

Verband der Luftfahrtsachverständigen



LUFTFAHRT-AKADEMIE



© p.a.r.k.

german

Erscheinungsweise vierteljährlich 8. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 1.2008



ISSN 1862-6815

»»» The Cape Town Convention »»»

aviation news Ausgabe 9 1.2008 Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen und der Luftfahrt-Akademie

Cable Management by OBO

Intelligente Flughafen-Lösungen
für die Daten- und Infrastruktur



Anspruchsvolle Flughäfen

Hier bewähren sich OBO Systeme überall auf der Welt seit vielen Jahren durch Funktionssicherheit, Zuverlässigkeit und Flexibilität. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für die reibungslose und sichere Funktion hochkomplizierter technischer Anlagen und Einrichtungen. Tag für Tag. Jahr für Jahr.

Lange Wege. Komplexe Strukturen. Aufwändige Technik. Enormer Energiebedarf. Strenge Sicherheitsbestimmungen. Flughafen-Projekte sind stets eine besondere Herausforderung für die Elektroinstallation. Dort, wo sich Tag für Tag viele Menschen aufhalten, muss die Funktion von elektrischen Anlagen, Kommunikationseinrichtungen und Datennetzen auch unter extremen Bedingungen gewährleistet sein. Die professionellen Systeme des OBO Cable Management sind für die hohen Anforderungen anspruchsvoller Flughafen-Projekte wie Dortmund, Frankfurt, Athen, Paris, München, Zürich, in vielen deutschen und internationalen Metropolen ausgelegt.

■ **Infoservice:** 023 73/89-1517



OBO BETTERMANN GmbH & Co. KG
Postfach 1120 · D-58694 Menden
Tel. 023 73/89-0 · Fax 023 73/89-238
E-Mail: info@obo.de · www.obo.de



Cape Town Tafelberg



Photos copyright: South African Tourism



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

Liebe Leserinnen und Leser,

was viele Piloten und Befürworter der Offenhaltung des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof gehofft hatten, ist tatsächlich gelungen: Die Initiatoren des Volksbegehrens für den Weiterbetrieb von Tempelhof haben den ersten Schritt tatsächlich erreicht. Sage und schreibe 203 408 Berliner – statt der erforderlichen rund 170 000 – haben das Volksbegehren unterschrieben und sorgen jetzt für den nächsten Schritt, den vom Berliner Senat anzuordnenden Volksentscheid, für dessen Erfolg rund 600 000 Berliner stimmen müssten. Man kann den Initiatoren zu ihrem bisherigen Ergebnis und Teilerfolg nur gratulieren. Ihnen ist es bisher gelungen, den Protest gegen die Schließung von Tempelhof zur Massenbewegung anwachsen zu lassen. Die örtliche und überörtliche Presse berichtet ständig. Über 100 Bundestagsabgeordnete aller Parteien, Wirtschaftsverbände, namhafte Investoren aus dem In- und Ausland sowie zahlreiche Prominente machen sich für die Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandortes Tempelhof stark. Die Bahn AG bietet sich nach wie vor als Betreiber an. Im Übrigen resultieren die Verluste gerade nicht aus dem Flugbetrieb, sondern aus der mangelhaften Vermarktung der Immobilie, dem 1,2 km langen halbrunden, unter Denkmalschutz stehenden Gebäude, in dem auch die Abfertigungshalle für den Flugbetrieb liegt. Dieser Negativposten der mangelnden Gebäudevermarktung bliebe auch bei einer Schließung von Tempelhof bestehen und könnte nur durch das Anlocken von Investoren im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb behoben werden. Abgesehen davon böten sich die zahlreichen Räumlichkeiten in dem achtgeschossigen Gebäude schon lange als Büroflächen für Bundes- und Landesministerien an – anstatt ständig neue Gebäude buchstäblich in den berlin-brandenburgischen Sand zu setzen. Vor wenigen Tagen ist es im Berliner Abgeordnetenhaus zur großen Redeschlacht gekommen. Der Volksentscheid dürfte voraussichtlich am 27. April 2008 stattfinden. Ob sich Wowereit mit seinem rot-roten Senat und im Zusammenwirken mit den Grünen vom Ergebnis des Volksentscheides beeindrucken – und beeinflussen – lässt, ist zumindest offen. Bisher war er keinen Argumenten zugänglich.

Dabei ist Tempelhof geradezu dazu prädestiniert, den BBI Schönefeld zu entlasten und diesem die Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt, also die kleineren Reise- und Geschäftsflugzeuge, an denen Großflughäfen generell – siehe Frankfurt und München – schon aus wirtschaftlichen Gründen kein Interesse haben, „abzunehmen“. In Frankfurt ist dies mit Egelsbach gelungen, in Köln mit Bonn-Hangelar, in Düsseldorf mit Mönchengladbach, in München könnte es mit Fürstenfeldbruck gelingen, und in Berlin wären alle Voraussetzungen hierfür bereits geschaffen – wenn man nur wollte und auch einmal Sachargumenten zugänglich wäre. Der bekannte europäische Luftrechtsexperte Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla, u.a. auch Präsident der AOPA Germany, hat in einem Interview mit einer Berliner Zeitung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Bescheide zum Widerruf der Betriebsgenehmigung des Flughafens Tempelhof und dessen Entwidmung zum 31.10.2008 von der Berliner Behörde jederzeit wieder aufgehoben werden können. Es ist also noch nicht zu spät. Unmittelbare rechtliche Auswirkungen dürfte ein positiver Volksentscheid allerdings nicht haben, sondern „lediglich“ moralischen Druck von Volkes Wille auf die Politiker ausüben. Sollten diese dieses Signal allerdings nicht ernst zu nehmen bereit sein, wären die Zukunftsfolgen markant: Sie würden zu einer weiteren Politikverdrossenheit führen. Die Politiker würden immer weniger ernst genommen und zunehmend ihren „Ruf“ verspielen. Zur Unterstützung der Berliner Befürworter von Tempelhof ist bereits zu einem weiteren Fly-In nach Tempelhof am 3./4. Mai 2008 aufgerufen worden, zu dem sich bereits 85 Teilnehmer gemeldet haben. Und die Piloten des österreichischen Zell am See haben ihren „Zeller Solidaritätsausflug am 20.-22.06.2008“ mit bisher 17 Flugzeugen angekündigt. Wir können der ICAT (Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V.), die seit 13 Jahren für den Weiterbetrieb von Tempelhof kämpft, nach wie vor von Herzen weiterhin viel Erfolg wünschen.

Ihr Wolfgang Hirsch

Internationales Recht	4-7
▶ The Cape Town Convention Teil1	
Unfallbericht	8-10
▶ SilkAir MI 185	
Buch Rezension	11
▶ Mayday über Saragossa	
Steuerrecht	12-14
▶ Vorsteuerabzug bei Privatpiloten	
FSTC Termine	15
▶ Seeflugtraining	
Sachverständigenpraxis	16-17
▶ Triebwerksstörungen	
Seminare	17
▶ Luftfahrtsachverst. Weiterbildung	
Unfalluntersuchung	18-21
▶ Suizid	
Urteile und Recht	22
▶ Bargeldkontrolle	
Historie	
▶ Rhön 1929/ 30	24-25
Flugwetterkunde	26-28
▶ Klima, Luftverkehr und die EU	
Luftrecht	29-30
▶ Europäisches Luftrecht	
Was zum Schmunzeln	31
▶ Schon die alten Römer sagten...	
▶ Impressum	(15)

Titelfoto: Rainer Otter

The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment 1. Teil



Autor:

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Intern. Recht

RA Dr. Andreas Grassl*1

I. Problemstellung:

Die in den letzten Jahren immer stärker fortschreitende Internationalisierung und Globalisierung des Wirtschaftslebens hat gerade vor der Luftfahrt, die ein wesentlicher Faktor für die Ermöglichung dieser Entwicklung ist, nicht Halt gemacht. Grenzüberschreitende Luftfahrttransaktionen (also Ankauf und Verkauf oder Leasingkonstruktionen) sind an der Tagesordnung. Die Wertentwicklung von Luftfahrzeugen, sowohl im Bereich der Großluftfahrt als auch in der Allgemeinen Luftfahrt, bringt es mit sich, dass selbst Luftfahrzeugkäufer oder Luftfahrzeugbetreiber höchster Bonität nur mehr in sehr eingeschränktem Umfang oder gar nicht in der Lage sind, den Erwerb der von ihnen benötigten Geräte mit Eigenmitteln zu bewerkstelligen. Viele mittelständischen Unternehmen, die vor wenigen Jahren den betriebsbedingten Transport ihrer Mitarbeiter noch mit Kolbenmotormaschinen im Wert von USD 200.000,- oder USD 300.000,- bewerkstelligt hatten, und die den Erwerb eines solchen Luftfahrzeuges ohne Schwierigkeiten aus dem eigenen Betrieb finanzieren konnten, ist heute mit zweistrahligen Geschäftsreiseflugzeug zu immer weiter entfernten Destinationen unterwegs. Der Kaufpreis eines derartigen Luftfahrzeuges kann durchaus USD 10 Mio übersteigen und ist daher auch für profitable Unternehmen nur mehr durch Kredit oder durch Leasinggeschäft zu finanzieren. Die Preise für Verkehrsflugzeuge haben die Grenze von USD 200 Mio durchstoßen, selbst namhafte Carrier sind also nicht mehr in der Lage, Flotten von mehreren Dutzend an solchen Luftfahrzeugen ohne Fremdfinanzierung anzukaufen. Aus demselben Grund reicht die finanzielle Leistungskraft der Unternehmen auch nicht mehr aus, um eine vollständige Rückführung der

Fremdmittel auf die bankübliche Laufzeit sicherzustellen. Bei ihren Finanzierungsentscheidungen können die Geldgeber daher nicht mehr alleine auf die Rückzahlungsfähigkeit des Kredit- oder Leasingnehmers abstellen, es muss das zu finanzierende Objekt selbst als Sicherheit dienen (asset-backed solutions). Dies bedeutet aber, dass die finanzierenden Institute Sicherheiten am finanzierten Objekt selbst begründen wollen oder müssen.

Sofern ein deutsches Unternehmen ein deutsch registriertes Luftfahrzeug bei einer deutschen Bank finanziert, steht für die Sicherung des finanzierenden Instituts das Registerpfandrecht beim Amtsgericht Braunschweig zur Verfügung. Ebensolches gilt für die Schweiz; in Ländern, die Pfandregister nicht kennen, so zB Österreich, ist eine Eintragung des finanzierenden Institutes als Eigentümer am Luftfahrzeugregister möglich. Bei Leasingkonstruktionen ist dies systembedingt stets der Fall, bei Kreditfinanzierungen kann durch Vereinbarung von Eigentumsvorbehalt eine Eintragung des Kreditgebers als Eigentümer am Luftfahrzeugregister für die Laufzeit der Finanzierung sichergestellt werden. *2

Sobald eine grenzüberschreitende Konstruktion vorliegt, stellt sich die Frage nach dem anzuwendenden Recht (Sachstatut), von ebenso ausschlaggebender Bedeutung ist die Frage nach der formwirksamen Begründung von Sicherungsrechten und nach deren territorialem und zeitlichem Geltungsbereich. *3

Bei näherer Beschäftigung mit diesen Fragen wird man in der Praxis sehr bald feststellen, dass derartige Sicherungsrechte an beweglichen Gegenständen oft örtlich und auch zeitlich begrenzt sind und ihre Funktion daher nicht oder nur eingeschränkt erfüllen können. Befindet sich

der Sicherungsgegenstand in anderen Jurisdiktionen als jener, in der er begründet wurde, hat das Sicherungsrecht oftmals entweder gar keinen Bestand oder kann nur mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten durchgesetzt werden.

Es sei in Erinnerung gerufen, dass das Internationale Privatrecht der meisten Industriestaaten hinsichtlich des auf Luftfahrzeuge oder Seefahrzeuge anzuwendenden Sachstatus das Registerstaatsprinzip kennt. Dh, dass sich die Beurteilung der Wirksamkeit der Begründung eines Sicherungsrechtes an einem beispielsweise in Österreich registrierten Luftfahrzeug nach österreichischem Sachenrecht richtet, und zwar unabhängig davon, welche Rechtswahl die Parteien in einer zugrundeliegenden obligatorischen Vereinbarung getroffen haben. Keiner näheren Erörterung bedarf es wohl, dass die Durchsetzung von Rechten an einer beweglichen Sache, die schon aufgrund ihrer Eigenart innerhalb kürzester Zeit an nahezu jeden Punkt der Erde verbracht werden kann, für den Gläubiger durchaus eine Herausforderung darstellen kann. *4

II. Bemühungen um eine internationale Regelung:

Aufgrund des Bedürfnisses der internationalen Finanzwirtschaft an einer Lösung dieser teilweise nicht oder nur mit großen Unsicherheiten in der Praxis lösbaren Fragestellungen hat das in Rom ansässige Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) Anfang der 90er Jahre Arbeiten an einer Konvention über umfassende Sicherungsrechte an mobilen Investitionsgütern aufgenommen. Ausgangspunkt war eine bereits im Jahr 1988 abgeschlossene UNIDROIT-Konvention über internationales Finanzierungsleasing. *5



Photo copyright: South African Tourism



Wir liefern mehr als nur Treibstoff!



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: BPTO 2380, dem am häufigsten verwendeten Turbinenöl für den gewerblichen Flugbetrieb; 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





→ Fortsetzung von Seite 4

Photo copyright: South African Tourism

Diese Arbeiten führten letztendlich zu einer zwischen 29. Oktober und 16. November 2001 in Kapstadt, Südafrika durchgeführten diplomatischen Konferenz, die von UNIDROIT gemeinsam mit der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ausgerichtet wurde. An dieser Konferenz nahmen 68 Staaten und 14 Nicht-Regierungsdelegationen teil, wobei die Arbeiten an dem Übereinkommen abgeschlossen und der endgültige Text am 16. November 2001 zur Unterzeichnung aufgelegt werden konnte. *6

Das Übereinkommen, das aufgrund des Tagungsortes der abschließenden Regierungskonferenz auch „Cape Town-Convention“ oder „Kapstadt-Konvention“ genannt wird, trägt den offiziellen Titel „Convention on International Interests in Mobile Equipment“. Von seiner Struktur her ist es eine Basiskonvention (Rahmenübereinkommen), das nicht auf Luftfahrzeuge beschränkt ist, sondern vielmehr Sicherungsrechte für jegliches bewegliches Investitionsgut umfasst. Die für einzelne Arten von beweglichen Investitionsgütern notwendig erachteten Spezialbestimmungen werden in sogenannten Zusatzprotokollen geregelt, wobei auf der Konferenz in Kapstadt neben dem Übereinkommen auch das sogenannte Luftfahrtausrüstungsprotokoll (offizieller Titel: „Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment“) unterfertigt wurde. In der Zwischenzeit ist auch ein Zusatzprotokoll für Eisenbahnausrüstung abgeschlossen worden, ein Protokoll für Weltraumfahrzeuge ist in Vorbereitung.

III. Gültigkeit und Inkrafttreten:

Von den 68 an der Konvention vertretenden Staaten haben 53 Staaten die Schlussakte gefertigt, 20 Staaten haben vor Ort sowohl das Übereinkommen als auch das Luftfahrtausrüstungsprotokoll gezeichnet.

Das Übereinkommen, also die Basiskonvention, tritt nominell nach der dritten Ratifizierung in Kraft, allerdings für jede Ausrüstungskategorie erst zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des jeweiligen ausrüstungsspezifischen Zusatzprotokolls. Für das Protokoll für die Luftfahrtausrüstung wurde eine Inkrafttretensschwelle von acht Ratifizierungen vorgesehen. Bekanntlich ist die Unterfertigung eines völkerrechtlichen Vertrages ein zweistufiges Verfahren. Zunächst unterfertigt ein von der jeweiligen Regierung mit Zeichnungsvollmacht ausgestatteter Vertreter das Übereinkommen, danach hat eine Ratifizierung, also eine innerstaatliche Bestätigung, zu erfolgen. Die entsprechenden Erklärungen werden bei einem Depositar, also einer Hinterlegungsstelle, gesammelt. Als Hinterlegungsstelle sowohl für die Basiskonvention als auch für das Luftfahrtausrüstungsprotokoll wurde UNIDROIT mit dem Sitz in Rom bestimmt.

Mit Hinterlegung der Ratifikationsurkunde von Malaysia am 02. November 2005 sind die Konvention und das Luftfahrtausrüstungsprotokoll vereinbarungsgemäß nach Ablauf des dritten vollen Monats ab Hinterlegung, somit mit 01. März 2006 in Kraft getreten.

Mit Stand Februar 2008 ist das Abkommen für folgende Staaten (in alphabetischer Reihenfolge) in Geltung:

Afghanistan, Albanien, Angola, Cap-Verdische Inseln, Kolumbien, Äthiopien, Indonesien, Irland, Kenia, Malaysia, Mongolei, Nigeria, Oman, Pakistan, Panama, Senegal, Südafrika und Vereinigte Staaten von Amerika.

Der aktuelle Zeichnungsstand kann auf der Homepage von UNIDROIT www.unidroit.org jederzeit abgerufen werden.

Auffällig ist, dass bislang nur wenige in der Luftfahrt wirklich bedeutende Staaten dem Abkommen angehören. Insbesondere fällt auf, dass den ratifizierenden Staaten mit Ausnahme von Irland, das den Sitz des nach dem Abkommen zu schaffenden internationalen Registers für Sicherungsrechte an Luftfahrzeugen beheimatet, kein EU-Mitgliedsstaat angehört. Dies hat einen rechtlichen Hintergrund. Das Abkommen beinhaltet Regelungen zu Materien, die gemäß geltendem EU-Recht nicht mehr in den Kompetenzbereich der einzelnen Mitgliedsstaaten, sondern in jenen der Europäischen Union fallen. Insbesondere gehören dazu gerichtliche Zuständigkeitsregelungen, die bekanntlich heute in der EuGVVO geregelt sind. Nach herrschender Auffassung ist daher einem Mitgliedsstaat, auch wenn nur einzelne Regelungen eines internationalen Abkommens in die Kompetenz der Union fallen, der Abschluss eines derartigen Vertrages solange verwehrt, als nicht die Union selbst den jeweiligen

Übereinkommen zugestimmt hat bzw. beigetreten ist. In diesem Lichte erscheint daher der Beitritt Irlands EU-rechtswidrig, auch wenn er leicht dadurch erklärt werden kann, dass Irland den Sitz des Registers niemals hätte beheimaten können, wenn es nicht von Anfang an der Konvention angehört hätte.

Die deutsche Regierungskommission unter Federführung von Bollweg hat dieses Problem angesprochen und bei den Verhandlungen in Kapstadt erreicht, dass in den Text des Übereinkommens selbst eine Klausel aufgenommen wurde, die einen Beitritt der Europäischen Union als Staatenbund möglich macht. Es ist also notwendig, dass zunächst die Europäische Union selbst diesem Abkommen beitrifft, danach steht es den einzelnen Mitgliedsstaaten frei zu entscheiden, ob sie das Übereinkommen unterfertigen oder nicht. Diese Entscheidung wird in hohem Ausmaß davon abhängen, ob die einzelnen Staaten bereit sind, ihre allenfalls bestehenden innerstaatlichen Regelungen dem internationalen System anzupassen.

Ob und wann die Europäische Union den Beitritt erklärt, ist derzeit nicht absehbar, die einheitliche Meinung der vom Autor befragten Teilnehmer an der von der Aviation

Working Group im Februar 2007 in London zum Jahrestag des Inkrafttretens abgehaltenen Konferenz war, dass zunächst ein Regierungswechsel in den USA zu einer Normalisierung der Beziehungen zwischen EU und USA führen muss, bevor Europa weitere Überlegungen in dieser Richtung anstellt.

TEIL 2 folgt im nächsten Heft:

- Inhalt des Abkommens
- Internationales Register in Dublin
- Erste praktische Erfahrungen mit dem Registerverfahren

*1 Redaktionell überarbeitete Fassung eines Vortrags, den der Autor bei einer gemeinsamen Arbeitstagung des Arbeitskreises Fliegende Juristen und Steuerberater der AOPA Germany und des Verbands der Luftfahrtsachverständigen am 15.09.2007 im Hotel Steigenberger Frankfurt-Langen gehalten hat.

*2 Im Detail kann eine solche Konstruktion durchaus komplex werden, denn die Eintragung in ein von den Luftfahrtbehörden gemäß ICAO-Regulations geführten Luftfahrzeugregister entfaltet nach herrschender Auffassung lediglich deklaratorische Wirkung. Dinglich wirkt die Eintragungen nur

bei entsprechender innerstaatlicher Grundlage, was zumeist die Schaffung eines zweiten Registers, neben dem von der Luftfahrtbehörde geführten, erfordert.

*3 Der internationalen Diktion folgend soll hier von „Sicherungsrechten“ die Rede sein, worunter nach unserer Begrifflichkeit sowohl dingliche Rechte als auch rein obligatorische Ansprüche zu verstehen sind. Praktisch bedeutend werden Rechte aus Eigentumsvorbehalt, aus Leasingvertrag, Sicherungseigentum und Pfandrecht sein.

*4 In der Praxis werden diese Probleme heute mit umfangreichen Vereinbarungen, die stets den Halter des Luftfahrzeuges als den tatsächlich Verfügungsberechtigten einschließen, gelöst.

*5 Details siehe Kronke, Neues Internationales Mobiliarsicherungsrecht erleichtert die Finanzierung von Luft- und Raumfahrzeugen: UNIDROIT-Konvention in Kapstadt verabschiedet, ZLW 2002, 145 ff.

*6 Siehe auch Bollweg / Henrichs, Das Übereinkommen von Kapstadt: Diplomatische Konferenz beschließt Übereinkünfte über Sicherungsrechte und Luftfahrtausrüstung, ZLW 2002, 186ff.



Kennen Sie schon unser Luftverkehrsrecht?

Jetzt als Abonnement bestellen!

Bestellen Sie einfach unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch bei unserem Customer Support unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.



LUFTRECHT-Online:

Elektronische Textsammlung der wichtigsten Regelwerke (Gesetze, Verordnungen, intern. Abkommen und amtliche deutsche Übersetzungen der JARs)

Luftverkehrsrecht als Papier-Version:

Wichtigste Gesetze und Verordnungen zur Luftfahrt.

Das Ende eines Fluges - SilkAir MI 185

Die Ursache des Absturzes ist weiterhin unbekannt und wird es wohl für immer bleiben.

Luftfahrt-Akademie/ Unfallbericht

Autor:
Siegfried Niedek

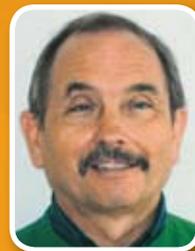


Figure 1a - Route from Jakarta to Singapore over Sumatra, Indonesia

Am 19. Dezember 1997 verunglückte SilkAir Flug MI 185 auf dem Weg von Jakarta nach Singapur. 97 Passagiere, 2 Piloten und 5 Flugbegleiter überlebten den Absturz nicht. Bereits kurz nach dem Unfall waren Gerüchte über mögliche Ursachen zu hören, die auch nach der Veröffentlichung des Unfalluntersuchungsberichts im Jahr 2000 nicht verstummten.

Die Fakten:

SilkAir Flug MI 185, eine Boeing B737-300, mit der Registration 9V-TRF, startete aus Jakarta um 15.37 Uhr Ortszeit, mit dem Ziel Singapur. Der Flugweg verlief zum Meldepunkt PARDI (nördlich der Stadt Palembang) und dann weiter direkt nach Singapur (siehe Karte). Die geplante Flughöhe war mit 35.000 ft vorgesehen (Flughöhe 350). Ab dem Meldepunkt PARDI sollte Singapur ATC die Kontrolle des Fluges übernehmen. Querab von Palembang erhielt MI 185 die Aufforderung von Jakarta ATC, beim Erreichen von PARDI Singapur ATC zu kontaktieren. Der Erste Offizier (FO) bestätigte um 16.10 Uhr die Instruktion. Das war das letzte

Funksignal der Boeing. In den folgenden zwei Minuten konnte Jakarta Radar, durch Übertragung von Singapur Radar, den Flugweg auf Flughöhe 350 verfolgen. Nach weiteren 8 Sekunden zeigte das Radar ein leichtes Sinken auf 34.600 ft (16.12:17). Es folgte ein extrem schneller Abstieg bis auf 19.500 ft (16.12:41). Hier brachen die Radarsignale ab.

Dorfbewohner im Musi Fluss-Delta hörten zur gleichen Zeit das laut anschwellende Fluggeräusch eines Flugzeuges. In dem zunehmenden Lärm waren deutlich zwei „Explosionen“ zu vernehmen. Weiter entfernt wohnende Zeugen dachten an Donner, wie bei einem Gewitter, obwohl der Himmel fast wolkenfrei zu dem Zeitpunkt war. Später, während der Unfalluntersuchung, fand man heraus, dass die Maschine die Schallmauer durchbrochen hatte.

Die Boeing flog fast senkrecht, in der Rückenlage, in den Fluss Musi. Eine sofortige Suche nach Überlebenden durch in der Nähe liegende Fischerboote verlief erfolglos. Die Flugunfalluntersuchung wurde vom

Indonesischen NTSC (National Transportation Safety Committee) durchgeführt. Singapur, das NTSB, Boeing, General Electric sowie das BASI (Bureau of Air Safety Investigation, Australien) sandten weitere Fachleute.

Das Wrack der Maschine bestand aus vielen kleinen Einzelteilen, das grösste Stück, ein Teil der Tragfläche umfasste gerade zwei Meter. Die Suche in dem modrigen Wasser gestaltete sich schwierig, und doch konnten viele Teile gefunden werden. So auch der Cockpit Voice Recorder und der Flight Data Recorder (Flugschreiber). Die gesamte Fläche mit den Wrackteilen war gerade 60 mal 80 Meter groß. In einer Entfernung von 6,4 km fand man Teile des Leitwerks, die sich während des schnellen Abstiegs gelöst hatten. Es gab keine Hinweise auf Feuer an Bord, auf eine Explosion oder Kurzschlüsse in den elektrischen Leitungen. Auch die Sauerstoff-Masken sind nicht aktiviert worden.

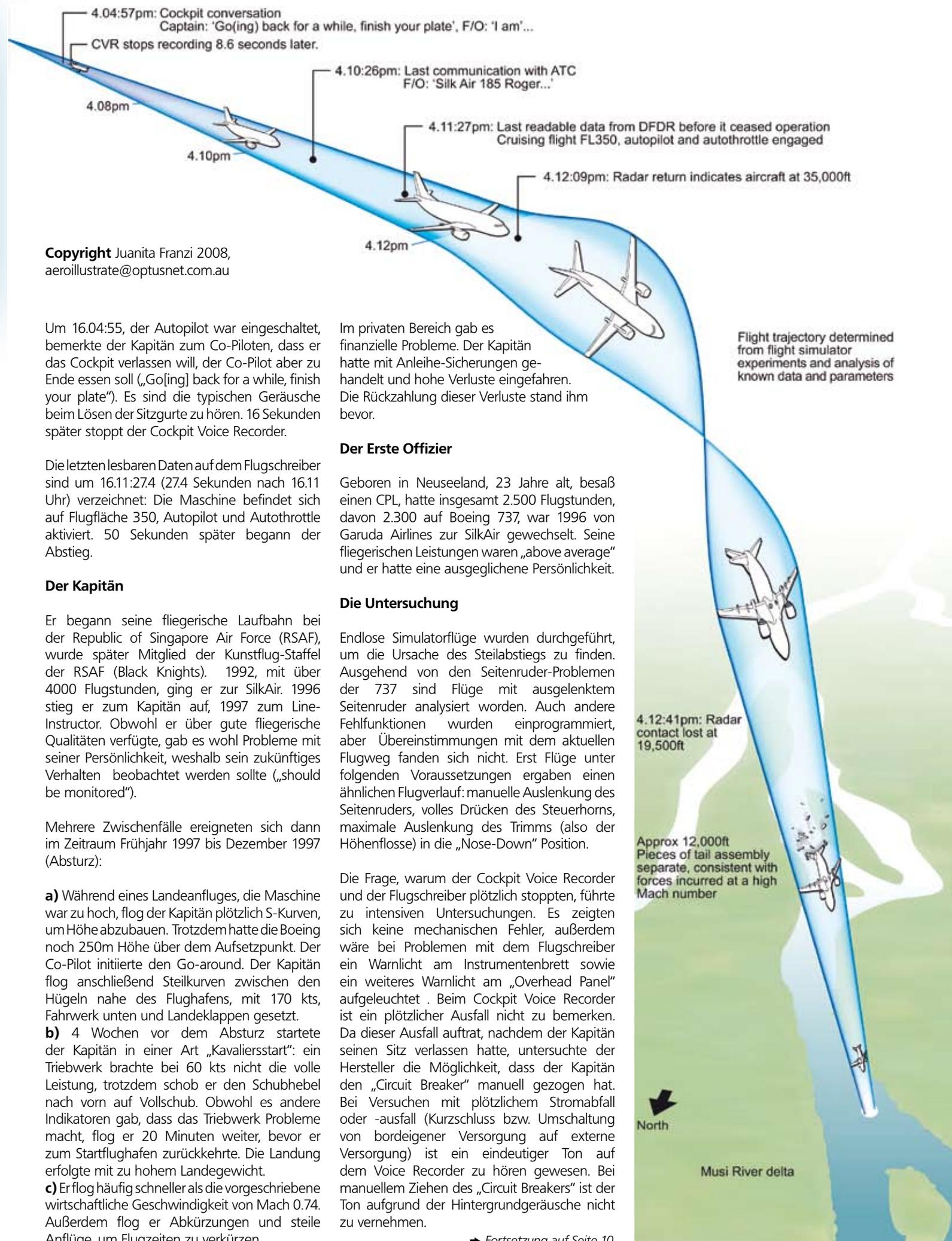
Beide CFM 56 Triebwerke waren stark beschädigt, doch konnten wichtige Einzelheiten aus den Resten gewonnen werden: die Triebwerke waren zum Zeitpunkt des Aufpralls mit Vollast gelaufen, ein Schubhebel stand noch auf Vollschub.

Die Maschine war im Februar 1997 ausgeliefert worden und hatte 2.238 Stunden erreicht.

Flugschreiber und Cockpit Voice Recorder

Mit Hilfe des NTSB und der BASI konnte der Flugschreiber bis auf sechs Sekunden aus gelesen werden.

Die Information auf dem Cockpit Voice Recorder war dagegen vollständig. Aus unerfindlichen Gründen endeten die Aufzeichnungen auf beiden Geräten, bevor die Maschine den schnellen Abstieg begann: Der Cockpit Voice Recorder stoppte um 16.05 Uhr, der Flugschreiber sechs Minuten später, nur 35,5 Sekunden vor dem Sinkflug. Die Flugvorbereitung, das Rollen vor dem Start, der Start und dann der Steigflug bis zum Erreichen der Reiseflughöhe ist lückenlos auf dem Cockpit Voice Recorder verzeichnet, aber um 16.05:15.6 (15.6 Sekunden nach 16.05 Uhr) endet die Aufzeichnung plötzlich.



Copyright Juanita Franzi 2008,
aeroillustrate@optusnet.com.au

Um 16:04:55, der Autopilot war eingeschaltet, bemerkte der Kapitän zum Co-Piloten, dass er das Cockpit verlassen will, der Co-Pilot aber zu Ende essen soll („Go[ing] back for a while, finish your plate“). Es sind die typischen Geräusche beim Lösen der Sitzgurte zu hören. 16 Sekunden später stoppt der Cockpit Voice Recorder.

Die letzten lesbaren Daten auf dem Flugschreiber sind um 16:11:27.4 (27.4 Sekunden nach 16:11 Uhr) verzeichnet: Die Maschine befindet sich auf Flugfläche 350, Autopilot und Autothrottle aktiviert. 50 Sekunden später begann der Abstieg.

Der Kapitän

Er begann seine fliegerische Laufbahn bei der Republic of Singapore Air Force (RSAF), wurde später Mitglied der Kunstflug-Staffel der RSAF (Black Knights). 1992, mit über 4000 Flugstunden, ging er zur SilkAir. 1996 stieg er zum Kapitän auf, 1997 zum Line-Instructor. Obwohl er über gute fliegerische Qualitäten verfügte, gab es wohl Probleme mit seiner Persönlichkeit, weshalb sein zukünftiges Verhalten beobachtet werden sollte („should be monitored“).

Mehrere Zwischenfälle ereigneten sich dann im Zeitraum Frühjahr 1997 bis Dezember 1997 (Absturz):

- a) Während eines Landeanfluges, die Maschine war zu hoch, flog der Kapitän plötzlich S-Kurven, um Höhe abzubauen. Trotzdem hatte die Boeing noch 250m Höhe über dem Aufsetzpunkt. Der Co-Pilot initiierte den Go-around. Der Kapitän flog anschließend Steilkurven zwischen den Hügeln nahe des Flughafens, mit 170 kts, Fahrwerk unten und Landeklappen gesetzt.
- b) 4 Wochen vor dem Absturz startete der Kapitän in einer Art „Kavaliersstart“: ein Triebwerk brachte bei 60 kts nicht die volle Leistung, trotzdem schob er den Schubhebel nach vorn auf Vollschub. Obwohl es andere Indikatoren gab, dass das Triebwerk Probleme macht, flog er 20 Minuten weiter, bevor er zum Startflughafen zurückkehrte. Die Landung erfolgte mit zu hohem Landegewicht.
- c) Er flog häufig schneller als die vorgeschriebene wirtschaftliche Geschwindigkeit von Mach 0.74. Außerdem flog er Abkürzungen und steile Anflüge, um Flugzeiten zu verkürzen.

Im privaten Bereich gab es finanzielle Probleme. Der Kapitän hatte mit Anleihe-Sicherungen gehandelt und hohe Verluste eingefahren. Die Rückzahlung dieser Verluste stand ihm bevor.

Der Erste Offizier

Geboren in Neuseeland, 23 Jahre alt, besaß einen CPL, hatte insgesamt 2.500 Flugstunden, davon 2.300 auf Boeing 737, war 1996 von Garuda Airlines zur SilkAir gewechselt. Seine fliegerischen Leistungen waren „above average“ und er hatte eine ausgeglichene Persönlichkeit.

Die Untersuchung

Endlose Simulatorflüge wurden durchgeführt, um die Ursache des Steilabstiegs zu finden. Ausgehend von den Seitenruder-Problemen der 737 sind Flüge mit ausgelenktem Seitenruder analysiert worden. Auch andere Fehlfunktionen wurden einprogrammiert, aber Übereinstimmungen mit dem aktuellen Flugweg fanden sich nicht. Erst Flüge unter folgenden Voraussetzungen ergaben einen ähnlichen Flugverlauf: manuelle Auslenkung des Seitenruders, volles Drücken des Steuerhorns, maximale Auslenkung des Trimm (also der Höhenflosse) in die „Nose-Down“ Position.

Die Frage, warum der Cockpit Voice Recorder und der Flugschreiber plötzlich stoppten, führte zu intensiven Untersuchungen. Es zeigten sich keine mechanischen Fehler, außerdem wäre bei Problemen mit dem Flugschreiber ein Warnlicht am Instrumentenbrett sowie ein weiteres Warnlicht am „Overhead Panel“ aufgeleuchtet. Beim Cockpit Voice Recorder ist ein plötzlicher Ausfall nicht zu bemerken. Da dieser Ausfall auftrat, nachdem der Kapitän seinen Sitz verlassen hatte, untersuchte der Hersteller die Möglichkeit, dass der Kapitän den „Circuit Breaker“ manuell gezogen hat. Bei Versuchen mit plötzlichem Stromabfall oder -ausfall (Kurzschluss bzw. Umschaltung von bordeigener Versorgung auf externe Versorgung) ist ein eindeutiger Ton auf dem Voice Recorder zu hören gewesen. Bei manuellem Ziehen des „Circuit Breakers“ ist der Ton aufgrund der Hintergrundgeräusche nicht zu vernehmen.

→ Fortsetzung auf Seite 10

Flight trajectory determined from flight simulator experiments and analysis of known data and parameters

4:12:41pm: Radar contact lost at 19,500ft

Approx 12,000ft Pieces of tail assembly separate, consistent with forces incurred at a high Mach number

North

Musi River delta

Das Ende eines Fluges - SilkAir MI 185

→ Fortsetzung von Seite 9

Die Erkenntnisse

Der Flugschreiber und der Cockpit Voice Recorder stoppten nicht gleichzeitig, sondern sechs Minuten zeitlich verschoben. Der letzte ATC-Kontakt erfolgte fünf Minuten, nachdem der Cockpit Voice Recorder ausgefallen war. Es gab keine erkennbaren Maßnahmen, die Maschine aus dem Steilabstieg abzufangen. Die Triebwerke liefen mit Vollschub, ein Notsignal wurde nicht gesendet.

Autothrottle und Trimm zeigten auf dem Flugschreiber ihre normale Stellung. Während des Abstiegs muss das Autothrottle deaktiviert und der Trimm (die Höhenflosse) manuell auf volle Auslenkung gefahren worden sein.

Der Untersuchungsbericht und die Reaktionen

Das Indonesische NTSC veröffentlichte am 14. Dezember 2000 den Endbericht der Unfalluntersuchung, und verursachte damit einen Aufruhr in der Luftfahrt weltweit. Es wurde dem NTSC vorgeworfen, wesentliche Erkenntnisse und Analysen nicht berücksichtigt zu haben. Bei der Ursachenfeststellung hatte das NTSC lediglich geschrieben, dass „...die technische Untersuchung keine eindeutige Unfallursache feststellen konnte.“

Die Britische „Flight International“ titelte: „Ein unbefriedigender Bericht“ und führte aus, dass das Indonesische NTSC „nichts zur Klärung der Kontroverse beigetragen hat. Der Bericht ist in weiten Teilen wertlos...“. Doch die schärfste Kritik kam vom amerikanischen NTSB: Der sonst übliche diplomatische Stil fehlt in dem Schreiben, mit dem die Fehler, Ungenauigkeiten und Unterlassungen des Indonesischen NTSC aufgelistet werden.

Die Klage von sechs Familien gegen SilkAir wird vom Singapore High Court im Oktober 2001 zurückgewiesen, weil „keine Beweise für einen bewusst verursachten Unfall“ vorliegen.

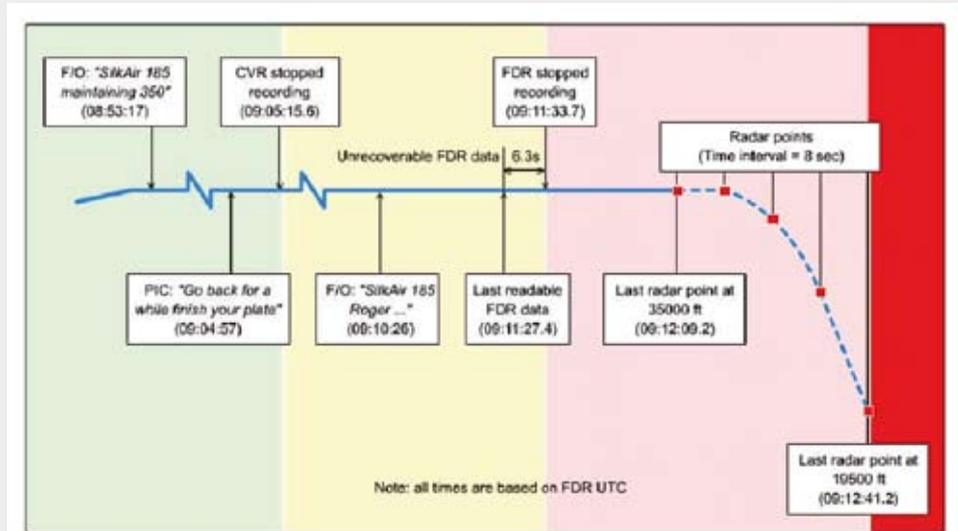


Figure 2 - Sequence of Events



Figure 1c - Route over Palembang, Sumatera Selatan Province, Indonesia (Crash Site)

Der Los Angeles Superior Court sieht im Juli 2004 einen Defekt in dem Seitenrudder-System als Unfallursache an und verurteilt die Parker Hannifin Corp. (Hersteller von Steuerungssystemen) zum alleinigen Schuldigen. Parker Hannifin legt 2005 Berufung ein.

„Anmerkung der Redaktion: siehe auch Hinweise im Artikel Suizid... auf Seite 18 ff.“

Referenzen:

„Aircraft Accident Report, SilkAir Flight MI 185, Boeing 737-300, 9V-TRF, Musi River Palembang, Indonesia, 19 December 1997“, National Transportation Safety Committee, Indonesia

„Final flight: SilkAir MI 185“, Flight Safety Australia, Issue No. 60, JAN FEB 2008

Buch-Rezension:

Günter Heribert Münzberg:
Mayday über Saragossa
Heinz-Dieter Kallbach - Deutschlands
legendärster Flugkapitän.

Autor: Dr. J. Grenzdörfer

Dieses Buch wurde am 28. September 2007 im Stöllner Gasthof „Zum 1. Flieger“ vor weit mehr als 100 Zuhörern vom Autor und von Heinz-Dieter Kallbach als Co-Autor vorgestellt. In der Lilienthal Gemeinde Stölln, wo seit 1989 die von Flugkapitän Kallbach und seiner Besatzung zu Ehren Lilienthals dorthin geflogene IL-62 der INTERFLUG am Rande des weltältesten Flugplatzes steht.

Weil das wie die von Heinz-Dieter Kallbach über Saragossa unter Einsatz seines Lebens verhinderte Kaperung einer voll besetzten Boeing 737 rings um den Erdball Aufsehen erregte und ins Guinness-Buch der Rekorde aufgenommen wurde, hätte diese Biografie auch „Das Wunder von Stölln“ getitelt werden können.

Dieses Ereignis und „Mayday über Saragossa“ sind wohl der bedeutendste Gegenstand zweier Kapitel dieses überaus empfehlenswerten Buches, das insgesamt 21 Kapitel umfasst. Diese spiegeln – vorzüglich recherchiert und durch kursiv gesetzte persönliche Schilderungen des Flugkapitäns ergänzt - das bisherige Leben des jetzt 67-jährigen wider, insbesondere seine 48-jährige Pilotenlaufbahn. Auf dem speziellen Markt der Luftfahrtliteratur gibt es nichts Vergleichbares; denn es wird nicht nur spektakuläres fliegerisches Können demonstriert, sondern das Leben und Wirken einer mutigen, zielstrebigem, ehrlichen und zuverlässigen Person dargestellt, die zur Persönlichkeit wurde, Man kann dem Verlag nur gratulieren, dieses bemerkenswerte Buch herausgebracht zu haben.

Günter Heribert Münzberg:
Mayday über Saragossa
Heinz-Dieter Kallbach -
Deutschlands legendärster Flugkapitän.
Salier Verlag,
Leipzig und Hildburghausen
2007
463 Seiten,
39 s/w - und Farbfotos,
gebunden,
ISBN 978393961121-9,
22,90 Euro.



Dipl.-Ing. Günter Wentz

Vereidigter Sachverständiger für Kraftfahrzeugschäden und -bewertung, Kraftfahrzeugunfallursachen sowie Luftfahrzeuge bis 5,7 t

Frankenallee 260/Ecke Mönchhofstr. 60326 Frankfurt/Main
Tel 069 973033-0 **E-Mail** guenter.wentz@t-online.de

Privat Paul-Ehrlich-Str. 33 60596 Frankfurt/Main
Tel 069 6661751 **Fax** 069 66600509 **Mobil** 0171 4225185

Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH
FAA MIFNY 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

mt-propeller



Schadenbeurteilung · Bewertung von Luftfahrzeugen

Luftfahrtsachverständigenbüro

MICHAEL WACKER

Ihr Partner im Rhein-Main-Gebiet

Tel. +49 (0) 61 52 - 95 09 - 48

Fax +49 (0) 61 52 - 95 09 - 49

michael.wacker@luftfahrt-sv.de

Am Wagenweg 2

D-64521 Groß-Gerau

Regionalstelle SüdWest des VDL

„Unternehmereigenschaft und Vorsteuerabzug bei Privatpiloten – Systematik und Grenzfälle“



Autor:

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Steuerrecht

KGB Kanzlei Gebhardt

Fliegen ist teuer. Entsprechend hoch ist der Anreiz, zumindest einen Teil der entstehenden Kosten als Werbungskosten oder Betriebsausgaben in der Steuererklärung geltend zu machen. Für den Inhaber der Privatpilotenlizenz hat die Rechtsprechung hier jedoch bei den Ertragsteuern hohe Hürden aufgestellt.

Hingegen ist die Beurteilung in umsatzsteuerlicher Hinsicht nicht so eindeutig. Durch die Vorgaben der 6. EG-Mehrwertsteuer-Richtlinie und die dazu entwickelte Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) ist hinsichtlich der beruflichen Veranlassung von Kosten der Privatfliegerei eine generelle Versagung des damit einhergehenden Vorsteuerabzuges nicht ohne weiteres möglich.

Der vorliegende Beitrag beleuchtet die Systematik des Vorsteuerabzuges mit Blick auf die Kosten einer Privatpilotenlizenz nach dem deutschen Umsatzsteuergesetz (UStG).

1. Unternehmereigenschaft

Nach der Einführung der Allphasen-Nettoumsatzsteuer mit Vorsteuerabzug zum 1.1.1968 erlangte der Unternehmer aus den von ihm bezogenen Leistungen die Saldierung seiner Umsatzsteuerschuld mit den ihm belasteten Umsatzsteuerbeträgen anderer Unternehmer. Bei der bezogenen Leistung muss es sich um eine für das Unternehmen des Leistungsempfängers handeln. Deshalb kann der private Endverbraucher die ihm in Rechnung gestellte Umsatzsteuer nicht als Vorsteuerabzug geltend machen.

Der Bezug von Leistungen für das Unternehmen setzt die sog. Unternehmereigenschaft desjenigen voraus, der den Vorsteuerabzug geltend machen möchte. Als Unternehmer im Sinne des UStG gilt nach dessen § 2 danach, wer

- oder beruflich
- selbständig gewerblich tätig ist

Als gewerbliche oder berufliche Tätigkeit gilt nach dem Gesetz weiterhin jede

- nachhaltige Tätigkeit
- mit der Absicht, Einnahmen zu erzielen.

So ist der Vermieter von Privatwohnungen grundsätzlich Unternehmer nach § 2 UStG, auch wenn er aufgrund spezialgesetzlicher Vorschrift keine Umsatzsteuer auf den Mietzins erheben darf. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung unterliegt beispielsweise auch die unternehmerische Tätigkeit eines Testamentsvollstreckers der Umsatzsteuer, wenn diese gleichwohl aus privatem Anlass aufgenommen wurde. Der Bundesfinanzhof grenzt die Rechtsprechung des EuGH (C 291/92 vom 4.10.1995, BStBl 1996 II 392) zur „nur gelegentlichen“ Ausführung von Umsätzen durch Nutzung privater Gegenstände vom Tätigwerden mit sonstigen Dienstleistungen ab (BFH vom 7.9.2006 V R 6/05 BStBl 2007 II 148).

2. Vorsteuerabzug bei Verlusten und gemischten Aufwendungen

Gerade die Voraussetzung der Einnahmenerzielung unterscheidet sich deutlich von der ertragsteuerlichen Beurteilung der Gewinnerzielung. Für letztere kommt es darauf an, Gewinn zu erzielen. Die bloße Absicht, Einnahmen zu erzielen, ist demgegenüber leichter nachweisbar. Für den Vorsteuerabzug ist es unerheblich, ob die geplante Tätigkeit ertragsteuerlich als sog. Liebhaberei anzusehen ist und umsatzsteuerlich auch dann anzuerkennen, wenn ertragsteuerlich nur Verluste erwirtschaftet werden. Dies gilt gerade auch für Vorbereitungsmaßnahmen eines Unternehmers, die auf dessen zukünftige Einnahmenerzielung gerichtet ist. Es ist gemeinschaftsrechtlich anerkannt, dass die unternehmerische Tätigkeit bereits schon mit den ersten Vorbereitungshandlungen beginnt

(EuGH C 110/94 vom 29.2.1996 BStBl 1996 II 655 und C 396/98 vom 8.6.2000 BStBl 2003 II 446. Dem folgt nunmehr auch die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes. Die bislang entgegenstehende BFH-Rechtsprechung (BFH vom 6.5.1993 V R 45/88, BStBl 1993 II 564) ist damit überholt (vgl. BFH vom 22.2.2001 V R 77/96 BStBl 2003 II 426).

Zwischenzeitlich hat die Rechtsprechung sogar den Fall des sog. umsatzlosen Unternehmers anerkannt. Danach bleibt der Vorsteuerabzug aus sog. Vorbereitungshandlungen erhalten, wenn der Unternehmer seine Tätigkeit bereits vor Erzielung von Umsätzen wieder aufgibt und steuerlich nicht abzugsfähige Verluste vorliegen (Finanzgericht Hamburg vom 5.4.2006, Az. VIII 37/06, rechtskräftig). Deshalb wird nun auch bei Fällen, in denen Aufwendungen dem einkommensteuerlichen Abzugsverbot des § 12 EStG unterliegen, gleichwohl der Vorsteuerabzug nach § 15 UStG zulässig. Entschieden sind danach:

- Finanzgericht München vom 23.2.2006 14 K 3585/03: Vorsteuerabzug eines Piano-Entertainers aus dem Erwerb eines Smokings
- Finanzgericht Hamburg vom 4.4.2006, III 05/05: Vorsteuerabzug eines Arbeitgebers aus Umzugskosten seines Arbeitnehmers

Sämtliche Urteile sind rechtskräftig, nachdem die beklagten Finanzämter jeweils die Revision zurückgezogen hatten. Vermutlich versucht die Finanzverwaltung, eine Entscheidung des Bundesfinanzhofes zu diesen Fallgestaltungen zu vermeiden. Zwischenzeitlich musste der Gesetzgeber die bisherigen Spezialvorschriften in § 15 Abs. 1a Nr. 1 bis 3 UStG durch eine Neufassung ändern. Die Fragestellung des Abzugsverbotes nach § 12 EStG als Rechtsgrundlage für die korrespondierende Versagung

des Vorsteuerabzuges ist hierdurch nicht endgültig entschärft.

Auf die Unterscheidung von Einkommen- und Umsatzsteuerrecht wird bei der steuerlichen Anerkennung von Vorsteuerguthaben seitens der Finanzverwaltung nicht regelmäßig geachtet und der Vorsteuerabzug in solchen Fällen zu Unrecht versagt.

3. Unternehmereigenschaft von Privatpiloten

Es liegt nahe, vor diesen, auf den ersten Blick niedrig angesetzten Voraussetzungen, Kosten, die einem Privatpiloten entstehen, unternehmerisch zuzuordnen. Die darauf lastende Umsatzsteuer würde dann entsprechend der gesetzlichen Systematik als Vorsteuer abzuziehen sein.

3.1. Flugkosten aus beruflicher Veranlassung

Der Vorsteuerabzug aus Kosten der Lizenzübung setzt voraus, dass es dem Lizenzinhaber gelingt, einen unternehmerischen Zusammenhang zwischen der Ausübung seiner Lizenz und seiner unternehmerischen Tätigkeit herzustellen. Soweit ein Lizenzinhaber bereits selbstständig tätig ist, kann dies durch den nachgewiesenen Zusammenhang erzielter Umsätze nachgewiesen werden. Zu denken ist an die Geschäftsreise mittels Privatflugzeug. Die insoweit unmittelbar entstehenden Kosten sind dann nicht nur umsatz-, sondern auch einkommensteuerlich anzuerkennen, soweit diese angemessen sind. Für die etwaige private Veranlassung von Kosten aus dem Betrieb eines Flugzeuges gelten im Übrigen die allgemeinen Vorschriften zur unentgeltlichen Zuwendung (Eigenverbrauch). Hier ist das Flugbuch ein bestens geeigneter Aufteilungsmaßstab, weil genauer als jedes Fahrtenbuch für ein betrieblich genutztes Kfz.

3.2. Vorsteuerabzug aus Kosten des Lizenzerwerbes

Schwieriger, aber einer steuerlichen Prüfung wert ist die Frage, in welchem Umfang die Kosten für den Erwerb der Pilotenlizenz selber zu einem Vorsteuerabzug führen.

Das Generalargument der Finanzverwaltung, wonach einkommensteuerlich nicht anerkannte Kosten der privaten Lebensführung auch umsatzsteuerlich als solche nicht anzuerkennen seien, greift wegen der zwischenzeitlich Differenzierung

durch die Rechtsprechung des EuGH, diesem nachfolgend der Bundesfinanzhof und die Finanzgerichte, nicht mehr ohne weiteres. Es sollte mithin in solchen Fällen versucht werden, zumindest eine teilweise Anerkennung der auf den Ausbildungskosten lastenden Vorsteuerbeträgen im Sinne vorweggenommener Erwerbsaufwendungen zu erhalten.

Hier ist § 20 Abs. 1 LuftVG eine Argumentationshilfe. Entgegen der verbreiteten Ansicht, wonach der Inhaber Pilotenlizenz mit dieser nicht gegen Vergütung tätig werden könnte, gestattet diese Vorschrift das Fliegen gegen Entgelt bei der Mitnahme von Passagieren gegen Kostenersatz mit Luftfahrzeugen für höchstens vier Personen.

Die entgeltliche Mitnahme von Passagieren gegen Kostenersatz stellt das schlagkräftige Argument im Sinne der Einnahmenerzielungsabsicht dar. Wie oben erläutert, ist die Absicht Gewinn zu erzielen hierfür nicht erforderlich – und angesichts der üblichen Charter- und Betriebskosten auch kaum möglich. Auch der bloße Kostenersatz ist entgeltlich, also unternehmerisch im Sinne des UStG. Diese Eigenschaft erlangt der Lizenzinhaber auch dann, wenn er wegen der Beachtung des nichtgewerblichen Tätigwerdens diese entgeltliche Mitnahme nur gelegentlich durchführt. Die gelegentliche Mitnahme auf privaten Rundflügen überschreitet die Grenze der Gewerblichkeit noch nicht, führt aber dennoch zu einer auf Wiederholung angelegte Einnahmenerzielung.

Darüber hinaus gestattet die LuftPersV in § 3 Abs. 2 Nr. 2 LuftPersV die berufsmäßige, also entgeltliche Ausübung der Privatpilotenlizenz als

- Bannerschlepper
- Fluglehrer

Der Umstand, dass diese Ausübung an weitere Voraussetzungen geknüpft ist, ändert gleichwohl nichts daran, dass diese berufsmäßige Tätigkeit auf der Grundlage der Privatpilotenlizenz erfolgt. Mithin stellt dieser Hinweis eine weitere Argumentationshilfe im Sinne vorweg entstandener Aufwendungen für den hieraus geltend gemachten Vorsteuerabzug dar. Diese Rechtsauffassung wird vom Verfasser derzeit in einem Verfahren vor dem Finanzgericht Köln verfolgt (Az. 15 K 697/06).

Alle Angaben nach bestem Wissen ohne Gewähr. Eine steuerliche Beratung im Einzelfall wird hierdurch nicht ersetzt.



Aviation & Wind Turbine
Ingenieurbüro für
BLADE ENGINEERING
we take care: **rotorcare**

HMS - the experts' voice
in blade quality

Mitglied im Sachverständigenbeirat
des Bundesverbands WindEnergie
Sprecher der Qualitäts-Initiative
Rotorblatt (QIR) im BWE e.V.
Regionalstelle Berlin des Verbands
der Luftfahrtsachverständigen e.V.

HMS Technologie GmbH

Dr. Wolfgang Holstein
12099 Berlin · Werbergstr. 9
Fon (030) 26 48 45 75
Fax (030) 26 48 45 76

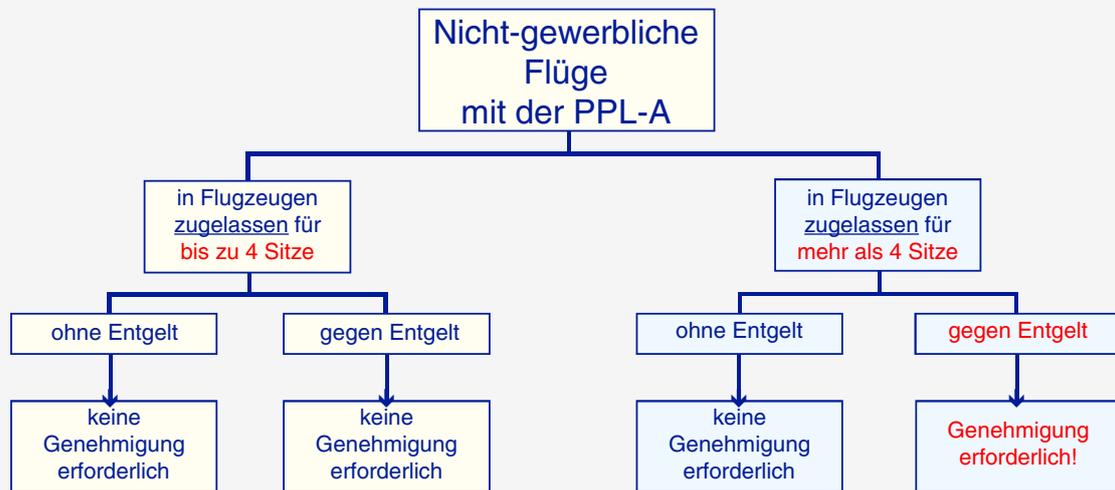
<http://www.hms-technologie.de>
E-Mail: info@holstein.st

Von der IHK-Kiel öffentlich
bestellter und vereidigter
Sachverständiger für die
Schadenbeurteilung und
Bewertung von Luftfahr-
zeugen bis 20t MTOW

Ralf Wagner

Luftfahrtsachverständiger
Prüfer Klassen 1 und 2

Sachverständigenbüro · Ralf Wagner
Friedlandstraße 20 · 25451 Quickborn
Tel. 0 41 06 - 65 83 71 · Fax 0 41 06 - 65 83 73
Mail dslwagner@aol.com



Gewerblichkeit

- liegt nach allgemeiner Meinung vor bei selbständiger Tätigkeit, die auf Erwerb gerichtet ist (Absicht: Gewinnerzielung, dauerhaft (= fortgesetzte Tätigkeit))
- bzgl. Gewinnerzielungsabsicht: auch ein mit Verlust arbeitendes Unternehmen verliert nicht den Charakter der Gewerbsmäßigkeit (auch wenn nur eine Deckung der Selbstkosten angestrebt wird, schließt dieses die Gewerbsmäßigkeit nicht von vornherein aus)
- zusätzliche Indikatoren für Gewerbsmäßigkeit: Gewerbeanmeldung, umfangreiche Werbemaßnahmen (das Landgericht Tübingen sah Werbung im Internet in einem Fall bereits als ausreichendes Kriterium zur Annahme der Gewerblichkeit an)

Letztlich ist eine Beurteilung, ob eine Gewinnerzielungsabsicht vorliegt, nur durch eine Prüfung im Einzelfall möglich

Quellen: www.luftrecht-online.de/einzelheiten/unternehmen/unternehmen.htm <http://www.aopa.de/NEWS/Unzulaessigkeit.html>

Alle Angaben ohne Gewähr!

© 2002 eddh.de Birgit Wennholz-Nienbecker

Rechtsprechungsentwicklung zur Unternehmereigenschaft und zum Vorsteuerabzug

Keine Unternehmereigenschaft und kein Vorsteuerabzug bei „nur gelegentlicher“ Ausführung von Umsätzen durch Nutzung **privater Gegenstände**

EuGH-Urteil vom 4.10.1995 C 291/92 BStBl 1996 II 392

in Abgrenzung hierzu:

Unternehmereigenschaft durch Tätigwerden mit sonstigen Dienstleistungen

BFH-Urteil vom 7.9.2006 V R 6/05 BStBl 2007 II 148

Die **unternehmerische Tätigkeit** beginnt bereits schon mit den **ersten Vorbereitungs-handlungen**.

EuGH-Urteil vom 29.02.1996 C 110/94 BStBl 1996 II 655

EuGH-Urteil vom 08.06.2000 C 396/98 BStBl 2003 II 446

dem folgend:

BFH-Urteil vom 22.02.2001 V R 77/96 BStBl 2003 II 426

(damit überholt:

BFH-Urteil vom 06.05.1993 V R 45/88 BStBl 1993 II 564

Vorsteuerabzug aus sog. Vorbereitungs-handlungen, wenn der Unternehmer seine Tätigkeit bereits vor Erzielung von Umsätzen wieder aufgibt und **steuerlich nicht abzugsfähige Verluste** vorliegen

FG Hamburg vom 5.4.2006 VIII 37/06, rechtskräftig

Vorsteuerabzug trotz Abzugsverbot des § 12 EStG unterliegenden Aufwendungen

- **Smoking** eines Piano-Entertainers FG München vom 23.2.2006 14 K 3585/03, rechtskräftig
- vom Arbeitgeber erstattete **Umzugskosten** seines Arbeitnehmers

FG Hamburg vom 4.4.2006 III 105/05, rechtskräftig
anhängig:

- **Ausbildungskosten** durch den Erwerb einer **PPL-A-Lizenz**

FG Köln 15 K 697/06

Information:

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftfahrt-Akademie

Jahreshauptversammlungen ab 2009 auf der AERO in Friedrichshafen

Viele Leser haben sicherlich aus anderen Quellen bereits erfahren, dass sich die Messegesellschaft Friedrichshafen entschlossen hat, die IMAS-Gebrauchflugzeugmesse, die für den 18. und 19. April 2008 geplant war, abzusagen und ab 2009 die AERO jährlich stattfinden zu lassen. Auch wir begrüßen diesen Entschluss und werden nicht nur regelmäßig an der Messe mit eigenem Stand dabei sein, sondern unsere Jahreshauptversammlungen dadurch regelmäßig am Messe-Samstag im Raum „Bodensee“ auf der Messe abhalten können.

Die für dieses Jahr auf der IMAS für den 19.4.2008 geplante Jahreshauptversammlung des VdL muss durch die Absage allerdings verlegt werden, und zwar auf Samstag, 17. Mai 2008, 16:30 Uhr, Steigenberger-Hotel Langen, Saal MAXX6, im Anschluss an die Seminarveranstaltung.

FSTC: Und damit die Praxis nicht zu kurz kommt, hier die Termine für 2008:

* mit dem eigenen Flieger nach MALLORCA:

Mi. 30.04.08 bis 17:00 Sammeln in EDJA Memmingen, 18:00 Briefing, 19:00 Schnupperabend
Do. 01.05.08 ab 09:00 EDJA-LFMV Avignon, ab 15:00 LFMV-LESB Son Bonet Mal-lorca
Fr. 02.05.08 Inselrundtour/Stadtbummel und/oder Flug nach Menorca und/oder Flug nach Ibiza
Sa. 03.05.08 10:00 LESB-LEAP Ampuria Brava, 12:30 LEAP-LFMD Cannes, 15:30 LFMD-LSZL über Nacht in Locarno am Lago Maggiore
So. 04.05.08 10:00 Zollabfertigung, Bergbriefing, ab 11:00 LSZL-EDJA Memmingen, Verabschiedung

* Seeflugtraining mit AOPA in ETNU Neubrandenburg:

Do. 22.05.08 bis 14:00 Anreise, Begrüßungsbier, 15:00-17:00 Briefing
Fr. 23.05.08 10:00-18:00 praktische Übungen über der Ostsee nach Dänemark
Sa. 24.05.08 10:00-18:00 praktische Übungen über der Ostsee nach Schweden
So. 25.05.08 Abschiedsfrühstück, Heimreise

* Sommerreise in die Pusta (Ungarn):

Do. 14.08.08 bis 18:00 Sammeln in EDME, 18:00-19:00 Briefing Ungarn, Schnupperabend
Fr. 15.08.08 ab 10:00 Flug low-level entlang der Donau Wien - Bukarest - Budapest - Jakabszallas(LHJK)
Sa. 16.08.08 Ausflüge nach Debrecen und Szeged, Nachtflug zurück zum Hotel (LHJK)
So. 17.08.08 ab 10:00 Rückflug durch die Alpen über Balaton - Fertőszentmiklós - Semmering - Radstädter Tauern - Paß Lueg - Salzburg CTR - EDME, Verabschiedung

Unsere Reisen werden von uns perfekt vorbereitet, Sie erhalten alle für die Flugdurchführung erforderlichen Unterlagen (FlightLog, Anflugblätter) auf Ihr Flugzeug abgestimmt von uns, auch für eventuell notwendige Streckenänderungen während des Fluges.

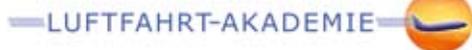
Wir bieten Ihnen während des Fluges die Begleitung eines erfahrenen Fluglehrers und Berufspiloten, der Sie nach Ihren Wünschen und Vorgaben individuell unterstützt. Der Fluglehrer kann Ihnen bei Bedarf Ihr Class Rating in Ihrer Lizenz verlängern und/oder einen Übungsflug im Sinne JAR FCL 1.245 bescheinigen.

Auf Wunsch bauen wir gerne Sicherheitstrainings in die Strecke mit ein und festigen so Ihre Fertigkeiten als Pilot im gewünschten Umfang. Für die Übernachtungen empfehlen wir Ihnen aus unserer Erfahrung angenehme, erholsame und dennoch preiswerte Unterkünfte. Viele Häuser gewähren uns („FSTC Fly-Outs“) „special rates“.

Vorreservierung über Email, Fax oder Telefon (siehe Kontakte).

noch Fragen? Rufen Sie uns an und wir besprechen die Details.

Werden Sie Mitglied in der



Infos unter: www.luftfahrt-akademie.de

Impressum:

aviationnews

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, Harald Meyer, Ingolf Panzer.

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Druckvorstufe: Reprofessional GmbH, www.reprofessional.net

Druck: C. Maurer Druck und Verlag

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2008

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise:

März, Juni, September, Dezember

Copyright:

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber



Triebwerksstörungen – Unfallursache Nr. 1 bei den E-Klasse-Flugzeugen

oder: weiss das Kolbentriebwerk, ob es privat oder gewerblich geflogen wird?

Autor:
Dipl.-Ing.

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Sachverständigenpraxis Claus-Dieter Bäumer



Wer regelmäßig die BFU-Jahresstatistiken liest, dem fällt auf, dass sich in den letzten drei Jahren die „Triebwerksstörung“ als Hauptunfallursache entwickelt hat. Wer länger fliegt, weiss, dass es vorher sehr lange die Ursache: „Einflug in Schlechtwetter“ war.

Wie kommt es zu dieser Entwicklung?

Leider gibt der jeweilige BFU-Jahresbericht keine weiteren Erkenntnisse bekannt, wie häufig z. B. die Ursachen Einfluss nahmen

- Spritmangel,
- Fehlbedienung,
- Wartungsfehler,
- Triebwerk (Alter, Betriebsstunden, Wartung).

Alle diese vorgenannten Ursachen gehen bei den BFU-Jahresberichten in den statistischen Begriff „Triebwerksstörung“ ein.

Aus der Sachverständigentätigkeit

Kollegen und ich beobachten seit Jahren neben den Ursachen „Kraftstoffmangel“ und „Kraftstoffzusammensetzung“ (Additive) ein Zunehmen der Triebwerksstörungen aufgrund des Alters und Pflegezustandes des betroffenen Triebwerkes.

Besonders auffällig sind hierbei Triebwerke privat betriebener Flugzeuge. Deren Merkmale sind in der Regel wenige Betriebsstunden bei hohem Alter.

Obwohl die Hersteller Grundüberholungen bei Erreichen von Betriebszeiten (je nach Motortyp Überholungsintervalle (TBO) zwischen 1.200 bis 2.000 Stunden) oder Alter (z.B. 12 Jahre) vorgeben, beobachten wir regelmäßig, dass diese Vorschriften den Eignern entweder nicht bekannt sind oder sie sich auf die Ausnahmeregelung gemäß Nachrichten für Luftfahrer II-70/99

berufen. Bei Jahresnachprüfungen finden sie hierfür immer einen Prüfer, der die Flugzeuge klar schreibt.

Diese Ausnahmeregelung führt regelmäßig zu Diskussionen mit den Instandhaltungsbetrieben, wenn diese zu einer Grundüberholung raten. Wenn das Triebwerk bisher ohne Probleme gelaufen ist, vermuten doch die Eigner eher, dass sich diese Betriebe zu ihren Lasten bereichern wollen. Sie übersehen dabei allerdings ihre Situation, dass sie als Eigner und Halter für die Lufttüchtigkeit ihres Flugzeuges trotz der o.a. Ausnahmeregelung für private Halter unverändert voll verantwortlich sind.

So darf es nicht verwundern, dass Luftfahrtversicherer die Leistung aus der Kaskoversicherung verweigern, wenn ein Schaden eindeutig auf das Überschreiten der TBO-Grenzen des Triebwerkes zurückzuführen ist.



Wir als Luftfahrtsachverständige sehen das Ausfallrisiko bei privat betriebenen Luftfahrzeugen wesentlich höher an als bei gewerblich oder im Vereinsbetrieb betriebenen Kolbenmotoren mit einer höheren Auslastung/Jahr.

Was ist die Ursache für das höhere Ausfallrisiko bei privat betriebenen Kolbenmotoren?

Unserer Erfahrung nach – und diese wird von den Triebwerksüberholungsbetrieben geteilt – sind die vermehrten Ausfälle meist auf die mangelhafte Pflege der Triebwerke in den Zeiten zwischen den Flügen zurückzuführen. Kaum ein Privathalter wird sein Triebwerk z. B. gemäß TEXTRON Lycoming SERVICE LETTER No. L180B in den Stilliegezeiten versorgen.

Dieses Nichtbeachten führt oft zu ernsthaften Triebwerksschäden weit vor dem Erreichen der zulässigen Betriebszeiten. So versagte z.B. ein 35 Jahre alter Lycoming O-320-A3B im Fluge bei einer Betriebszeit von gerade mal 600 Stunden seit dem Einbau. Die anschließende Notlandung endete mit einem Bruch – glücklicherweise ohne Verletzte oder geschädigte Dritte. (Dieser Fall ist seit vier Jahren gerichtsanhängig.)

Die Beispiele aus der Praxis lassen sich beliebig fortsetzen. Fragen Sie im Zweifel Sachverständige oder Ihren Triebwerksüberholungsbetrieb was sie zu Ihrem Triebwerk raten.

Was ist aus Sachverständigensicht anzuraten?

Wir Sachverständige raten dazu – auch wenn es die o.a. Ausnahme für Privathalter von Flugzeugen gibt – ähnlich wie ein Luftfahrtunternehmen regelmäßig nach Erreichen der Betriebszeiten oder Alter, die Triebwerke einer Grundüberholung zu unterziehen. Das ist zunächst zwar teuer, zahlt sich aber durch den Gewinn größerer Sicherheit beim Flugbetrieb aus. Im Kaskoschadenfall gibt es zudem weniger Unsicherheit über die Eintrittspflicht des Versicherers.

Das Kolbenmotoren weiss eben nicht, ob es gewerblich oder privat betrieben wird und wird sich deshalb nicht unterschiedlich verhalten. Tatsache ist, dass Triebwerke mit hohen Laufleistungen zuverlässiger arbeiten und die TBO-Zeit bis zur fälligen Grundüberholung bei normalem Betrieb meistens auch erreichen.

Luftfahrt-Akademie

— LUFTFAHRT-AKADEMIE —



Luftfahrt-Sachverständigen-Grundlagen- und Weiterbildungsseminare

Nach langen Vorbereitungen ist es endlich so weit: Die Luftfahrt-Akademie bietet ab diesem Jahr für die Sachverständigen im Luftfahrtbereich (mit Sondervergünstigungen für VdL-Mitglieder) Grundlagen- und Weiterbildungsseminare an, die letztendlich zu einer Zertifizierung führen können. Inhalt sind die juristischen und technischen Behandlungen eines Gutachterauftrages vom Eingang bis zur Abrechnung, das Verhalten vor Gericht, den Gefahren der Ablehnung wegen Besorgnis der Befangenheit, dem Aufbau und Inhalt eines Gutachtens, um nur einige Punkte zu nennen. Die auf Wunsch auch mögliche Zertifizierung erfolgt durch eine unabhängige anerkannte Zertifizierungsorganisation. Das erste Seminar ist geplant für Freitag, 6. Juni / Samstag, 7. Juni 2008, ab 9:00 Uhr, in der vielen Seminarteilnehmern und auch Lesern bereits bekannten DEKRA-Niederlassung Heilbronn, Austr. 158, unmittelbar an der BAB81.

Mindestteilnehmerzahl: zehn.

Interessenten wenden sich bitte an Wolfgang Hirsch, hirsch@luftfahrt-akademie.de, oder Fax 0711-2373317.

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

Hervorragende Verbindungen zum internationalen Versicherungsmarkt.
Umfassende Spezialkenntnisse.
Jahrzehntelange Erfahrung.
Für eine optimale Absicherung.
Angebots-Anforderung online:
www.axelneumann.de

AXEL NEUMANN

Versicherungsmakler GmbH

Hauptstraße 19, D-72124 Pliezhausen
Tel. +49 71 27-9 75 40, Fax +49 71 27-97 54 44
info@axelneumann.de

Suizid - Ursache von Flugunfällen?

Generelle Informationen

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Unfalluntersuchung

Autor:
Harald Meyer



Die Existenz von Lebewesen auf der Erde ist nur von kurzer Dauer und endet bekanntermaßen mit dem Tod. Unter den Kreaturen besitzen Menschen einen ausgeprägten Lebenswillen und empfinden in der Regel Angst vor dem Ende des irdischen Daseins. Wenn sie beispielsweise unheilbar erkrankt sind und den Tod vor Augen haben benötigen sie für den letzten Schritt Trost und Unterstützung. Diese Art der Unterstützung ist abhängig vom gesellschaftlichen System, in dem sie leben oder von der Religionsgemeinschaft, denen sie angehören. In Deutschland ist der christliche Glaube weit verbreitet und das bekannte Glaubensbekenntnis endet mit dem Satz (Ich glaube an...) „Auferstehung der Toten und das ewige Leben.“ Es gibt aber auch Menschen, die nicht warten, bis sie auf natürliche Weise sterben, sondern willentlich das eigene Leben durch beabsichtigtes Handeln beenden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) schätzt, dass weltweit rund eine Million Menschen pro Jahr durch ihre eigene Hand sterben, was statistisch betrachtet ein Selbstmord alle 40 Sekunden bedeutet. Allerdings muss bei der Statistik von Selbsttötung mit einer hohen Dunkelziffer gerechnet werden. In Deutschland liegt die Zahl der Suizide seit Jahren konstant bei ca. elftausend Fällen, wobei der überwiegende Anteil von der männlichen Bevölkerung verübt wird, rund 8.000 Männer gegenüber ca. 3.000 Frauen. Damit sterben mehr Menschen durch Selbstmord als durch Verkehrsunfälle, Drogenmissbrauch, AIDS und Gewalttaten zusammen. Rund 5.400 Menschen wurden in Deutschland im Jahr 2005 im Zusammenhang mit Unfällen im Straßenverkehr getötet. Experten gehen davon aus, dass nahezu jeder 20. Verkehrstote Opfer einer Selbstmordtat ist - d. h. mehr als 250 Personen. Sollte diese fünf Prozentregel auf den Luftverkehr übertragbar sein, so bedeutet dies bei 43 Toten in 2005 im Zusammenhang mit Flugunfällen der Allgemeinen Luftfahrt (ohne Luftsportgeräte) in Deutschland eine Todesrate von

zwei Menschen jährlich als Folge von Selbsttötungen von Piloten oder Passagieren.

Allgemeine Luftfahrt



Ein Pilot nutzte eine Beech Sierra in Norddeutschland zur Selbsttötung.

Im März 2007 startete in Norddeutschland ein 51-jähriger Flugzeugführer mit einem kleinen Motorflugzeug ohne Ankündigung über Funk und entgegen der festgelegten Betriebspiste. Er war allein an Bord und flog einige Minuten mit hoher Triebwerksleistung in Platznähe, bevor ein Zeuge beobachtete wie das Flugzeug mit rund 60° Längsneigung steil aus den Wolken kam und mitten auf dem Flugplatzgelände neben der Piste im Gras aufschlug. Der Pilot wurde aus dem Flugzeug geschleudert, sein Körper lag rund 110 Meter vom Krater entfernt - er war tot. Die Unfalluntersucher fanden alle Sitzgurte im Flugzeugwrack in geöffneter Stellung; sie waren im Rahmen des Aufschlages nicht gerissen. Die staatsanwaltlichen Ermittlungen ergaben Anhaltspunkte für einen Suizid. Dieses Ereignis wurde in der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen, dagegen war das Medieninteresse bei zwei anderen Fällen in den letzten Jahren riesengroß. Am 22. Juli 2005 stürzte ein Ultraleichtflugzeug vom Typ Kiebitz fast senkrecht auf eine Wiese vor dem Berliner Reichstag. Der dabei getötete Pilot, Volker Klawitter (39 Jahre), war zuvor mit seinem 14-jährigen Sohn in Eggersdorf gestartet und hatte diesen dann bei einer Zwischenlandung auf dem Flughafen Strausberg abgesetzt. Die Obduktion des Piloten

und staatsanwaltliche Ermittlungen erhärteten den Verdacht eines Selbstmordes. Im Haus des Flugzeugführers in Erkner fand die Polizei die Leiche der Ehefrau. Bei einer Vernehmung zu ihrem Verschwinden hatte sich Volker Klawitter zuvor in Widersprüche verwickelt und es ist davon auszugehen, dass er als mutmaßlicher Täter des Gewaltverbrechens eine harte Bestrafung fürchtete.



Volker Klawitter stürzte sich mit einem Ultraleichtflugzeug vom Typ Kiebitz auf eine Wiese vor dem Berliner Reichstag.

In guter Erinnerung ist bestimmt noch der tödliche Fallschirmabsprung des früheren FDP-Spitzenpolitikers Jürgen Möllemann am 5. Juni 2003. Augenzeugen auf dem Flugplatz Marl-Loemühle vermuteten Selbstmordabsicht im Handeln des Springers, denn in etwa 1.500 Metern Höhe habe er seinen bereits normal geöffneten Hauptschirm ausgeklinkt und den Reserveschirm nicht gezogen. Außerdem wurde am Tag zuvor die Immunität des 57-jährigen Bundestagsabgeordneten aufgehoben und Fahnder durchsuchten zeitgleich mit dem Fallschirmsprung im Zuge von Ermittlungen wegen Steuerhinterziehung, Betrugs und Verstoßes gegen das Parteiengesetz mehrere Objekte von Möllemann. Eine Bestätigung für die Selbsttötung des Politikers konnte weder von Oberstaatsanwalt Wolfgang Reinicke als Zuständigen für die Ermittlungen im Rahmen der Schuldklärung, noch von Mitarbeitern der BFU, die für die Ursachenfeststellung des Unfalls zuständig waren, bestätigt werden. In der Allgemeinen Luftfahrt ereignete sich ein weiterer

Flugunfall mit Suizidhintergrund am 18. April 1999 bei Hoppenrade. Der 35 Jahre alte Bodo S. war bei einer Flugschule am Flugplatz Bienenfarm im Landkreis Nauen als Charterer bekannt, als er an diesem Tag kurz vor Einbruch der Dunkelheit



Bodo S. verließ die gecharterte C-172 während des Fluges in Flugfläche 96.

eine bereitgestellte Cessna C-172 bestieg, allerdings ohne die obligatorische Vorflugkontrolle durchzuführen. Nach knapp 30 Minuten Flugzeit stürzte das Flugzeug nach Berührung eines Wohnhauses in ein Stallgebäude und brannte völlig aus. Die Leiche des Piloten wurde am darauf folgenden Tag in ca. sechs Kilometern Entfernung von der Unfallstelle gefunden, er war während des Fluges in Flugfläche 96 ohne Fallschirm aus dem Flugzeug gesprungen. Gemäß Presseberichten habe seine Ex-Freundin Alicja W. von Selbstmordabsichten und häufigen Depressionen von Bodo S. berichtet. Er soll ihr gegenüber auch geäußert haben, dass es ein schöner Tod sein müsse, einfach loszufliegen und abzuspringen. Am 10. November 1996 steuerte ein deutscher Flugzeugführer sein Motorflugzeug gegen das Felsmassiv der Zugspitze und starb. Während des rund einstündigen Fluges in Richtung Alpen hatte er mehrfach über Funk seinen Freitod angekündigt und den späteren Unfallhergang geschildert. Auch die Besatzung eines SAR-Hubschraubers der Luftwaffe aus Penzing, die gestartet war und Funkkontakt zum Suizidenten aufgenommen hatte, konnte ihn von seinem todbringenden Vorhaben nicht mehr abbringen. In den geschilderten Fällen blieben dritte Personen körperlich unversehrt, dies war bei einem Absturz eines viersitzigen Motorflugzeugs über dem Bundesland Niedersachsen vor vielen

Jahren jedoch nicht der Fall. Nach einem Wochenendausflug auf eine ostfriesische Insel saßen auf dem Rückflug neben dem Flugzeugführer ein weiterer Mann auf dem rechten Vordersitz, auf den hinteren Sitzen hatten zwei Frauen Platz genommen. Bei der Obduktion der Leichen entdeckten Rechtsmediziner im Körper des Piloten mehrere Pistolenkugeln – offensichtlich hatte ihn eine der beiden Frauen während des Fluges erschossen und damit den Absturz mit Todesfolge für alle Insassen initiiert. Vermutlich hatte sich in den Tagen zuvor eine Beziehungskrise zwischen den an Bord befindlichen Personen abgespielt. Außerhalb Deutschlands nahmen sich einige suizidgefährdete Piloten das Szenario vom 11. September 2001 zum Vorbild und flogen ihre Flugzeuge in Hochhäuser. So geschehen am 5. Januar 2002 in den USA, als der 15-jährige Charles J. Bishop allein die Vorflugkontrolle machte und dann auf den Fluglehrer warten sollte. Er setzte sich jedoch in die Cessna C-172 und flog allein los, um sich in Tampa, Florida mitten in ein Bürogebäude mit 42 Stockwerken zu stürzen. Außer ihm wurden keine weiteren Personen verletzt oder getötet. Rund drei Monate später, am 18. April 2002, flog der Italiener Luigi Fasulo (67 Jahre) mit seiner Rockwell Commander A 112 in das Pirelli Hochhaus in Mailand. In diesem Fall starben nicht nur der Pilot der einmotorigen Maschine, sondern herunterfallende Trümmerteile töteten zwei weitere Personen in der Nähe des Eingangs - rund 60 Personen wurden verletzt. Als möglicher Grund für einen Selbstmord von Fasulo können Schulden in Millionenhöhe angesehen werden, nachdem er möglicherweise Opfer eines Finanzbetruges geworden war. Der Aufprall einer einmotorigen Propellermaschine vom Typ Cirrus SR-20 gegen ein Gebäude in New York am 11. Oktober 2006 ist dagegen nicht auf ein Selbsttötungsvorhaben zurückzuführen, sondern auf einen Flugfehler der Besatzung - der Pilot, Cory Lidle, ein Baseball-Star der New York Yankees und sein Fluglehrer, Tyler Stanger, unterschätzten die starken Windverhältnisse, die an diesem Tag herrschten. → Fortsetzung auf Seite 20



Am 2. Januar 2002 flog der 15-jährige Charles J. Bishop mit einer Cessna C-172 in ein Bürogebäude von Tampa in Florida/USA. Wie viel materiellen Schaden kann eine Masse von rund einer Tonne bei 200 km/h anrichten?

AVIAPORTAL

[Das Tor zur Luftfahrt]

- ✈ multimedial und aktuell
- ✈ Vorschriften des internationalen, europäischen und nationalen Luftverkehrsrechts
- ✈ Rechtsprechung
- ✈ umfangreiche Recherchemöglichkeiten

AVIAPORTAL- VERLAG

- ✈ Printmedien zum internationalen, europäischen und deutschem Luftverkehrsrecht
- ✈ Gesetze und Kommentare zu luftrechtlichen Vorschriften

www.aviaportal.de

Wissenschaftliche Begleitung:
Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla
Dr. jur. Heiko van Schyndel
Schopenhauerstr. 51
14129 Berlin

info@aviaportal.de

Klaus-Rudolf Kelber

Diplom-Finanzwirt und Steuerberater

Mandantenorientierte und individuelle Betreuung ist seit 1980 unser Ziel.



Schwerpunkte:

- Betreuung von Familienunternehmen
- Luftfahrtbranche
- Rating Advisor
- Unternehmer-Coaching
- Existenzgründungsberatung
- Seminare
- Organisation des Rechnungswesens
- Steuerstrafrecht
- Umwandlung und Nachfolgeregelung

Bergstraße 9a • 24558 Henstedt-Ulzburg
Telefon 04193-92073 • Telefax 04193-93277

E-Mail: Klaus-Rudolf@Kelber-Steuerberater.de
Internet: www.Kelber-Steuerberater.de

Kommerzielle Luftfahrt und Militärfliegerei

Eine kuriose Begebenheit trug sich am 11. Oktober 1999 in der Hauptstadt von Botswana, Gaborone, zu. Chris Phatswe (35 Jahre) war Flugkapitän bei Air Botswana, als er auf dem Sir Seretse Khama International Airport am frühen Morgen ohne Erlaubnis bei einer geparkten ATR 42 die Motoren startete und in die Luft ging. In den folgenden zwei Stunden kreiste er über der Stadt und wollte mit verschiedenen Personen reden. Den Fluglotsen drohte er, sich umzubringen. Schließlich flog er zwei Loopings mit der ATR 42, um dann in zwei weitere am Boden geparkte Flugzeuge gleichen Typs hineinzufliegen. Außer ihm selbst kam bei der Aktion niemand ums Leben. Flugkapitän Phatswe war zu diesem Zeitpunkt aus medizinischen Gründen vom Flugdienst ausgeschlossen und, wie später bekannt wurde, war er außerdem an AIDS erkrankt. Im gleichen Jahr kamen Ende Oktober alle 217 Insassen einer Boeing 767 der EgyptAir bei einem Flug von New York nach Kairo ums Leben. Im Mittelpunkt des Geschehens stand der 59-jährige Reservepilot Gamil el-Batouty, er sollte gegen Ende des Fluges die Steuerung übernehmen. Entgegen der Absprache setzte er sich aber bereits rund 30 Minuten nach dem Start ans Steuer, nachdem der Kommandant, Ahmed el-Habashi (57 Jahre), das Cockpit verlassen hatte. Er schaltete den Autopiloten aus, setzte die Triebwerke in Leerlauf und begann einen steilen Sinkflug. Als der Kommandant 14 Sekunden nach Verlassen der Reiseflughöhe Flugfläche 330 zurückkehrte versuchte er die Situation in den Griff zu bekommen. Beide Piloten „kämpften“ in der Steuerführung des Flugzeugs gegeneinander. Nachdem Gamil el-Batouty dann die Triebwerke ausschaltete, war das tödliche Schicksal für die 217 Insassen besiegelt. Obwohl der offizielle Bericht der amerikanischen Untersuchungsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) keine Gründe für das Handeln des Reservepiloten auflistet, gehen andere Quellen von einem Suizid aus, da Gamil el-Batouty Konsequenzen drohten – er wurde beschuldigt, mehrfach sexuelle Nötigung begangen zu haben. Beim Unfall einer Boeing 737 der indonesischen Fluglinie SilkAir am 19. Dezember 1997 wird offen von einer Selbstmordtat des 41-jährigen Piloten Tsu Way Ming gesprochen. Er initiierte auf dem Flug von Jakarta nach Singapur in Reiseflughöhe 350 einen steilen Sinkflug, alle 104 Insassen des Flugzeugs kamen ums Leben. Als Grund für das Handeln des Piloten werden finanzielle Pro-

bleme und Unzufriedenheit mit seiner beruflichen Situation angesehen – die Führung der Fluglinie hatte ihn bereits dreimal wegen Verstoßes gegen Flugregeln bestraft. Einzelheiten über diesen Flugunfall finden Sie in diesem Heft auf Seite 8 ff. Ein ähnlicher Fall mit Suizidhintergrund ereignete sich am 21. August 1994 in der Nähe von Agadir. Kurz nach dem Start schaltete der Pilot einer ATR 42 der Fluglinie Royal Air Maroc den Autopiloten aus und lenkte das Flugzeug in einem steilen Sinkflug gegen Erdboden – alle 44 Personen an Bord wurden getötet. In zwei Fällen aus jüngster Vergangenheit haben sich Passagiere während des Fluges das Leben genommen, ohne weiteren Schaden an Dritten anzurichten. Im Februar 2006 erhängte sich Gerald Georgettis (56 Jahre) auf einem United Airlines-Flug von Washington nach Los Angeles in der Bordtoilette. Aus Verärgerung über einen Autokauf hatte er die Ausstellungshalle des Autohändlers in Brand gesteckt und dabei einen Schaden von über einer Million Euro angerichtet. Zum Zeitpunkt seines Freitods war er gegen Kautions auf freien Fuß gesetzt worden. Am 11. Juni 2004 flog ein Hubschrauber von Papillon Airways fünf Passagiere über den Grand Canyon, als ein Fluggast plötzlich seine Sitzgurte öffnete und in die Tiefe sprang. Er hatte zuvor ausdrücklich einen Sitzplatz neben der Tür reservieren lassen. Fälle von Suizid kommen auch in der Militärfliegerei vor! Am 2. April 1997 sollte US-Captain Craig David Button mit einem Erdkampfflugzeug vom Typ Fairchild-Republic A-10 Thunderbolt II erstmals vier 500-Pfund Bomben auf ein Übungsgelände im Süden des US-Bundesstaates Arizona abwerfen. Statt den Flugauftrag auszuführen, verließ der 32-jährige Jetpilot wortlos die Dreierformation, flog knapp 500 Seemeilen nach Süden und stürzte im Bundesstaat Colorado tödlich ab. Die Ermittlungsbehörden gehen von einer Selbsttötung des A-10 Piloten aus, denn es gab Hinweise auf Konflikte in seinem privaten Umfeld. Seine Mutter Joan gehörte seit langer Zeit der Sekte Zeugen Jehovas an und lehnte Gewalt kategorisch ab. Der Vater Richard war lange Jahre als Stabsoffizier bei der US Air Force beschäftigt und trat mit seiner Pensionierung ebenfalls der Sekte bei. Akute Belastungen müssen für Button zusätzlich die unerwiderten Liebesbekundungen gegenüber einer früheren Freundin gewesen sein. Dagegen konnte ein vermeintlicher Suizid eines deutschen G-91 Piloten bei einem Absturz ins Wattenmeer von Nordstrand bei Husum am Aschermittwoch 1979 nicht bewiesen werden. Da auch sonst keinerlei Ursachen für den Flugunfall festgestellt wurden, legte der damalige General Flugsicherheit in der Bundeswehr den Ursachenbereich „Unbestimmt“ fest.

Konsequenzen

Vorsatz ist die konkrete Absicht, eine geplante Handlung auszuführen. Insofern stellt eine Selbsttötung auch im strafrechtlichen Sinn einen klassischen Vorsatz dar, denn bei der Begehung des Selbstmordes ist beim Suizidenten das Wissen und Wollen der Tatstandsverwirklichung vorhanden. Die Tat der Eigentötung selbst ist als Ausdruck des Selbstbestimmungsrechtes straffrei, ein Ermittlungsverfahren gegen einen Toten kann nicht eingeleitet werden. Bei der Frage der Haftung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB § 823 Absatz 1) ist es für die Frage des Verschuldens unerheblich, ob vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt wurde. Eine mögliche Ersatzpflicht für entstandene Schäden im Zusammenhang mit dem verübten Selbstmord gehen auf den oder die Erben über. In den Versicherungsverträgen für Haftpflicht- und Kaskofälle sind vorsätzlich herbeigeführte Schäden ausgeschlossen. Im Rahmen der Erfolgshaftung nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG § 37) muss aber die Versicherungsgesellschaft bis zu den gesetzlich festgelegten Schadenshöchstgrenzen in Vorleistung treten. Danach können sie die Kosten bei den Erben des Selbstmordtäters geltend machen, sofern diese das Erbe antreten und nicht ausschlagen. Die Kaskoversicherung braucht bei Suizidfällen grundsätzlich nicht für den entstandenen Schaden am versicherten Objekt aufkommen. Anbieter von kapitalbildenden Lebensversicherungen haben sich durch eine Sperrfrist vor Missbrauch durch den Versicherungsnehmer geschützt, denn nur nach Ablauf von drei Jahren seit Zahlung des Einlösungsbetrages oder Wiederherstellung der Versicherung wird die gesamte Versicherungssumme ausbezahlt. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten Leistungseinschränkungen. Nach erfolglosen Suizidversuchen werden in der Regel Sachverständige hinzugezogen, die insbesondere zur Frage der Schuldfähigkeit Aussagen machen sollen.

Den Lesern ist sicherlich noch der Flug eines Motorseglers am 5. Januar 2003 über Frankfurt in Erinnerung, als der 31-jährige Pilot gedroht hatte, in das Hochhaus der Europäischen Zentralbank zu fliegen. Franz-Stephan Strambach hatte vor Jahren einen PPL erworben, dieser war jedoch seit zwei Jahren abgelaufen. Er buchte bei einem Piloten in Babenhausen einen Rundflug und zwang diesen an Bord der Super-Dimona mit einer Schreckschusspistole zum Aussteigen.



Der Psychologiestudent setzte allerdings seinen angekündigten Selbstmord nicht in die Tat um und landete nach über zwei Stunden Flugzeit auf dem Rhein-Main-Flughafen von Frankfurt. Im Gutachten führte der Sachverständige die spektakuläre Aktion von Strambach auf eine seelische Erkrankung aufgrund einer extremen Beziehung zu seiner Mutter Ruth (73 Jahre) zurück. Er empfahl die Unterbringung in eine psychiatrische Anstalt.

Abschließende Bemerkungen

Suizid eines Piloten während des Fluges, zumal in der Verkehrsfliegerei, ist ein sehr seltenes, aber kein unbekanntes Phänomen. In Deutschland sind in der Allgemeinen Luftfahrt seit 1990 insgesamt sechs Flunfälle bekannt geworden, die mit großer Wahrscheinlichkeit auf Selbsttötung zurückzuführen sind. Statistisch betrachtet bedeutet dies ein Suizid alle drei Jahre.

Allerdings muss auch hier, wie im Straßenverkehr, mit einer Dunkelziffer gerechnet werden. Die Mehrzahl der Selbstmorde werden vom Suizidenten über einen längeren Zeitraum vorbereitet und gründlich geplant, eine Handlung im Affekt kann nahezu ausgeschlossen werden. Die Entscheidungsfreiheit dieser Personen ist jedoch durch Depressionen oder andere

psychische Störungen eingeschränkt. Die betroffenen Menschen fühlen sich mit Problemen konfrontiert, die sie nicht lösen können. Die subjektive Beurteilung der persönlichen Zukunft ist sehr negativ und kann von einer unheilbaren Krankheit oder der bevorstehenden Verfolgung einer Straftat beeinflusst sein. Eine Suizidprävention ist schwierig, da der Betroffene in der Mehrzahl der Fälle als Einzeltäter agiert und die Vorbereitungen für seine Selbsttötung ohne fremde Hilfe durchführt. Grundsätzlich aber gilt, dass eine Verhinderung von Selbstmorden nur unter Einbindung von Familienangehörigen und mit Unterstützung des engsten Freundeskreises, also auch von Fliegerkameraden möglich ist.

Fotos: dpa, Markus Michalski, Smithsonian Institution, H. Meyer, Rainer Otter



Mein Fliegerkamerad verunglückte am Aschermittwoch 1979 mit einer FIAT G-91 R/3 südlich von Nordstrand und kam ums Leben. Da Alkohol definitiv keine Rolle spielte, kamen Vermutungen über eine Suizidtat auf. Letztlich wurde als Unfallursache „Unbestimmt“ festgelegt. Bei uns Augenzeugen blieb ein fader Beigeschmack und immer wieder fragten wir uns: „Hätten wir seinen Unfalltod verhindern können?“

Bargeldkontrolle - Grenzen der Kontrollbefugnis

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Urteile und Recht

Autor:
Lothar Abrakat



Wie bereits in der letzten Ausgabe dargestellt, ist mit Kontrollen beim Geldtransfer von und in die EU (deklarationspflichtig) sowie innerhalb der EU zu rechnen. Inzwischen hatte das FG Baden-Württemberg mit rechtskräftigem Urteil vom 27.03.2007, 11 K 297/2 übereifrige deutsche Zöllner zur Raison zu bringen. Streitig wurde die Rechtmäßigkeit der Erhebung von personenbezogenen Daten im Rahmen einer Bargeldkontrolle. Ein Steuerberater reiste über die Schweiz nach Deutschland ein. Er wurde nach Bargeld befragt und gab zutreffend dreihundert Euro an. Bei einer anschließenden Kontrolle des Pkw wurden in mitgeführten Behältnissen (vermutlich ist hier eine Aktentasche gemeint) Verträge, Bilanzen, Erfolgsrechnungen, Saldenlisten vorgefunden.

Der Zollbeamte schloss nun messerscharf auf Hinweise von Geldanlagen deutscher Unternehmen im Drittland Schweiz. Daraufhin durchforstete man auch gleich den mitgeführten Laptop hinsichtlich Hinweisen auf Geldanlagen im Ausland und kopierte relevante Daten auf einer bereitgestellten Diskette. Bei den Daten handelte es sich um Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1998 und 1999 (!!).

Bargeld oder auch andere Zahlungsmittel wurden nicht gefunden. Das Zollamt forderte Kontrollmitteilungen an verschiedenen Finanzämtern an.

Zur Erinnerung: Im Verhältnis zu Finanzämtern im EU-Bereich spricht man von "Spontanmitteilungen". Bei den Unterlagen handelt es sich um Daten von fremden Dritten. Das Finanzgericht entschied, dass die Datenerhebung rechtswidrig war.

Die Befugnis zur Prüfung des Gepäcks beinhaltet auch die Kontrolle von Unterlagen und sonstigen Schriftstücken, um festzustellen, ob sich zwischen den Seiten Hinweise auf das Mitführen von Zahlungsmitteln wie z.B. Bankquittungen über Barabhebungen, Wertpapiere oder Coupons befinden. Grenzen sind im Rahmen des Datengesetzes und durch den allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gezogen worden (Das wird sich sicher leicht und einfach vor Ort klären lassen). Das bloße Durchblättern von Unterlagen ist noch keine Erhebung von Daten und damit zulässig. Die Richter gehen davon aus, dass beim Durchblättern von Papieren von deren Inhalt noch keine Kenntnis genommen wird. Hier war jetzt allerdings auch noch die Frage zu klären, ob dies auch bei dem Steuerberater zulässig gewesen ist.

Auch dies wurde bejaht. Einen schützenwerten Bereich zwischen Berater und Mandant sah man nicht als gefährdet an.

Zu klären war dagegen die Frage der Rechtmäßigkeit einzelner während der Kontrolle ergangener Maßnahmen.

Grenzen ergeben sich aus der Verschwiegenheitspflicht und dem Auskunftsverweigerungsrecht. Da bei den getroffenen Maßnahmen die Kontrolle weit über ein Durchblättern hinausgegangen ist, konnten Einzelfragen außen vor bleiben.

Im vorliegenden Fall sind die Unterlagen nämlich nicht nur durchgeblättert, sondern auch gelesen und elektronisch bzw. in Papierform kopiert worden. Diese Erhebung von Daten war hier rechtswidrig. Die Erhebung von personenbezogenen Daten war zur Erfüllung der Aufgaben

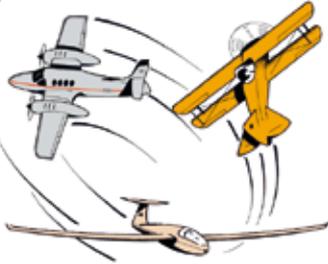
der Zollbehörde nicht erforderlich. Die Aufgabe der Zollbehörde sei die Überwachung grenzüberschreitender Bargeldbewegungen. Die Bekämpfung der Geldwäsche obliegt dagegen den Zollfahndungsämtern. Das Auffinden ist Ziel der Zollkontrolle. Auch die Bilanzen und Tauschverträge ergäben nur theoretische Hinweise auf eine Geldwäsche. Eine verdachtsunabhängige Erhebung dieser Daten ist ohne konkrete Anhaltspunkte für einen Geldwäscheverdacht unzulässig, im Rahmen der Bargeldkontrolle jedenfalls.

Bilanzen und Verträge sind nicht geeignet Aufschluss über 300,- EUR mitgeführtes und angemeldetes Bargeld zu geben. Es sind schließlich auch bei der Kontrolle keine weiteren Bargeldbestände aufgefunden worden. Im Urteil wird dann weiter ausgeführt, warum auch die Weiterleitung der Daten an die Finanzämter rechtswidrig ist. Das Urteil ist sehr zu begrüßen. Hätte die Zollverwaltung recht bekommen, hätte (mindestens in der 30 km-Zone zur Grenze) womöglich in Privatwohnungen, Anwalts- und Steuerkanzleien unter dem Deckmantel der Bargeldkontrolle eine verdachtsunabhängige Steuerfahndung tätig werden können. Was nicht ist, kann ja noch werden. Man darf gespannt sein, wie weit es der Staat unter dem Mäntelchen der Terrorbekämpfung noch treiben wird und darf. Es trifft ja immer die Anderen.

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

Wir versichern Ihnen einen guten Flug.



<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

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 Gewichtsproblem 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, Aufferhalb 27, 63329 Egelsbach, www.aopa.de, Tel.: 06103 - 42081, Fax: 06103 - 42083, info@aopa.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. 09429-7116 – Fax: 09429-8314

piloten-service@web.de

Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1929/30

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Historie (Teil 9)

Johannes Nehring versuchte es an der Bergstraße und den Hängen des Schwarzwaldes und erreichte dort im Frühjahr 1929 zunächst eine Strecke von 70,6 Kilometern, die er kurze Zeit darauf auf 72,3 Kilometer verbessern konnte. Dieser Flug, der einen neuen Strecken-Weltrekord bedeutete, erbrachte Nehring zugleich mit 1209 Metern Startüberhöhung den Höhen-Weltrekord. Den Preis errang jedoch Kronfeld, der sich als Fluggelände den Teutoburger Wald auserwählt hatte, mit einem Streckenflug von Bergeshövede bei Rheine bis nach Horn. Die Streckenlänge dieses



Bild 1 Rhön 1930: Luftbild der Wasserkuppe

Fluges betrug 102 Kilometer und brachte für Kronfeld außer dem Preis die Ehre, das erstmalig in der Weltrekordliste verzeichnet zu sein, auf der er dann noch viele Male zu finden war. Im Wettbewerb des Jahres 1929 machte Kronfeld seinen ersten Gewitterflug und konnte dabei mit 143 Kilometern wieder einen neuen Rekord aufstellen. Er landete in der Nähe von Gera in Thüringen. An dieser Stelle sei noch etwas über die Entstehung der Gewitter-Aufwinde gesagt. Gewitterwolken bilden sich durch schnell aufsteigende Luftströme, also an heißen Sommertagen, wenn, wie wir gesehen haben, durch die verschiedenartige Erwärmung der Erdoberfläche thermische Aufwinde entstehen. Haben diese thermischen Aufwinde eine ungewöhnlich große Steiggeschwindigkeit, so dass die Kondensationsvorgänge in großen Höhen und mit großer Geschwindigkeit vor sich gehen, dann entstehen



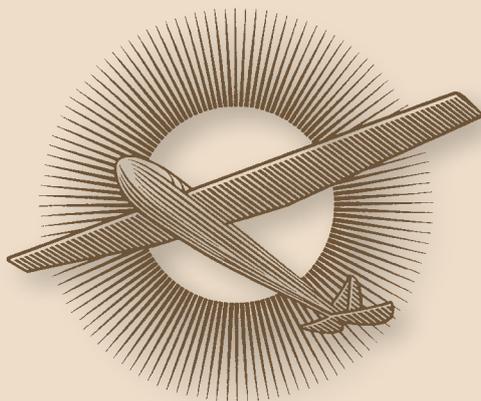
Bild 2 Rhön 1929: Ein origineller Einfall

aus den zunächst harmlosen Kumuluswolken die schwarzen Gewitterwolken, die wir alle kennen. Die Gewitter, die für den Segelflug zu großer Bedeutung gelangt sind, sind jedoch noch anderer Natur, es sind die sogenannten „Gewitterfronten“, die im Sommer entstehen, wenn im Verlaufe meteorologischer Vorgänge, auf die hier nicht weiter eingegangen werden kann, kalte Luftmassen in warme Gegenden einströmen.

Die kalte Luft zieht, da sie schwerer ist als die erwärmte Luft, am Boden und zwingt die warme Luft zum Aufsteigen. Derartige Kaltluftinbrüche gehen in breiter Front und mit großer Geschwindigkeit vor sich. Das schnelle Aufsteigen der warmen Luftmassen führt nun zu denselben Erscheinungen, wie sie oben dargestellt wurden. Es entstehen Gewitterwolken, nun aber nicht einzelne kleine Gewitter, sondern eine



Bild 3 Rhön 1928: Segelflugzeug „Darmstadt“ vom Motorflugzeug aus aufgenommen



Wunder des SEGELFLUGES

breite sich manchmal über Hunderte von Kilometern erstreckende Gewitterfront zieht mit großer Geschwindigkeit über das Land. Der Segelflieger, der eine solche Gewitterfront ausnutzen will, hat die Aufgabe, sich stets innerhab der vor dem Gewitter aufsteigenden Luft zu halten. Mit der Front kann er dann, bis diese sich auflöst oder bis ihn Dunkelheit zur Landung zwingt, Streckenflüge unter Umständen von mehreren hundert Kilometern durchführen. Vor der Gewitterfront herrscht ein verhältnismäßig ruhiger stetiger Aufwind, der Flieger muß sich jedoch hüten, sich in die Wolke hineinziehen zu lassen, denn dort herrscht eine außerordentlich starke Bögigkeit und Turbulenz.



Bild 5 Rhön 1930: Günther Groenhoff im „Fafnir“



Bild 4 Rhön 1930: Segelflugzeug „Fafnir“ startet



Bild 6 Rhön 1930: Kronfeld auf „Wien“

Klima, Luftverkehr und die EU

Sauber in die EU, schmutzig in die restliche Welt.

Warum der Vorschlag der EU dem Klima nicht unbedingt hilft.



**Autorin:
Inge Niedek**

Luftfahrt-Akademie/ Flugwetterkunde

Global Warming – oder Klimaerwärmung – spätestens seit der Veröffentlichung des neuesten IPCC-Reports im Jahre 2007 ein Begriff, der immer wieder Schlagzeilen macht, sei es durch neue wissenschaftliche Erkenntnisse oder durch Ereignisse, die mit dem Klimawandel in Verbindung gebracht werden, z.B. das langsame Abschmelzen des Arktiseises oder die Zunahme von Naturkatastrophen.

Global Warming ist nichts anderes als das Ergebnis des hemmungslosen Verbrauchs fossiler Energie, die Grundlage unserer Energiewirtschaft und unserer Industriegesellschaft. Wissenschaftler diskutieren seit Jahren über die Auswirkungen der Klimaänderung und haben mögliche Szenarien für die nähere und fernere Zukunft gerechnet. Fazit: wir können die Erwärmung nicht rückgängig machen, wir können sie nur begrenzen! Maßnahmen werden weiträumig diskutiert oder auch teilweise von Regierungen erarbeitet. Auf jeden Fall müssen sie weltweit greifen, sonst macht alles keinen Sinn, weil, wie das Wort „Global“ schon sagt, die Klimaänderung nicht auf eine Region beschränkt ist, sondern sich weltweit jetzt schon mit unterschiedlichsten Auswirkungen bemerkbar macht.

Als ersten globalen Handlungsansatz kann das Kyoto-Protokoll zum Emissionshandel angesehen werden, das 2005 in Kraft gesetzt worden ist, nachdem die meisten Unterzeichner-Staaten das Protokoll in ihrem jeweiligen Staat ratifiziert haben.

Unter dem Eindruck des Kyoto-Protokolls hat die EU-Kommission die Mitgliedsstaaten aufgefordert, den jährlichen Ausstoß an Kohlendioxid (CO₂) zu verringern. Grundlage der Kohlendioxid-Verringerung ist der globale Ausstoß im Jahr 1990. Ziel ist eine fünfprozentige Verringerung in den nächsten Jahren. Ein weitgehend akzeptierter Weg, ist der Emissions-Handel



(Emission Trading Scheme - ETS). Hierbei wird dem Emittenten eine bestimmte Emissionsquote (credits) zugewiesen. Falls er weniger emittiert, kann er einen Teil der „credits“ an Emittenten verkaufen, die ihre Quote überschritten haben. Die Theorie dahinter ist, dass Emittenten eher auf emissionsarme Verfahren umrüsten als teure Emissionsrechte zu kaufen. Soweit die Theorie!

Klima und Klimaänderung

Im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung wird auch vom so genannten Treibhauseffekt „Greenhouse-Effect“ gesprochen. Das vereinfachte System dahinter sieht wie folgt aus: Sonnenlicht im kurzwelligen Bereich gelangt fast ungehindert durch die Atmosphäre und erwärmt die Erdoberfläche, die die Wärme im langwelligen Bereich zurück in den Weltraum strahlt. Die so genannten Treibhausgase wie Wasserdampf, Kohlendioxid,

Methan und andere Spurengase lassen diese Wärme aber nicht vollständig in den Weltraum entweichen, was zur Folge hat, dass sich die Atmosphäre erwärmt. Das ist ein ganz natürlicher Vorgang, der dafür sorgt, dass wir auf der Erde eine angenehme Durchschnittstemperatur von etwa 15 Grad haben. Gäbe es die Treibhausgase nicht, hätten wir eine Durchschnittstemperatur von -18 Grad.

Seit der Industrialisierung ist der Gehalt an Kohlendioxid in der Atmosphäre, durch die menschlichen Aktivitäten, kontinuierlich gestiegen und trägt dadurch zusätzlich zur Erwärmung der Atmosphäre bei.

Die Anzeichen für eine Erwärmung sind in den letzten Jahren immer stärker geworden: die 19 wärmsten Jahre (von insgesamt 20 Jahren) traten seit 1980 auf. Temperaturänderungen von 1° – 2° Celsius im globalen Mittel können bereits große Veränderungen des Klimas hervorrufen.

Stürme werden stärker, die Sommer heißer und Trockenzeiten nehmen zu. Falls das Eis Grönlands schmelzen sollte, würde der Meeresspiegel bis zum Ende des Jahrhunderts noch deutlich stärker ansteigen als vom IPCC 2007 mit bis zu 59 cm prognostiziert und dadurch die Küstenregionen der Welt noch stärker gefährden. Die ärmsten Länder dieser Erde werden auf jeden Fall von Veränderungen stärker betroffen sein als die Industrie-Länder, obwohl die Industrie-Länder zu großen Teilen für die Klimaerwärmung verantwortlich sind.

Die internationale Staatengemeinschaft verständigte sich bereits Ende der Achtziger Jahre und implementierte „The International Panel on Climate Change (IPCC)“, unter der Leitung des „United Nations Environmental Panel“ und der WMO (World Meteorological Organization), um wissenschaftlich die Klimaänderung zu untersuchen und möglicherweise Gegenmaßnahmen zu entwickeln.

Das Kyoto-Protokoll

1992, auf dem Erd-Gipfel in Rio, wurde vereinbart, eine Rahmen-Konvention zur Entwicklung einer internationalen Vereinbarung zur Verringerung der Emissionen einzusetzen. Daraus entstand die „UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change)“. Das Kyoto-Protokoll diente dann dazu, die Vorschläge der UNFCCC in juristisch bindende Vereinbarungen umzusetzen. Im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichten sich die Unterzeichner nicht nur zur Emissions-Reduzierung, sondern auch zur Entwicklung alternativer Energien.

Das Protokoll führt explizit die Emissionen auf, die reduziert werden müssen:

Kohlendioxid, Methan, Stickoxide, Fluorkohlenwasserstoffe, Perfluorcarbone, und Schwefelhexafluoride. Am 15. Februar 2005 trat das Protokoll in Kraft, nachdem die notwendige Anzahl an Unterzeichner-Staaten das Protokoll ratifiziert hatten. Die USA und Australien haben das Protokoll weder unterzeichnet noch ratifiziert.

Das Protokoll erlaubt die Verringerung der Emissionen durch drei Verfahren:

- a) „Clean Development Mechanism“
- b) „Joint Implementation Project“
- c) „Emission Trading“

Beim „Clean Development Mechanism“ werden Projekte zur Emissions-Reduzierung in Dritte-Welt-Ländern unterstützt. Beim „Joint Implementation Project“ werden Projekte in Ländern unterstützt, die Kyoto nicht unterzeichnet haben.



Beim „Emission Trading“ bekommen Staaten eine Zuteilung an Punkten (credits), die ihrer derzeitigen jährlichen Emission entspricht. Jetzt können Emittenten mit diesen Punkten handeln, falls sie weniger emittieren, Punkte verkaufen oder, falls sie mehr emittieren, Punkte zukaufen. Dies ist nur eine ganz allgemeine Darstellung der komplexen Materie. → Fortsetzung auf Seite 28



LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER



Tätigkeitsfelder

- Erstellung von Steuererklärungen
- Erstellung von Jahresabschlüssen
- Betriebswirtschaftliche Beratung

Schwerpunkte

- Beratung von gemeinnützigen Einrichtungen/ non-profit Organisationen
- steuerliche Beratung im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt (Mitglied im Arbeitskreis von Steuerberatern und Rechtsanwälten bei der AOPA-Germany/Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrt-Akademie)

Steuerbüro Abrakat • Blumenfeldstraße 70 • 44795 Bochum

Fon 0234-2988847 • Fax 0234-2988857 • www.abrakat.de • steuerbuero@abrakat.de

Die EU und die Fluggesellschaften

Die EU, als Unterzeichnerin des Kyoto-Protokolls, entschied sich für den Emissionshandel, als Verfahren zur Reduzierung der Schadstoffe. Unter dem Namen ETS (Emission Trading Scheme) können z.B. Firmen Emissions-Punkte innerhalb eines Landes oder in andere EU-Mitglieds-Staaten verkaufen. Das sehr komplexe Verfahren sieht u.a. vor, dass ein Land die gesamten Emissionen ermitteln muss, dann den einzelnen Emittenten im Land eine bestimmte Punktzahl (credits) zuteilt und das Ganze auch noch überwacht. Neue Anlagen, die Schadstoffe emittieren, bekommen derart den maximal möglichen Emissionswert vorab mitgeteilt. Anlagen, die die zugeteilten Emissionswerte übersteigen, müssen eine Strafgebühr zahlen: 100 Euro pro eine Tonne Kohlendioxid.

Die Fluggesellschaften sind bisher nur teilweise vom Kyoto-Protokoll erfasst. Besonders Langstreckenflüge tragen aber erheblich zur Anreicherung von Schadstoffen in der Atmosphäre bei. Hierbei ist Kohlendioxid das wichtigste Gas bei der Erwärmung der Atmosphäre. Innerstaatliche Flüge (Domestic Flights) unterliegen zwar dem Protokoll, doch ist die Verantwortung für internationale Flüge der ICAO (International Civil Aviation Organization) übertragen worden. In der ICAO ist das Interesse an einer Emissions-Reduzierung bisher nicht stark ausgeprägt.

Mittlerweile gibt es einen Vorschlag der EU-Kommission, den Luftverkehr innerhalb der EU sowie von und nach EU-Staaten in den Emissionshandel einzubeziehen. Dieser Vorschlag muss jedoch erst vom Europäischen Parlament beschlossen werden, bevor er in Kraft treten kann. Falls es keine weiteren Schwierigkeiten gibt, werden ab 2011 alle Flüge innerhalb der EU, und ab 2012 auch alle internationalen Flüge aus und in die EU in den Emissionshandel einbezogen. Die Fluggesellschaften dürfen, im Gegensatz zu anderen Industrien, den gegenwärtigen Schadstoff-Ausstoß als Basis für die zukünftige Bemessungsgrundlage benutzen. Andere Industrien müssen das Niveau von 1990 erreichen.

Die Begrenzung der Schadstoff-Menge bezieht sich nur auf Verkehrsflugzeuge. Militär-Flüge, Polizei-Flüge, Rettungs-Flüge, Zoll-Flüge, Regierungs-Flüge, VLJ (Very

Light Jet)-Flüge (also Flüge mit den neuen superleichten Business-Jets) und Trainings-Flüge sind von dem Emissionshandel ausgenommen.

Fluggesellschaften können den Schadstoff-Ausstoß mit Hilfe unterschiedlicher Verfahren verringern: neue, Treibstoffeffiziente Flugzeuge; Einbau von neuen Triebwerken; Verbesserung der Oberflächengüte zur Verringerung des Widerstandes; Einbau von Winglets. Außerdem kann die Flugzeit durch direkte Flugverfahren verkürzt werden. Auch die Entzerrung des An- und Abflugverkehrs verhindert lange Wartezeiten am Boden und Warteschleifen in der Luft. Ein Thema wird dabei ausgeklammert: Single-Sky in Europa! Allein durch die Neu-Strukturierung des Europäischen Luftraums könnten Millionen Tonnen Kohlendioxid vermieden werden. Bereits in den Sechziger Jahren gab es den großen Aufbruch in Europa, eine einheitliche Flugsicherung zu schaffen. EUROCONTROL war damals das große Zauberwort, und was ist heute davon geblieben?

Fluggesellschaften in der Dritten Welt sind gezwungen, für Flüge in die EU neue Flugzeuge zu kaufen, oder durch Umwege die Kosten für die Emissionsabgabe gering zu halten. Auch Fluggesellschaften in der EU werden im Wettbewerb mit anderen Gesellschaften Nachteile haben. Der Passagier wird in jedem Fall zur Kasse gebeten: alle Kosten, die den Gesellschaften durch den Emissionshandel entstehen, werden auf den Passagier abgewälzt.

Der EU-Vorschlag wird international nicht einhellig begrüßt. Die IATA (International Air Transport Association) weist darauf hin, dass eine einheitliche Regelung auf globaler Basis gefunden werden sollte. Gegenwärtig beträgt der Anteil des Luftverkehrs an der globalen Kohlendioxid-Emission etwa drei Prozent. Unter Berücksichtigung der Wirkung von Kondensstreifen und Cirruswolken, deren Wirkung noch genauer untersucht werden muss, kann sich der Effekt noch um den Faktor 2 bis 5 erhöhen. Unabhängig davon ist beim Luftverkehr mit einem relativ hohen Wachstumspotential in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu rechnen, und damit mit einem weiteren CO₂-Anstieg, der möglicherweise Bemühungen in anderen Sektoren zunichte machen könnte.

Die amerikanische ATA (Air Transport Association) lehnt den EU-Vorschlag in dieser Form ab und sieht bessere

Emissionsreduzierung durch effizientere Triebwerke und entzerrte An- und Abflugverfahren. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat bereits angekündigt, dass sie bei Einführung des EU-Emissionshandels für Fluggesellschaften Klage erheben wird. Nach ihrer Meinung ist ausschließlich die ICAO für den Internationalen Luftverkehr zuständig, nicht die EU-Kommission. Nach Artikel 37 der Chicagoer Konvention ist die ICAO die zuständige Organisation.

Ob der EU-Vorschlag in die richtige Richtung weist, ist umstritten: Fluggesellschaften aus der Dritten Welt werden mit ihren neuen Maschinen in die EU fliegen, die alten Maschinen, mit hohem Schadstoff-Ausstoß, fliegen dann eben in andere Teile der Welt. Andere Gesellschaften werden außerhalb der EU landen und von diesem Flughafen aus, unter neuer Flugnummer, in die EU weiterfliegen. Damit werden die Schadstoff-Werte für die Berechnung im Emissionshandel zwar drastisch verringert. Global gesehen ist die Schadstoff-Belastung allerdings eher gestiegen.

Es gibt noch viele Ungereimtheiten, dass aber etwas passieren muss, das steht fest. Die Kernfrage bleibt jedoch: wenn dieser Aufwand des Emissionshandels betrieben wird, dann müssen gleichzeitig alle angesprochenen Maßnahmen ergriffen werden, um diese Problematik überhaupt ansatzweise lösen zu können, und nicht durch einseitige Maßnahmen noch mehr Chaos am Himmel zu stiften.

Referenz:

„Questions and Answers on Aviation and Climate Change“, European Union Environmental Communication, Press Release, 20. Dezember, 2006.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), Contribution of Working Group 1 to the Fourth Assessment Report, Climate Change 2007: The Physical Science Basis.

„Flying the Unfriendly Skies: The European Union's New Proposal to include Aviation into Their Emissions Trading Scheme“, by: Janelle Veno, Journal of Air Law and Commerce, vol 72, No. 3.

© Inge Niedek

In Vorbereitung befindliche Änderungen des Europäischen Luftrechts



Autor:

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftrecht

Dr. iur. Heiko van Schyndel

Luftverkehr ist hierzulande nicht mehr denkbar ohne die supranationalen Vorschriften des Europäischen Rechts. Beginnend mit den ersten Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs Ende der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts hat der Europäische Gesetzgeber gestützt auf Art. 70 ff. des EG-Vertrages die Sphäre seiner Tätigkeit immer weiter ausgebaut. War zunächst nur die „Große“ Luftfahrt betroffen, gibt es heute kaum ein Gebiet, auf dem noch keine europäische Regelung vorhanden ist. Ende 2006 waren den Luftverkehr betreffend ca. 55 Verordnungen und ca. 20 Richtlinien in Kraft. Im Jahre 2007 sind bereits 7 weitere Verordnungen hinzugekommen. Der „moderne“ Luftfahrer kommt nicht mehr umhin, sich dieser Entwicklung zu stellen. Dabei ist zunehmend wichtig, bereits im Vorfeld des Erlasses neuer Vorschriften von entsprechenden Absichten der europäischen Gesetzgeber Kenntnis zu erlangen. Dies gibt dem von der Rechtsnorm zukünftig Betroffenen die Möglichkeit, ggf. über die einschlägigen Verbände rechtzeitig Einfluss auf den Inhalt der neuen Bestimmungen nehmen zu können.

Derzeit plant die EG-Kommission insbesondere folgende Verordnungen zu ändern bzw. neu zu erlassen:

- Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt,
- Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und
- Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung).

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt

Diese (umfassend neu formulierte) Verordnung soll die im Januar 2003 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ersetzen. Mit der neuen Verordnung strebt die EG-Kommission nach eigener Darstellung keine wesentliche Änderung ihrer Zuständigkeiten im

Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt an. Ziel des Vorschlags ist jedoch eine Korrektur des Gleichgewichts zwischen den Vorschriften in der Rahmenbestimmung (EG-Verordnung Nr. 2320/2002) und den Vorschriften in den derzeit zahlreichen Durchführungsbestimmungen. Die EG-Verordnung Nr. 2320/2002 soll vereinfacht und klarer gefasst werden und nur allgemeine Grundsätze enthalten. Die bisher in der Rahmenverordnung ausformulierten Einzelheiten sollen hingegen in die entsprechend angepassten Durchführungsbestimmungen verlagert werden. Nach Auffassung der Kommission ist dies notwendig, da die Detailliertheit bei Rahmen-Rechtsvorschriften, die im Mitentscheidungsverfahren verabschiedet werden, eine schnelle Revisionen zur Einbeziehung technischer oder betriebsbezogener Entwicklungen praktisch unmöglich macht.

Der Anhang des neuen Rechtsaktes soll im Wesentlichen genauso aufgebaut sein wie der Anhang der EG-Verordnung Nr. 2320/2002. Aber: Der Inhalt der einzelnen Abschnitte des Anhangs soll allerdings vereinfacht und neu gegliedert werden. Neu in den Anhang aufgenommen werden soll jedoch ein Abschnitt über Sicherheitsmaßnahmen während des Flugs. Geregelt werden sollen hier:

- Ein Verbot des Zugangs zum Cockpit,
- der Umgang mit sich Anordnungen widersetzenden Fluggästen (sog. unruly or disruptive passengers) und
- die Begleitung der Flüge durch Sicherheitsbeamte (sog. sky marshals).

Im Einzelnen hat der Vorschlag für den neuen Abschnitt folgenden Wortlaut:

„10. SICHERHEITSMASSNAHMEN WÄHREND DES FLUGS

1. Unbeschadet der anwendbaren Flugsicherheitsvorschriften ist unbefugten Personen während des Flugs der Zugang zum Cockpit zu verwehren.
2. Unbeschadet der anwendbaren Flugsicherheitsvorschriften sind potenziell gefährliche Fluggäste während des Flugs geeigneten Sicherheitsmaßnahmen zu unterziehen.
3. Versucht ein Fluggast, während des Flugs einen unrechtmäßigen Eingriff durchzuführen, sind geeignete Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, um dies zu verhindern.
4. Das Tragen von Waffen ist an Bord eines Luftfahrzeugs nicht gestattet, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat hat eine Genehmigung

hierfür erteilt und die entsprechenden Sicherheitsauflagen wurden erfüllt.

5. Begleitende Sicherheitsbeamte dürfen an Bord eines Luftfahrzeugs nur eingesetzt werden, wenn die geltenden Sicherheitsbedingungen erfüllt sind und eine entsprechende Ausbildung stattgefunden hat. Die Mitgliedstaaten können die Genehmigung für den Einsatz von Sicherheitsbeamten auf Flügen von Luftfahrtunternehmen, denen sie eine Zulassung erteilt haben, verweigern.

6. Die Absätze 1 bis 5 gelten nur für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft.“

Nicht beseitigt wurde mit dem neuen Vorschlag das Phänomen, dass ein Großteil der Sicherheitsmaßnahmen in einem geheimen Anhang (der EG-Verordnung Nr. 622/2003) „versteckt“ sind. Mag dieses Verfahren bei technischen Spezifikationen von Sicherheitsapparaturen noch angehen, so ist dies bei die Passagiere oder Mitarbeiter von Fluggesellschaften und Flughäfen betreffenden und teilweise in die Grundrechte eingreifenden Maßnahmen verfassungsrechtlich bedenklich. Die Allgemeinheit betreffende Rechtsvorschriften sind veröffentlichungsbedürftig. Ein Grundsatz des rechtsstaatlichen Inkraftsetzens von Rechtsvorschriften ist, dass sie erst mit ihrer Veröffentlichung allgemeinverbindlich werden. An diesem Grundsatz sollte sich auch oder insbesondere – u. a. wegen ansonsten auftretender Akzeptanzprobleme – ein EG-Vorschrift halten.

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Seit dem Inkrafttreten der EASA-Verordnung verfügt die Gemeinschaft über die ausschließliche Zuständigkeit auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit und der Umweltverträglichkeit von Luftfahrterzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen. Hinsichtlich des Flugbetriebs und der Zulassung der Flugbesatzung war die EG-Kommission durch Artikel 7 der EASA-Verordnung verpflichtet worden, dem Europäischen Parlament und dem Rat sobald wie möglich geeignete Vorschläge vorzulegen. Dieser Verpflichtung ist die Kommission mit der Vorlage eines Verordnungsentwurfes nachgekommen.

→ Fortsetzung auf Seite 30

Nach diesem Entwurf soll die EASA zukünftig auch für

- den Flugbetrieb,
- die Erteilung von Erlaubnissen an die Flugbesatzungen (Pilotenlizenzen) und
- Drittlandflugzeuge zuständig sein.

Flugbetrieb:

Der Vorschlag hat zum Ziel, die gemeinschaftlichen Bestimmungen auf den gesamten Flugbetrieb und das Erfordernis einer Zulassung auf alle Betreiber, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben, auszudehnen. Die entsprechenden Zeugnisse würden von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls von der EASA selbst ausgestellt. Die EASA soll darüber hinaus ermächtigt werden, wenn erforderlich, betriebliche Anweisungen zu erteilen.

Für den nichtgewerblichen Luftverkehr wäre eine Zulassung zunächst prinzipiell nicht erforderlich. Wenn dieser Flugbetrieb allerdings mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchgeführt wird, wäre bezüglich der betroffenen Betreiber dennoch festzustellen, ob sie allen wesentlichen Anforderungen an den Flugbetrieb genügen.

Pilotenlizenzen:

Der Rechtsetzungsvorschlag verfolgt den Zweck, das Vorhandensein einer Lizenz zur Voraussetzung für die Tätigkeit von Piloten innerhalb der Gemeinschaft zu machen. Die Lizenz würde – wie auch schon heute – auf der Grundlage gemeinsamer Anforderungen in Bezug auf die theoretischen und praktischen Kenntnisse der Bewerber und deren körperlicher Eignung erteilt werden. Die Ausbildungseinrichtungen für Luftfahrzeugführer, die für die Bewertung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Luftfahrzeugführern zuständigen Stellen und deren Personal sowie die synthetischen Flugübungsgeräte müssten ebenfalls gemäß den gemeinsamen Vorschriften zugelassen sein. Die EASA würde mit der Überwachung der korrekten Anwendung dieser gemeinsamen Vorschriften durch die nationalen Zulassungsorgane betraut und wäre selbst für die Zulassung der Organisationen und der synthetischen Flugübungsgeräte in den Drittstaaten verantwortlich.

„Nicht für alle Piloten jedoch sollen identische Vorschriften gelten, da diese in bestimmten Fällen unverhältnismäßig wären. Daher hätte der gewerbsmäßige Transport den Höchstanforderungen zu genügen, während die anderen Luftfahrtbereiche den Vorschriften unterliegen würden, die an die Komplexität der Luftfahrzeuge und des Luftraumes, in dem sie fliegen, angepasst wurden. Insbesondere dem Freizeitflugverkehr sollte besser Rechnung getragen werden als dies heute der Fall ist: die von den JAA entwickelten Vorschriften (JAR-FCL PPL) werden in der Tat oft als unverhältnismäßig angesehen. Der Rechtsetzungsvorschlag würde daher mit der ‚Luftfahrzeugführerlizenz für den Freizeitflugverkehr‘ eine neue Lizenzkategorie einführen, die der Situation von Luftraumnutzern dieser Kategorie gerecht wird. Diese Lizenz würde je nach Wunsch des Antragsstellers von Bewertungsstellen erteilt werden, die durch die

Agentur akkreditiert sind, oder von zuständigen nationalen Behörden ... Beispielsweise könnten die Sportverbände diese Rolle übernehmen.“ Das „Medical“ soll für diese Lizenz auch von einem Arzt für Allgemeinmedizin ausgestellt werden können.

Drittlandluftfahrzeuge:

Damit sich der europäische Bürger jederzeit auf ein hohes und einheitliches Schutzniveau verlassen kann, müssen nach Ansicht der EG-Kommission Drittlandluftfahrzeuge, die in das und aus dem Hoheitsgebiet oder innerhalb des Hoheitsgebiets eingesetzt werden, in dem der EG-Vertrag gilt, im Rahmen des Abkommens von Chicago einer angemessenen Aufsicht auf Gemeinschaftsebene unterstellt werden. Hierfür müssen die innerhalb der Gemeinschaft verkehrenden Drittlandluftfahrzeuge im Rahmen des Abkommens von Chicago, den gemeinsamen Vorschriften entsprechen und die Betreiber aus Drittstaaten, die gewerblichen Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft durchführen, die Einhaltung der gemeinsamen Vorschriften durch die Erteilung einer Zulassung nachweisen.

Neben diesen drei neuen Kompetenzfeldern der EASA wünscht die EG-Kommission einen baldmöglichen Beginn von Arbeiten hinsichtlich einer Untersuchung, ob und in welchem Umfang Leichtluftfahrzeuge den gemeinsamen Vorschriften unterliegen sollten.

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)

Diese Verordnung soll das „Dritte Liberalisierungspaket“ überarbeiten und konsolidieren. Nach Einschätzung der EG-Kommission hat sich „(i)n den letzten zehn Jahren ... gezeigt, dass einige Maßnahmen des dritten Pakets entweder schlecht angewendet werden oder klarer gefasst bzw. überarbeitet werden müssen. Unterschiede bei der Durchführung und Auslegung der drei Verordnungen in den Mitgliedstaaten und die Notwendigkeit von Klarstellungen machen eine Überarbeitung der Verordnungen erforderlich, um die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle EU-Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Die Überarbeitung des dritten Pakets bezweckt eine größere Markteffizienz, eine höhere Sicherheit der Luftverkehrsdienste und einen besseren Schutz der Fluggäste.“ Kernpunkte der Überarbeitung sind dementsprechend:

1. die Verschärfung der Anforderungen für die Erteilung und Aufhebung von Betriebsgenehmigungen, insbesondere hinsichtlich der finanziellen Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen,
2. die Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich des Leasings von Luftfahrzeugen, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsbewertung von aus Drittländern geleasten Luftfahrzeugen,
3. eine deutlichere Fassung der Regeln für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, um u. a. durch geänderte Veröffentlichungspflichten die Verwaltungslasten zu senken, einen über-

mäßigen Rückgriff auf solche Verpflichtungen durch die Notwendigkeit der Vorlage eines Wirtschaftsberichts zu vermeiden und mehr Wettbewerbern einen Anreiz für die Teilnahme an Ausschreibungen zu geben,

4. die Beseitigung von Diskrepanzen zwischen dem Luftverkehrsbinnenmarkt und Luftverkehrsdiensten nach Drittländern durch die Aufhebung noch geltender Beschränkungen aus bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten,

5. eine deutlichere Fassung der Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen durch Abschaffung des zweistufigen Verfahrens (zuerst Festlegung eines Flughafensystems, dann von Regeln für die Verkehrsaufteilung) und dessen Ersetzung durch eine einstufige Verfahren, bei dem das Konzept eines „Flughafensystems“ aufgegeben wird, sowie

6. die Förderung der Preistransparenz für Fluggäste durch Verbot der Veröffentlichung von Flugpreisen ohne Angabe von Steuern, Gebühren oder sogar Kraftstoffzuschlägen und eines fairen Preisverhalten durch Vermeidung von Fällen der Diskriminierung aufgrund des Wohnsitzlandes der Fluggäste.

Die von der EG-Kommission vorgeschlagenen Änderungen des europäischen Luftverkehrsrechts machen deutlich, dass die Kommission den von ihr bereits Ende der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts eingeschlagenen Weg der Harmonisierung des Luftverkehrsrechts der Mitgliedsstaaten konsequent weiter verfolgt. Der Umstand, dass dies mit der Verringerung der Bedeutung des nationalen Rechts einhergeht, mag (vereinzelt) bedauert werden, ist aber letztlich in der globalisierten Luftverkehrswelt nur fruchtlose Nostalgie.

Notwendig ist vielmehr, sich diesen Veränderungen zu stellen. Für die (Verbände der) Allgemeine(n) Luftfahrt z. B. kann dies nur heißen, sich ebenfalls zu „europäisieren“ und an der europäischen Rechtsetzung aktiv mitzuwirken und diese Mitwirkung von den EG-Gremien auch einzufordern.

Vgl. Verordnung Nr. 3975/87 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 1), Verordnung Nr. 3976/87 zur Anwendung von Art. 81 Abs. 3 des EG-Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Luftverkehr (ABl. EG Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 9), Richtlinie 87/601 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 12) und Entscheidung 87/602 über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 19).

Vgl. Giumulla/van Schyndel, Europäisches Luftverkehrsrecht, Elektronische Text- und Materialsammlung, CD-ROM, AVIAPORTAL-Verlag Berlin.

☞ Eine Pflanze gilt als befallen, wenn sich in ihr mindestens eine Schildlaus befindet, die nachweislich nicht tot ist. (Der Hobbygärtner)

☞ An sich nicht erstattbare Kosten des arbeitsgerichtlichen Verfahrens erster Instanz sind insoweit erstattbar, als durch sie erstattbare Kosten erspart bleiben. (Aus einem Beschluss des Landgerichts Rheinland-Pfalz)

☞ Kunststoff-Fenster mögen zahlreiche Vorteile haben, insbesondere in Bezug auf Wartung und Pflege - Holz hat den Vorteil, nicht aus Kunststoff zu sein. (So soll es in einer Urteilsbegründung des LG München stehen)

☞ Der Professor der Chemie sagt bei seinem Experiment zu den anwesenden Studenten: „Wenn ich nicht sehr vorsichtig bin, dann fliegen wir alle in die Luft. Und bitte treten Sie doch etwas näher, damit Sie mir besser folgen können.“

☞ Ein Beamter wird gefragt, warum er einen faulen Apfel isst. Meint dieser: „Als ich angefangen habe, war er noch gut...“

☞ Ein Araber, ein Deutscher und ein Franzose sitzen in Kairo in einem Kaffeehaus. Kommt eine rasige Schönheit vorbei getipelt. „Bei Allah!“, sagt der Araber. „Bei Gott!“ flüstert der Deutsche. „Bei mir heute Abend im Hotel!“, ruft der Franzose.

☞ Treffen sich zwei Beamte auf dem Büroflur. Sagt der eine zum anderen: „Na, kannst Du auch nicht einschlafen?“

☞ „Tante Luise, bist du eigentlich eine Tänzerin?“ fragt der kleine Manni. „Nein, Manni, wie kommst du darauf?“ „Weil Papi vorhin gesagt hat: ‚Da kommt die alte Kuh schon wieder angetanzt.‘“

☞ Der Alltag beim Frauenarzt. „Ich habe eine gute Nachricht für Sie, Frau Beck...“ „Fräulein Beck, bitte.“ „Also, Fräulein Beck, ich habe für Sie eine schlechte Nachricht...“

☞ Der größte Feind des Menschen Wohl, das ist und bleibt der Alkohol. Doch in der Bibel steht geschrieben: Du sollst auch deine Feinde lieben!

☞ „Ihr Wagen ist überladen! Ich muss Ihnen den Führerschein abnehmen“, sagt der Polizist zu dem LKW-Fahrer. „Sie scherzen wohl! Der Führerschein wiegt doch höchstens fünfzig Gramm!“

☞ Hirschfeld steht vor Gericht, weil er gefälschten Wein verkauft hat. Er verzichtet auf einen Anwalt und verteidigt sich selbst. „Herr Vorsitzender, verstehen Sie etwas von Chemie?“ beginnt er sein Plädoyer. „Nein, ich bin Jurist,“ antwortet der Amtsrichter verwundert. Daraufhin Hirschfeld zum Sachverständigen: „Herr Professor, verstehen Sie etwas von Gesetz?“ „Nein ich bin wissenschaftlich ausgewiesener Chemiker und kein Jurist,“ erwidert dieser. Daraufhin der Angeklagte Hirschfeld: „Sehen Sie, Herr Richter, und von mir verlangen Sie, dass ich mich mit beidem auskenne!“

☞ Ein junges Ehepaar sitzt beim Abendessen. Der Mann erkundigt sich: „War das Essen schon wieder aus der Dose?“ „Ja, mein Schatz, und stell dir vor, es war so ein süßer Hund darauf abgebildet und daneben stand: Für Ihren Liebling.“

☞ Fragt ein Mann einen anderen: „Wenn ich mit Deiner Frau geschlafen habe, sind wir dann eigentlich verwandt?“ „Nein, aber quitt!“

☞ Kunde: „Wie können Sie den Computer nur so billig verkaufen?“ Verkäufer: „Wir machen einen riesigen Gewinn mit Reparaturen.“

☞ Woher weiß man, wann ein Politiker lügt? Wenn er die Lippen bewegt.

☞ Warum benutzen Beamte keine Papiertaschentücher? Weil auf der Packung „TEMPO“ draufsteht!

☞ „Liebling, dein neuer Hut steht Dir ausgezeichnet.“ „Findest du? Er verdeckt doch fast mein ganzes Gesicht!“ „Eben!“

☞ Sagt der Eine zum Anderen: „Immer, wenn ich ein dummes Gesicht sehe, muss ich furchtbar lachen.“ Darauf der Andere: „Und wie rasieren Sie sich dann?“

☞ Zwei Männer müssen ein Klavier in den 12. Stock tragen. Da sagt der eine zu dem anderen: „Ich habe eine gute und eine schlechte Nachricht für Dich. Die gute ist, dass wir schon im 7. Stock sind. Und die schlechte: Wir sind im falschen Haus!“

☞ Zwei alte Freunde sahen sich nach vielen Jahren wieder. Der eine hatte bei sich eine Geschlechtsumwandlung vornehmen lassen. „Trauerst du irgend etwas nach?“ erkundigte sich sein Freund. „Ja, schon“, antwortete der/

die Andere. „Ich wünschte, ich könnte mich daran erinnern, wie man rückwärts einparkt.“

☞ Was ist der Unterschied zwischen einem Telefon und einem Politiker? Ein Telefon kann man aufhängen, wenn man sich verwählt hat!

☞ Treffen sich zwei Hunde. Sagt der eine: „Ich bin adelig. Ich heiße ‚Hasso von Herrenhausen‘!“ Sagt der andere: „Ich bin auch adelig. Ich heiße ‚Runter vom Sofa!‘“

☞ Anruf bei der Hotline... Kunde: „Ich benutze Windows...“ Hotline: „Ja...“ Kunde: „...mein Computer funktioniert nicht richtig.“ Hotline: „Das sagten Sie bereits...“

☞ „Welche Aufgabe hat der Abteilungsleiter Dir zugeteilt?“ fragt der Chef den Lehrling. „Ich sollte ihn wecken, wenn Sie kommen!“

☞ Ein Apotheker und ein Arzt sitzen zusammen am Tisch. Da niest der Arzt. Darauf der Apotheker: „Gesundheit!“ Meint der Arzt: „Na, na, mein Lieber, das wollen wir doch beide nicht!“

☞ „Verlangen deine Eltern von Dir, dass Du vor dem Essen betest?“, erkundigt sich der Pfarrer. „Nö“, schüttelt Kalle den Kopf, „meine Mutter kocht eigentlich recht gut!“

☞ Wacht der Patient nach der Operation auf und fragt: „Herr Doktor, wie lange haben Sie mich operiert? Sie hatten doch vorher keinen Bart.“ Meint er: „Erstens, ich habe schon immer einen Bart! Zweitens, ich bin auch nicht der Doktor, sondern Petrus!“

☞ Ein Ehepaar sitzt abends vor dem Fernseher und schaut sich eine Tiersendung an. Sie zu ihm: „Du Schatz, findest du auch, dass Nagetiere dumm und gefräßig sind?“ Er: „Ja, mein Mäuschen!!“

☞ Die letzten Worte ... der Airbuscrew: „Das Lämpchen blinkt - ach vergessen wir's!“

des Copiloten: „Was meinst Du mit ich hab vergessen zu tanken?“

des Fluglehrers: „Nun versuchen Sie's!“

des Jetpiloten am Fallschirm: „Scheiß Motten!“

| Gestaltung und Produktion

- | Broschüren
- | Bücher
- | Dokumentationen
- | Magazine
- | Pressedatenbanken

p. a. r. k.

**Produktionsagentur
Reinhard R. Kircher
Verlag, Gestaltung und Vertrieb
german aviationnews for law and maintenance**



Die „*german aviationnews for law and maintenance*“
abonnieren und profitieren.

Abonnement:
Für 1 Jahr EUR 15,- inkl. Versandpauschale
Bestellung unter: info@aviationnews.de

**Hauptmannsreute 46/1
70192 Stuttgart**

**Phone +49 | (0)711 | 4 79 22 50
Fax +49 | (0)711 | 4 79 22 51
Mobil +49 | (0)172 | 7 13 58 47
Mail | info@aviationnews.de
Internet | www.aviationnews.de**

Von Piloten 1994 ins Leben gerufen und geleitet, unterstützt die „Stiftung Mayday“ in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. So betreut sie Flugbesatzungen aller Luftfahrtbereiche nach kritischen und belastenden Vorfällen, um stressbedingten Folgeerkrankungen entgegenzuwirken. Ziel aller Hilfsmaßnahmen ist Anregung und Unterstützung zur Selbsthilfe.

In ihrem Namen trägt sie bewusst den Notruf der internationalen Luftfahrt: Mayday.
Helfen Sie mit, dass auf diesen Notruf stets rasche Hilfe erfolgen kann.

Schirmherr ist
Bundesminister a.D., MdB Dr. Otto Schily.



Stiftung Mayday

**Frankfurter Straße 124, 63263 Neu-Isenburg
Telefon: 07 00 – 77 00 77 01, Fax: 07 00 – 77 00 77 02**

E-Mail: info@Stiftung-Mayday.de, Internet: www.Stiftung-Mayday.de

**Spenden: Frankfurter Sparkasse, BLZ 500 502 01, Kontonummer: 4440
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 00, SWIFT-BIC.: FRASDEFFXXX**