter-Haftpflicht, eine Gelände-Haftpflicht inkl. Flug- und Startleiter-Haftpflicht sowie eine Haftpflicht für Fluglehrer und Einweiser, eine Startwinden-Haftpflicht, eine Arbeitsfahrzeug-Haftpflicht sowie eine Haftpflichtversicherung für das technische Personal, das bei den gemeldeten Betriebsstätten eines LTB's gemeldet ist.

Es ist sicherlich nicht unproblematisch, den Vereinsvorständen die entsprechenden Aufgaben zur Überwachung des Vereins zuzumuten, da sie dies in aller Regel freiwillig tun; die Rechtsprechung geht jedoch im Einzelfall mit den Grundsätzen der Haftung relativ und deshalbt mit den Vorständen rigoros um. Es fängt in aller Regel schon damit an, dass die Meldepflichten für Schäden – sofern sie nicht eingehalten werden – zum Verlust des Versicherungsschutzes führen können. Auch die jeweils von den Versicherern vorgeschriebenen Mindestbedingungen für Fahrzeuge und für Windenfahrer sollten peinlichst genau eingehalten werden; für Fahrzeuglenker muss auf jeden Fall das vollendete 14. und für Windenfahrer das vollendete 16. Lebensjahr erreicht werden.

Zum Schluss sei noch einmal darauf hingewiesen, dass Vereinsvorstände grundsätzlich wie „Eigentümer" angesehen werden und bei Vorliegen der „groben" Fahrlässigkeit der entsprechende Verein grundsätzlich nicht mit einer Zahlung aus der Kasko-Versicherung rechnen kann.

Sollten also z. B. der 1. und 2. Vorsitzende eines Vereins gemeinsam grob fahrlässig ein Luftfahrzeug in den „Boden rammen", so wird der Verein auf keinen Fall einen Cent aus der Vollkasko-Versicherung erhalten.

Auch diesen Punkt gilt es zu berücksichtigen.

Ich wünsche allen Lesern eine unfallfreie und damit hoffentlich auch sorgenfreie Flugsaison Sommer 2006.

VDL-Vorstandswahlen auf der ILA Berlin 2006

Vorstandswahlen „Mike“ Wacker, der neue stellvertretende Vorsitzende

Stellvertreter Erwin Joras

Vorsitzender Wolfgang Hirsch

Kassierer Lothar Abrakat

Stellvertretender Vorsitzender Michael Wacker

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung des Verband der Luftfahrtsachverständigen auf der diesjährigen ILA in Berlin-Schönefeld fanden diesmal Vorstandswahlen statt. Der seit 1991 amtierende **Vorsitzende Wolfgang Hirsch** wurde ebenso wiedergewählt wie sein **Stellvertreter Erwin Joras** sowie der **Kassierer Lothar Abrakat.** Der seit 1997 amtierende stellvertretende **Vorsitzende Ralf Wagner,** Sachverständiger aus Quickborn bei Hamburg, der im Frühjahr seinen 65. Geburtstag feiern konnte, kandidierte nach neun Jahren aktiver Tätigkeit altershalber nicht mehr erneut. Neu in den Vorstand gewählt wurde der 41-jährige Sachverständige und Prüfer mit FAA-Zulassung, **Michael Wacker** aus Groß-Gerau.

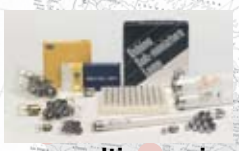
interturbine Logistik GmbH

THE ONE STOP SOURCE

online - on time
www.itlogistics.de
service@itlogistics.de

appointed for total fleet support by
AIRBUS • ATR • DORNIER
EMBRAER • EUROCOPTER

...no multi inquiring



...no multi sourcing

...no multi ordering

...less costs all over

THE ONE STOP SOURCE®

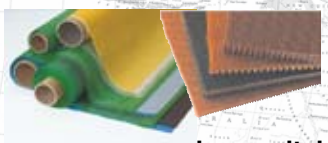
ALL MAINTENANCE CONSUMABLES

Consolidating > 500.000 Part Numbers
from more than 2.000 Sources
Guaranteed Supply from Regional Warehouses Worldwide

...no multi transportation

...no multi invoicing

...no multi import handling



...less stock hold, saving capital

INTERTURBINE LOGISTIK GMBH · WORLDWIDE MATERIAL SUPPORT
Kisdorfer Weg 36 - 38 · 24568 Kaltenkirchen · Germany · Supplier Code: C5543
e-mail: service@itlogistics.de · Phone +49 4191 809 300 · Fax +49 4191 809 333 · AOG Phone +49 4191 809 44

FRANCE • UK • USA: CA / TX / FL • CANADA • P.R. CHINA • SINGAPORE • AUSTRALIA • SOUTH AFRICA

Wir liefern mehr
als nur Treibstoff!

air bp

Ein globales Unternehmen mit mehr als 1.500 Standorten in 90 Ländern und regionalen Verkaufsbüros auf der ganzen Welt.
Umfassende Angebote für unsere Kunden aus der Flugzeugindustrie.
Schmierstoffe für Flugzeugturbinen, einschl. BPTO 2380, dem am häufigsten verwendeten Turbinenöl für den gewerblichen Flugbetrieb sowie BPTO 2197, dem am meisten genutzten Turbinenöl mit höchster thermischer Stabilität.
Spezialprodukte in einem breit gefächerten Angebot für den Flugbetrieb, wie Hydrauliköle, Stossdämpferöle, Korrosionsschutzöle und Fette.
Technischer Service und Management von Betankungsanlagen auf international höchstem Standard.
Technische Planung und Bauüberwachung von Betankungsanlagen.

Weitere Informationen: Telefon +49 (0)40 6395 4543, www.airbp.de

75 Jahre im Dienst der Luftfahrt

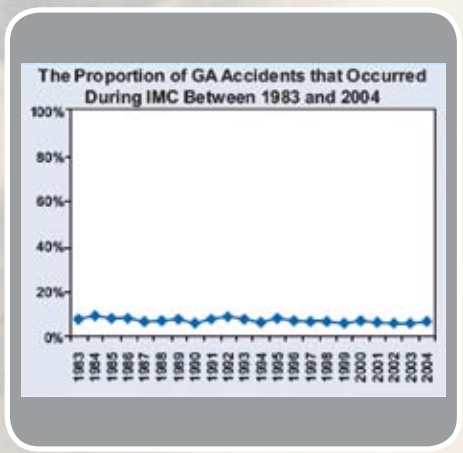
Risiko-Faktoren bei Wetterunfällen in der Allgemeinen Luftfahrt

Neue Studie des NTSB zu Wetterunfällen

Luftfahrt-Akademie/ Fliegerpraxis

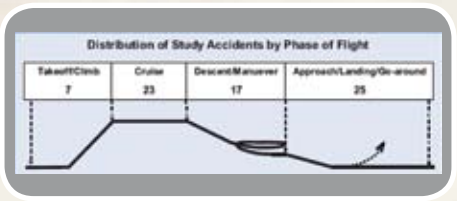
Autor:
Siegfried Niedek

Das NTSB (National Transportation Safety Board) in den USA hat im Jahr 2005 bereits die fünfte Studie über Wetterunfälle und deren Ursachen erstellt (NTSB/SS-05/01). In den vorhergehenden Studien aus den Jahren 1968, 1974, 1976 und 1989 waren die jährlichen Unfälle auf signifikante Ursachen hin untersucht worden, hauptsächlich Unfälle mit der Ursache „Fortsetzung eines VFR-Fluges in schlechtes Wetter".

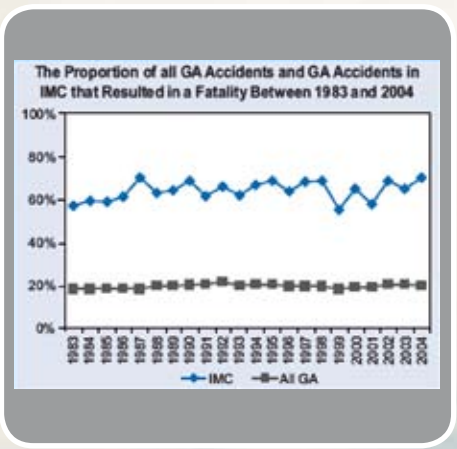


Über einen Zeitraum von 20 Jahren ist der Anteil an Wetterunfällen in der Allgemeinen Luftfahrt, in den USA, stabil bei 5-9 Prozent, gemessen an der Gesamtzahl der Flugzeugunfälle, geblieben. Doch der tödliche Anteil an den Wetterunfällen mit 65 Prozent ist für das NTSB alarmierend. Denn dieser tödliche Anteil ist ebenfalls gleich geblieben. Im Jahr 2004 ereigneten sich 103 Unfälle, dass sind 6 Prozent aller Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt, unter IMC-Bedingungen (vereinfacht gesagt: bei schlechtem Wetter).

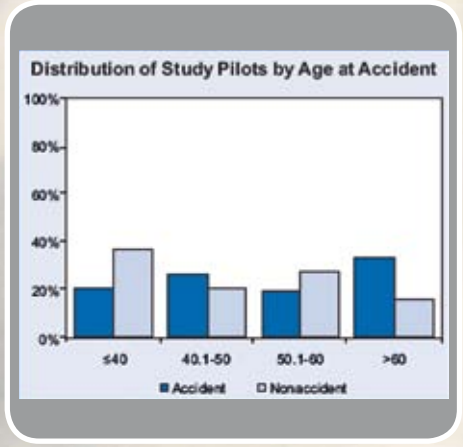
Von diesen Unfällen waren 70 Prozent tödlich, und die 147 tödlich Verletzten entsprachen mehr als 25 Prozent der Gesamtzahl der tödlich Verletzten bei Flugzeugunfällen in

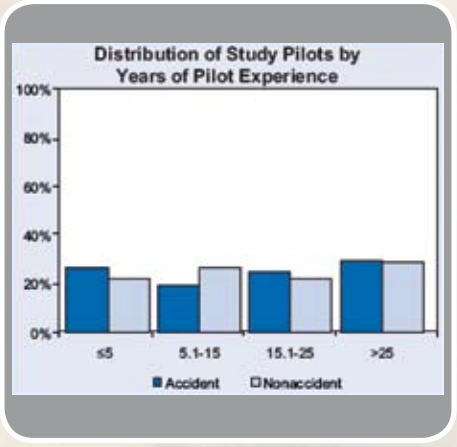


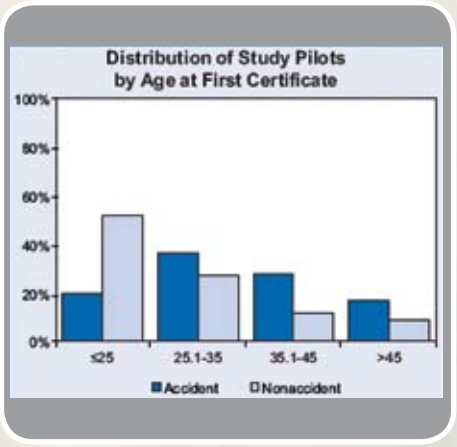
der Allgemeinen Luftfahrt im Jahr 2004. Aus diesem Grund versuchte das NTSB mit einem neuen Verfahren, den Risiko-Faktoren bei Wetterunfällen auf die Spur zu kommen. Aus der Medizin ist das Verfahren mit den 2 Gruppen bekannt, der Versuchsgruppe mit „echter" Medizin und der Kontrollgruppe mit Placebos. In der NTSB Studie bildete man auch zwei Gruppen: eine Gruppe bestand aus Piloten mit überlebten Wetterunfällen sowie, falls die Piloten tödlich verunglückt waren, aus den Unfallakten (72 Unfälle im Zeitraum August 2003 bis April 2004) und eine Kontrollgruppe ohne „Unfallerfahrung" (135 Flüge, die während des Unfallzeitpunktes in der Nähe des Unfallortes ohne Probleme stattfanden). Der Alters-



durchschnitt sowie die Flugerfahrung waren ähnlich, so dass die jeweiligen Ergebnisse verglichen werden konnten. Folgende Punkte sind in der Studie besonders betrachtet worden:







Jahr 2004, das auf den Zusammenhang zwischen durchgefallenen Multiple Choice Tests und mangelndem fliegerischem Können hinweist, aber eine generelle Aussage lässt sich daraus nicht ableiten.

c) Wetterbriefing von Piloten

Allgemein wird angenommen, dass Piloten, die einen Wetterunfall erlitten, keine ausreichende Wetterberatung eingeholt haben. Deshalb ist bei beiden Gruppen ausführlich nach der allgemeinen Art der Wetterberatung und nach der speziellen Beratung vor den untersuchten Flügen gefragt worden (falls nur Unfallakten vorlagen, ist nach möglichen Beweisstücken „gefahndet" worden). 94 Prozent der nicht verunglückten Piloten haben wenigstens eine Wetterinformationsquelle genutzt, 57 Prozent mindestens zwei oder mehr.

Die Flight Service Station (FSS) ist hauptsächliche Wetterinformationsquelle, danach folgt WSI und Meteorologix, DUATS, das Internet, ATIS, ASOS, AWOS und das Fernsehen. Die Vielfalt der Wetterinformationsquellen führt nach Aussage des NTSB und der FAA allerdings zu falschen Interpretationen oder sogar zur Konfusion, denn die Darstellung der Wetterkarten ist nicht standardisiert und für einen Nichtfachmann deshalb nicht mehr zu verstehen. Die FAA wird vom NTSB aufgefordert, Richtlinien zur besseren Wetterberatung zu erlassen.

a) Altersbedingte Unterschiede

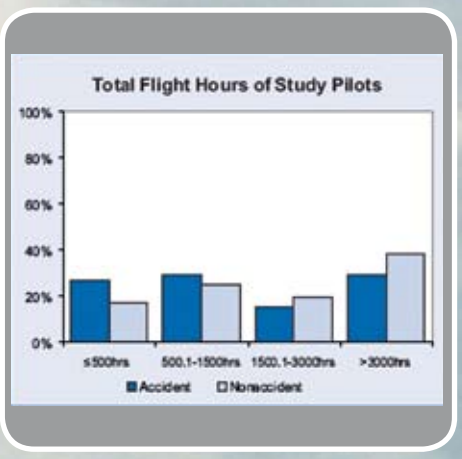
Der Zusammenhang zwischen dem Alter des Piloten und dem Unfallrisiko ist bereits mehrfach untersucht worden, mit unterschiedlichen Ergebnissen. In dieser Studie kommt das NTSB zur Erkenntnis, dass der Beginn des Flugtrainings ein Indikator für das Unfallrisiko ist, d. h. je früher ein Pilot mit dem Fliegen beginnt (vor dem 25. Lebensjahr), desto weniger unterliegt er dem Risiko. Die Erklärung wird gleich mitgeliefert: Das Interesse bei jungen Leuten am Fliegen hat berufliche Ursachen, also ist die Schulung, auch für das Flugwetter, erheblich besser und vor allen Dingen, zeitlich länger. Bei Piloten, die erst nach dem 35. Lebensjahr zum Fliegen kommen, ist die private Fliegerei im Vordergrund, und die Schulung findet nur während der fliegerischen Ausbildung statt.

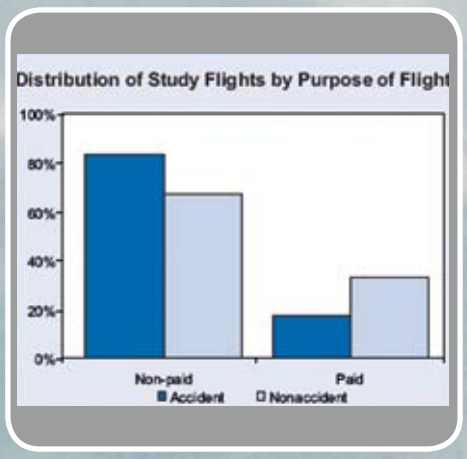
b) Unfall- und Zwischenfallerfahrung sowie Ergebnisse bei Checkflügen

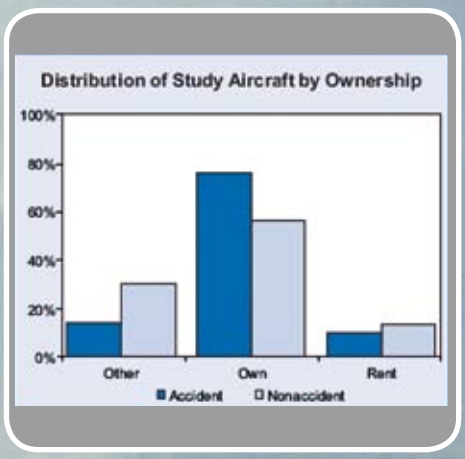
Piloten mit Unfallerfahrung haben ein erheblich größeres Risiko, einen zukünftigen Unfall zu erleiden (auch im Straßenverkehr!). In den USA wird dies bei der Festsetzung der Versicherungsprämie (auch für Autos) verwendet. Nur wenig ist aber bisher über den Zusammenhang zwischen Prüfungsergebnissen (theoretisch und praktisch) und einem erhöhten Unfallrisiko bekannt. Zwar verfügt das NTSB über eine Untersuchung aus dem

Eine weitere Forderung des NTSB ist, Piloten auch im Bereich Wetter ständig zu schulen, denn eine freiwillige Teilnahme an entsprechenden Schulungen kann nicht erwartet werden:

„It appears that pilots generally require formal training to obtain weather knowledge and cannot be expected to acquire it on their own."







Das Luftsicherheitsgesetz: Die Irrtümer der Luftsicherheitsbehörden

Autor:
RA Michael Schroeder

Luftfahrt-Akademie/ Recht

Das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) vom 11.01.2005, abgedruckt in BGBl. I S. 78, geändert durch Art. 49 GG zur Umbenennung des Bundesgrenzschutzes in Bundespolizei vom 21.06.2005 (BGBl. I S. 1818), hat seit seinem Inkrafttreten für eine Vielzahl von Irritationen gesorgt.

Diese Irritationen sind im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Luftsicherheitsbehörden der Länder die Prüfungsmöglichkeiten, die ihnen das LuftSiG eröffnet, zum Teil gründlich missverstehen. Es stellt sich die Frage, ob diese Missverständnise auf Vorsatz beruhen oder lediglich grob fahrlässig erfolgen.

Die Bilder vom 11.09.2001, die wohl niemand jemals vergessen wird, sind, um es vereinfacht darzustellen, auch der Ursprung für das LuftSiG innerhalb der BRD.

Das LuftSiG umfasst die Regelungen, die die Luftsicherheit in Deutschland betreffen. Neben der Zusammenfassung der bisher im LuftVG zersplitterten und mit fremden Regelungsmaterien verbundenen Bestimmungen zur Abwehr äußerer Gefahren für die Luftsicherheit soll darin die Amtshilfe zu Gunsten der Flugsicherung und die Unterstützung der Polizei durch die Streitkräfte ausdrücklich geregelt werden (Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 1.3 LuftSiG, bearbeitet von Elmar Giemulla und Heiko von Schyndel, Abschnitt allgemein RZ 11).

Während § 1 LuftSiG den Zweck des Gesetzes regelt, beschreibt § 2 LuftSiG die Aufgaben, die die Luftsicherheitsbehörde wahrzunehmen hat. Im Abschnitt 2 des LuftSiG werden dann die allgemeinen Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde (§ 3), der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (§ 4), die besonderen Befugnisse der Luftsicherheitsbehörden (§ 5) und endlich § 7 die Zuverlässigkeitsprüfung im Einzelnen beschrieben und dargelegt.

§ 3 LuftSiG ermächtigt die Luftaufsichtsbehörde dazu, die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr einer Gefahr zu treffen. In dieser Vorschrift wird die Ermächtigungsgrundlage gesehen, die den Luftsicherheitsbehörden die Rechtsgrundlage für die Eingriffe in die Rechte des Bürgers einschließlich der Grundrechte darstellt.

Neben einigen speziellen gesetzlichen Vorschriften, die ich gerade zitiert habe, handelt es sich bei der Ermächtigungsgrundlage des § 3 LuftSiG um eine sogenannte Generalklausel. D. h. es handelt sich hierbei um einen Auffangtatbestand, dessen Anwendung immer dann in Betracht kommt, wenn es für eine bestimmte behördliche Maßnahme keine Spezialermächtigung gibt. Als solche Spezialermächtigung kommt ausdrücklich die Vorschrift des § 5 LuftSiG in Betracht.

Es bedarf sicherlich an dieser Stelle keines gesonderten Hinweises darauf, dass sich die Luftsicherheitsbehörden in keiner Weise mit irgendwelchen spezialgesetzlichen Regelungen auseinandersetzen, sondern von vornherein bei allem ihrem Tätigwerden die Generalklausel des § 3 LuftSiG heranziehen.

Auf der Grundlage und unter dem Deckmantel dieser Generalklausel werden dann Entscheidungen zu § 7 LuftSiG erlassen, die einen nur noch Kopf schütteln lassen können.

Unbestritten ist, dass § 7 LuftSiG die Nachfolgevorschrift des § 29 d LuftVG a. F. ist. Er steht, wie Giemulla ausdrücklich ausführt, in dessen Tradition und schreibt diesen fort. Um bestehende Sicherheitslücken zu schließen, sieht diese Vorschrift jedoch Änderungen vor, die eine umfassendere und effektivere Durchführung der Überprüfung ermöglichen sollen. Zugleich enthält die Vorschrift der allgemeinen Regelung in § 6 LuftSiG vorgehende besondere Bestimmungen für die Erhebung und Verwendung personenbezogener Daten zu Zwecken der Zuverlässigkeitsüberprüfung. (vgl. Giemulla a. a. O., § 7 Rz 1.).

Dieser allgemein verstandene Hinweis dahingehend, dass § 7 LuftSiG die Möglichkeit einer umfassenderen und effektiveren Durchführung der Überprüfung ermöglicht, wird von den Verwaltungsbehörden jedoch dahingehend interpretiert, dass nunmehr alles unter die Vorschrift des § 7 LuftSiG subsumiert werden kann. Dies unter dem Deckmantel der Sicherheit des Luftverkehrs und der Sicherheit der Bevölkerung, ohne Rücksicht darauf, dass heute noch die Vorschrift des § 29 LuftVZO existiert.

Offensichtlich verwechseln die Luftsicherheitsbehörden das Merkmal der Ungeeignetheit in § 29 LuftVZO mit dem Merkmal der Unzuverlässigkeit in § 7 LuftSiG. Dies obgleich es offensichtlich ist, dass hier keinerlei Verwechslungsgefahren bestehen können.

Es ist geradezu absurd, wenn Luftsicherheitsbehörden Anträge auf Zulässigkeitsüberprüfung zurückweisen, weil zu Lasten des Antragstellers insgesamt drei Eintragungen vorliegen, nämlich
- des vorsätzlichen Vergehens der Verletzung der Buchführungspflicht,
- des Vorenthaltens und Veruntreuens von Arbeitsentgelt in 12 Fällen,
- und des Betruges.

Alle drei Fälle, die hier genannt sind, sind von den jeweils zuständigen Amtsgerichten durch Strafbefehle erledigt worden.

Zur Erinnerung:

§ 29 d LuftVG a. F. regelte den Zugang zu sicherheitsempfindlichen Bereichen. Danach durften die Luftfahrtbehörden darüber entscheiden, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen erteilt werden kann oder zu entziehen ist.

Dabei war den Luftfahrtbehörden die Möglichkeit eingeräumt, mit Zustimmung des Betroffenen Überprüfungen durchzuführen, die im Gesetz im Einzelnen genannt wurden.

Nach § 29 d Abs. 1 LuftVG a. F. entschieden die Luftfahrtbehörden (auf Grund der Zuverlässigkeitsprüfung nach Abs. 2) darüber, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen gem. §§ 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftVG und 20 a Abs. 1 Nr. 2 LuftVG (diese werden von den Luftfahrt- und Flughafenunternehmen in Luftsicherheitsplänen festgelegt) erteilt werden kann oder zu entziehen ist.

§ 29 d Abs. 2 LuftVG a. F. ermächtigte die Luftfahrtbehörden zur Durchführung von Zuverlässigkeitsprüfungen und beschreibt in den Nummern 1 bis 3 naturgemäß auch den Kreis der Personen, die sich einer solchen Sicherheitsüberprüfung unterziehen müssen.

§ 7 LuftSiG ist, wie Giemulla zutreffend ausführt, die Nachfolgevorschrift dieser Vorschrift. Es ist folglich absolut unverständlich, weshalb hier die nach wie vor existente Vorschrift des § 29 LuftVZO außer Acht gelassen wird und statt dessen die einfacher zu begründende Generalklausel des § 3 LuftSiG herangezogen wird, um unter diese Generalklausel all das zu subsumieren, was die Behörden schon immer unter eine solche Generalnorm subsumieren wollten, es aber nicht konnten, weil sie schlicht fehlte.

Ohne sich überhaupt näher mit der Rechtslage zu befassen, geht namentlich das Luftamt Südbayern hin und behauptet, auf Grund der Tatsache, dass der Bayerische VGH in einer Entscheidung vom 07.12.2005, AZ 20 C 05.1674, ausgeführt habe, es bestehe keine Veranlassung, von den Rechtsgrundsätzen, die in der Rechtsprechung zu § 29 d LuftVG a. F. entwickelt worden seien, abzugehen, sei es so, dass auch die oben aufgelisteten Verurteilungen selbstredend unter die neue Vorschrift des § 7 LuftSiG subsumiert werden könnten.

Dies ist falsch. Eine derart verkürzte Interpretation der Rechtsprechung und der Bezugnahme auf die Rechtsprechung kann nur als „die Verflachung des juristischen Denkens" bezeichnet werden.

Es ist zunehmend zu beobachten, wie sich die Begründungsargumentation in Gerichtsentscheidungen und verwaltungsrechtlichen Entscheidungen verschlechtern und zu unannehmbaren Ergebnissen führen. Ein Indiz dafür sind u. a. die zahlreichen Verfassungsbeschwerden, mit denen verzweifelte Parteien versuchen, sich gegen erlittenes Unrecht zu wehren. So hat sich die Neigung verstärkt, statt einer selbst erarbeiteten Begründung nach Präjudizien zu suchen, um diese als Entscheidungsgrundlage anzuführen.

So liest man häufig in Entscheidungen der Verwaltungsbehörden genau das, was ich hier angeprangert habe, nämlich: Der Antragsteller ist unzuverlässig, weil das Bundesverwaltungsgericht und ihm folgend der Bayerische Verwaltungsgerichtshof entschieden hat.

Hier wird nicht einmal der zaghafte Versuch unternommen, die Rechtsfrage selbst denkend zu beantworten. Statt dessen wird irgendetwas als obiter dictum ausgeführt, was so die Rechtsprechung nie ausgeführt hat und wohl auch nie ausführen wird.

Bemerkenswert ist weiterhin, dass alle Luftsicherheitsbehörden, die diese Argumentationskette wählen, Ausführungen zu der angeblich zu ihren Gunsten streitenden Rechtsprechung machen, ohne jedoch auch nur ansatzweise die Bestimmungen des LuftSiG zur Kenntnis zu nehmen, wobei nach wie vor erhebliche Bedenken bestehen, ob diese Bestimmungen überhaupt für die Beurteilung herangezogen werden können.

Es ist häufig darüber berichtet worden, dass hinsichtlich der Bestimmungen des LuftSiG, insbesondere der Bestimmung des § 7 LuftSiG, erhebliche Bedenken bestehen. Das Gesetz als solches ist mangels Bundesratszustimmung nicht rechtmäßig erlassen worden. Die Überprüfung als solche verstößt sowohl gegen Grundrechte als auch gegen datenschutzrechtliche Bestimmungen.

Ich erspare mir hier die Argumente zusammenzutragen, die bereits in einer Vielzahl von Aufsätzen und Urteilsanmerkungen veröffentlicht worden sind.

Diesbezüglich bleibt nur anzumerken, dass im Hinblick darauf, dass die Verfassungswidrigkeit von Teilen des Gesetzes bereits durch das BVerfG festgestellt worden ist, sich das BVerfG allerdings noch nicht mit der Frage des Zustandekommens des Gesetzes auseinandergesetzt hat, hier sicherlich eine erneute Befassung unseres obersten Gerichtes unumgänglich sein wird.

Fast bei sämtlichen Bescheiden der Luftsicherheitsbehörden, die dem Autor bekannt geworden sind (insoweit handelt es sich um Bescheide, die aus dem gesamten Bundesgebiet stammen), fällt auf, dass, wie ich bereits oben unter der Prämisse der Verflachung des juristischen Denkens ausgeführt haben, keine der Behörden in der Lage ist, sich stringent mit dem Gesetz auseinanderzusetzen, das Gesetz zu lesen und unter die gesetzlichen Normen unter den konkreten Sachverhalt zu subsumieren, so wie dies eigentlich jeder Jurist schon im ersten Semester lernt.

Zunächst ist auf die Bestimmung des § 1 LuftSiG zu verweisen. Danach dient das Gesetz dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen.

Hier wird die Verwaltungsbehörde in unserem Beispielsfall sicherlich beantworten müssen, weshalb der Kläger, der in ein Insolvenzverfahren als Mitgeschäftsführer hineingezogen worden ist und seine Buchführungspflicht (mit-)verletzt hat, sowie wegen dem Vorenthalten von Arbeitsentgelten durch Strafbefehl verurteilt worden ist, befürchten lässt, dass er die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdet, insbesondere Flugzeugentführungen, Sabotageakte und terroristische Anschläge vorbereitet.

Ein solcher Schluss dürfte der Verwaltungsbehörde schwer fallen. Auch wer seinen Zahnarzt nicht bezahlt, steht sicherlich nicht in Verdacht, ein Terrorist zu sein.

Des Weiteren fällt immer wieder auf, dass die Luftsicherheitsbehörden nicht nur im vorliegenden Verfahren die Vorschrift des § 2 LuftSiG weder gesehen noch in gehöriger Weise beachtet haben.
Danach hat die Luftsicherheitsbehörde die Aufgabe, Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne des § 1 abzuwehren. Sie nimmt insbesondere die Zuverlässigkeitsprüfung nach § 7 vor, lässt nach § 8 Abs. 1 Satz 2 und § 9 Abs. 1 Satz 2 Luftsicherheitspläne zu, ordnet Sicherungsmaßnahmen der Flugbetreiber nach § 8 und der Luftfahrtunternehmer nach § 9 an und überwacht deren Einhaltung.

→ (Fortsetzung Seite 15)

Ausfertigung

Az.: 5 IN 563/05-s

Amtsgericht Ludwigsburg

Beschluss vom 05.05.2006

Über das Vermögen der

[redacted]

wird heute, am **05.05.2006**, um **11.00** Uhr das Insolvenzverfahren eröffnet

und

Herrn Rechtsanwalt [redacted], 70188 Stuttgart,
Tel.: 071[redacted]

zum Insolvenzverwalter ernannt.

Forderungen der Insolvenzgläubiger sind bis zum **12.07.2006** unter Beachtung des § 174 InsO beim Insolvenzverwalter anzumelden.

Die Gläubiger werden aufgefordert, dem Insolvenzverwalter unverzüglich mitzuteilen, welche Sicherungsrechte sie an beweglichen Sachen oder an Rechten des Schuldners in Anspruch nehmen. Der Gegenstand, an dem das Sicherungsrecht beansprucht wird, die Art und der Entstehungsgrund des Sicherungsrechts sowie die gesicherte Forderung sind zu bezeichnen. Wer diese Mitteilungen schuldhaft unterläßt oder verzögert, haftet für den daraus entstehenden Schaden (§ 28 Abs. 2 InsO).

Wer Verpflichtungen gegenüber dem Schuldner hat, wird aufgefordert, nicht mehr an den Schuldner, sondern nur noch an den Insolvenzverwalter zu leisten.

Termin zur Gläubigerversammlung, in der auf Grundlage eines Berichts des Insolvenzverwalters über den Fortgang des Verfahrens beschlossen wird und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen

wird auf

02.08.2006, 9.00 Uhr, Zimmer 2011, EG

im Gebäude des Amtsgerichts Ludwigsburg, 71638 Ludwigsburg, Schorndorfer Str. 28, anberaumt.

Der Termin dient zugleich zur Beschlussfassung über die Person des Insolvenzverwalters sowie die Bestellung eines Gläubigerausschusses und gegebenenfalls über die in den §§ 100, 101, 149, 157, 159 bis 163, 271 und 272 InsO bezeichneten Gegenstände und evtl. zur Einstellung des Verfahrens nach § 207 InsO.

Der Insolvenzverwalter wird mit der Durchführung der erforderlichen Zustellungen beauftragt (§ 8 Abs. 3 InsO).

Rauscher
Richter am Amtsgericht

Ausgefertigt
Ludwigsburg, den 05.05.2006
Die Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle
des Amtsgerichts

-Schad-Großhans-
Justizangestellte

AMTSGERICHT LUDWIGSBURG

Auch hier übersehen die Luftsicherheitsbehörden gerne, dass ausdrücklich auf die Vorschrift des § 1 LuftSiG verwiesen wird, der sozusagen das Maß aller Dinge ist.

Gänzlich übersehen wird in der Regel die Vorschrift des § 4 LuftSiG. Nach § 4 LuftSiG ist nämlich die Verwaltungsbehörde verpflichtet, von mehreren möglichen und geeigneten Maßnahmen diejenige zu treffen, die den Einzelnen oder die Allgemeinheit voraussichtlich am wenigsten beeinträchtigt.

Ferner darf eine Maßnahme nicht zu einem Nachteil führen, der zu dem erstrebten Erfolg erkennbar außer Verhältnis steht. Eine Maßnahme ist im Übrigen nur solange zulässig, bis ihr Zweck erreicht ist oder sich zeigt, dass er nicht erreicht werden kann.

Eine Subsumtion unter diese Vorschrift sucht man in allen Bescheiden der Luftsicherheitsbehörden vergeblich. Hier wird mit Schlagworten gearbeitet, hier wird mit kräftigen Worten ausgeführt, der Antragsteller sei ein Sicherheitsrisiko, weil der Bayerische Verwaltungsgerichtshof entschieden habe ...

Verschwiegen wird aber auch, dass es Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahre 2004 gibt, die sich eingehend mit sicherheitsrelevanten Problemstellungen befassen und diese genau analysieren. Entscheidungen, die aber keineswegs die Hauruckmentalität der Luftsicherheitsbehörden stützten.

Hier ist zunächst einmal auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts 3 C 8.04 vom 11.11.2004 zu verweisen. In dieser Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschieden, dass allein die Mitgliedschaft in der islamischen Gemeinschaft Milli Görüs nicht ausreicht, einem Flughafenmitarbeiter die luftverkehrsrechtliche Zuverlässigkeit abzusprechen und die Zutrittsberechtigung für die sicherheitsempfindlichen Bereiche und Anlagen des Flughafens zu entziehen. Das Bundesverwaltungsgericht hat seinerzeit der eingelegten Revision des Klägers stattgegeben und den angefochtenen Bescheid der Verwaltungsbehörde aufgehoben, mit der Begründung, es gebe keinen Anlass, an der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit des Klägers zu zweifeln. Dabei führt das Bundesverwaltungsgericht wörtlich aus: „Zwar müsse die Feststellung des Berufungsgerichts zu Grunde gelegt werden, dass Milli Görüs verfassungsfeindliche Ziele verfolge, denn dies sei eine Tatsachenfeststellung, die das Revisionsgericht binde.
Daraus folge aber keine Vermutung für die Unzuverlässigkeit des Klägers, da die entsprechenden Verordnungsbestimmungen wegen fehlender gesetzlicher Ermächtigung unwirksam seien. Vielmehr sei im Einzelfall festzustellen, ob Grund zur Annahme bestehe, bei dem Überprüften sei aktuell oder künftig ein Verstoß gerade gegen die Anforderungen an die Sicherheit des Luftverkehrs zu befürchten. Dabei sei ein strenger Maßstab anzulegen. Nach der Rechtsprechung des Gerichts sei die Zuverlässigkeit schon dann zu verneinen, wenn ein ihr auch nur geringer Zweifel bestehe."

Solche Zweifel sieht das Gericht allerdings nicht in der zeitweiligen Mitgliedschaft bei Milli Görüs.

Nach den übereinstimmenden Feststellungen der Vorinstanzen und nach den Bekundungen aller Beteiligten verfolge diese Vereinigung nämlich ihre Ziele ohne Einsatz von Gewalt. Die Ausrichtung des Vereins bietet daher kein Indiz für eine Gewaltbereitschaft des einzelnen Mitglieds, die sich in einem Anschlag auf den Luftverkehr niederschlagen könnte.

Wenn man nun schon mit der Verwaltungsbehörde davon ausgeht, dass man die alten, zu § 29 d LuftVG a. F. ergangenen Entscheidungen heranziehen müsse, so stelle ich mir die Frage, weshalb die Luftsicherheitsbehörden dies nicht konsequent getan und exakt diese Entscheidung, die ich gerade zitiert habe, zu Grunde gelegt haben.

Bei dieser Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht neben einer Vielzahl anderer, auch für den vorliegenden Fall nicht unerheblicher Aspekte, schlussendlich aber darauf abgestellt, ob und inwieweit der dortige Kläger eine gewisse Gewaltbereitschaft erkennen lasse, die dazu führe, dass er Übergriffe auf den Luftverkehr vornimmt. Hierzu wäre es sicherlich erforderlich (wenn man die zutreffende Parallele auf den vorliegenden Fall zieht), dass zumindest z. B. durch Delikte des §§ 249 ff. StGB eine gewisse Gewaltbereitschaft dokumentiert bzw. verdeutlicht worden wäre, dass man sich über die persönliche Integrität dritter Personen gewaltsam hinwegsetzt.

Wer allerdings seinen Buchführungspflichten nicht nachkommt, lässt aus meiner Sicht keinerlei kriminelle Energie im Hinblick darauf erkennen, dass er auch bereit wäre, ein Flugzeug zu entführen oder sogar einen terroristischen Anschlag auf ein Luftfahrzeug vorzunehmen.

Gerade die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass es eben nicht darauf ankommt, Bescheide zu erlassen, in denen steht, der Antragsteller ist ein Sicherheitsrisiko, weil ..., sondern es schlussendlich darauf ankommt, sich mit dem Einzelfall auseinanderzusetzen, nachzudenken und die dann notwendigen Argumente zusammenzutragen und insbesondere das Ermessen auszuüben.

Genau dies hat das Bundesverwaltungsgericht auch in einer weiteren Entscheidung getan:
Das Bundesverwaltungsgericht hat auch in einer weiteren Entscheidung BVG 3 C 33.03 vom 15.07.2004 entschieden, dass eine frühere Tätigkeit als inoffizieller Mitarbeiter des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen DDR nur dann Zweifel an der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit eines Flughafenbediensteten begründen kann, wenn das damalige Verhalten Grund für die Annahme gibt, beim Überprüften sei aktuell und künftig ein Verstoß gerade gegen die Anordnung an die Sicherheit des Luftverkehrs zu befürchten.

Mit den in diesem Verfahren angegriffenen Bescheiden war festgestellt worden, dass der als Flugzeugmechaniker am Flughafen D tätige Kläger nicht die erforderliche persönliche Zuverlässigkeit besitze, um Zutritt zu den nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen des Flughafens D zu erhalten, da er 14 Jahre als inoffizieller Mitarbeiter für das Ministerium für Staatssicherheit der ehemaligen DDR tätig gewesen war.

Im Rahmen seiner Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, dass zuverlässig im Sinne von § 29 d LuftVG a. F. nur der sei, der die Gewähr dafür biete, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen. → (Fortsetzung Seite 16)

Fortsetzung von Seite 15

Wegen des gerade beim Luftverkehr hohen Gefährdungspotentials und der Hochrangigkeit der zu schützenden Rechtsgüter seien hierbei strenge Anforderungen zu stellen. Danach sei die Zuverlässigkeit bereits dann zu verneinen, wenn hieran auch nur geringe Zweifel bestünden.

Das Bundesverwaltungsgericht hat dem Berufungsgericht zwar attestiert, dass es zutreffend davon ausgegangen sei, dass der Luftfahrtbehörde bei der Feststellung der Zuverlässigkeit der überprüften Person kein Beurteilungsspielraum zustehe, sondern ihre Entscheidung in vollem Umfange der gerichtlichen Kontrolle unterliege.

Ebenso wenig sei die Annahme zu beanstanden, dass eine Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Staatssicherheit als inoffizieller Mitarbeiter Anlass zu der Prüfung gebe, ob der Überprüfte nach dem Gesamtbild seiner Persönlichkeit das erforderliche Maß an Verantwortungsbewusstsein und Selbstbeherrschung aufbringe, um selbst bei dem In-Aussicht-Stellen von Vorteilen oder der Androhung von Nachteilen die Belange der Sicherheit des Luftverkehrs zu wahren.

Auch hier stellt das Bundesverwaltungsgericht wieder die Sicherheit des Luftverkehrs in den Vordergrund und befasst sich des Weiteren mit der Frage, ob eine konkrete Tätigkeit mit konkret dargelegten Erfordernissen dazu führe, dass die Sicherheit des Luftverkehrs missachtet oder vernachlässigt werde.

Die zuletzt zitierte Entscheidung macht im Übrigen deutlich, dass auch nicht die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 29 d LuftVG a. F. 1:1 übernommen werden kann. Während das LuftVG nämlich keine Ermessensspielräume einräumt, wird hier im LuftSiG gerade durch die Vorschrift der Verwaltungsbehörde Entsprechendes aufgegeben und schon einzelne Kriterien an die Hand gegeben, wie zu verfahren ist. Dies gilt auch entgegen dem ausdrücklichen Wortlaut für die Generalklausel des § 3 LuftSiG (vgl. Giemulla a. a. O.).
An dieser Stelle möchte ich nicht weiter darauf eingehen, welche Unzulänglichkeiten bei der Einholung von Informationen auftreten. Beispielhaft möchte ich nur das Bundesland NRW benennen. Hier werden Auskünfte des Innenministeriums herangezogen. Dabei hat sich in der Vergangenheit herausgestellt, dass z. B. Antragsteller benannt werden, ein gerichtliches Aktenzeichen ausgeführt wird, mit dem Zusatz „schwerer Diebstahl". Die Sache war schnell aufgeklärt. Der Antragsteller war Opfer eines Einbruchdiebstahls in seinem Privathaus geworden. Er hatte den Vorgang angezeigt.

Ausnahmsweise waren die Täter ermittelt und verurteilt worden. Dies hat dazu geführt, dass dem Anzeigenerstatter und Geschädigten ein Aktenzeichen zugeschrieben wurde, was den Tätern zuzuschreiben war, mit dem Vermerk „Verurteilung wegen schweren Diebstahls".

Insoweit korrespondiere ich gerade mit dem Innenminister des Landes NRW. Leider kann ich dem geneigten Leser noch kein Ergebnis mitteilen, da bisher lediglich dilatorische Ausführungen gemacht wurden, die jedoch die Kernproblematik nicht treffen.

Bei dieser Betrachtung des LuftSiG ganz in den Hintergrund geraten ist die Vorschrift des § 29 LuftVZO. Diese ermöglicht es der zuständigen Stelle, die Lizenz zu widerrufen und den Luftfahrerschein oder Ausweis einzuziehen, wenn sich Tatsachen nach § 24 Abs. 2 LuftVZO dafür ergeben, dass der Inhaber für die erlaubte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal ungeeignet ist.

An Stelle des Widerrufs kann eine Lizenz beschränkt oder mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn dies bei eingeschränkter Eignung ausreicht, die Sicherheit des Luftverkehrs aufrecht zu erhalten; es kann auch das Ruhen ausgesprochen werden.

Dass mit dem Hinweis der Sicherheit des Luftverkehrs in der Vorschrift des § 29 LuftVZO in erster Linie nicht die Sicherheit gemeint ist, die das LuftSiG in Bezug nimmt, ergibt sich schon aus dem Zusammenhang des Gesetzestextes. Hier geht es um Verfehlungen des Piloten, mit denen er die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdet, sei es, weil er unter Alkoholeinfluss ein Luftfahrzeug führt, sei es, weil er sich über die Regeln des Luftverkehrs und des Fliegens hinwegsetzt, sei es, weil er erforderliche Nachprüfungen des Luftfahrzeuges nicht durchführen lässt.

Hier hat der Gesetzgeber den zuständigen Verwaltungsbehörden ein hinreichendes Instrumentarium der Reaktion an die Hand gegeben. Zugegeben, es ist schwieriger, ein Vorgehen gem. § 29 LuftVZO zu begründen und durchzuführen als sich hier auf das populäre LuftSiG zu berufen, mit dem Ausruf: „Der ist ein Sicherheitsrisiko".

§ 29 LuftVZO regelt die Maßnahmen, die die zuständige Stelle hinsichtlich der Erlaubnis treffen kann. Eine Entziehung der Erlaubnis durch ein strafgerichtliches Urteil, wie dies § 69 StGB innerhalb des Straßenverkehrsrechts vorsieht, ist dem deutschen Luftverkehrsrecht nicht bekannt; eine Analogie ist verboten. Die Entziehung einer Luftfahrererlaubnis kann daher in jedem Fall durch die zuständigen Stellen erfolgen.

Die zuständige Stelle muss Maßnahmen ergreifen können, wenn die Voraussetzungen, die bei Erteilung erforderlich waren, nicht mehr vorliegen. § 4 Abs.3 LuftVG schreibt zwingend vor, dass in einem solchen Fall die Erlaubnis zu widerrufen ist. § 29 LuftVZO ist lediglich eine Konkretisierung dieser Vorschrift.

§ 29 LuftVZO nennt als Voraussetzungen zum einen die fehlende Eignung, d. h. es müssen sich Tatsachen ergeben, aus denen sich ergibt, dass der Erlaubnisinhaber für die erlaubte Tätigkeit ungeeignet ist. Bei der Unzuverlässigkeit im Sinne des § 29 LuftVZO handelt es sich um einen sogenannten unbestimmten Rechtsbegriff, den der Gesetzgeber zum Teil in § 24 Abs. 2 LuftVZO definiert hat. Zum Teil wird er von Rechtsprechung und Literatur durch entsprechende kasuistische Ausgestaltung festgelegt.
Es ist offensichtlich, dass die dieser Betrachtung zu Grunde liegenden Vorverurteilungen des Antragstellers nichts, aber auch gar nichts mit der Vorschrift des § 7 LuftSiG und dem LuftSiG als solchen zu tun haben. Hier stellt sich die Frage der Zuverlässigkeit und der Geeignetheit.

Diese Frage beantwortet die Verwaltungsbehörde nicht, da sie erkennt, dass sie bereits bei dem Antrag auf Erwerb der Lizenz entsprechende Hinweise hätte erteilen müssen. Diese Hinweise sind unterblieben, so dass nicht nur im vorliegenden Fall, sondern in einer Vielzahl anderer Fälle, auch unter Missachtung der Gesetzessystematik, schnell die Unzuverlässigkeit im Sinne des LuftSiG behauptet wird, um so auch möglichen Regressen im Zusammenhang mit der Erteilung der Erlaubnis zu entgehen.

Neben diesem Gesichtspunkt ist es sicherlich auch populistisch, behaupten zu können, man habe einen unsicheren Kandidaten vom Himmel fern gehalten. Sofern man über diese Formulierung noch schmunzeln mag, vergeht allerdings demjenigen, der Bescheide des Luftamtes Südbayern erhält, schnell das Lachen. Dort wird jeder, der einmal in eine Insolvenz geraten ist, ob nun verschuldet oder nicht, oder ob er ggf. zu spät die Insolvenz angemeldet hat, als Schwerverbrecher abgestempelt, den man auf Dauer von der Teilnahme am Luftverkehr ausschließen muss.

Eine sachliche Begründung kann für die Auffassung nicht geliefert werden. Geschweige denn ist der Verfasser derart drastischer Ausführungen in der Lage, eine vernünftige, plausible und nachvollziehbare rechtliche Begründung vorzutragen. Die in der Überschrift gestellte Frage ist daher mit einem klaren „ja" zu beurteilen. Ja, die Verwaltungs- und Luftsicherheitsbehörden irren, wenn sie glauben, sich der schwierigen und arbeitsaufwändigen Argumentation für das Ruhen, den Widerruf oder die Entziehung der Erlaubnis gem. § 29 LuftVZO dadurch entziehen zu können, dass sie kurzer Hand die Generalklausel des § 3 LuftSiG heranziehen und dem Piloten attestieren, dass er ein Sicherheitsrisiko sei, weil er seinen Zahnarzt nicht bezahlt.

Rechtsanwalt Michael Schroeder, Köln

Mediadaten für aviationnews

1/1 Anzeigenseite
B: 200 mm H: 286 mm

1/2 Seite Satzspiegel 3-spaltig Querformat
B: 190 mm H: 125 mm

1/2 Seite Satzspiegel Hochformat
B: 93 mm H: 270 mm

1/4 Seite Satzspiegel Hochformat
B: 93 mm H: 125 mm

1/4 Seite Satzspiegel Querformat
B: 190 mm H: 60 mm
1/4 Anzeige
1-spaltige Anzeige Satzspiegel Hochformat
B: 60 mm H: 193 mm

1/8 Seite Anzeige Querformat
B: 93 mm H: 60 mm
1/8 Seite Anzeige Hochformat
B: 60 mm H: 93 mm

E-Mail: info@aviationnews.de

aircraft service sales maintenance and new Helicopter service Bell 206

Robert Rieger GmbH

Piloten. SERVICE

E-Mail (Vilshofen) piloten-service.rieger@gmx.de
E-Mail (Straubing) piloten-service@web.de

Ihr Spezialist für Malibu, Mirage, Meridian, Jet Prop

Wir lösen auch knifflige Probleme an Ihrem Flugzeug, ob Piper, Beech, Cessna, D.A.I., Socata

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170
D-94474 Vilshofen Tel. 08541-8974 – Fax: 08541-1232
piloten-service.rieger@gmx.de
D-94348 Atting-Straubing Tel. 09429-716 – Fax: 09429-8314
piloten-service@web.de

AVIATION ASSESSMENT CENTER
QUALITÄTSMANGEMENT:
(MME, MTOE, MOE, CAME, CAMO, EASA Part -M)
TRAINING:
(Aircraft Cont. Traing., Service Improvmt., EASA Part 21)
AIRCRAFT ASSESSMENT:
(Layover, Lease-In/ Out, Base Maintenace, Surveillance)
LUFTFAHRTSACHVERSTÄNDiGER
D 63755 Alzenau, Im Sand 23, fon/fax: 06023 6982, Mobil: 015115647210
www.aviation-assessment.de mailto: info@aviation-assessment.de

mt-propeller

Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH
FAA MFNY 838 K, JAA-LBA-0115
Wartung, Überholung, Verkauf

MT-Propeller Entwicklung GmbH
JAA-LBA.G.0008, JAA-LBA.NJA.009
Entwicklung, Herstellung, Verkauf

Flugplatz Straubing - Wallmühle
D-94348 Atting
Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432
sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com

Neuer Vorstand gewählt

Vorstand der Vereinigung Cockpit **Tim Würfel**

Neuer Vorstand gewählt – Team um Tim Würfel setzt erfolgreichen Kurs fort. Die Mitglieder der Vereinigung Cockpit, des Berufsverbandes des Cockpitpersonals in Deutschland, wählten am Dienstag, 25. April 2006, auf der Jahreshauptversammlung in Neu-Isenburg mit klarer Mehrheit das Team um Tim Würfel zum neuen Verbandsvorstand.

Würfel löst damit Thomas von Sturm ab, der sich nach sechs erfolgreichen Jahren als Verbandspräsident nicht mehr zur Wahl stellte.

„Wir werden den erfolgreichen Kurs der vergangenen Jahre fortsetzen", versprach Tim Würfel, der zuvor als Vizepräsident sechs Jahre im VC-Vorstand aktiv war, nach seiner Wahl. „Die dynamische Entwicklung des Luftverkehrsmarktes verlangt weiterhin eine unternehmensbezogene und verantwortungsvolle Tarifpolitik, um die Interessen der Piloten als Führungskräfte ihrer jeweiligen Unternehmen bestmöglich zu vertreten." Darüber hinaus, so Würfel, werde die VC auch weiterhin durch das Wissen und Können der Flugzeugführer engagiert an der Verbesserung der Flugsicherheit arbeiten und hierzu auch neue Initiativen vorstellen.

Der Vorstand der Vereinigung Cockpit setzt sich aus Flugzeugführern verschiedener deutscher Airlines zusammen und besteht des Weiteren aus:

Reinhard Grube, Georg Hagemeier, Burkhart Kaumanns, Markus Kirschneck, Michael Koch, Dirk Polloczek, Gunnar Schmidt, Niels Stüben und Thomas Wagner (in alphabetischer Reihenfolge).

Die Amtsperiode des gewählten Vorstandes beträgt laut Satzung der Vereinigung Cockpit drei Jahre.

Zur Person Tim Würfel:

Jahrgang 1966, verheiratet, zwei Söhne, lebt in Hamburg, Abitur 1986, Bundeswehr, anschließend Pilotenausbildung in Hamburg und Florida (USA), tätig u. a. für Aero-Lloyd und Lufthansa Cargo, derzeit Kapitän auf Boeing 737 bei Lufthansa.

Als Pressesprecher steht weiterhin Markus Kirschneck zu Verfügung:

Tel. 0173 / 684 2274

Letzte Meldungen: ********** ***

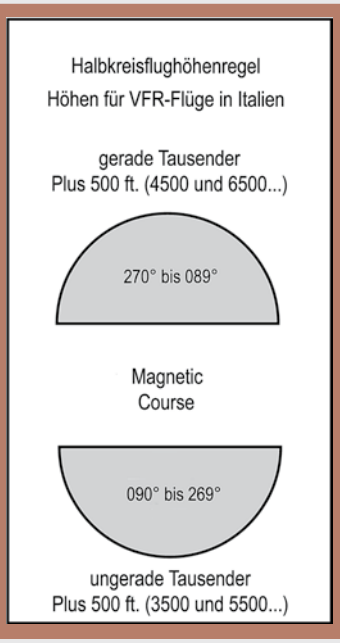
Änderung der Halbkreishöhen in Italien

Die weltweit gültige Regelung der Halbkreishöhen
(von 000° - 139°: ungerade Flugflächen [FL], von 180° - 359°: gerade Flugflächen)
sind wegen der Nord-Süd-Lage Italiens und der in dieser Richtung verlaufenden Verkehrsströme von deren Flugsicherung vor kurzem um 90° verschoben worden.

So gelten für VFR-Flüge oberhalb 900 m (3.000 ft):

▷ von 090° - 269°: ungerade Tausender + 500 ft
▷ von 270° - 089°: gerade Tausender + 500 ft

****



***

Thema Liebhaberei

Hohe anderweitige Einkünfte allein sind kein Argument für Liebhaberei

Autor:
Lothar Abrakat

Luftfahrt-Akademie/ Urteile und Recht

Im Zusammenhang mit steuerlichen Gestaltungen von Luftfahrzeugen im mittelständischen Bereich wird fast immer das Thema „Liebhaberei" mit dem jeweiligen Finanzamt zu diskutieren sein. Verluste haben in den Augen des Finanzamtes nicht selten etwas Unanständiges. In den Auseinandersetzungen zwischen dem Steuerbürger und der Verwaltung wird immer wieder, mal versteckt, mal offen, vorgehalten, der Steuerpflichtige könne seinen verlustbringenden Tätigkeiten schließlich nur deshalb nachgehen, weil er über den nötigen finanziellen Hintergrund für sein kostspieliges Hobby verfüge. Diesem Hobby der Wohlhabenden gilt es offenbar, den finanziellen Garaus zu machen, wenn schon nicht die Schließung des Flugplatzes oder gar das generelle Verbot einer solchen Betätigung möglich ist.

Hier gilt es die Finanzbehörde wieder von den „Höhenflügen" auf den Boden der Tatsachen zurückzuführen. Ein Blick auf günstige Rechtsprechungen für den Steuerpflichtigen sei bei dieser Gelegenheit erlaubt. Erwähnenswert ist hier zunächst BFH vom 22.04.1998 (IX R 10/79, BStBl. II 1998 S. 663, 665), wonach allein das Vorhandensein anderweitiger hoher Einkünfte, die dazu führen, dass der Steuerpflichtige die auflaufenden Verluste wirtschaftlich verkraften kann, kein persönliches Motiv im Sinne einer Steuerersparnisabsicht darstellt. Die Vorgeneration von BFH-Richtern hat bereits im Urteil vom 06.03.1980 (IV R 182/78 BStBl. II 1980 S. 718, 721) zu Recht vor einem bedenklichen Ergebnis gewarnt, dass Besitzer von größeren Vermögen es nicht wagen könnten, dieses Vermögen in einen neu zu errichtenden Gewerbetrieb ... zu investieren, wenn sie mit der steuerlichen Nichtanerkennung der Verluste der Anlaufjahre rechnen müssten.

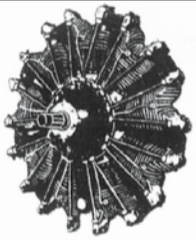
Die aber erwähnte positive Aussage des XI. Senats des BFH wird allerdings in jüngeren Urteilen des IV. Senats relativiert. Hier werden weitere Umstände und Motive wie z. B. Sozialprestige, Familientradition, Weitergabe des Betriebes an den Nachfolger für das Festhalten an verlustbringenden Tätigkeiten, entgegen rationalem betriebswirtschaftlichem Kalkül, ins Spiel gebracht. In der immer gefragten Totalgewinnprognose lässt der X. Senat des BFH das in der Verwaltungspraxis beliebte Argument des Verlustausgleichs als Steuersparmotiv allerdings nicht gelten.

Nach dessen Urteil vom 21.07.2003 (X R 33/03, BFH/NV 2004 S. 1710) hat die Rechtsprechung bisher in keinem Fall die Möglichkeit der Verrechnung (echter) Verluste mit anderweitigen positiven Einkünften schon für sich genommen als privates Motiv angesehen, das zur Annahme fehlender Gewinnerzielungsabsicht führt.

Diese Entscheidung ist natürlich im Bundessteuerblatt nicht veröffentlicht.

Die Anerkennung entsprechender Anlaufverluste sowie die Anerkennung als Betriebsausgaben wird insbesondere der Fliegerei weiterhin als Dauerthema erhalten bleiben.

Anzeigen per E-Mail an: info@aviationnews.de
oder per ISDN an 0711-67899-30 Mac-Leonardo



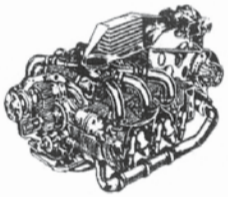
JAA: LBA 0199 LBA IIA-199

Heinz Dachsel
Flugmotoren Reparatur GmbH

Eine der ersten Adressen im Service für Ihr Flugtriebwerk.

Das Dachsel-Leistungsspektrum:
Instandsetzen und Grundüberholen von:
Continental-, Lycoming- und Franklin- Flugtriebwerken
Oldtimer Flugmotoren z.B.:
• DB 605 • BMW 132 • Siemens • Argus •
Anbaugeräte z.B.
Zünd-, Vergaser- und Einspritzanlagen.

Für weitere Informationen:
Heinz Dachsel GmbH
Oberdillerstr. 29, D-82065 Baierbrunn/München
Telefon: 089 / 793 72 10 Telefax: 089 / 793 87 61
www.flugmotoren.com



Reinigen von Flugzeugverglasung mit einem Fliegenschwamm kann teuer werden

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Urteile und Recht

Autor: Claus-Dieter Bäumer

Nach einem Rundflug mit dem Helicopter Hughes 369E bedankte sich ein Passagier beim Piloten, indem er die durch Insekten verschmutzte Verglasung reinigte. Wie sich später herausstellte, mit einem Insektenschwamm.

Die Folge war: Sämtliche Verglasung war gleichmäßig verkratzt. Ein Fall für den Privathaftpflichtversicherer des Fluggastes.
Der Versicherer beauftragte zunächst einen am Flugplatz ansässigen Sachverständigen für Hausratsschäden mit der Frage nach Reparaturmöglichkeiten und -aufwand.
Dieser nahm den Auftrag an, besichtigte den Hubschrauber, versuchte mit einem Reparaturbetrieb für Badewannenbeschichtung an einer Stelle der Verglasung, die Verkratzungen herauszupolieren, was gründlich misslang.
Danach fuhr er noch zum Vertrags-LTB für die Wartung des Hubschraubers nach Berlin und kopierte dort noch eine Menge Unterlagen über den Hubschrauber, die wenig mit der ursprünglichen Frage zu tun hatten.
Der Geschädigte wartete inzwischen etwa 9 Monate auf eine Entscheidung des Haftpflichtversicherers und war nach dem mehrmaligen Besichtigen des Hubschraubers durch den Sachverständigen für Hausratsschäden genervt und nicht mehr gewillt, diese Verzögerung zu dulden und drohte, zu klagen.
Der Haftpflichtversicherer beauftragte nun endlich einen Sachverständigen des VdL. Geschädigter und Versicherer waren überrascht, wie schnell nun eine klare Entscheidung gefunden wurde.
Nach dem Einschalten der Fa. Bubeck aus Griesheim, u. a. spezialisiert auf das Aufarbeiten von Flugzeugverglasung, konnte die Frage nach Aufarbeiten der Verglasung geklärt werden: zwar konnte die Fa. Bubeck zusichern, dass die Aufarbeitung schlierenfrei werde – aber nicht alle Scheiben 100%ig von Kratzern befreit werden können.
Da das Aufarbeiten mit Maschinen gemacht wird, bleibt ein Rand unbearbeitet.
Eine wichtige Frage, aus welchem Material die Verglasung bestand, konnte nicht geklärt werden, da es keine Angaben des Hubschrauberherstellers

in seinem Maintenance-Manual gibt. Es wären Polierversuche erforderlich geworden, die zur Folge hatten, dass der Hubschrauber zeitweilig nicht eingesetzt werden konnte. Da dem Geschädigten ein einwandfreies Luftfahrzeug zustand, kam es zu der Entscheidung, neue Verglasung einbauen zu müssen. Aufwand ca. 22.000 EUR. Der Geschädigte war so vernünftig, dass er akzeptierte, einen Teil der Kosten für die Neuverglasung wegen des Gesamtalters der Verglasung (17 Jahre) selbst zu tragen. Außerdem wird er die Reparatur der Verglasung so organisieren, dass sein Ausfallschaden gering bleibt. Nach der Einschaltung des Luftfahrtsachverständigen hat es bis zur Feststellung des Schadens, der Reparaturmöglichkeiten und deren Kosten etwa 2 Wochen gedauert und führte zur Zufriedenheit des Geschädigten und des Haftpflichtversicherers.
Claus-Dieter Bäumer

Klaus-Rudolf Kelber
Diplom-Finanzwirt und Steuerberater

Mandantenorientierte individuelle Betreuung ist seit 1980 unser Ziel.

Unsere Schwerpunkte:

- Luftfahrtbranche
- Unternehmensumwandlung
- GmbH-Betreuung
- Handwerksbetriebe einschl. der Baulohnberechnung
- Arbeitnehmerbetreuung
- Freiberufler
- Existenzgründungsberatung und Seminare
- Arztpraxen
- Vertretung in steuerstrafrechtl. Ermittlungen

Bergstraße 9a, 24558 Henstedt-Ulzburg, Tel. 04193-92073, Fax 04193-93277
E-Mail: Klaus-Rudolf@Kelber-Steuerberater.de, www.Kelber-Steuerberater.de

Impressum:

aviation news

Herausgeber:
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. + Luftfahrt-Akademie – The Aviation Academy e.V.
Uhlandstr. 19, 70182 Stuttgart
Telefon 07 11- 2 37 33 -0
Telefax 07 11- 2 37 33 17
E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de
Internet: www.luftfahrt-sv.de / www.luftfahrt-akademie.de / www.aviationnews.de

Verlag, Gestaltung, Anzeigen und Vertrieb:
p.a.r.k. Produktionsagentur Reinhard Kircher
Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart
Telefon 07 11- 4 79 22 50
Telefax 07 11- 4 79 22 51
E-Mail: produktionsagentur@reinhard-kircher.com
Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: info@aviationnews.de

Redaktion: Rolf-Rainer Barenberg (V.I.S.P.), Lothar Abrakat, Wolfgang Hirsch, Ingolf Panzer.

Lektorat: Frank Rebmann

Druckvorstufe: Reprofessional GmbH, www.reprofessional.net
Druck: Druckerei Mack GmbH, www.druckerei-mack.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2006
Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise:
März, Juni, September, Dezember

Copyright:
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Limited und Limited & Co. KG Kurzdarstellung und Vergleich zur deutschen GmbH

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Urteile und Recht

Autor:
Lothar Abrakat

A. Allgemeines
B. Limited
1. Die Organe einer Limited
2. Gründung einer Limited
a) Gründungsablauf
b) Name der Gesellschaft
c) Kapital
d) Gewerbeanmeldung und HR-Eintragung
e) Besteuerung
3. Die Limited in Deutschland
4. Pflichten einer Limited
5. Haftung
6. Gesellschafterdarlehen
7. Rentenversicherungspflicht für Handwerker
C. Limited & Co. KG
D. Keine Eintragung der Befreiung nach § 181 BGB für Geschäftsführer einer Limited
E. Fazit

A. Allgemeines

Das aktuelle Europarecht erlaubt die Wahl der Gesellschaftsform eines jeden EU-Landes. Firmengründer können einen beliebigen Gründungsort und das dazugehörige Gesellschaftsrecht aussuchen, auch wenn sie ausschließlich in einem anderen EU-Staat tätig sind.

So kann ein in Deutschland tätiger Unternehmer statt einer GmbH etwa eine englische Private Limited Company (Ltd.) gründen. Wie in Deutschland gibt es auch in England verschiedene Rechtsformen für Unternehmen. Die häufigste Form ist dabei die Limited. Dabei kann man zwischen der - Private Limited Company by shares (Ltd.) und der - Public Limited Company (PLC) unterscheiden.

Der Unterschied liegt darin, dass bei einer PLC die Aktien einer breiten Öffentlichkeit angeboten werden, vergleichbar einer deutschen AG, während bei einer Ltd. der Gesellschafterkreis begrenzt sein soll, ähnlich der deutschen GmbH.

Die überwiegende Zahl von Gesellschaften in England sind private limited companies (Ltd.), und diese Form ist auch für Existenzgründer die interessantere, denn dabei handelt es sich um eine Gesellschaft, die sich vermeintlich einfach und günstig gründen lässt.

Die größten Gründungsagenturen für Limiteds belegen, dass es auch in Deutschland bereits viele tausende von Deutschen gegründete Limiteds gibt. Die Zahl der Neugründungen nimmt dabei weiter zu.

Immer mehr deutsche Existenzgründer sehen dabei die Limited als eine Alternative zur GmbH. Grund dafür soll sicherlich die einfache und schnelle Gründungsmöglichkeit sein und das geringe Stammkapital, das für die Gründung einer Ltd. notwendig ist. Ihre Beliebtheit verdankt die Limited sicherlich auch der steigenden Anzahl an Agenturen, die sich auf die Gründung von Limiteds spezialisiert haben und den Gründer auf dem Weg bis zur Gründung der Limited und darüber hinaus begleiten.

B. Limited

1. Die Organe einer Limited

Eine Ltd. kann sowohl von natürlichen als auch von juristischen Personen gegründet und geleitet werden. Dabei gilt es, insgesamt drei Positionen zu besetzen:

- Shareholder (Aktionär, Gesellschafter)
- Director (Vorstand/Geschäftsführer)
- Company Secretary (Gesellschaftssekretär/ Schriftführer der Gesellschaft).

Um eine Limited zu gründen, benötigt man mindestens einen Gesellschafter, der wiederum mindestens einen Geschäftsführer beruft. Es besteht die Möglichkeit, dass eine Person beide Positionen innehat. Der Company Secretary wird ebenfalls von den Gesellschaftern berufen. Er ist wie ein Verwalter innerhalb der Firma zu betrachten. Er übernimmt die Kommunikation mit den englischen Behörden und fasst die in England notwendigen Geschäftsabschlüsse.

Ein Director kann nicht gleichzeitig Secretary sein. Das bedeutet, dass mindestens zwei Personen erforderlich sind, um die drei notwendigen Posten zu besetzen. Es besteht dabei die Möglichkeit, diese Posten durch die Vermittlung einer Agentur gegen Gebühr besetzen zu lassen. Somit reicht eine Person zur Gründung einer Limited aus.

a) Shareholder (Aktionär, Gesellschafter)

Die Gründung der Ltd. kann mit einem einzigen Aktionär erfolgen. Bei der Gründung zeichnet dieser eine gewisse Anzahl von Aktien, die er übernehmen möchte. Nach der Registrierung der Gesellschaft beim Handelsregister gibt die Gesellschaft die Aktie(n) an den Zeichner der Aktie(n) aus.

b) Director (Geschäftsführer)

Der Director ist der gesetzliche Stellvertreter einer im englischen Handelsregister eingetragenen Gesellschaft. Die Position setzt keine formale Qualifikation voraus. Der Director ist für alle geschäftlichen Tätigkeiten, die im Namen der Firma getätigt werden, verantwortlich und hat dabei die Interessen der Firma zu vertreten. Es ist erlaubt, dass der Director eine juristische Person (also eine weitere Firma) ist.

Der Director ist persönlich gegenüber dem Companies House (englisches Handelsregister) dafür verantwortlich, dass die notwendigen Dokumente termingerecht erstellt und eingereicht werden. Dazu gehören insbesondere

- die Jahresbilanz der Limited (Annual Accounts)
- der Jahresbericht (Annual Return)
- Informationen über neue Directors bzw. Secretaries
- Informationen über eine Änderung des Registered Office.

Die Verletzung formaler Pflichten wird in England deutlich schneller und härter geahndet als dies in Deutschland der Fall ist. Es können schnell Geldstrafen bis zu 1.000 GBP erlassen werden. Die Verantwortung für das termingerechte Einreichen der Dokumente liegt alleine beim Director und kann nicht übertragen werden. Es ist daher wichtig, dass der Director eine zuverlässige Person ist und sich selbst auch zuverlässige Partner auswählt.

Es gibt hier auch die Möglichkeit, eine Agentur mit einzubeziehen, die entweder an die Abgabe der Dokumente erinnert oder sie sogar vorbereitet, so dass sie nur noch unterschrieben werden müssen.

c) Company Secretaray (Gesellschaftssekretär)

Die Stelle des Secretary ist eine Besonderheit des englischen Gesellschaftsrechts. Sie dient als Bindeglied zwischen der Limited und dem Handelsregister.

Ihm obliegt die Verwaltung der Gesellschaft, wie z. B. die pünktliche Zusendung der verschiedenen Beschlüsse und Formblätter an das Handelsregister, das Führen der vorgeschriebenen Firmenregister etc. Der Secretary empfängt die behördliche Post. Der Secretary sollte mit dem englischen Gesellschaftsrecht vertraut sein, da es dutzende verschiedener Formulare und Bestimmungen gibt, die berücksichtigt werden müssen. Daher ist es sinnvoll, einen erfahrenen Secretary auszuwählen, der auch seinen Geschäftssitz in England hat. Hierfür bieten sich oftmals Anwalts- oder Steuerberatungsbüros in England an. Anbieter für Limited-Gründungen bieten oftmals auch den Service an, ein solches Büro zu vermitteln.

Dem Secretary obliegen folgende Aufgaben:

- Führung der Gesellschaftsregister
- Vorbereitung der Steuerformulare
- Einreichung von Gesellschaftsformulare und Beschlüssen
- Bereithaltung der Gesellschaftsunterlagen im registered office.

Der Secretary hat keinerlei besondere Rechte innerhalb der Firma und kann ebenfalls eine juristische Person sein.

2. Gründung einer Limited

a) Der Gründungsablauf

Die Limited wird in England nach englischem Recht und in englischer Sprache gegründet. Zur Gründung der Limited wird ein sog. Gesellschafsvertrag (Memorandum and Articles of Association) aufgesetzt. Dieser besteht aus zwei Teilen. Das Memorandum of Association regelt dabei die Außenverhältnisse der Gesellschaft, wie z. B. Name, Sitz, Gegenstand der Unternehmung und das Aktienkapital. Dagegen regeln die Articles of Association die Innenverhältnisse der Gesellschaft (wie Vertragsberechtigung, Dividende etc.). Des Weiteren wird im Gesellschaftsvertrag vermerkt, dass sich der Sitz der Firma in England befindet und dass die Haftung der Gesellschafter auf die von ihnen erbrachten Anteilseinlagen beschränkt ist.

Der Gesellschaftsvertrag wird dann zusammen mit dem Beschluss zur Berufung des Directors und des Secretaries beim englischen Handelsregister (Companies House) eingereicht. Eine notarielle Beglaubigung dieser Unterlagen ist nicht notwendig. Ungefähr eine Woche später wird die Gesellschaft in das Handelsregister eingetragen und das Gründungszertifikat („Certificate of Incorporation") ausgestellt. Dies geschieht in der Regel innerhalb weniger Tage, gegen eine Gebühr auch innerhalb von 24 Stunden.

b) Name der Gesellschaft

Der Name der Limited ist grundsätzlich frei wählbar, nur die Länge ist begrenzt. Zudem muss der gewählte Name mit dem Zusatz Ltd. oder Limited enden. Bei bestimmten Begriffen wie „european" oder „international" ist eine Genehmigung erforderlich.

Ähnlich klingende bzw. gleiche Namen wie die bereits bestehender Limiteds sind nicht zulässig. Das englische Handelsregister (Companies House) bietet hierzu eine Suchfunktion an, bei der es die Möglichkeit gibt zu überprüfen, ob ein Name bereits vergeben ist.

Zusätzlich bietet das Companies House einen Leitfaden zur Wahl des Namens an, in dem alle genehmigungspflichtigen Begriffe aufgeführt sind. Das Dokument ist allerdings nur in englischer Sprache verfügbar.

c) Kapital

Bei der Kapitalausstattung einer Limited ist ein großer Gestaltungsfreiraum vorhanden. In der Regel beträgt das sog. Share Capital bzw. Nominal Capital einer Limited 1.000 GBP, wobei auch schon 1 GBP genügen würde. Die Höhe des Share Capitals wird im Memorandum of Association festgehalten. Das Kapital kann dabei in jeder Währung ausgewiesen werden.

Das Share Capital ist nicht mit dem Stammkapital einer deutschen GmbH zu vergleichen, sondern vielmehr mit dem genehmigten Kapital einer AG. Auch wenn das notwendige Share Capital gering ist, darf dabei nicht außer Acht gelassen werden, dass auch eine Limited ein gewisses Startkapital benötigt, um die Geschäfte aufzunehmen.

3. Die Limited in Deutschland

a) Gewerbeanmeldung und Handelsregistereintrag

Wie jedes Unternehmen, das gewerblich in Deutschland tätig ist, muss auch die Ltd. ein Gewerbe beim zuständigen Gewerbeamt in Deutschland unter der deutschen Geschäftsadresse anmelden.

Ist die Limited in Deutschland geschäftlich aktiv und gibt es eine selbstständige Zweigniederlassung in Deutschland, so ist diese Filiale auch in das Handelsregister einzutragen. Die notarielle Anmeldung muss durch den Geschäftsführer erfolgen. Häufig wird die deutsche Handelsregistereintragung der Ltd. von den Banken für die Konto-Eröffnung verlangt.

Der Anmeldung müssen die erforderlichen Unterlagen beiliegen:

- Gründungsunterlagen
- Beglaubigte Übersetzungen.

Hier ist zu berücksichtigten, dass erneut Kosten auf den Gründer zukommen und dies häufig zu einer erheblichen Papierarbeit führt. Diese Kosten resultieren unter anderem aus der Übersetzung und notariellen Beglaubigung der für die Anmeldung notwendigen Unterlagen.

Die Handelsregisteranmeldung hat in deutscher Sprache (§ 8 FGG, § 184 GVG) und in öffentlich beglaubigter Form (§ 12 HGB) zu erfolgen. In der Praxis wird empfohlen die Handelsregisteranmeldung zweisprachig zu erstellen, um sicherzustellen, dass die ausländischen Geschäftsführer den Inhalt der von ihnen zu unterzeichnenden Anmeldung auch verstehen (§ 5 Abs. 2 BeurkG).

b) Besteuerung

Eine Ltd., deren Haupttätigkeitsfeld in Deutschland liegt, unterliegt deutschem Steuerrecht. Dabei wird sie wie eine GmbH behandelt. Da die Limited eine Kapitalgesellschaft ist, unterliegt sie auch der Bilanzierungspflicht.

Es muss berücksichtigt werden, dass die Limited verpflichtet ist, auch in England einen Jahresabschluss und eine Steuererklärung einzureichen.

Die Gründung einer Limited in England bringt keinerlei Steuervorteile in Deutschland, wenn deren Haupttätigkeitsfeld in Deutschland liegt, auch wenn viele Limited-Anbieter damit werben. → (Fortsetzung Seite 24)

www.axelneumann.de
Alles über Luftfahrtversicherungen. Info-Broschüre gratis!
AXEL NEUMANN
Versicherungsmakler GmbH
Hauptstraße 19
72124 Pliezhausen-Rübgarten
Tel. 07127-97540, Fax 975444

Fortsetzung von Seite 23

4. Pflichten einer Limited

Eine Limited muss zumindest einen Director und außerdem einen Company Secretary bestellen. Zudem sind die meisten Limiteds verpflichtet, Auditors (Wirtschaftsprüfer) zur Überprüfung der einzureichenden Bilanzen zu bestellen. Jährlich müssen die Limiteds den Bericht der Directors, eine Bilanz, eine Gewinn- und Verlustrechnung und ein Testat des Abschlussprüfers einreichen. Wenig bekannt ist hier, dass das britische Gesellschaftsregister bei Verstößen gegen Veröffentlichungspflichten streng vorgeht. Wenn beispielsweise Jahresabschlüsse nicht fristgerecht eingereicht werden, können Bußgelder bis zu 1.000 GBP verhängt werden. Wird auf die Mahnungen des Gesellschaftsregisters nicht reagiert, kann die Limited zwangsweise aus dem Register gelöscht werden. Das vorhandene Vermögen geht in dem Fall an die britische Krone über. Das betrifft auch Briefkastenfirmen, die ausschließlich in Deutschland tätig sind.

5. Haftung

Weiter stellt sich bei einem Auseinanderfallen von Gründungssitz und Ort des Geschäftsbetriebes immer wieder die Frage, wie die rechtlichen Verhältnisse im jeweiligen Fall tatsächlich sind. Dies gilt insbesondere für die Haftungsbeschränkung. So ist es keinesfalls sicher, dass die deutschen Gerichte eine persönliche Haftungsbeschränkung des Gesellschafters und/oder Geschäftsführers anerkennen, wenn eine Unterkapitalisierung vorliegt. In diesem Bereich ist vieles streitig.

Der englische Gesetzgeber hat mit dem Insolvency Act 1986 eine verschärfte Haftung der Geschäftsführer eingeführt, welche die Möglichkeit eines Durchgriffs auf ihr privates Vermögen vorsieht. Die Insolvenzhaftung von Geschäftsführern wurde durch die Einführung des Rechtsinstituts des wrongful trading (IA section 214) verschärft, insbesondere um einen Missbrauch der beschränkten Haftung zu unterbinden. Danach ist ein Director nach Eröffnung des Insolvenzverfahrens grundsätzlich haftbar, wenn er wusste oder hätte wissen müssen, dass eine vernünftige Chance besteht, die Insolvenz der Gesellschaft zu vermeiden. Ein Indiz der Vorhersehbarkeit der Insolvenz kann lt. Rechtsprechung schon in Unterkapitalisierung der Gesellschaft bestehen. Hierin zeigt sich, dass eine unzureichende Kapitalausstattung bei Gründung trotz fehlenden Mindestkapitals bereits problematisch sein kann. Bei Überschuldung und Insolvenz ist nach der Europäischen Insolvenzordnung das örtliche deutsche Amtsgericht für das Insolvenzverfahren zuständig, wenn der Geschäftssitz der englischen Limited in Deutschland liegt. Ein Gläubiger kann also für die Limited beim deutschen Amtsgericht die Einleitung eines Insolvenzverfahrens beantragen, wenn er beispielsweise über einen Vollstreckungstitel verfügt und eine erfolglose Pfändung stattfand.

Die persönliche Haftung des Directors kann sich auch auf die Nachzahlung von Sozialversicherungsbeiträgen oder Umsatzsteuer erstrecken, sofern betrügerische Vereitelung der Zahlungspflichten im Spiel ist. Es bleiben somit erhebliche Rechtsunsicherheiten, weil noch vieles ungeklärt ist und durch die Überlagerung der Rechtsordnungen (z. B. Insolvenz-, Steuer- und Arbeitsrecht) weniger Planungssicherheit und Haftungsschutz besteht. Der teilweise hoch gelobte Vorteil – kein Mindestkapital bereitstellen zu müssen – kann sich damit eher als Nachteil erweisen.

6. Gesellschafterdarlehen

Hier scheint die Limited zunächst im Vorteil zu sein: Für die Limited gilt englisches Gesellschaftsrecht und nicht das deutsche GmbH-Gesetz. Bei der GmbH ersetzen nach § 32 a GmbHG die dort genannten Gesellschafterdarlehen das Eigenkapital und erhöhen damit das Haftungskapital. Geht die GmbH pleite und hat der Gründer sein Darlehen in den vorausgehenden zwölf Monaten abgezogen, wird der Insolvenzverwalter nach § 135 InsO die Rückzahlung des Darlehens vom Gesellschafter einfordern, um damit die anderen Schuldner zu bedienen. Hingegen gibt es im englischen Gesellschaftsrecht für die Limited keinen Eigenkapitalersatz von Gesellschafterdarlehen. Bekommt der Gesellschafter vor Insolvenzeintritt sein Darlehen zurück, kann es der Insolvenzverwalter nicht als Insolvenzmasse zurückfordern. Der Geschäftsführer haftet aber nach den Vorschriften des deutschen Insolvenz-, Straf-, Steuer- und Handelsrechts. Wenn der das Darlehen gebende Gründer – wie bei der Limited in Deutschland üblich – zugleich Limited-Geschäftsführer ist, kann er für die Insolvenz persönlich haftbar gemacht werden, wenn er die Gesellschaft zahlungsunfähig oder überschuldet weiterbetrieben hat. Typischerweise werden Gesellschafterdarlehen langfristig vergeben. Erst in der Finanzkrise wird überlegt, was durch Darlehensrückzahlung noch an Vermögen gerettet werden kann. Dabei müsste der Rückzahlungstermin für das Darlehen im Darlehensvertrag in die Krisensituation gelegt werden. Damit dürfte die Limited nach der Rückzahlung aber überschuldet oder zahlungsunfähig sein. Und das hätte der Geschäftsführer ja schon vorher sehen müssen, weil er den Rückzahlungstermin kannte. Ergebnis könnte sein, dass der Limited-Gründer zwar als Gesellschafter sein Darlehen zurückerhält, als Geschäftsführer dann aber nicht nur für diese Darlehensumme haftet, sondern sich auch strafbar macht.

7. Rentenversicherungspflicht für Handwerker

Das häufig von den Limited-Vermittlern aufgeführte Argument für eine Limited hinsichtlich der Nichtzahlung von Pflichtbeiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung greift ebenfalls bei der GmbH, so dass letztlich Handwerker nur dann in der LVA versicherungspflichtig sind, wenn:

- sie in der Handwerksrolle eingetragen und
- selbstständig tätig sind.

Damit sind die in der Handwerksrolle eingetragenen Inhaber einer Einzelfirma sowie die in der Handwerksrolle eingetragenen Gesellschafter einer Personengesellschaft versicherungspflichtig, nicht aber die Geschäftsführer einer GmbH oder englischen Limited, da sie kein Unternehmerrisiko mittragen und mithin nicht selbstständig tätig sind.

C. Limited & Co. KG

Die Ltd. & Co. KG ist, genauso wie die GmbH & Co. KG, eine Mischform aus zwei verschiedenen Rechtsformen und setzt sich aus zwei Firmen zusammen: aus einer Limited (Ltd.) und einer Kommanditgesellschaft (KG).

Bei einer Ltd. & Co. KG wird die Limited als Komplementär der KG eingesetzt.

Daneben gibt es einen oder mehrere Kommandisten. Bei einer Einmann-Ltd. & Co. KG ist der Alleingesellschafter der Limited auch der einzige Kommanditist.

Die KG muss in das deutsche Handelsregister eingetragen werden. Die Ltd. & Co. KG unterliegt deutschem Recht und wird nach deutschem Handels- und Steuerecht versteuert (Personengesellschaft).

Es gelten für die „Komplementär-Limited"

die gleichen Grundsätze wie oben bereits beschrieben.

D. Keine Eintragung der Befreiung von § 181 BGB für Geschäftsführer einer Limited

Sachverhalt:

Die Beschwerdeführerin ist eine Private Limited Company mit Sitz in England. Sie beantragte beim Registergericht die Eintragung der Errichtung einer Zweigniederlassung in das deutsche Handelsregister. Zugleich verlangte sie die Eintragung, dass der Geschäftsführer der Gesellschaft von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit ist. Das Registergericht lehnte die Eintragung dieses Punkts ab. Die hiergegen von der Beschwerdeführerin eingelegten Rechtsmittel hatten keinen Erfolg.

Ergebnis:

Die Zweigniederlassung einer englischen Private Limited Company kann nicht beantragen, dass für ihren Geschäftsführer der Zusatz „Der Geschäftsführer ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit" ins deutsche Handelsregister eingetragen wird. Auf Grund der unterschiedlichen Regelungen in deutschem und englischem Recht kann die Vertretungsbefugnis eines Geschäftsführers einer englischen Private Limited Company nicht mit der eines von der Beschränkung des § 181 BGB befreiten deutschen Geschäftsführers gleichgesetzt werden.

OLG München 17.08.2005, 31 Wx 049/05

Begründung:

Die Beschwerdeführerin kann nicht verlangen, dass der Zusatz „Der Geschäftsführer ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit" ins Handelsregister eingetragen wird.

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist die in einem Vertragsstaat nach dessen Vorschriften wirksam gegründete Gesellschaft in einem anderen Vertragsstaat unabhängig von dem Ort ihres tatsächlichen Verwaltungssitzes in der Rechtsform anzuerkennen, in der sie gegründet wurde (EuGH-Urteil vom 05.11.2002, Rs. C-208/00 „Überseering"). Im Streitfall richtet sich daher die Frage, wer die Private Limited Company zu vertreten hat, nach englischem Recht. Eine Private Limited Company wird von einem oder mehreren Geschäftsführern vertreten, wobei nach englischem Recht kein allgemeines gesetzliches Verbot von In-sich-Geschäften der rechtsgeschäftlichen oder gesetzlichen Vertreter besteht, wie es in § 181 BGB normiert ist. Zwar kann der Geschäftsführer einer deutschen GmbH von der Beschränkung des § 181 BGB befreit werden. Auf Grund der unterschiedlichen Regelungen in deutschem und englischem Recht kann die Vertretungsbefugnis eines Geschäftsführers einer englischen Private Limited Company aber nicht mit der eines von der Beschränkung des § 181 BGB befreiten deutschen Geschäftsführers gleichgesetzt werden. Die Eintragung eines solchen Zusatzes für den Geschäftsführer einer Private Limited Company würde die rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse falsch wiedergeben. Es würde der Anschein erweckt, dass die Vertretungsbefugnis des Geschäftsführers der englischen Private Limited Company deutschem Recht unterläge, was tatsächlich aber nicht der Fall ist. Das wiederspricht dem Zweck des Handelsregisters, die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse zuverlässig und vollständig darzustellen.

E. Fazit

Die vorstehenden Kurzausführungen zeigen, dass in Einzelfällen erheblicher Rechts- und Steuerberatungsbedarf bei der Wahl einer Ltd. oder Ltd. & Co. KG entstehen kann. Die Gesetzgebung in England verschärft sich in Fragen der Haftung, Durchgriffshaftung gegen die Organe der Limited.

In den meisten Fällen, in denen Existenzgründer aus Kostengründen zur Ltd. optieren, erscheinen die anfänglichen Kostenvorteile mittelfristig durch die Rechtsrisiken und Folgekosten deutlich aufgezehrt zu werden. Allein die zwingende Anmeldung der Zweigniederlassung beim örtlichen Handelsregister ist wesentlich aufwendiger als die Gründung einer GmbH.

Wird jedoch die laufende Geschäftstätigkeit in Deutschland in Form einer Ltd. ausgeübt, zeigen sich einige Nachteile, die insbesondere darauf beruhen, dass die Vorgaben des englischen Rechts neben nationalen Vorschriften zu berücksichtigen sind. Auch Unternehmen, die mit der englischen Sprache gut vertraut sind, werden oftmals nicht umhinkommen, einen englischen Rechtsberater einzuschalten, da spezielle Rechtskenntnisse erforderlich sind. Kostenersparnisse bei der Gründung gehen hierdurch schnell verloren.

Letztlich bleibt zu beachten, dass die Ausstattung einer Kapitalgesellschaft mit Eigenkapital nicht allein durch die gesellschaftsrechtlichen Anforderungen an ein Mindestkapital bestimmt wird, sondern vielmehr faktische Zwänge dies bestimmen. Zur Verwirklichung einer Geschäftsidee ist ein gewisser Grundstock an Eigenkapital erforderlich. Auch Kreditgeber werden entweder auf ein entsprechend hohes Eigenkapital achten oder den Rückgriff auf den hinter der Kapitalgesellschaft stehenden Anteilseigner fordern. Unter Berücksichtigung dieser Überlegungen verliert die Minimierung der Haftung durch ein möglichst geringes Stammkapital der Gesellschaft schnell an Bedeutung und damit schwindet ein wesentlicher Vorteil der Ltd.

In England wie in den USA entspricht es gängiger Finanzierungspraxis, dass sich Gesellschaftsgläubiger im Wege vertraglicher Individualvereinbarungen den Schutz besorgen, den ihnen das Gesellschaftsrecht nicht gewährleistet.

Mit dem Einzug der Limited Company in den deutschen Gesellschaftsrechtsverkehr wird das Gläubiger-Selbsthilfeinstrument in Deutschland jetzt mehr denn je gefragt sein und voraussichtlich verstärkt an Bedeutung gewinnen. Die Finanzierungspraxis der Gläubiger und Kapitalgeber wird sich jedenfalls von einem Wegfall eines Mindestkapitalerfordernisses weitgehend unbeeindruckt zeigen. Nicht zu unterschätzen ist deshalb auch im Vergleich zur GmbH das eher negativere Image der Limited bei potentiellen Geschäftspartnern.

So kommt z. B. leichter der Verdacht einer Briefkastenfirma auf. Auch ergeben sich eher Zweifel an der Kreditwürdigkeit. Der Geschäftspartner oder Gläubiger einer ausländischen Gesellschaft wie der Limited wird sich deshalb im Zweifel genau über deren Kreditwürdigkeit informieren.

Der Geschäftsauftritt im Rahmen einer Limited bedarf daher einer vorherigen genauen Analyse und Planung, damit beabsichtigte Vorteile auch eintreten.

Bochum, im März 2006

Claus-Dieter Bäumer, Dipl.-Ing.
von der Handelskammer Hamburg
öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für Schadensbeurteilung und Bewertung von
Luftfahrzeugen bis 5,7 t. MTOW
Telefon: (+49) 40- 410 21 46
Fax: (+49) 40- 44 80 95 89
E-Mail: claus.baeumer@baeumer-luftfahrt.de

Anmerkungen zum Münsinger Hubschrauber-Unfall

Gravierende Fehler und Verantwortlichkeiten

Autor:
Uwe Heins

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Flugbetrieb

Es war einmal…

so fangen viele Märchen an, aber auch die ersten Versuche der Fliegerei!
Das waren wirklich noch empirische Versuche, mit dem Ziel, sich an die physikalischen Grenzen derzeitiger Materialien sowie physischen Grenzen der Beteiligten heranzutasten.
Intellektuelle Grenzen gab es nie – aber viele Visionen!
Nun sind aber weit über 100 Jahre seit diesen ersten Gedanken- und auch Luftsprüngen vergangen, und es gibt mittlerweile sowohl klassische, empirische als auch physikalisch berechenbare Fakten, die in jede neue Entwicklung einfließen können – so sollte man es doch glauben.
Dass dieses nicht immer der Fall ist, zeigt u. a. ein leider tragischer Unfall mit Todesfolge bei Münsingen am 02.10.2001, wie wohl vielen noch in Erinnerung sein dürfte.
Der zeitliche Ablauf dieses Ereignisses erschließt dem Betrachter eine Vielzahl von Umständen und Ungereimtheiten, welche an der Kompetenz vieler Beteiligter beträchtliche Zweifel zulassen.
1. Der verantwortliche LTB mit dem beauftragten Versuchsleiter war nicht in der Lage, LAE nach luftfahrtspezifischen Anforderungen zusammen- und bereitzustellen. Was an einem Kran funktioniert und auch legal zugelassen ist, hat noch lange keine Berechtigung unter einem Hubschrauber. Hier hätten ein paar Klicks im Internet Abhilfe geboten. Der Flughelfer-Syllabus (FH-SY), als international anerkanntes Standardwerk, gibt recht viel Hilfestellungen zu allen Aktionen um den – und speziell unter dem – Hubschrauber. Somit hätten bereits im Ansatz gravierende Fehler eliminiert werden können.

Es stellt sich zudem die Frage, warum nicht alle Beteiligten bereits dieses Thema gemeinsam behandelt haben und es zu einer sog. „Trennung der Verantwortlichkeiten" kam. Diese Teilung bedeutet bereits die unkalkulierbare Gefahr weiterer (Denk-)Fehlerquellen. Gerade in einer solchen Versuchsanordung ist jeder der Beteiligten auf die Kompetenzen der jeweiligen Mitbeteiligten angewiesen.

Zu den verwendeten Textilgurten: Jeder Autofahrer hat gewiss nicht nur einmal einen LKW überholt, an dem die Spanngurte für die Planen laut flatterten!
Und diese sind bestimmt gespannt gewesen, aber wenn nur einer der vorgeschriebenen Ringe ausgelassen wird, geraten diese Gurte ins Flattern. Das ist zwar nur ein Beispiel, wenn allerdings der Gurt bereits bei 60-80 cm zwischen den Ringen flattert, wie dann erst bei den Längen der Versuchsanordnung?

2. Das LBA hat hier in grob fahrlässiger Weise seine Pflichten verletzt, indem es mangels jeglicher Fachkompetenz den Versuch genehmigt hat, ohne zumindest die Anordnung zu hinterfragen und entsprechende Auflagen zu erteilen. Jedem Luftfahrt-Unternehmen wird aufgetragen, seine behördlich vorgeschriebenen Feuerlöscher von einem zertifizierten Fachmann in den vorgegebenen Zeiträumen prüfen zu lassen, weil man ihm einfach unterstellt, selber nicht kompetent zu sein.
Wenn es allerdings an die eigene Kompetenz geht, werden noch nicht einmal die im Hause LBA vorhandenen Informationen der FU zu Rate gezogen. Auch hier hätte ein Blick in den FH-SY eine erhebliche Horizonterweiterung bewirken können.

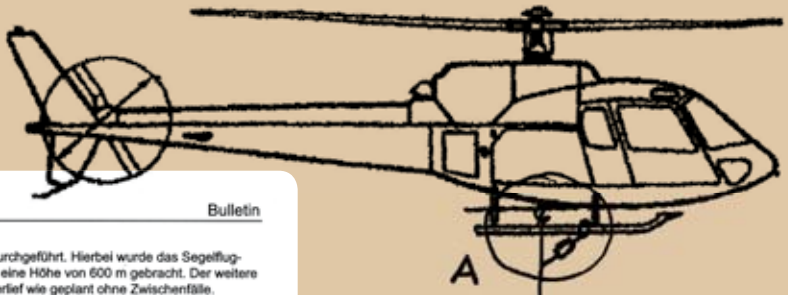
3. Es ist keine Risiko-Analyse vorgenommen worden, an der alle Beteiligten mitwirken konnten, kein Notfallplan, kein go / no-go! Somit stand jede der beiteiligten Gruppen wirklich allein im Raum nach dem Motto: „Der andere wird's schon richtig machen!" Sehr geehrte Leser und -rinnen, so enstand Tschernobyl!

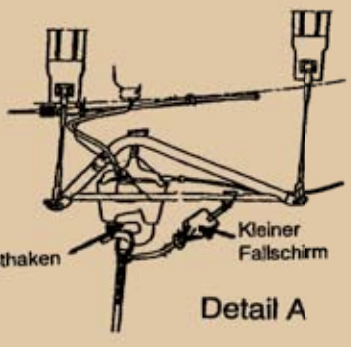
Nachdem nun alle die angeführten Fehler gemacht wurden, waren die folgenden Ereignisse bereits vorprogrammiert:

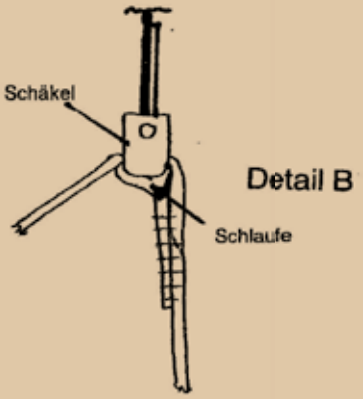
4. Als die Angelegenheit sich verselbstständigte, erfolgten zum einen folgenschwere Versuche, mit der Fernsteuerung einzugreifen, zum anderen vollkommen unnötige Anweisungen des Versuchsleiters: Das Video zeigt klar die Versuche des Piloten, die schwingende Last zu stabilisieren, während durch die Fernsteuerung laufend die Fluglage der LS3 verändert wird. Es gab keinen diesbezüglichen Hinweis an den Piloten, nur das lapidare: „Wir haben ein kleines Problem, aber einfach weiter steigen"! Unerklärlich, dass diese Information erst nach 1'04" andauernden, vergeblichen Fernsteuerungsversuchen erfolgte!
Dass dieses nie funktionieren kann, zeigt bereits das Beispiel des Seilhüpfens: Wenn sich die beiden Seilschläger nicht einig sind, klappt es nie!

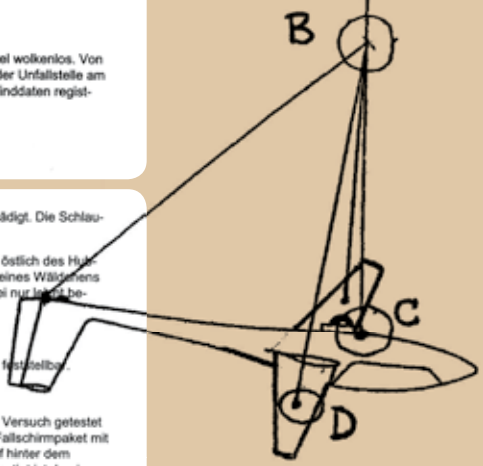
5. Die völlige Ignoranz der Bodenbeteiligten zeigt auch das Video: Die Anweisung an den Piloten, nach Süden abzudrehen, diente dem alleinigen Zweck, die Versuchsanordnung im Fokus der Kamera zu behalten. Selbst als die LS3 sich unkontrolliert aus dem Gehänge löste, blieb ungeachtet des abstürzenden Hubschraubers nur die am Fallschirm hängende LS3 „Full Frame" – bis zur Landung!
An menschenverachtender Kaltschnäuzigkeit nicht mehr zu überbieten – als Kriegsberichterstatter wäre dieser Kameramann bestimmt für den Pulitzerpreis nominiert worden.
Zu guter Letzt stellt sich dem Betrachter noch eine Frage: Warum wurde nicht auf die Testergebnisse von Cirrus System zurückgegriffen?? Diese Firma rüstet bereits jede von ihr gefertigte Einmot mit einem ballistischen Rettungssystem aus. Das System ist ebenfalls für einige Cessna- und Symphony-Modelle zugelassen. Aber dem Menschen bereitet es immer noch große Freude, das Rad nochmals zu erfinden- Bloß keinen fragen, der mehr weiß!
Erschüttert, von all dem zu erfahren, verbleibt ein „Fossil" der Hubschrauberei, welches heilfroh ist, mit kompetenten Menschen zusammenarbeiten zu dürfen.

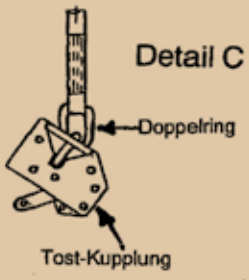
Versuchsaufbau

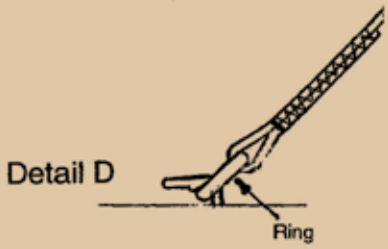












BFU

Bulletin

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	02. Oktober 2001
Ort:	Münsingen
Luftfahrzeug:	Hubschrauber
Hersteller / Muster:	Eurocopter / AS 350 B2
Personenschaden:	Hubschrauberführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X253-0/01

Flugverlauf

Seit mehreren Jahren arbeitet ein deutscher Segelflugzeughersteller an einem Rettungssystem zur Rettung von Segelflugzeugen. Es ist ein System, das bezwecken soll, dass ein Pilot in einem Segelflugzeug, das aus irgendeinem Grund in Luftnot kommt, weitgehend unversehrt zusammen mit dem Luftfahrzeug zu Boden kommen kann.

Zur Erprobung des Systems wurden bereits mehrere bemannte Flüge durchgeführt, bei denen das Rettungssystem ausgelöst wurde. Zwischenfälle hat es dabei nicht gegeben.

Für die Zulassung des Systems mussten abschließend noch zwei Flüge durchgeführt werden, bei denen das Rettungssystem in speziellen Grenzflugsituationen, u.a. bei einer Geschwindigkeit über 200 km/h ausgelöst wird. Wegen des erhöhten Risikos gegenüber früheren Versuchen, sollten diese unbemannt erfolgen.

Hierzu wurde in das Cockpit eines Segelflugzeuges des Musters LS3-a eine drahtlose Kommando- und Telemetrie-Anlage eingebaut. Das Segelflugzeug wurde in Rückenlage über ein Lastgeschirr (siehe Anlage) in den Lasthaken des Hubschraubers eingeklinkt und sollte in Höhen von 600 m bzw. 800 m gebracht werden. Anschließend sollte zuerst der Lasthaken geöffnet und kurze Zeit später das Lastgeschirr am Segelflugzeug ausgeklinkt werden. Das Segelflugzeug sollte dann per Fernsteuerung in eine vorbestimmte Flugsituation gebracht und das Rettungsgerät ausgelöst werden.

Am 01. Oktober, dem Tag vor dem Unfall, wurde ein erster Versuch auf dem Truppenübungsplatz Münsingen durchgeführt. Hierbei wurde das Segelflugzeug auf eine Höhe von 600 m gebracht. Der weitere Ablauf verlief wie geplant ohne Zwischenfälle.

Der Unfallflug am 02. Oktober ist durch mehrere Kameras dokumentiert worden. Danach ergibt sich folgender Hergang:

Gegen 11:35 Uhr* startete der Hubschrauber mit dem Segelflugzeug wie geplant. Kurze Zeit später löste sich das Gurtband am linken Flügel und wenig später jenes am rechten Flügel. Daraufhin begann das Segelflugzeug um die Längsachse zu rollen. Der Hubschrauber stieg weiter bis auf ca. 400 m GND. In dieser Höhe, ca. 2,5 Minuten nach dem Start, löste sich die Aufhängung vor dem Rad. Das Segelflugzeug ging in einen Sturzflug (Nase nach unten) über und hing nur noch an der Kupplung am Heck. Das Gurtband war am Hubschrauber nach wie vor eingeklinkt. Die Vernähung der Schlaufe mit dem Gurtband, das durch den Schäkel gezogen war, ging auf, und dieses Gurtband wurde nun durch den Schäkel gezogen. Da jetzt keine Verbindung zwischen Segelflugzeug und Hubschrauber mehr vorhanden war, schnellte der noch am Hubschrauber befestigte Teil des Lastgeschirrs hoch und wickelte sich um den Rotormast. Eine Auslösung des Gurtbandes am Hubschrauber war nach den Videoaufzeichnungen bis zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgt. Der anschließende Absturz erfolgte nahezu senkrecht. Vor dem Aufschlag auf den Boden hatte sich der Heckausleger abgetrennt.

Am Segelflugzeug öffnete sich, kurz nachdem die Trennung vom Hubschrauber erfolgt war, die Kupplung am Heck, das Gurtband entfernte sich vom Segelflugzeug und anschließend wurde das Rettungssystem ausgelöst. An den Fallschirmen hängend erfolgte eine relativ sanfte Landung.

Besatzung

Der Hubschrauberführer war im Besitz eines Berufshubschrauberführerscheines, gültig bis 16.01.2003. Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 12 000 Stunden. In den 90 Tagen vor dem Unfall hat er 190 Starts und Landungen auf dem Unfallmuster durchgeführt. Er soll große Erfahrung mit Außenlastflügen gehabt haben.

Wetter

Zurzeit des Unfalles war der Himmel wolkenlos. Von der Wetterstation Merklingen, die der Unfallstelle am nächsten liegt, wurden folgende Winddaten registriert:

*) Alle Zeiten in MESZ

11:00 Uhr: Windrichtung 210°

12:00 Uhr: Windrichtung 170°.

In der Zeit von 11:00 Uhr bis 12:00 Uhr war die höchste Windgeschwindigkeit 35 km/h. Das höchste 10-Minuten-Mittel betrug 18 km/h.

Sprechfunkverkehr

Sprechfunkverkehr erfolgte zwischen dem Versuchsleiter am Boden und dem Hubschrauberführer. Er wurde nicht aufgezeichnet.

Flugschreiber

In keinem der beiden Luftfahrzeuge war ein Flugschreiber eingebaut. Dies war auch nicht gefordert. Mehrere Flugdaten wurden jedoch vom Segelflugzeug über die Telemetrie zur Bodenstation übermittelt und dort aufgezeichnet.

Wrack und Unfallstelle

Der Hubschrauber ohne Heckausleger schlug in Seiten- bis Rückenlage ca. 1 100 m nordwestlich von der Startstelle in leicht hügeligem offenem Gelände auf. Höhen- und Seitenstabilisator, Heckteil, Heckrotor, Tür, Rückenkissen und weitere Kleinteile waren im Umkreis von ca. 36 m um das Hauptwrack verteilt. Leichte Teile wie Papier waren bis 600 m vom Hauptwrack entfernt in nord-nord-östlicher Richtung verstreut.

Das am Hubschrauber befestigte Gurtband und die beiden Bänder der Flügelaufhängung waren fest um den Rotorkopf verschlungen. Die Gurtbänder der Flügelaufhängung waren vom Schäkel abgerissen. Die Ringe am Ende der Bänder konnten nicht gefunden werden. Die beiden Enden des Gurtbandes, der Stahlring und der Schäkel, hingen lose am Wrack. Der kleine Fallschirm war aus dem Packsack herausgezogen und war noch mit dem Stahlring verbunden. Der Lasthaken am Hubschrauber war geöffnet.

Am Heckausleger und am Kunststofftank waren Spuren von Einschlägen eines Rotorblattes sichtbar.

Das Gurtband, das von der vorderen zur hinteren Tostkupplung führte, wurde abseits des Hauptwracks gefunden. Es war nahezu unbeschädigt. Die Schlaufe war jedoch herausgetrennt.

Das Segelflugzeug kam ca. 200 m östlich des Hubschrauberhauptwracks am Rande eines Waldstreifens auf dem Boden auf. Es wurde dabei nur leicht beschädigt.

Brand

Spuren eines Brandes waren nicht feststellbar.

Zusätzliche Informationen

Das Rettungssystem, das bei dem Versuch getestet werden sollte, besteht aus einem Fallschirmpaket mit mehreren Schirmen, das im Rumpf hinter dem Cockpit verstaut und auch dort befestigt ist. In einer Notlage wird es pyrotechnisch aus dem Rumpf geschossen und das Segelflugzeug mit dem Piloten sollen mit einer so geringen Sinkgeschwindigkeit zu Boden kommen, dass der Pilot möglichst keine schweren Verletzungen erleidet.

Die Verbindung des Segelflugzeuges mit dem Hubschrauber erfolgt über ein Lastgeschirr aus Gurtbändern (siehe Anlage). Am Hubschrauber ist ein 25 m langes Gurtband mit einem Stahlring in den Lasthaken (Cargo Release Assembly 14027-7 der Fa. Breeze-Eastern Corporation) eingehängt. Der Lasthaken ist Teil des „Cargo Swing Systems". Das andere Ende des Gurtbandes endet an einem Schäkel. Durch diesen Schäkel ist ein weiteres Gurtband gezogen, das über Doppelringpaare in zwei Kupplungen des Typs E72 der Fa. Tost am Rumpfende und vor dem Hauptrad eingeklinkt wird. Zur Fixierung dieses Gurtbandes an dem Schäkel ist eine Schlaufe durch den Schäkel gezogen und mit dem Gurtband vernäht. An dem Schäkel sind zwei weitere Gurtbänder befestigt, die mit Ringen in Haken in den Flügeln eingeklinkt werden. Die Haken-/Ringverbindungen werden mit Gummis gesichert.

Am Hubschrauber ist außerdem ein kleiner Fallschirm mit ca. 2 m Durchmesser in einem Packsack eingeklinkt. Der Fallschirm selbst ist am Ende des 25 m langen Gurtbandes befestigt.

Rhön-Segelflug - Wettbewerb 1921

Von wesentlichen Segelflügen kann man jedoch erst im Rhön-Wettbewerb 1921 sprechen, als sich 33 Bewerber mit teilweise bereits sehr sinnreich durchkonstruierten Maschinen im August wieder auf der Wasserkuppe trafen. Die Erfahrungen des ersten Wettbewerbes und die Arbeiten in der Zwischenzeit machten sich erfolgreich bemerkbar. Ein eigenartiges Flugzeug brachte der Flieger Zeise auf die Wasserkuppe. Zeise wollte sich dem Vogelflug nähern und hatte hinter der eigentlichen Tragfläche ein Paar Schlagflügel angebracht, die der Pilot betätigte. Erfolge konnte er jedoch auf diese Weise nicht erringen. Der modernen Bauart sehr nahe kam bereits das Flugzeug von Klemperer-Aachen, das nach den neuesten Gesichtspunkten der Aerodynamik konstruiert war. Die besten Flüge im Wettbewerb führte jedoch der Hannoveraner Arthur Martens durch, der ein in Hannover von Dr. Madelung konstruiertes Flugzeug flog, das man seiner Bauart nach auch

Bild 2 Leichter Unfall eines Berliner Gleitfliegers

Bild 1 Vampyr *im Fluge*

heute noch als modern bezeichnen könnte. Die Maschine, die später den Namen >Vampyr< erhielt (Bild 1), war ohne jede Verspannung gebaut, hatte also einen auf das geringste beschränkten Luftwiderstand und die Konstruktion war so leicht, dass der Aufwind der Röhn sie spielend trug. Martens erreichte mit einem Fluge von 5 Minuten 33 Sekunden Dauer eine Flugstrecke von 3580 Metern. Die größte Strecke in diesem Wettbewerb legte der Münchner Pilot Koller zurück, der am 25. August4 Kilometer weit segelte. Die größten fliegerischen Erfolge wurden jedoch erst nach dem Wettbewerb erflogen. Am 30. August startete Klemperer mit seiner >Blauen Maus< und landete nach 13 Minuten und Zurücklegung einer Flugstrecke von 5 Kilometern in der Nähe von Gersfeld am Fuße der Wasserkuppe. Hiermit waren alle bis dahin aufgestellten, zum größten Teil hart um strittenen Dauerrekorde gebrochen, die vor und während des Krieges in Deutschland und Amerika erreicht sein sollten. Aber bereits wenige Tage später erreichte Martens mit dem >Vampyr< eine Strecke von 7,5 Kilometern. Er segelte von der Wasserkuppe nach Batten in einer Flugzeit von 15 Minuten 40 Sekunden. Auch dieser Doppelrekord hatte keine lange Lebensdauer. Regierungsbaumeister Harth, der bereits seit 1910 mit motorlosen Flugzeugen experimentierte, flog im September 21,5 Minuten. Harth erreichte bei einem Fluge, den er von seinem Übungsgelände am Heidelstein unternahm, eine Höhe von 70 Metern. Leider endete dieser Rekordflug mit einem sehr schweren Absturz Harths, der ihn auf lange Zeit ans Krankenlager fesselte. Harths Maschine unterschied sich von den damals üblichen Konstruktionen dadurch, dass die Flügel in ihrer ganzen Ausdehnung gesteuert wurden. Bild 3 zeigt den später zu großen Erfolgen gekommenen Segelflieger Wolf Hirth in der Hirth´schen Maschine.

Bild 4 Rhön 1921 Erster gleitflieger Kurs

Bild 3 Wolf Hirth in der Harth-Messerschmitt-Maschine

Die große Leichtigkeit der Konstruktion in Verbindung mit der Flügelsteuerung machte es möglich, dass diese Maschine wiederholt ohne Startmannschaft vom Hang starten konnte. Unfälle gab es auf der Rhön natürlich häufig. Meistens liefen sie aber harmlos ab, wie der gefährlich aussehende Sturz eines Berliner Gleitfliegers, den Bild 2 zeigt, und der für die Maschine zwar tragisch, für den Piloten jedoch ohne Verletzung abging. Ein Todesopfer forderte aber auch das Jahr 1921.

Wunder des SEGELFLUGES

Der ehemalige Kampffliger Leusch stürtzte mit einer schwanzlosen Maschine, die der Weltensegler-Flugzeugbau gebaut hatte, nach einer sehr aussichtsreich begonnenen Fluge durch Flügelbruch ab und erlag seinen Verletzungen. In diesem Jahre dachte man bereits an die Schulung des Nachwuchses.

Alle Fliegerei hatte ja nur Zweck, wenn man es erreichen konnte, dass die Fliegergeneration, die durch den Weltkrieg gegangen war, ihren Geist weiter fortpflanzen konnte auf jüngere Generationen.

Fritz Stamer, ein Landsmann von Arthur Martens, widmete sich mit großem Eifer der Frage der Schulung und Erziehung des Nachwuchses. Das Jahr 1922 sah den ersten regelrechten Schulbetrieb auf der Wasserkuppe (Bild 4). Geschult wurde damals noch auf Doppeldeckern, bevor modernere und bessere Schulflugzeuge durchgebildet wurden. Von der Schulung im Motorflug unterschied sich die Segelflugschulung dadurch, dass der Schüler von Anfang an auf sich allein angewiesen war. Ein Schulen am Doppelsteuer, wie es sich in der Motorfliegerei herausgebildet hatte, war hier zunächst nicht möglich, da die Schul-Segelflugzeuge zwei Personen einfach nicht trugen. Aber auch später, als die fortschreitende Technik den Bau von Doppelsitzern ermöglichte, ist man bei der alten Schulmethode geblieben, weil sie von Anfang an den Schüler zu selbständigem Handeln bringt. Die Schulung geht so vor sich, dass der Pilot erst durch kleine Rutscher an das Gefühl des Starts und die Flugbewegung gewöhnt wird. Vom flachen Hang geht es dann allmählich immer höher hinauf, bis die ersten wirklichen Flüge und schließlich die ersten Prüfungen gemacht werden können.

Bild 5. Gleitflug-Versuch vor dem Kriege

Seminar „Französisch für Piloten“ der große Renner

Autor:
RA Wolfgang Hirsch

Luftfahrt-Akademie/ Rückblick

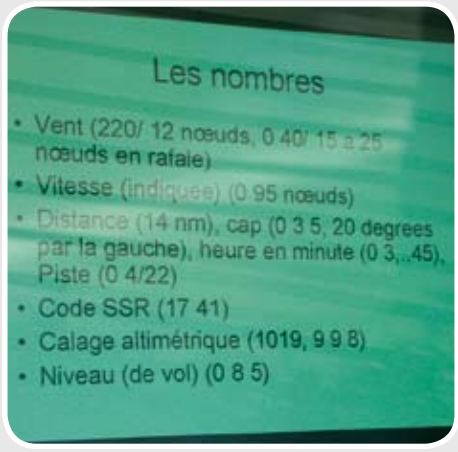
Die Idee, ein Seminar „Französisch für Piloten“ durchzuführen, kam auf, weil zum einen Herr Immo Schernikau, der im französischsprachigen Ausland aufgewachsen ist, auch heute noch in Frankreich arbeitet und mit einer französischen PPL-A fliegt, sich als Referent grundsätzlich zur Verfügung gestellt hat, und zum anderen, weil gerade für Piloten in nicht allzu weiter Entfernung von der französischen Grenze, also Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland, aber auch Hessen,

Referent Immo Schernikau

ein Interesse bestehen könnte. Es ging und geht auch nicht darum, bei Flügen in Frankreich bzw. in französischsprachigen Staaten den gesamten Sprechfunkverkehr in der Landessprache durchzuführen, sondern es erscheint aus Sicherheitsgründen wichtig, dass Piloten, die in Frankreich oder anderen französischsprachigen Ländern fliegen, die Möglichkeit haben, ihr fliegerisches Umfeld sprechfunkmäßig zu verstehen. Selbstverständlich kann der Sprechfunkverkehr in diesen Ländern auch in Englisch durchgeführt werden. Hier trifft man auf teilweise ausgezeichnet ausgebildete Fluglotsen, teilweise sind diese im englischen Sprechfunk kaum mehr zu verstehen. Generell wird in Frankreich – auf behördliche Anweisung – der Sprechfunkverkehr in der Landessprache durchgeführt.

Der Referent Immo Schernikau erwartete für den am 06.05.2006 in den Räumen der DEKRA Heilbronn angesetzten Termin nicht mehr als maximal 15 Teilnehmer, um Sprechfunkverkehr auch gemeinsam üben zu können. Er fiel fast „aus allen Wolken“, als sich in kürzester Zeit 36 Teilnehmer für diesen Termin anmelden wollten. Er bat daher darum, den Workshop am 06.05.2006 auf maximal 20 Personen zu begrenzen und die übrigen Teilnehmer auf spätere Termine zu vertrösten.

So wurden zunächst einmal die IFR-Piloten auf den Folgetag zu einem Spezialseminar nach Zweibrücken gebeten.



Die verflixten Zahlen

Die weiteren Piloten, die am 06.05.2006 „nicht zum Zuge“ kommen konnten, haben am Seminar am 24.06.2006, diesmal allerdings beim ZDF auf dem Lerchenberg in Mainz, teilnehmen können. Ein weiterer Termin ist noch auf den 16.09.2006 angesetzt worden.

Die Teilnehmer in Heilbronn wurden von den Mitarbeitern der örtlichen DEKRA-Niederlassung aufs Freundlichste aufgenommen und begrüßt. Was immer wichtig ist: Nicht nur Platz und Temperatur im Saal, sondern insbesondere Getränke und das Mittagessen waren bestens organisiert und klappten bzw. mundeten ausgezeichnet.

Und dann ging es in medias res: Herr Schernikau begann seine Ausführungen – wie sollte er auch anders – auf französisch.

Simulation mit drei anfliegenden Flugzeugen

Wir mussten die Erinnerung an unser Schulfranzösisch rekapitulieren, um auf die Schnelle nachkommen zu können. Glücklicherweise wechselte er nach dem Anfangsschreck in die deutsche Sprache und erläuterte die verschiedenen Ausdrücke und Redewendungen gekonnt.

Es bleibt sicherlich festzuhalten, dass gewisse Grundbegriffe der französischen Sprache erforderlich sind, um etwas von dem Seminar zu haben. Piloten, die mit der französischen Sprache überhaupt noch nicht vertraut sind, müssten sich hier erst einmal einige Grundkenntnisse aneignen.

Die zahlreichen Sprechgruppen und sonstigen Redewendungen sind sicherlich auch in französischer Sprache im Laufe der Zeit erlernbar, wobei ein einziges Seminar hierfür noch nicht ausreichen dürfte. Was allerdings den Sprechfunkverkehr in Französisch sicherlich für eine Zeitlang, bis man total sicher ist, erschweren dürfte, sind die gesamten Zahlen. In dieser Hinsicht ist die französische Sprache ohnehin etwas komplizierter als z. B. Deutsch oder Englisch. Darüber hinaus ist es äußerst gewöhnungsbedürftig, im Blut zu haben, welche Zahlendaten in sie, insbesondere wegen der Zahlen, den Sprechfunk aus Sicherheitsgründen lieber eine Zeitlang noch in Englisch durchführen sollten. Jeder sollte einfach abwarten, bis er aufgrund der eigenen Erfahrungen in diese Sicherheit hineingewachsen ist.

Nach den zahlreichen detaillierten Erläuterungen erfolgte ein simulierter Anflug auf einen französischen Platz mit drei Luftfahrzeugen. Die Runway wurde in Form eines DIN-A4-Blattes in der Mitte der Corona stilisiert. Die drei Flugzeuge bewegten sich in Form der und die hervorragende Organisation an dieser Stelle nochmals gedankt.

Während das IFR-Seminar „Französisch für Piloten" gleich am Folgetag in Zweibrücken durchgeführt werden konnte, mussten die „vertrösteten" Teilnehmer bis zum 24.06.2006 warten, als das Seminar erneut durchgeführt wurde, und zwar diesmal beim ZDF auf der Mainzer Lerchenberg, mit anschließender Führung durch Technik- und Studioräume, was immer wieder interessant ist. Auch beim Folge-Workshop am 16.09.2006, wiederum beim ZDF,

Ein Blick in den Teilnehmerkreis des Workshop bei der DEKRA Heilbronn

Einzel-Ziffern, Zweier-Ziffern, Dreier-Ziffern oder in Tausendern angegeben werden müssen. Selbst wenn man lange Jahre in Frankreich fliegt, dürfte es doch eine recht lange Zeit dauern, zudem mit viel Gewöhnung, um gerade in diesem Bereich sicher zu sein. Es hat sich einmal mehr gezeigt, dass der eigentliche Sinn einer solchen Fortbildungsveranstaltung in erster Linie – gewollt – darin besteht, die Piloten dergestalt sicherer zu machen, dass sie ihr französisch sprechendes, fliegerisches Umfeld verstehen, auch wenn drei Teilnehmer zu ihren unterschiedlichen Positionen und gaben sodann jeweils ihre Meldungen ab. Die Landungen haben sodann auch – nach einigen Korrekturen durch den Referenten – gut geklappt.

Es war alles in allem eine gelungene Veranstaltung. Einer der Teilnehmer nutzte die Dienste der DEKRA zusätzlich, indem er parallel zum Seminar Hauptuntersuchung und ASU an seinem Fahrzeug durchführen ließ. Der DEKRA sei für die gastliche Aufnahme wird sich nach der Veranstaltung auf Wunsch eine Führung durch Räumlichkeiten der ZDF-Sendezentrale anschließen. Dieter Walch von der ZDF-Wetterredaktion absolviert diese regelmäßig in gekonnter Art und Weise und steuert regelmäßig interessante Details bei.

Keine Pflicht zur Führung eines Kassenbuches bei Einnahmeüberschussrechnern
Bewertungsgesetz und Fliegerei

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Steuerrecht

Autor:
Lothar Abrakat

Bei der Gewinnermittlung nach § 4 Abs. 3 EStG (Einnahme-Überschuss-Rechnung) muss kein Kassenbuch geführt werden. So ein Urteil des BFH vom 16.02.06, X B 57/05. Eine Veröffentlichung konnte z. Z. noch nicht festgestellt werden. Dies dürfte allerdings eine Erleichterung sein für alle nicht buchführungsverpflichteten Steuerzahler. Hierunter fallen Vereine, aber auch insbesondere Selbstständige, die als Freiberufler Einkünfte gemäß § 18 EStG erzielen. Der BFH erkennt entgegen der Auffassung des Finanzamtes, dass keine Verpflichtung zur Führung eines Kassenbuches aus § 4 Abs. 3 EStG und Abgabenordnung (AO) 1977 abzuleiten ist. Aus der Vorsteuer des § 4 Abs. 3 EStG ergibt sich nur eine Verpflichtung zur Führung eines Verzeichnisses über die Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens. Auch die §§ 145, 146 AO 1977 können eine dahingehende Verpflichtung nicht begründen, da die Anwendung dieser Vorschriften gerade eine ausdrückliche gesetzliche Aufzeichnungsverpflichtung zur Voraussetzung hat. Eine Verpflichtung zu Einzelaufzeichnungen ergibt sich jedoch auch für Unternehmen, die den Gewinn nach § 4 Abs. 3 EStG ermitteln, aus § 22 UStG i. V. m. §§ 63 bis 68 der Umsatzsteuerdurchführungsverordnung (UStDV). Zwar sind umsatzsteuerrechtliche Aufzeichnungen keine Aufzeichnungen „nach anderen Gesetzen als den Steuergesetzen" i. S. des § 140 AO 1977. Die Aufzeichnungsverpflichtung aus einem Steuergesetz wirkt aber, sofern dieses Gesetz keine Beschränkungen auf seine Gestaltungsbereiche enthält oder sich eine solche Beschränkung aus der Natur der Sache ergibt, unmittelbar auch für andere Steuergesetze, also auch für das Einkommensteuergesetz. Nach umsatzsteuerlichen Vorschriften sind die vereinnahmten Entgelte aufzuzeichnen. Nach § 63 Abs. 1 UStDV müssen die Aufzeichnungen so beschaffen sein, dass es einem sachverständigen Dritten innerhalb einer angemessenen Zeit möglich ist, einen Überblick über die Umsätze des Unternehmens und die absehbaren Vorsteuern zu erhalten. Eine Regelung, das vereinnahmte Barentgelt gesondert in einem Kassenbuch aufzuführen, enthält weder § 22 UStG noch die UStDV. Bei einer Einnahme-Überschuss-Rechnung ergibt sich jedoch kein Bestandskonto und somit auch kein Kassenkonto. Vereinnahmtes Geld wird sofort Privatvermögen. Die Feststellung eines Kassenbestandes, für den ein Kassenbuch bei einer Gewinnermittlung nach dem Bestandsvergleich aufgrund ordnungsgemäßer Buchführung erforderlich ist, kommt nicht in Betracht. Demzufolge hat der BFH erkannt, dass Steuerpflichtige, die ihren Gewinn zulässigerweise nach § 4 Abs. 3 EStG ermitteln, nicht verpflichtet sind, ein Kassenbuch zu führen. Dass über § 22 UStG eine entsprechende Verpflichtung abgeleitet werden könnte, ergibt sich nicht aus Sinn und Zweck der Vorschrift. Durch die Umsatzsteuer werden Leistungsabgaben eines Unternehmers und sein Eigenverbrauch im Erhebungsgebiet besteuert. Vorleistungen anderer Unternehmer und Einfuhren, die in den unternehmerischen Bereich eingehen, können zu einer Steuerentlastung durch Gewährung des Vorsteuerabzugs nach § 15 UStG führen. Die Umsatzsteuer, die hiervon abziehbare Vorsteuer und die letztlich vom Unternehmer an das Finanzamt zu entrichtende Steuer können ohne Aufzeichnung als umsatzsteuerlich relevante Vorgänge innerhalb des Unternehmens nicht ermittelt werden. Deshalb hat der Gesetzgeber den Unternehmer im § 22 UStG verpflichtet, Aufzeichnungen zu fertigen. Nach dem Gesetzestext ist die Frage, ob Leistungsabgaben des Unternehmers bzw. Vorleistungen anderer Unternehmer bar oder unbar vergütet werden, für die Umsatzsteuer ohne Bedeutung. Entscheidend ist lediglich, dass solche Vorgänge vollständig erfasst werden. Auch hierzu ist das Führen eines Kassenbuches nicht geboten. Eine Belegsammlung, wie sie die Klägerin vorgelegt hat, kann ebenso wie Kassenaufzeichnungen nachgeprüft werden. Auch aus den Ausgangsrechnungen lassen sich Inhalt des Geschäftes, Name, Firma und Adresse des Vertragspartners ersehen. Die Finanzverwaltung hat in Fällen von Nichtvorlage von Kassenbüchern oder deren Nichtordnungsmäßigkeit oftmals Begründungen für Zuschätzungen argumentiert. Dies dürfte nun seine Erledigung gefunden haben.

Bewertungsgesetz und Fliegerei

In einem gleichlautenden Erlass der obersten Finanzbehörden der Länder zur Abgrenzung des Grundvermögens von den Betriebsvorrichtungen vom 15.03.06, veröffentlicht im Bundessteuerblatt am 24.05.06 I, S. 313 ff., hat die Finanzverwaltung die Handhabung der Abgrenzungen geregelt. Dies ist insbesondere insoweit von Wichtigkeit, da Außenanlagen und Betriebsvorrichtungen in der Regel wesentlich kürzer abgeschrieben werden können als Gebäude und Gebäudebestandteile. Für Grund und Boden sind keine planmäßigen Abschreibungen vorgesehen. Die Finanzverwaltung hat danach folgende, den Luftfahrtbereich interessierende Maßnahmen den Betriebsvorrichtungen zugeordnet:

Befeuerungsanlagen eines Flugplatzes
Bodenbefestigungen mit besonderer betrieblicher Ausgestaltung und Zweckbestimmung bei Tankstellen

Rollbahnen eines Flugplatzes
Wendeplätze eines Flugplatzes
Umzäunungen gelten als Außenanlagen

In dem vorgenannten Erlass sind die Abgrenzungen der einzelnen Bereiche definiert. Außerdem ist noch der Erlass der obersten Finanzbehörden der Länder betreffend die Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze nach § 4 Nr. 3 b GrStG vom 28.11.1995 BStBl 1996, I S. 14 ff. zu beachten. Dort sind in der Zusammenstellung unbebaute und bebaute Grundflächen und Gebäude auf Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen, deren grundsteuerliche Behandlung und Abgrenzung zu Betriebsvorrichtungen aufgeführt. Für Flugplätze, die nicht im öffentlichen Verkehr mit Luftfahrzeugen dienen (Militär-, Sport- oder Privatflugplätze), gelten diese Regelungen nicht. Hier wären weitere Vorschriften zur möglichen Befreiung zu prüfen.

Anforderungen an den Nachweis für innergemeinschaftliche Lieferungen zur Erlangung der Umsatzsteuerfreiheit

Luftfahrt-Akademie/ Steuerrecht

Autor:
Lothar Abrakat

Der Bundesfinanzhof hat mit Beschluss vom 25.11.05 (V B 75/05) entschieden, dass es noch nicht geklärt sei, welche Anforderungen an den Nachweis einer steuerfreien innergemeinschaftlichen Lieferung zu stellen sind und unter welchen Voraussetzungen sich ein Unternehmer auf die Regelung des Gutglaubenschutzes in § 6 a Abs. 4 UStG berufen kann. Im entschiedenen Fall hat der BFH die Voraussetzungen für eine Aussetzung der Vollziehung für gegeben angesehen. Mit Schreiben vom 31.05.06 reagiert nun das Bundesfinanzministerium der Finanzen (IV A 6 – S 7140 – 5/06) und verfügt, dass eine alleinige Berufung auf den vorgenannten BFH-Beschluss zu keiner Aussetzung der Vollziehung führt, soweit für die Beurteilung des Einzelfalls bereits höchstrichterliche Rechtsprechung über die zu stellenden Anforderungen vorliegen. Dies gelte für folgende Sachverhalte: Der liefernde Unternehmer hat in Abholfällen keine Kenntnis über das Gelangen der von ihm gelieferten Gegenstände in einen anderen EU-Mitgliedstaat, und die schriftliche Abnehmerbestätigung (§ 17a Abs. 2 Nr. 4 UStDV) liegt im Zeitpunkt des Geltendmachens der Steuerbefreiung nicht vor.

- Der liefernde Unternehmer hat nicht die richtige USt-IdNr. des wirklichen Abnehmers aufgezeichnet. Die Aufzeichnung der richtigen USt-IdNr. des wirklichen Abnehmers ist Teil des Buchnachweises und damit materiell-rechtliche Voraussetzung der Steuerbefreiung, ohne die keine Steuerbefreiung möglich ist (BFH-Beschlüsse vom 2. April 1997 – V B 159/96 -, BFH/NV 1997 S. 629, und vom 5. Februar 2004 – V B 180/03 -, BFH/NV 2004 S. 988).
- Die vom Abnehmer angegebene USt-IdNr. ist im Zeitpunkt der Lieferung durch den liefernden Unternehmer nicht mehr gültig (BFH-Beschluss vom 5. Februar 2004 – V B 180/03 -, BFH/NV 2004 S. 988).
- Bei einer innergemeinschaftlichen Lieferung tritt nach den konkreten Umständen des Falles für den liefernden Unternehmer erkennbar eine andere Person als sein „Vertragspartner" unter dessen Namen auf, so dass der Leistende zumindest mit der Nichtbesteuerung des innergemeinschaftlichen Erwerbs durch den Empfänger rechnen muss (BFH-Beschluss vom 5. Februar 2004 – V B 180/03 -, BFH/NV 2004 S. 988).
- Der liefernde Unternehmer ist seinen Nachweispflichten nach § 6 a Abs. 3 UStG, §§ 17a ff. UStDV nicht vollständig nachgekommen (BFH-Urteil vom 15. Juli 2004 – V R 1/04 -, BFH/NV 2005 S. 81). Die Frage der Anwendung der Vertrauensschutzregelung des § 6 a Abs. 4 UStG stellt sich somit nicht.
- Der liefernde Unternehmer wusste, dass zumindest ein Teil der von ihm an den Abnehmer gelieferten Gegenstände im Inland verblieben ist (BFH-Beschluss vom 6. Oktober 2005 – V B 140/05 -, BFH/NV 2006 S. 473). Die Anwendung der Vertrauensschutzregelung des § 6 a Abs. 4 UStG kommt nicht in Betracht.

Peschke versichert Luftfahrt
Von Fliegern – für Flieger

http://peschke-muc.de
Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61

Fliegende Juristen
und
Steuerberater

Luftrecht:
Haltergemeinschaften - Lizenzen
Regulierung von Flugunfällen
Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren
Steuerliche Gestaltungen etc.

Bundesweite Adressenliste erhältlich über Faxabruf: (049) 6331 / 721501
Internet: www.ajs-luftrecht.de Phone: (049) 6103 / 42081
E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de Fax: (049) 6103 / 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

Kollisionswarngerät ECW 100 für den Festeinbau verfügbar

Autor:
RA Wolfgang Hirsch
Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Flugbetrieb

Die mittlerweile in Fliegerkreisen sehr bekannten und beliebten Kollisionswarngeräte auf FLARM-Basis sind um das Einbaugerät ECW 100 erweitert. Der schweizerische Hersteller EDIATec, bereits als Produzent des externen Anzeigedisplays für das originale FLARM-Gerät bekannt, hat die Fertigstellung des Einbaugerätes bekannt gegeben.
Das 100 % FLARM-kompatible Einbaugerät zielt in den Ultraleicht- und Segelflug-Markt, wobei der Schwerpunkt hauptsächlich im Bereich der dreiachsgesteuerten Ultraleichtflugzeuge liegen dürfte. Es liegen bereits mehrere Dutzend Bestellungen vor. Eine Zulassung für den Einbau in Motorflugzeuge wird angestrebt. Erhältlich ist das Gerät beim deutschen Spezialisten für Kollisionswarngeräte, Ülis Segelflugbedarf in Gedern.

Die Technik: Das Gerät benötigt einen 57 mm Luftfahrt-Norm-Ausschnitt, ist 100 mm tief und wiegt leichte 220 Gramm. Die Stromaufnahme des Gerätes liegt bei ca. 60 mA. Rückseitig hat es eine 15-polige Steckverbindung, die eine Stromversorgung und den Anschluss von Zusatzgeräten ermöglicht. Funkantenne und GPS-Antenne haben eine separate Steckverbindung. Ein Anschluss des externen Displays, sinnvoll z. B. bei Doppelsitzern, ist möglich. Der Intercom/Headset-Anschluss ist ebenso vorhanden wie die Möglichkeit, ein optionales Sprachausgabegerät anzuschließen.

Auf der Vorderseite ist eine großzügige Richtungsanzeige platziert, die bei einer Warnung eine sehr gute Ablesesicherheit bietet, zusätzlich wird die Entfernung des „gegnerischen" Flugzeuges angezeigt.

Ein SD-Karten-Einschub ermöglicht einfaches Auslesen der Flugdaten und Einlesen von Software-Updates; die SD-Karte ist im Lieferumfang enthalten.

Das Konzept: Das ECW 100 ist so konzipiert, dass es den Piloten nicht ablenkt. Ohne gefährlichen Verkehr ist es still. Wenn eine Gefahr besteht, erfolgt eine selektive Warnung, die den Piloten vor allem zu gezieltem Rausschauen anregt. Die Warnung zeigt an, aus welcher Richtung der Verkehr kommt und

wie bedrohlich er vom System eingestuft wird. Sobald sich die Situation entschärft, wird keine Warnung mehr angezeigt.

Die Funktionsweise: Das ECW 100 bezieht seine Positions- und Bewegungsinformationen vom 16-Kanal Präzisions-GPS-Empfänger und von der integrierten barometrischen Drucksonde. Der zukünftige wahrscheinliche Flugweg wird für bis zu 30 Sekunden vorausberechnet und über einen eigenen Funkkanal als digitale Meldung verbreitet. Die Reichweite beträgt ca. 2-3 Kilometer. Gleichzeitig werden die Meldungen anderer FLARM-kompatibler Geräte empfangen und mit dem vorausberechneten eigenen Flugweg verglichen.

Nur wenn dabei eine gefährliche Situation festgestellt wird, warnt ECW 100 den Piloten vor dem gemäß Berechnung gefährlichsten Objekt. Die GPS- und Kollisionsangaben sind zusätzlich über einen seriellen Datenausgang zur Verwendung für z. B. PDA-Programme wie pocketStrePla verfügbar. Der Flugweg kann mit dem ECW 100 aufgezeichnet, ausgelesen und z. B. zur Streckenauswertung im StrePla verwendet werden.

Das ECW 100 ist nicht nur in der Lage, vor Flugzeugen zu warnen, die mit FLARM-kompatiblen Geräten ausgerüstet sind. Ebenso sind in ECW 100 bekannte Flughindernisse in den Alpen gespeichert (Seilbahnen, Stromleitungen, Sprengseile, Antennen…). Es warnt vor diesen festen Hindernissen genauso wie vor anderen Flugzeugen mit FLARM-Ausstattung.

Das Restrisiko: Mit einem Kollisionswarngerät kann das Risiko nur bei unverändertem Risikoverhalten des Piloten reduziert werden. Das bedeutet im Klartext, dass natürlich die aktive Luftraumbeobachtung während des gesamten Fluges die größtmögliche Sicherheit gegen Kollisionen bietet, Kollisionswarngeräte können hier nur unterstützend arbeiten und stellen keinen absoluten Schutz vor Kollisionen dar!

Und außerdem: Es wird immer Flugzeuge ohne FLARM-Ausstattung geben.

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Was zum Schmunzeln

Zusammengestellt von: Wolfgang Hirsch

☞„Sie haben also einfach des Nachts Ihren Müll auf die Straße gekippt, nur um die Müllabfuhrgebühren zu sparen?"

„Ich bitte um mildernde Umstände! Ich fahre seit zwanzig Jahren als Kapitän auf der Nordsee!"

☞„Sie wollen doch nicht allen Ernstes behaupten, dass diese Brieftasche Ihnen gehört", fragt der Richter den Angeklagten.

Der Angeklagte zögert und sagt dann: „Also, bei der Brieftasche bin ich mir jetzt nicht mehr so sicher, aber die Geldscheine kamen mir so bekannt vor…"

☞Will ein Steuerzahler eine Wiederholung seines Verfahrens erreichen, weil ein Richter „zwar anwesend gewesen" sei, „aber der Verhandlung wegen Übermüdung" nicht habe folgen können, so muss er dafür „konkrete Tatsachen" vorweisen.
Die Behauptung, ein Richter habe „teilnahmslos gewirkt" oder sei in einen „Sekundenschlaf gefallen, reicht nicht aus (Bundesfinanzhof, VII R 88/ 99).

☞Was tut ein Beamter, der in der Nase bohrt? - Er holt das Letzte aus sich heraus.

☞Ein Beamter zeigt seiner Frau ein Bild mit seinen Kollegen und seinem Amtszimmer. „Hier sieh mal, eine Stunde belichtet und keiner verwackelt!"

☞„Sie wussten doch genau, dass Sie kein Geld für die Zeche hatten! Warum mussten Sie dann ausgerechnet auch noch Champagner und Hummer bestellen?!"

„Ich kenne den Besitzer dieses Lokals. Der hätte mich doch auch angezeigt, wenn ich nur ein Würstchen nicht bezahlt hätte!"

☞Streiten sich ein Staatsanwalt und ein Arzt. Wütend ruft der Arzt: „Also, Ihr Beruf macht ja auch nicht gerade Engel aus den Menschen!"

„Stimmt, meint der Staatsanwalt. Da leistet Ihre Zunft tatsächlich wesentlich mehr!"

☞„Herr Richter, wenn Sie heute noch einmal Milde walten lassen, verspreche ich Ihnen, dass ich ab sofort ein ehrliches Leben führen werde", gelobt der Angeklagte. Der Richter betrachtet ihn misstrauisch. „Ich glaube Ihnen nur, wenn Sie ein unübersehbares Zeichen setzen!"

„In Ordnung", der Angeklagte nickt eifrig, „sofort nach dem Freispruch kriegen Sie Ihre Taschenuhr zurück."

☞Wichtiger Hinweis:

Die Angabe Ihrer Daten ist freiwillig. Ohne Ihre Daten ist eine Ausleihe jedoch nicht möglich. (So in den Ausleihbedingungen der Bibliothek der UNI Hannover)

☞Zu Beginn der Verhandlung übergibt der Anwalt dem Richter einen Wechsel. Der überprüft ihn mit endloser Gründlichkeit. Schließlich fragt er: „Und, ist der Wechsel auch noch nicht verjährt?"

Daraufhin der Anwalt entnervt: „Also, als ich den Wechsel übergab, war er es jedenfalls noch nicht."

☞Eine Räuberbande bricht in den Anwaltsklub ein. Die Anwälte kämpfen tapfer, als ginge es um ihr Leben. Schließlich flieht die Bande, froh, noch einmal entkommen zu sein. „Was für ein Pech!", sagt einer der Räuber, „Wir haben gerade mal 25 Euro." „Ich habe Euch gewarnt!", schreit der Boss zurück. „Wir hatten über 100, bevor wir eingebrochen sind!"

☞„Angeklagter, Sie können gegen das Urteil Berufung einlegen oder darauf verzichten."
„Na gut, ich verzichte auf das Urteil."

☞Die Abgrenzung zwischen Himmel und Hölle ist von unbekannten Tätern beschädigt worden. Der Teufel schickt ein Telegramm an den lieben Gott: „Wir haben hier unten zahlreiche Rechtsanwälte befragt. Alle meinen, dass ihr den Schaden bezahlen müsst".
Erst nach geraumer Zeit trifft die Antwort aus dem Himmel ein: „Werden bezahlen. Konnten hier oben leider keinen Rechtsanwalt finden".

☞Ein Mann kommt in die Anwaltskanzlei und erkundigt sich nach den Gebühren für eine Rechtsberatung. „150,- EURO für drei Fragen", antwortet der Anwalt. „Ist das nicht verdammt teuer?" fragt der Mann. „Ja," erwidert der Anwalt, „und was ist Ihre dritte Frage?"

☞Zwei Hobbyflieger in einem Heißluftballon haben über einem einsamen Gebiet die Orientierung verloren. Als sie schließlich unten einen jungen Mann laufen sehen, lassen sie Luft ab und rufen ihm in Hörweite zu: „Haaallooo!! Wo sind wir hier??" Der Jogger ruft zurück: „Sie sitzen in einer Kabine unter einem Heißluftballon!!"

Darauf der eine Flieger entnervt zum anderen:

„Schon wieder so ein Junganwalt: Die Antwort prompt und richtig, aber praktisch unbrauchbar".

☞Der junge Anwalt macht Ferienvertretung in der Praxis des Vaters, der aber in seinem Urlaub über erfolgreich verlaufene Fälle informiert werden möchte.

Der Sohn schickt ihm eine Mail:
„Konnte endlich diesen hartnäckigen Fall Meyer gegen Müller vergleichen."

Darauf der Vater zurück:
„Was machst Du für einen Unsinn?! Von diesem Fall leben wir schon seit Jahren!!"

☞Von dem Vorsitzenden einer kleinen Strafkammer beim LG Braunschweig erzählt man Ende der 80er Jahre sich folgenden Geschichte:

Frage eines Referendars:
„Herr Vorsitzender, haben Sie auch schon mal ein Fehlurteil gefällt?"
Antwort:
„Natürlich, aber heute würde ich ihn nicht mehr laufen lassen."

☞Die junge Mutter erscheint im Beisein ihrer Freundin zum Vaterschaftsprozess vor Gericht.

Fragt der Richter die Freundin: „Haben Sie auch eine Ladung bekommen?"

„Nein", antwortet die Freundin, „mich hat er nur geküsst."

☞Der junge Richter schildert dem Richter a.D. seinen neuen Fall:
Ein Mann brennt seit Jahren illegal Schnaps. „Wie viel soll ich dem nur geben?", stöhnt der junge Richter.

Antwortet der Richter a.D. blitzschnell: „Also, ich hab ihm immer 3 Euro pro Liter gegeben…"

Stärker vertreten! • Besser informiert! • Fliegerisch fit!

Wer vertritt Ihre Interessen?

Die AOPA kämpft für das Fliegen ohne Flugleiter, gegen die Sperrgebiete über deutschen Atomanlagen, die Schließung von Berlin-Tempelhof und anderen kleineren bedrohten Flugplätzen. Wir setzen uns auch für die Schaffung einer „Light Sport Aircraft“ - Kategorie ein, um endlich das Ge-wichtsproblem der ULs zu lösen und informieren die Öffentlichkeit über die vielfältigen Nutzen der Allgemeinen Luftfahrt.

Wer informiert Sie?

Unsere Mitglieder erhalten den AOPA-Letter, Zugang zum Mitgliederbereich unserer Homepage www.aopa.de und ganz persönliche Unterstützung durch unseren Membership-Service, wenn Sie Fragen oder Probleme rund ums Fliegen haben. Wir bieten Informationen aus erster Hand.

Wer hält Sie fliegerisch fit?

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig. Für den Anfänger gilt es, das gerade in der Ausbildung erlernte eigenverantwortlich in der Praxis anzuwenden und auch die Herausforderungen zu meistern, die heute noch von keinem Lehrplan abgedeckt werden.

Für den fortgeschrittenen „alten Hasen“ sollte es ein Ziel sein, wichtiges Grundlagenwissen aufzufrischen und sich selbst angeeignete bequeme Marotten wieder loszuwerden, sich außerdem benötigte Spezialkenntnisse anzueignen. Bei der AOPA-Germany bekommen Sie hierfür ein immer breiter werdendes Angebot. Hilfreiches Training, das auch noch Spaß macht.

AOPA-Germany

Der Verband für alle Piloten.
Vom UL bis zum Bizjet.

AOPA-Germany, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach, www.aopa.de, Tel.: 06103 - 42081, Fax: 06103 - 42083, info@aopa.de

aviation news