Verband der Luftfahrtsachverständigen

© p.a.r.k.

Erscheinungsweise vierteljährlich 13. Jahrgang Preis 3,- EURO

german aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 2.2013

Zertifizierung als Luftfahrtsachverständiger gemäß ISO 17024

Besuch bei Airbus in Toulouse

Die Rechte der PRM-Passagiere bei der Beförderung im Luftverkehr – und die Wirklichkeit

» » » » » » » » » » » » » » » » AERO 2013 – Präsenz & Vision » » » » » » » » » » » » » » » »

Presseveröffentlichung des Verbands der Luftfahrtsachverständigen
ISSN 1862-6815
Ausgabe 30 2.2013
aviation news

HMS – The **experts** voice

Aviation & Wind Turbine

FASZINATION FLÜGEL

Rotoren sind die Muskeln der Windenergie: Kraftvolle, filigrane Flügel aus High-Tech Materialien. Technische Meisterwerke an den Grenzen des Machbaren, denen alles abverlangt wird. Ein stürmisch bewegtes Leben lang.

Wir helfen Ihnen, diese Meisterwerke zu analysieren, Fehler zu lokalisieren, Risiken abzuschätzen, Schäden zu beheben und Konstruktionen zu verbessern.

Die HMS Technologie GmbH beschäftigt sich seit einem Viertel-Jahrhundert mit Rotoren und Flügeln aus Composite-Materialien. Wir bringen unsere Erfahrung aus dem Flugzeugbau und der Werkstoff-Forschung in die Windbranche ein.

Die Leistungen der HMS:

Blade Engineering, das sind qualifizierte Ingenieur-Dienstleistungen rund ums Rotorblatt. Vom Schadengutachten über Asset Risk Management, Expertisen zu Produktionsstrategien bis zur Vermittlung hochklassiger Entwicklungspartner.

Wir unterstützen Hersteller, Planer, Betreiber, Banken und Versicherungen.

Denn Verbunde aus modernen Kunststoffen sind unsere Stärke. Von der Entwicklung bis zum Ende des Lebenszyklus.

AUS ERFAHRUNG KLUG

Die Wurzeln der HMS Technologie GmbH (Berlin) liegen in der Luft – und Raumfahrttechnik. 1980 hat die HMS ihren ersten Hochleistungsmotor-Segler entwickelt. Seitdem hat das innovative Unternehmen in Kooperation mit Universitäten und externen Spezialisten ständig neue Konstruktionen aus Glas- und Kohlefasern entwickelt.

Erfolgreich und in den unterschiedlichsten Bereichen:

Von den Leichtbauelementen für den Innenraum von Zügen bis zu Rennrädern aus Kohlefasern.

Wir kennen uns aus mit Verbunden:

Sei es in der Konstruktion, in der Verarbeitung oder in ihrem Verhalten im langjährigen Betrieb. Als Gründer und Geschäftsführer der HMS Technologie GmbH ist Wolfgang Holstein von Beginn an mit der Fertigung und den Einsatzmöglichkeiten von Composite-Strukturen vertraut.

Seit Anfang der Neunziger Jahre arbeitet Dr.-Ing. Holstein als Sachverständiger für Rotortechnik in der Windbranche und betreibt die Regionalstelle Berlin des Verbands der Luftfahrtsachverständigen, Dr.-Ing. Holstein ist Mitglied im Sachverständigen Beirat im BWE und Initiator der Qualitätsinitiative Rotorblatt.

Übrigens: Der erste Motorsegler der HMS hat sich so bewährt, dass die "Stemme S10" bis heute weitgehend unverändert in Strausberg bei Berlin gebaut wird.

For contact or more info
E-Mail: dr.w.holstein@t-online.de
Internet: www.rotorcare.eu

Editorial

Wolfgang Hirsch

Liebe Leserinnen und Leser,

im Rahmen der – deutschen – Gesetzesnovellierung 1999 entfiel die Regelung der Selbstkostenflüge. Auch der geänderte §20 LuftVG sollte ursprünglich so geändert werden, dass – auf Drängen der EU – keine Selbstkostenflüge mehr möglich sein sollten. In letzter „Minute" konnten sich die deutschen Verbände doch noch teilweise durchsetzen und die ursprünglich geplante Regelung ein wenig entschärfen. Von der Regelung, gewerbsmäßige Beförderung und Flüge nur zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu gestatten, waren ausgenommen worden Flüge mit Luftfahrzeugen, die für maximal vier Personen zugelassen sind, das Absetzen von Fallschirmspringern und das Fliegen mit UL-Flugzeugen. Nachdem Rundflüge auf gelegentlichen Fliegerfesten von Vereinen ebenfalls ausgenommen worden waren, konnten die Privatpiloten und insbesondere die Luftsportvereine in Deutschland damit leben.

Aber wie heißt es so schön: Niemand kann in Frieden leben, wenn es dem – großen – Nachbarn nicht gefällt. Und hier ließ sich die EU (EASA) mit der EASA-VO 216/2008 sowie insbesondere der EU-VO 1178/2011 wieder das Herkömmliche einfallen. Etwas Neues war es ja nicht, denn seit 1999 wollte die EU alles unter das gewerbliche Fliegen einordnen, das auch nur den Anschein einer Gegenleistung zeigte.

Die EU-VO 1178/2011 (FCL-VO) wurde bereits im Jahre 2011 verkündet und ist seitdem allen Beteiligten, auch den deutschen Behörden, wortwörtlich bekannt. Im Editorial unserer letzten Ausgabe GAN 1.2013 hatte ich mich über die Untätigkeit der deutschen Behörden ausgelassen und das mit lediglich zwei Beispielen untermauert. Hierbei hatte ich schon darauf hingewiesen – wie bereits in früheren Veröffentlichungen – dass es bei Rundflügen auf Fliegerfesten zu erheblichen Problemen käme.

Nach Inkrafttreten der EU-VO 1178/2011 – mit der von den Deutschen in Anspruch genommenen Nachfrist von einem weiteren Jahr – am 08.04.2013 wurde diese Problematik das große Thema auf der AERO 2013 vom 24.-27.04.2013. Auch der Stand des BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) wurde immer wieder belagert und dessen Mitarbeiter mit Fragen überhäuft: Wen darf ein Privatpilot überhaupt mitnehmen? Darf er sich mit Vereinsmitgliedern bei einem gemeinsamen Ausflug die Kosten teilen? Und so weiter und so weiter.

Dies hat das BMVBS offensichtlich zum Anlass genommen, doch endlich gegenüber der EU tätig zu werden, und hat in einem Schreiben an die EU-Kommission vom 29.04.2013 – unmittelbar nach Abschluss der AERO – dieser die deutsche Problematik innerhalb der Luftsportvereine dargelegt und um Aufklärung sowie Abhilfe gebeten. Gleichzeitig hat es dargelegt, dass nach Auffassung des BMVBS

- Mitflüge gegen Selbstkosten innerhalb von Vereinen,
- Mitflüge bei gleichgerichteten Interessen im Sinne einer Fahr-/Fluggemeinschaft,
- Mitflüge unter Verwandten und engen Bekannten,
- Absetzflüge von Fallschirmspringern, sofern diese nicht im Rahmen eines gewerblichen Unternehmens angeboten werden,
- Schleppflüge zum Start eines Segelflugzeuges,

nicht die Kriterien der Definition der gewerblichen Tätigkeit der EU-VO 2016/2008 erfüllen und daher bis zur abschließenden Klärung durch die EU-Kommission solche Flüge bis auf Weiteres auch für Inhaber einer Privatpilotenlizenz gestattet sind.

Na ja, es tut sich endlich was, wenn auch ganze drei Wochen nach dem um ein Jahr bereits verschobenen Inkrafttreten der EU-VO 1178/2011. Ist das BMVBS endlich aufgewacht und erinnert sich seiner Pflichten? Wie heißt es so schön? Die Hoffnung stirbt zuletzt!
Ihr Wolfgang Hirsch

Inhalt

AERO 2013 4-6
Präsenz & Vision

VERKEHRSLUFTFAHRT 7
Besuch bei Airbus in Toulouse

HISTORIE 8-10
Wie die spanische BÜCKER 131 an Deutschlands Himmel kam. Teil 1

RECHTSPRECHUNG 11
Pflicht zur Betreuung der Fluggäste bei Flugannullierung nach Vulkanausbruch

ZERTIFIZIERUNGSVERFAHREN 12-13
Zertifizierung als Luftfahrtsachverständiger gemäß ISO 17024

LUFTVERKEHRSRECHT - FLUGGASTRECHTE 14-15
Die Rechte der PRM-Passagiere bei der Beförderung im Luftverkehr – und die Wirklichkeit

LUFTVERKEHRSRECHT 16
Air Cargo Claims
Missglückter betrügerischer und teurer „Abzockversuch"

VERKEHRSLUFTFAHRT 17-19
Boeings Dreamliner, ein Start in die Zukunft mit Hindernissen

EU VS. GENERAL AVIATION 20-21
Hilfe - Fluggast droht mit Beteiligung an den Flugkosten ...

HISTORIE TEIL 30 22–23
Kunstflug

FLUGSICHERHEIT 24-26
Low on Fuel und wie sag' ich's dem Controller

BFH-RECHTSPRECHUNG 27
Rechnen, nicht Schönrechnen fordert der BFH – Ein Urteil und Vorurteile

WAS ZUM SCHMUNZELN 31
Neues aus unserer Schmunzelecke

Impressum 15
Titel / U4 Foto: © Hans-Peter Schreier

AERO 2013
Präsenz & Vision

Rainer Taxis

Aus heutiger Sicht – und das spiegelt sich im grössten Teil des Messeaufgebotes wider – sind die konventionellen Antriebe, Verbrennungsmotor und Verbrennungsturbine, der Massstab auch auf absehbare Zeit. Nun die Entwicklungen zeigen, die Bemühungen der Produzenten tragen den ökonomischen und ökologischen Ansprüchen von Klienten und Politik immer mehr Rechnung. Zwar sind da immer noch die Triebwerke, die seit Jahrzehnten fast unverändert gebaut werden, doch ist zu bemerken, dass zum Beispiel die Dieseltechnologie eine stete Weiterentwicklung erfährt. Für den ökonomischen Aspekt der Dieseltechnologie steht geringerer Verbrauch, höheres Drehmoment und für den ökologischen Aspekt ist ein geringerer Verbrauch von Ressourcen und weniger CO_2 Emission augenscheinlich.

Für die Zukunft werden verstärkt die Elektro-Antriebe den Luftraum erobern. Wobei hier noch viele Jahre der Erprobung vergehen werden. Zwar sind durchaus schon Segelflugzeuge mit einem E-Antrieb unterwegs, doch die Speicherkapazitäten der Akkus begrenzen den Aktionsradius. Eines Tages in nicht allzu ferner Zukunft werden auch diese Technologien eine Reife erreichen, die mit den konventionellen Antrieben gleichziehen und gar in manchen Sparten der Luftfahrt eine bedeutendere Alternative werden. Für rein solarbetriebene Geräte ohne Speicher wird das Feld der Aktivitäten begrenzt bleiben.

So begrüsst auch ein riesiges Exemplar von solarbetriebenem Motorsegler den Besucher im Foyer West – Ein Prototyp. Allerdings ist es schwierig Details zu den Geräten zu erfahren. Das Standpersonal verweist einen an Kompetenzträger, die wiederum nicht erreichbar sind und das Prospektmaterial zeigt in schönen Bildern und Text, dass das Vorgängermodell von den Alpen bis nach Spanien flog, Nonstop oder Zwischenstopps, wie viele Maschinen die Zulassung erhielten und gebaut wurden, lässt sich nicht erschliessen. Andere Hersteller preisen die Unschlagbarkeit ihres Solarfliegers und versuchen zu überzeugen. Sie versuchen es, doch kann ein forsches Auftreten des Standpersonals nicht den Betrachter überzeugen. In der Summe wünscht man sich, dass immer mehr und auch etablierte Hersteller sich um eine dynamische Weiterentwicklung des E-Antriebes bemühen. – Rückschläge, sie gab es schon immer in allen Sparten - sie zu erforschen und beheben ist die Aufgabe jener, die für Innovation stehen.

In Teilen der General Aviation wird der E-Antrieb nach einigen Jahren der Weiterentwicklung mit Sicherheit einen nicht unerheblichen Zulassungsfaktor erreichen, dennoch wird der konventionelle Antrieb auch noch jahrzehntelang die bedeutende Rolle spielen und eine erneuerbare Energie-Alternative zum Strahlantrieb zeichnet sich derzeit noch nicht einmal im Ansatz ab.

Microlight-Flugzeuge haben auch in diesem Jahr einen breiten Rahmen auf der AERO eingenommen, unglaublich, welche Phantasien die Designer auf die Beine bzw. auf's Flugfeld stellen. Hier präsentiert sich ein Hochdecker, dessen Rumpf und Kabine ein einziges Rohrgeflecht ist, links und rechts hinter den Sitzen – alle im Freien und nur am Rahmen befestigt – Satteltaschen, etwa Typ Cowboy, und dann ein paar Schritte weiter, ganz vorne an der Fensterfront in der Morgensonne, – ein italienisches Designerstück mit Schwimmern. Beim Ersteren dürfte das MTOW für Ultraleicht-Flugzeuge in Deutschland eingehalten werden – auch wenn zwei gewichtige Cowboys in den Sätteln platznehmen, dürften in dem Hochdecker mit Schwimmern allenfalls zwei grazile Meerjungfern in die Lüfte steigen.

Obligatorisch sind – und das muss sein – Behörden und Verbände auf der AERO vertreten. Luftfahrtbundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Deutsche Flugsicherung, Deutscher Wetterdienst, DAeC, AOPA und viele mehr. Sie alle sind Institutionen, die über Regulierung, Flugvorbereitung informieren oder die Interessen von Piloten, Ownern und an der Aufrechterhaltung des Flugbetriebes Mitwirkenden, vertreten.

Natürlich darf auch die Ausstaffierung der Flieger nicht zu kurz kommen. Avionik, handwerkliches zur Wartung, Pflegemittel,

Betriebsmittel, Hangars und Hangar-Ausrüstung, Fachliteratur, Magazine, Mützen, Messer – wer immer und für diese benötigt – aber auch die stilvolle Unterwäsche in Schwarz und Gelb mit der Bemerkung FOLLOW ME oder ganz in Rot mit der Erinnerung REMOVE BEFORE FLIGHT, umfasst das Panorama.

Einen bedeutenden Rang nehmen auf der AERO die, im Foyer Ost und auf Aussteller-ständen stattfindenden, Foren ein. Diese Vorträge und Diskussionsrunden sind für Insider und Presse, aber auch für ein breites Publikum unverzichtbar. Das sind die Fenster um in die Flugzeugtechnik, den Flugbetrieb und in die Zukunft der Luftfahrt zu blicken.

Und all diesen Aspekten und vielen mehr bietet die AERO in Friedrichshafen immer wieder eine Plattform. Jährlich neue Themen finden, um die Attraktivität publikumswirksam zu inszenieren und den Ansprüchen der Aussteller gerecht zu werden. Die Überzeugung leisten, Produkte, die das jährliche Thema belegen, so zu platzieren, dass sie zum Publikumsmagnet werden. Eine Herkulesaufgabe für das Team der Projektleitung, Roland Bosch, Bettina Daurer und Kathrin Ruf. Sie richteten dieses Jahr der Sparte Avionik mit der Avionik Avenue in Halle 6 eine gezielte Plattform ein. Dieses Team hat die langjährige Erfahrung in der Organisation der AERO und setzt neue Ideen in strukturelle Aufteilung in den einzelnen Hallen um.

Zum Schluss – auch dieses Jahr fand, im Rahmen der AERO, die Jahreshauptversammlung unseres Verbands der Luftfahrtsachverständigen e.V. statt.

© Copyright: Rainer Taxis
Fotos: Hans-Peter Schreier

» Fortsetzung auf Seite 6

» Fortsetzung von Seite 5

Besuch bei Airbus in Toulouse

Angelika Sonnenschein

Vom 8. bis 12. Mai traf sich eine Gruppe von 21 Luftfahrtsachverständigen, fliegenden Juristen und anderen Luftfahrt-Interessierten in Toulouse, um sich über Airbus, die Flugzeugproduktion und insbesondere den A380 zu informieren. Zusätzlich zum „Pflichtprogramm" standen eine Stadtführung sowie ein Besuch im Centre de l'Espace auf dem Programm der Tour. Rainer Taxis hatte das Programm mit viel Liebe und Akribie geplant und vorbereitet. Einen ganz herzlichen Dank dafür!

Lediglich eine Crew aus Pattonville hatte es im Endeffekt gewagt, trotz sehr labiler Wetterlage mit dem eigenen Flugzeug anzureisen. Alle anderen kamen mit der Linie oder per Auto.

Am Anreisetag lernten sich die Programmteilnehmer bei einem typisch französischen Abendessen in einem Hotel in Flughafennähe kennen. Angefangen von den köstlichen Vorspeisen, übers Hauptgericht bis hin zu den unwiderstehlichen kleinen Desserts und dem bereitstehenden Wein waren wir alle von der gebotenen französischen Küche begeistert. Es wurde ein angeregter und langer Abend.

Am darauffolgenden Tag absolvierten wir gleich zwei Führungen bei Airbus, eine mit dem Schwerpunkt A380, die andere eine Rundfahrt um das gesamte Flughafen- und Fabrikgelände herum und zu einzelnen Produktionshallen.

Die Führung mit Schwerpunkt A380 begann im nachgebauten Telemetrie-Raum, wo wir wie die Airbus-Ingenieure im Jahr 2005, noch einmal den Erstflug des A380 in allen Phasen verfolgen konnten. Verschiedene Bildschirme zeigten uns die Piloten im Flight Deck, die Instrumentenanzeigen und Kontrollinstrumente, die Test-Ingenieure in der Kabine, die wichtigsten beweglichen Teile des Flugzeuges von Außen sowie Außenaufnahmen des A380 im Flug.

Anschließend ging es zur riesigen Montagehalle des A380, wo wir einen Überblick über den wahrhaft europäischen Charakter des Unternehmens erhielten. Die einzelnen Komponenten des A380 werden an 7 verschiedenen Standorten in Frankreich, Spanien, England und Deutschland gefertigt und dann per Schiff, LKW oder Beluga nach Toulouse transportiert und dort zusammengebaut. Anschließend werden die Maschinen nach Finkenwerder geflogen, wo sie ihre endgültige Lackierung und die Inneneinrichtung erhalten – ein riesiger Aufwand.

Von einem Besucherbalkon aus konnten wir in die Halle schauen, in der die elektronischen und elektrischen Komponenten des A380 getestet werden. Da diese Arbeiten im Inneren der Maschinen stattfanden, sah man leider fast nichts davon. Dafür waren die vorbereiteten Videos, die den Transport der Komponenten und die einzelnen Montageschritte im Zeitraffer darstellten, umso informativer.

Die Besichtigungstour um das 700 ha große Gelände herum und zu den Fertigungshallen der anderen Muster des Airbus-Programms machte uns die riesige Dimension des Unternehmens, die vielfältigen Aufgaben und die Vielfalt der Airbus-Familie deutlich. Für jeden Flugzeugtyp gibt es mehrere eigene Produktionshallen. Durch die offenen Tore der ATR Produktionshalle sahen wir anhand der unterschiedlichen Lackierungen, dass dieses Propeller-Flugzeug von Gesellschaften in den unterschiedlichsten und exotischsten Regionen der Welt genutzt wird.

Airbus hat einen direkten Zugang zu den Runways und zeichnet für einen Großteil der Flugbewegungen in Toulouse verantwortlich. Weltweit arbeiten ca. 60.000 Mitarbeiter für Airbus, davon alleine 18.000 in Toulouse. Rund um das eigentliche Airbus-Gelände sind sehr viele Zulieferfirmen angesiedelt, für die die Nähe zum Kunden entscheidend ist. Hier arbeiten weitere 2.000 Menschen.

Bei der deutschsprachigen Stadtführung am nächsten Tag lernten wir viel über die Geschichte der mit 400.000 Einwohnern viertgrößten Stadt Frankreichs, die eine lange Vergangenheit als Pilgerstadt hat. Toulouse liegt auf einem der Pilgerwege nach Santiago di Compostela. In Toulouse wurde auch der Benediktiner-Orden als Bettelorden gegründet, um der verbreiteten Kritik an Pracht, Reichtum und weltlicher Macht der katholischen Kirche zu begegnen. Toulouse ist mit einem Studenten-Anteil von 25% an der Bevölkerung aber auch eine junge Stadt, was sich nicht zuletzt in den vielen kleinen Geschäften, Bistros und Kneipen widerspiegelte. Charakteristisch für Toulouse ist die Backsteinbauweise, da es in der Nähe keine nennenswerten Natursteinvorkommen gibt. Nur wohlhabende Bürger konnten sich Elemente aus Naturstein an ihren Häusern leisten und damit ihren Wohlstand demonstrieren.

Zum Schluss nochmals einen herzlichen Dank an Rainer Taxis, der das Programm sehr kompetent vorbereitet und begleitet hat!

© Angelika Sonnenschein, Egelsbach

Wie die spanische BÜCKER 131 an Deutschlands Himmel kam. Teil 1

Helmut Hüfner

Die Bücker 131 ist ein weltweit bekannter Doppeldecker, der in mehreren Ländern als Schulflugzeug für Luftwaffenpiloten gebaut und geflogen wurde, so auch in Spanien. Die spanische Variante der Bücker 131 wurde von C.A.S.A. gebaut mit der Bezeichnung 1.131-E (Espaniol) Serie 2000. Die militärische Bezeichnung lautet E3B. Der Motor ist eine spanische Entwicklung von ENMA (Empresa Nacional de Motores de Aviacion SA) mit der Bezeichnung TIGRE Model G-IV A 125 PS und G-IV B 150 PS. Von der Bauform her, hängender Vier-Zylinder, dürfte der Hirth-Motor Vorbild gewesen sein. Der Propeller kommt von E.N.H.S.A. mit der Bezeichnung HC-212-111. Das Flugzeug war in Deutschland nicht zugelassen.

Da die Fliegergemeinde nicht allzu groß ist, kennt man sich untereinander. Dies trifft besonders auf die Wettbewerbsteilnehmer zu, die sich bei den Deutschlandflügen und den verschiedenen Landeswettbewerben kennen lernen und austauschen. So trafen auch Hans Dittes und Dr. Rudolf Kunz zusammen. Beide begeisterte Piloten, die eine besondere Liebe für die Bücker haben. Hans Dittes, der eine Bücker 133 besitzt, hat in Spanien ein Ferienhaus und gute Verbindung zu den spanischen Fliegern. Er erfuhr, dass die C.A.S.A. 1.131 der spanischen Luftwaffe zum Kauf angeboten werden. Da das Flugzeug in Deutschland nicht zugelassen war, kamen beide zu mir mit der Bitte die Zulassung durch das LBA zu betreiben. Dieses war insofern naheliegend, weil ich als Prüfer von Luftfahrtgerät, Besitzer und Betreiber der Flugzeugservice Schwäbisch Hall GmbH, die Voraussetzungen hierzu hatte. Da konnte ich ja nicht ablehnen und sagte zu. Damit hatte ich mir eine Menge Arbeit aufgeladen.

Zunächst war ein Flugzeug mit allen Unterlagen zu beschaffen. Hans Dittes hat deshalb am 20. Oktober 1976 vom Regionalbüro der Regierungsverkaufsteile in Albacete das Flugzeug E3B Werknummer 183 (militärische Daten) für 333.000,- Peseten (ca. 12.000,- DM) ersteigert. Es war abzuholen in flugfähigem Zustand in Reus I Tarragona. Die spanischen Behörden stellten eine Exportlizenz aus, sowie Bescheinigungen der Regierungsverkaufsstelle Albacete und des spanischen Luftfahrtministeriums. (wg. Verzollung) Insoweit war der erste Schritt getan. Es lag nun an mir, Kennzeichen, vorläufige Verkehrszulassung, zwecks Überführung von Reus nach Schwäbisch Hall, Versicherung und all das Notwendige zu veranlassen. Gleichzeitig war der Antrag für eine vereinfachte Musterprüfung an das LBA zu stellen, denn die Bücker 131 war ja mit Kennblatt 717 und Varianten bereits zugelassen.

Am 29. November 1976 beantragte ich beim LBA die Zulassung der C.A.S.A. 1.-131-E mit einer vereinfachten Musterprüfung sowie die vorläufige Verkehrszulassung wie aus folgendem Schreiben ersichtlich. Das Antwortschreiben ist auf der rechten Seite zu lesen.

An das
Luftfahrtbundesamt

3300 Braunschweig

29. 11. 1976

Btr.: Ergänzende Musterprüfung der C.A.S.A. 1.131
(Bücker 131 Kennbl. 717)

Sehr geehrte Herren!
Wir haben durch unseren Beauftragten, Herrn Hans Dittes Sandhausen, eine Bücker 131 von der spanischen Luftwaffe erworben. Das Flugzeug soll nach Schwäb. Hall geflogen werden(Einfuhrerlaubnis bei der OFD Stuttgart beantragt) und dort einer ergänzenden Musterprüfung und umfassenden Nachprüfung unterzogen werden. Das Flugzeug hat folgende Daten:

Zelle: Type: C.A.S.A. 1.131
Werknr. : E3B - 183
Baujahr : 1952
Ges. Zeit : 1600 Stunden
Seit GÜ : 210 "

Motor: Type: Tigre G IV - A2
Werknr.: 43 406

Luftschr.: Type: ENH P - 8
Werknr. : 11.452

Das Flugzeug war bis zuletzt als Sc-hulflugzeug eingesetzt und befindet sich in flugtüchtigem Zustand. Zum Überführungsflug wird unser Prüfer Klasse 1 Herr Hüfner mit nach Reus reisen um sich an Ort und Stelle von der Flugtüchtigkeit des Flugzeugs zu überzeugen.
Gleichzeitig beantragen wir eine ergänzende Musterprüfung, da das Flugzeug abweichend vom Kennblatt einen anderen Motor und Luftschraube enthält. Wir bitten um Mitteilung, welche Aktivitäten unsererseits zu erbringen sind.
Mit Ihrem sehr geehrten Herrn Leifhelm wurde bereits von uns ein Telefonat desvgen geführt.
Anbei übersenden wir Ihnen die Dokumente die wir bis jetzt erhalten haben. Eine Übersetzung haben wir beigefügt,die jedoch nicht von Fachkräften durchgeführt wurde.

Wir bitten um baldige Ausstellung einer vorläufigen Verkehrszulassung zur Überführung von Reus nach Schwäb. Hall.

Mit freundlichen Grüßen !

Luftfahrt Bundesamt · 33 Braunschweig Flughafen · Postfach 37 40

EINSCHREIBEN

Flugzeugservice Schwäbisch Hall
GmbH

Flugplatz

7170 Schwäbisch Hall

Ihre Zeichen und Nachricht vom	(Bitte bei Antwort angeben) Unsere Zeichen	☎ Hausanschluß Nr.	Braunschweig
29. Nov. 1976	I 22-717/76	248	29. Dez. 1976

Betr.: Ergänzende Musterprüfung CASA 1.131
Anlg.: 1. Rechtsbehelfsbelehrung
2. Motorhandbuch Tigre G-IV A2

Sehr geehrte Herren!

Wir bestätigen den Eingang Ihres Antrages auf Erweiterung der Musterzulassung Bücker 131 auf die in Spanien in Lizenz gefertigte Baureihe CASA 1.131.

Nach Durchsicht der von Ihnen zugesandten Unterlagen und der uns darüberhinaus vorliegenden Informationen sehen wir leider keine Möglichkeit, Ihrem Antrag zu entsprechen.

Begründung:

1. Bei dem Flugzeugmuster CASA 1.131 handelt es sich um ein spanisches Flugzeugmuster, für das nach unseren Informationen eine zivile spanische Zulassung nicht existiert. Das heißt, eine Zulassung im Herstellerland, die ein gleiches Maß an Lufttüchtigkeit sicherstellt wie eine Zulassung in unserem Lande, ist nicht vorhanden. Somit sind die Voraussetzungen für die Durchführung einer Vereinfachten Musterprüfung gemäß § 4 LuftGerPO nicht gegeben.

2. Geht man davon aus, daß es sich bei diesem spanischen Flugzeugmuster um die Lizenzfertigung des bei uns entwickelten und als Altbaumuster zugelassenen Flugzeugmusters Bücker 131 handelt, so wäre in einer Ergänzenden Musterprüfung gemäß § 5 LuftGerPO zunächst verbindlich zu belegen, in welchen Punkten sich diese Flugzeuge von dem Originalzustand unterscheiden. Für die Abweichungen wäre von Ihnen der Nachweis nach den Bauvorschriften für Luftfahrtgerät zu erbringen.

   Dieses stößt auf zweierlei Schwierigkeiten,
   a) der Originalzustand läßt sich wegen der fehlenden Unterlagen nur lückenhaft rekonstruieren
   b) die Nachweisführung für die vorhandenen Abweichungen (als markantester Punkt der uns nicht bekannte spanische Motor Tigre G IV-A2) wird ohne Mitwirkung der spanischen Luftfahrtbehörde nicht möglich sein.

3. Die von dem spanischen Militär verkauften Flugzeuge werden unseres Wissens ohne gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis für den Export verkauft. Somit wäre, selbst wenn eine Musterzulassung vorläge, die Lufttüchtigkeit und die Übereinstimmung mit dem Muster im Rahmen einer umfassenden Nachprüfung nach § 27 Abs.1 LuftGerPO festzustellen, wofür wiederum die erforderlichen Musterunterlagen und Betriebsanweisungen gemäß §§ 11 und 12 LuftGerPO fehlen würden.

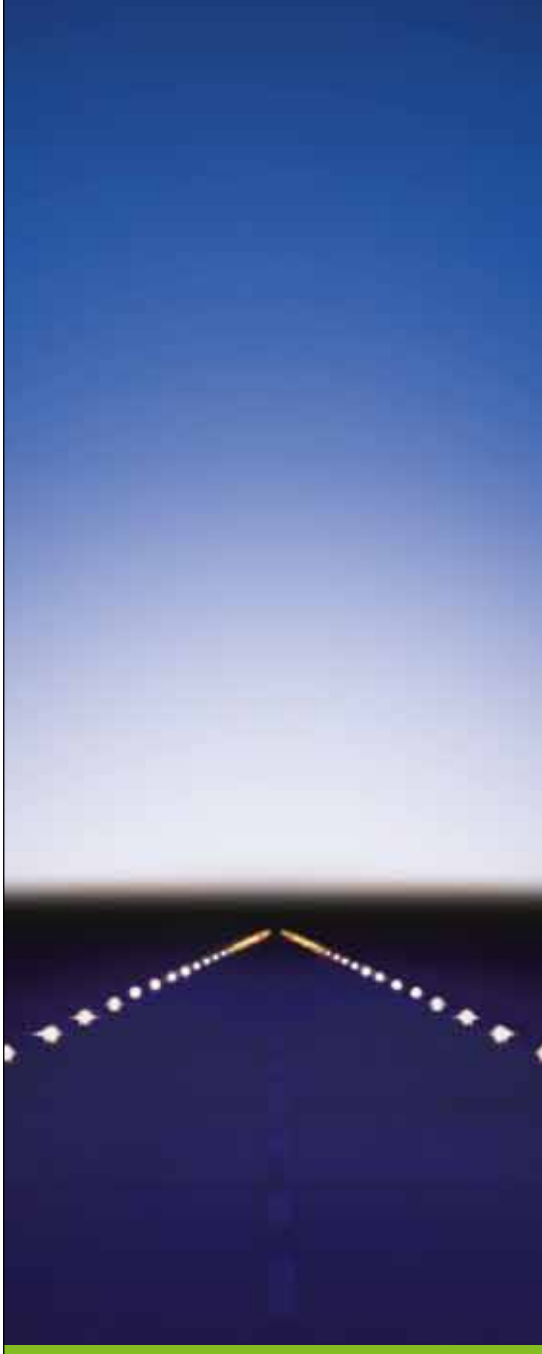
Sollten Sie trotz der geschilderten Situation Ihren Antrag auf Erteilung einer Vorläufigen Verkehrszulassung für einen Überführungsflug von Reus nach Schwäbisch Hall aufrechterhalten wollen, so bitten wir, dieses unter Darlegung des weiteren Verwendungszweckes dieses Flugzeuges entsprechend zu begründen.

Das uns zur Einsichtnahme vorgelegte Handbuch für den Motor Tigre G-IV A2 reichen wir beiliegend zurück.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
(Leifhelm)

P.S.: Gemäß tel. Absprache geht Ihnen die Vorl. Verkehrszulassung für einen Überführungsflug mit getrennter Post umgehend zu.

» Fortsetzung auf Seite 10



» Fortsetzung von Seite 9

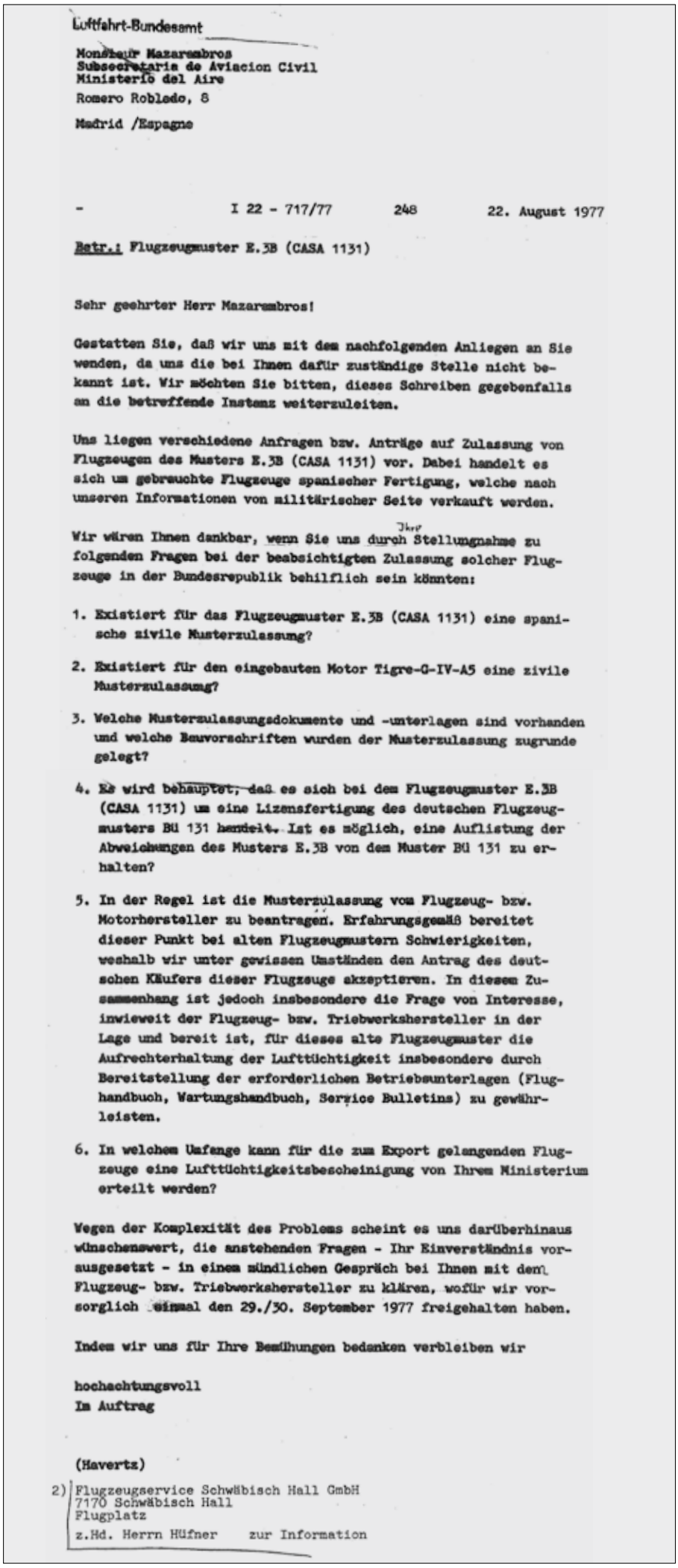
Das LBA-Antwortschreiben machte absolut keine Hoffnung auf eine Musterzulassung der 1.131. In einem Telefonat konnte ich wenigstens erreichen, dass ich eine vorläufige Verkehrszulassung zur Überführung nach Schwäbisch Hall erhielt. Theoretisch hätte ich auch eine Überflugerlaubnis über Frankreich benötigt, aber dieses Risiko bin ich eingegangen.

Nachdem alle Papierarbeit erledigt war, holte ich die Bücker, Kennzeichen D-EOLL, am 20. Februar 1977 ab. Begleitet hat mich Siegfried Martin aus Großaspach/Backnang, ein Clubmitglied vom Motorfliegerclub Schwäbisch Hall. Wir trafen am 19. ein und gingen sofort zum Flugplatz Reus, weil ich die erforderliche Einweisung noch an diesem Tag erwartet habe. Mein Einweiser Pedro versuchte alles, aber wir durften erst am nächsten Tag fliegen. Für die Platzrunden musste ein Flugplan ausgefüllt werden. Es gab kein Funkverkehr und keine EiV. Pedro erklärte mir dass er die Bücker nur vom hinteren Sitz fliegen kann, ich müsse zur Einweisung also vorne Sitzen. Ich hatte die 131 vom BWLV schon früher geflogen und hätte keiner Einweisung bedurft. Jedenfalls haben wir ein paar Platzrunden geflogen. Die letzten beiden Landungen überließ er mir. Danach war ich eingewiesen. Pedro sagte mir zum Abschied "excuse my landings Damit war über die Einweisung alles gesagt. Am gleichen Tag startete ich mit Siegfried Richtung Gerona zur Zollabfertigung und weiter nach Perpignan. Bis dahin hatten wir trotzt Winter kein Wetterproblem. Erst am 25. Konnten wir bei Winterwetter über Lion, Freiburg nach Schwäbisch Hall weiterfliegen.

In Schwäbisch Hall machten wir eine gründliche Wartung am Flugzeug, eine neue Lackierung und deutsche Beschriftung. Das Flugzeug war inzwischen Eigentum von Dr. Rudolf Kunz. Das LBA hat nun das spanische Luftfahrtministerium mit Schreiben vom 22 August 1977 angeschrieben um Unterlagen für das Flugzeug zu erhalten. Siehe nebenstehendes Schreiben. Am 29. September 1977 gab mir das LBA die Antwort aus Madrid zur Kenntnis.

© Helmut Hüfner

Fortsetzung folgt!



Luftfahrt-Bundesamt

Monsieur Mazarembros
Subsecretaria de Aviacion Civil
Ministerio del Aire
Romero Robledo, 8

Madrid /Espagne

- I 22 - 717/77 248 22. August 1977

Betr.: Flugzeugmuster E.3B (CASA 1131)

Sehr geehrter Herr Mazarembros!

Gestatten Sie, daß wir uns mit dem nachfolgenden Anliegen an Sie wenden, da uns die bei Ihnen dafür zuständige Stelle nicht bekannt ist. Wir möchten Sie bitten, dieses Schreiben gegebenfalls an die betreffende Instanz weiterzuleiten.

Uns liegen verschiedene Anfragen bzw. Anträge auf Zulassung von Flugzeugen des Musters E.3B (CASA 1131) vor. Dabei handelt es sich um gebrauchte Flugzeuge spanischer Fertigung, welche nach unseren Informationen von militärischer Seite verkauft werden.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie uns durch Stellungnahme zu folgenden Fragen bei der beabsichtigten Zulassung solcher Flugzeuge in der Bundesrepublik behilflich sein könnten:

1. Existiert für das Flugzeugmuster E.3B (CASA 1131) eine spanische zivile Musterzulassung?

2. Existiert für den eingebauten Motor Tigre-G-IV-A5 eine zivile Musterzulassung?

3. Welche Musterzulassungsdokumente und -unterlagen sind vorhanden und welche Bauvorschriften wurden der Musterzulassung zugrunde gelegt?

4. Es wird behauptet, daß es sich bei dem Flugzeugmuster E.3B (CASA 1131) um eine Lizensfertigung des deutschen Flugzeugmusters Bü 131 handelt. Ist es möglich, eine Auflistung der Abweichungen des Musters E.3B von dem Muster Bü 131 zu erhalten?

5. In der Regel ist die Musterzulassung vom Flugzeug- bzw. Motorhersteller zu beantragen. Erfahrungsgemäß bereitet dieser Punkt bei alten Flugzeugmustern Schwierigkeiten, weshalb wir unter gewissen Umständen den Antrag des deutschen Käufers dieser Flugzeuge akzeptieren. In diesem Zusammenhang ist jedoch insbesondere die Frage von Interesse, inwieweit der Flugzeug- bzw. Triebwerkshersteller in der Lage und bereit ist, für dieses alte Flugzeugmuster die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit insbesondere durch Bereitstellung der erforderlichen Betriebsunterlagen (Flughandbuch, Wartungshandbuch, Service Bulletins) zu gewährleisten.

6. In welchem Umfange kann für die zum Export gelangenden Flugzeuge eine Lufttüchtigkeitsbescheinigung von Ihrem Ministerium erteilt werden?

Wegen der Komplexität des Problems scheint es uns darüberhinaus wünschenswert, die anstehenden Fragen - Ihr Einverständnis vorausgesetzt - in einem mündlichen Gespräch bei Ihnen mit dem Flugzeug- bzw. Triebwerkshersteller zu klären, wofür wir vorsorglich einmal den 29./30. September 1977 freigehalten haben.

Indem wir uns für Ihre Bemühungen bedanken verbleiben wir

hochachtungsvoll
Im Auftrag

(Haverts)

2) Flugzeugservice Schwäbisch Hall GmbH
7170 Schwäbisch Hall
Flugplatz
z.Hd. Herrn Hüfner zur Information

EuGH, Urteil vom 31.01.2013 – C-12/11

Pflicht zur Betreuung der Fluggäste bei Flugannullierung nach Vulkanausbruch

Titel: Pflicht zur Betreuung der Fluggäste bei Flugannullierung nach Vulkanausbruch

Normenkette: VO (EG) Nr. 261/2004 Art. 5 lit. b, 9

Leitsätze:

1. Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. 2. 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ist dahin auszulegen, dass Umstände wie die Schließung eines Teils des europäischen Luftraums nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull „außergewöhnliche Umstände" im Sinne dieser Verordnung darstellen, die die Luftfahrtunternehmen nicht von ihrer Betreuungspflicht gemäß den Art. 5 I lit. b und 9 der Verordnung entbinden. (amtlicher Leitsatz)

2. Die Art. 5I lit. b und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 sind dahin auszulegen, dass im Fall der Annullierung eines Fluges wegen „außergewöhnlicher Umstände" von einer Dauer, wie sie im Ausgangsverfahren gegeben ist, der in diesen Bestimmungen vorgesehenen Pflicht zur Betreuung der Fluggäste nachzukommen ist, ohne dass dies die Gültigkeit dieser Bestimmungen berührt. (amtlicher Leitsatz)

3. Ein Fluggast kann jedoch als Entschädigung dafür, dass das Luftfahrtunternehmen seiner Betreuungspflicht nach den Art. 5I lit. b und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht nachgekommen ist, nur solche Beträge erstattet bekommen, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen, um den Ausfall der Betreuung des Fluggasts durch das Luftfahrtunternehmen auszugleichen, was zu beurteilen Sache des nationalen Gerichts ist. (amtlicher Leitsatz)

Rechtsgebiete:
Europarecht, ausl. Recht, Völkerrecht, Sonstiges Bürgerliches Recht, Grundbuchrecht/FGR

Schlagworte:
Betreuung, Fluggäste, Flugannullierung, Vulkanausbruch, Entschädigung, Vorabentscheidungsersuchen, Schadensersatz, Diskriminierungsverbot

1. Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ist dahin auszulegen, dass Umstände wie die Schließung eines Teils des europäischen Luftraums nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull „außergewöhnliche Umstände" im Sinne dieser Verordnung darstellen, die die Luftfahrtunternehmen nicht von ihrer Betreuungspflicht gemäß den Art. 5 Abs. 1 Buchst. b und 9 der Verordnung entbinden.

2. Die Art. 5 Abs. 1 Buchst. b und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 sind dahin auszulegen, dass im Fall der Annullierung eines Fluges wegen „außergewöhnlicher Umstände" von einer Dauer, wie sie im Ausgangsverfahren gegeben ist, der in diesen Bestimmungen vorgesehenen Pflicht zur Betreuung der Fluggäste nachzukommen ist, ohne dass dies die Gültigkeit dieser Bestimmungen berührt.
Ein Fluggast kann jedoch als Entschädigung dafür, dass das Luftfahrtunternehmen seiner Betreuungspflicht nach den Art. 5 Abs. 1 Buchst. b und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht nachgekommen ist, nur solche Beträge erstattet bekommen, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen, um den Ausfall der Betreuung des Fluggasts durch das Luftfahrtunternehmen auszugleichen, was zu beurteilen Sache des nationalen Gerichts ist.

* Verfahrenssprache: Englisch.

Zertifizierung als Luftfahrtsachverständiger gemäß ISO 17024

Dipl. Luftfahrtsachverständiger Peter Wilczek

Die ISO Zertifizierung nach DIN EN ISO/IEC 17024:2012 zum Luftfahrtsachverständigen ist ein neues Qualitätsmerkmal im Bereich der Personenzertifizierung, welches in absehbarer Zeit wohl jeder Luftfahrtsachverständige anstreben sollte, sofern er international und/oder auch für Behörden arbeiten möchte.

Heutzutage kann man innerhalb von 24 Stunden jeden Ort der Welt mit dem Luftfahrzeug erreichen – die Welt ist insofern also deutlich kleiner geworden. Langfristig ist es daher unumgänglich, dass die internationale Luftfahrt durch international gültige Standards weiter harmonisiert wird, um dieser Entwicklung entsprechend Rechnung zu tragen. Die Internationale Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) vereint mit ihren 191 Mitgliedstasten weltweit nahezu alle Länder der Erde. Aufgrund der vielschichtigen Programme, welche die ICAO derzeit massiv vorantreibt werden in absehbarer Zeit die derzeitigen Qualitätsunterschiede im Bereich der Standards in allen Bereichen der Luftfahrt, Luftfahrtindustrie einschließlich der Oberaufsicht von Behörden jedoch schon wahrscheinlich bald der Vergangenheit angehören.

Eines der wichtigsten Programme der ICAO in Bezug auf die Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt ist der Global AviationSafety Plan (GASP), der über eine umfassende Konzeption, basierend auf Safety Management und angewendeter Risikobewertung, die weltweite Standardisierung aller Mitgliedsstaaten in den nächsten Jahren vorsieht. Der erste GASP wurde bereits im Jahre 1997 vorgestellt und wird seitdem laufend überarbeitet und adaptiert. Die gemäß GASP von den Unternehmen der Luftfahrtindustrie – seien es Fluglinien, Flugverkehrskontrollstellen oder Flughäfen – geforderte Implementierung sogenannter Safety Management Systeme (SMS) ist schon sehr weit fortgeschritten und hat sich bereits vielfach als taugliches Instrument zur Erhöhung der Sicherheit in der Luftfahrt erwiesen. Parallel dazu fordert der GASP von den Luftfahrtbehörden der einzelnen Länder, dass diese ein sogenanntes State Safety Programm (SSP) einführen.

Prerequisites	*Basic*	*Level 1*	*Level 2*	*Level 3*	*Level 4*
Minimum Experience in aviation	*7 years*	*10 years*	*15 years*	*10 years*	*15 years*
Minimum Area(s) of expertise	*1*	*1*	*2*	*3*	*4*
Minimum Work Experience within one or more of the following: Aviation related government organization, Commercial Air Operator, Maintenance Organization, Design Organization, Training Organization, Airport Operator, ANSP, etc.	*3 years*	*5 years*	*10 years*	-	*3 years*
Minimum Management Experience within one or more of the following: Aviation related government organization, Commercial Air Operator, Maintenance Organization, Design Organization, Training Organization, Airport Operator, ANSP, etc.	-	-	*3 years*	-	-
Minimum Work Experience within an Aviation related Governmental Organization (CAA and/ or ICAO and/ or RSOO)	-	-	-	*3 years*	*5 years*
Minimum Management Experience within an Aviation related Governmental Organization (CAA and/ or ICAO and/ or RSOO)	-	-	-	-	*3 years*
Composition of legal opinions	✔	✔	✔	✔	✔
National aviation regulations	✔	✔	✔	✔	✔
International aviation regulations	-	✔	✔	✔	✔
Aviation Auditor	-	✔	✔	✔	✔
Quality Management	-	-	✔	✔	✔
Safety Management Systems & Risk Assessment	-	-	✔	✔	✔
Government Safety Inspector	-	-	-	✔	✔
Accident and Incident Investigation	-	-	-	-	✔
Transportation of Dangerous Goods	-	-	-	-	✔

Im Sinne des Abkommens von Chicago sowie den ICAO-Anhängen liegt die Verantwortung für die Sicherheit der Luftfahrt im Bereich der einzelnen Mitgliedsstaaten. Um die Effektivität der State Safety Programme zu überwachen wurde am 1. Jänner 1999 das ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) gestartet.In der Folge wurden im Rahmen von USOAP bei den einzelnen Mitgliedstaaten alle 6 Jahre Audits durchgeführt. Im Jänner 2013 wurde dann die Methodologie des USOAP Programms auf den sogenannten Continuous Monitoring Approach (CMA) umgestellt, um die Effektivität des Programms durch einen zusätzlichen ständigen Datenaustausch und einer laufenden Auswertung dieser Daten zu verbessern. Eine wesentliche Erkenntnis aus diesem Programms ist, dass es bei vielen Behörden noch immer einen sehr großen Handlungsbedarf gibt, da bedingt durch knappe Budgets oder veraltete Stellenbesetzungsstrukturen gerade bei den Behörden oft nicht genügend ausgewiesene Experten verfügbar sind, um ein SSP jeweils entsprechend umzusetzen. Eines der wesentlichen Ziele der CMA Methodologie ist es daher auch, die Ergebnisse der CMA Datenanalyse der einzelnen Mitgliedstaaten auf der Webseite der ICAO künftig zu veröffentlichen, um so die Bemühungen der Staaten in Bezug auf die Umsetzung der SSP´s und der Not-

wendigkeit zur Vorhaltung entsprechender Experten bei den nationalen Behörden zu fördern.

Die Luftfahrtindustrie hat – wie bereits dargestellt – seit langem Strukturen entwickelt, Experten eingestellt und erfolgreich entsprechende Safety Management Programme entwickelt und implementiert. Nun müssen auch die Luftfahrtbehörden weltweit einerseits bei der Entwicklung und der Implementierung von State Safety Programmen für alle Bereiche der Luftfahrt aufholen, und andererseits aber unter anderem auch die SMS Systeme der Luftfahrtindustrie überwachen. Oft fehlen hierzu aber – genau wie auch in den übrigen mannigfaltigen Teilbereichen der Luftfahrt – die notwendigen ausgewiesenen Experten, um mit den laufend verzeichneten Wachstumsraten in der Luftfahrt entsprechend mithalten zu können. Steht man als Entscheidungsträger einer Behörde nun vor diesem Problem, wird der Härtegrad noch indirekt heraufgesetzt, zumal sich zwar Experten in der Luftfahrt durch Lebenslauf und Zeugnisse darstellen können, jedoch auf der einen Seite Ausschreibungsverfahren und Budgeteinschränkungen oftmals die Einstellung einer qualifizierten Person im notwendigen Zeitrahmen unmöglich machen und auf der anderen Seite die Expertise von Bewerbern zumeist von Personalabteilungen selbst beurteilt werden muss, was diese oft vor schier unlösbare Herausforderungen stellt.

Aus diesen und anderen Gründen hat auch die EASA schon reagiert und in neuen Regulativen (EU Verordnung 965-2012 Part ARO-GEN 200) in den Managementanforderungen für Behörden den Einsatz von kompetenten Experten gefordert. Ähnliche und weiterreichende Anforderungen finden sich auch zum Beispiel im ICAO Doc 8335 wo die Anforderungsprofile für Fluginspektoren detailliert beschrieben sind.

Langfristig betrachtet werden Behörden also nicht umhin kommen zeitlich befristet geeignetes Fachpersonal von außerhalb einzusetzen, da ansonsten eine funktionierende Oberaufsicht nicht mehr möglich sein wird. Einige Behörden haben diesem Anspruch schon Rechnung getragen und rekrutieren gezielt Fachpersonal von außerhalb. So arbeitet die EASA bereits an einem Konzept, welches die Erstellung einer Datenbank von ausgewiesenen Experten zum Gegenstand hat. Ein Kernproblem besteht aber grundsätzlich weiterhin, wenn man folgende Fragestellungen erlaubt: Wie definiert man eigentlich fair und korrekt das Können eines Luftfahrtexperten und wer ist Experte im Verhältnis zu welchen Anforderungsprofilen?

Einzelne Mitarbeiter der AAI sind auch gleichzeitig bei Behörden als Inspektoren und auch in Managementpositionen tätig. Die Problematik einer fehlenden „Messlatte" für Luftfahrtexperten versus die Problematik wie vorhandene Experten aus der Luftfahrtindustrie zur Erfüllung des GASP beitragen können, wurde bei ICAO und EASA lange diskutiert.

Die Lösung des Problems liegt daher in der ISO 17024 Zertifizierung, wo sich Experten und Spezialisten aufgrund ihrer beruflichen Erfahrung und ihrem besonderen Wissen in einem bestimmten Teilgebiet über ein einheitliches System definieren und auch zertifizieren, um späteren Auftraggebern eine Auswahlsicherheit zu geben. Zusätzlich bietet ein solcher Zertifizierungsprozess natürlich auch immer die Möglichkeit einer Gap Analyse, bei der festgestellt werden kann, wo der Experte eventuell noch etwas fachlichen Nachholbedarf hat und wie diese Lücke geschlossen werden kann. Bisher sind Sachverständige primär in nationalen Verbänden organisiert, und eine Ernennung erfolgt fast immer auch nur auf nationaler Ebene. Die Ausbildungen unterscheiden sich je nach Verbandszugehörigkeit auch teilweise erheblich voneinander und diese sind in der Regel nur auf die Tätigkeit bei nationalen Gerichten bezogen, wodurch diese Ernennungen klarerweise auch zumeist nur national oder sogar manchmal nur regional eingeschränkt verwertbar sind.

AAI wurde im März 2013 von der ICAO überprüft und insbesondere die Zertifizierung von Luftfahrtexperten nach ISO 17024 durch eine gesonderte Zertifizierungsstelle sowie auch die Weiterbildung von Luftfahrtexperten für die Luftfahrtindustrie und Behörden wurde im Auditbericht der ICAO besonders positiv hervorgehoben und wird dies von der ICAO umfassend unterstützt.

Durch die ISO 17024 Zertifizierung als Luftfahrtsachverständiger, welche von der Zertifizierungsstelle der AAI durchgeführt wird, wird nun nicht nur ein international anerkannter Standard geschaffen, sondern es wird auch dem Sachverständigen die Möglichkeit eröffnet, nach der Zertifizierung international tätig zu sein. Umgekehrt können sich auch nationale wie internationale Auftraggeber, sowie Luftfahrtbehörden darauf verlassen, dass die Experten in ihren Fachgebieten entsprechend geprüft worden sind und die derart zertifizierten Experten tatsächlich über eine überdurchschnittliche Expertise in dem jeweils angegebenen Sachgebiet verfügen.

Wie kommt man nun zu einer solchen Zertifizierung als Luftfahrtsachverständiger nach ISO 17024 für ein oder mehrere Sachgebiete in der Luftfahrt? Der Zertifizierungskandidat muss zunächst die Voraussetzungen für den jeweils angestrebten Zertifizierungslevel erfüllen (siehe Tabelle) und bereit sein ein Zertifizierungsverfahren auf sich zu nehmen. Wichtig ist jedenfalls, dass der Kandidat seine Expertise selbst richtig einzuschätzen weiß und diese Expertise dann durch entsprechende Dokumentation und Wissen belegen kann. Dieses Verfahren besteht sohin zunächst aus einer realistischen Eigenbeurteilung der geforderten Voraussetzungen, welche durch Zeugnisse und Dokumentation zu belegen ist, sowie einer Prüfung (Assessment) in den angestrebten Sachgebieten vor dem Zertifizierungsausschuss in der Zertifizierungsstelle zum Nachweis des überdurchschnittlichen Wissens in dem Sachgebiet und zu guter Letzt der Erstellung eines Gutachtens zu einem vorgegebenen Thema aus einem Bereich der Expertise des Kandidaten, zumal ein Sachverständiger auch jederzeit in der Lage sein muss ein strukturiertes Gutachten erstellen zu können. Nach positiver Beurteilung der Voraussetzungen und des eingereichten Gutachtens sowie dem erfolgreichen Abschluss der Prüfung erhält der Kandidat eine offizielle Zertifizierungsurkunde, einen Sachverständigenausweis, einen Stempel und wird auch als Sachverständiger in einer öffentlich zugänglichen Datenbank eingetragen.

Da ein einzelner Luftfahrtexperte / Luftfahrtsachverständiger unmöglich alleine alle Bereiche der Luftfahrt abdecken kann, braucht der Sachverständige daher auch jedenfalls ein zuverlässiges Netzwerk der Zusammenarbeit um bei komplexeren Fragestellungen umfänglich und kompetent ein Gutachten erstellen zu können. Neben dem Ausbildungs- und Prüfungsauftrag hat sich daher die Akademie auch zum Ziel gesetzt ein solches Netzwerk von Experten zu entwickeln um entsprechend zertifizierten Sachverständigen eine zusätzliche Einsatzoption auf nationaler und internationaler Ebene zu ermöglichen.

Weitere Informationen zu diesem Thema können unter cert@avac-int.eu angefordert werden, bzw. kann dort auch ein entsprechender Antrag auf Zertifizierung als Luftfahrtsachverständiger gemäß ISO 17024 gestellt werden.

© Peter Wilczek

Die Rechte der PRM-Passagiere bei der Beförderung im Luftverkehr – und die Wirklichkeit

Rechtsbeistand Ing./ RB. Horst Knoche

Das Kürzel PRM steht für Passenger [nachstehend: Paxe genannt] with Reduced Mobility, oder Passagiere mit eingeschränkter Mobilität. Die Rechtsgrundlage ergibt sich aus den Artikeln 1 bis 18 sowie den Anhängen I, II der EU-VO 1107/2006 vom 05.07.2006.

Als behinderte Menschen gelten Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, und eine angemessene Unterstützung benötigen, die an ihren besonderen Bedürfnissen ausgerichtet ist [§ 2 SGB IX, Artikel 2a EU-VO 1107/2006].

Welche Arten von Behinderungen gibt es, die als internationale Kürzel bei der Flugbuchung im Luftverkehr ihre Anwendung finden?

Arten der Behinderung	*Code*
WCHR	*Paxe ist gehfähig, benötigt aber vom Check-In zum Flugzeug einen Rollstuhl*
WCHS	*Paxe ist total inmobil-Rollstuhlerfordernis*
WCHC	*Paxe ist total inmobil, auf Rollstuhl und Begleitperson angewiesen*
BLND	*Paxe ist sehbehindert*
DEAF	*Paxe ist hörgeschädigt*
DUMB	*Paxe ist stumm*
DEAF/DUMB	*Paxe ist taubstumm*
STCR	*Paxe Beförderung nur auf Tragbare*
MAAS	*Paxe benötigt Betreuung und Rollstuhl*

Das Recht auf entsprechende Hilfeleistung am Flughafen ist zwingend vorgeschrieben [Artikel 7 EU-VO 1107/2006].

Als Leistungserbringer gilt in erster Linie das Luftfahrtunternehmen. Es ist ein Unternehmen, das Luftverkehrsleistungen erbringt. Dafür bedarf es durch die Aufsichtsbehörde einer gültigen Betriebsgenehmigung [Art. 2a bis 2d der EU-VO 1107/2006 und EU-VO 2407/1992].

Da zwischen dem Luftfrachtführer und der zu befördernden behinderten Person ein Beförderungsvertrag zustande kommt, ist es Pflicht, den beabsichtigen Flug beim Luftfrachtführer mindestens 48 Stunden vor Abflug anzumelden [Artikel 6 Absatz 2 EU-VO 1107/2006] anzumelden.

Für den Luftfrachtführer besteht Beförderungspflicht [Artikel 3 EU-VO 1107/2006]. Der Luftfrachtführer kann die Beförderung nur aus gravierenden Sicherheitsgründen verweigern [Artikel 4 Absatz 1 EU-VO 1107/2006, EU-OPS 1.260].

Der Luftfrachtführer hat für die Hilfeleistung geeignetes Material zur Verfügung zu stellen [z.B. Begleitperson, Lift, Mobilitätshilfen]. Dies gilt gleichermaßen für abfliegende, ankommende oder Transitpaxe [Artikel 10 EU-VO 1107/2006].

In aller Regel verfügt der Luftfrachtführer nicht über geeignetes Handling-Equipment. Er bedient sich daher des jeweiligen Flughafenbetreibers vor Ort als Erfüllungsgehilfe. Als Flughafen gelten Unternehmen, die Luftverkehrsleistungen nach internationalem Standard der ICAO-Richtlinien betreiben [Artikel 2, ff EU-VO 1107/2006]. Für den Luftfrachtführer besteht eine Anmeldepflicht der zu befördernden behinderten Person beim Flughafenbetreiber, mindestens 36 Stunden vor Abflug [Artikel 6 Absatz 2 EU-VO 1107/2006]. Die Verantwortung für Hilfeleistungen auf dem Flughafen obliegt dem Flughafenbetreiber, wenn mehr als 150.000 Paxe jährlich befördert werden [Artikel 8, 9 EU-VO 1107/2006]. Als Erfüllungsgehilfen des Flughafenbetreibers kommen unterschiedliche Hilfsdienstleister, wie Groundhandlingspartner und eigenständige Behindertenbetreuer [z.B. ASD, DRK, Johanniter, Krankenbeförderungsunternehmen] zum Einsatz [Einleitung und Vorwort Ziffer 7 vor EU-VO 1107/2006]

Wie wird diese EU-VO 1107/2006 wirklich umgesetzt? Die Vorschrift über die Beförderung behinderter Menschen ist blanke Theorie. Die Wirklichkeit sieht anders aus. Vor dem Hintergrund des starken Kostendrucks bei den Luftfrachtführern und Flughafenbetreiber wird diese EU-Verordnung nur widerwillig praktiziert.

Viele Fluggesellschaften übersehen, dass sie Vertragspartner der zu befördernden Paxe und nach EU-OPS 1.260 (a) verpflichtet sind, konkrete Verfahren zur Beförderung von PRM festzulegen. Vertragsbestandteil des Beförderungsvertrags ist nicht nur der Flugschein, sondern allgemein gültige Verpflichtungen ergeben sich insbesondere aus den Regelungen in EU-OPS1. Wegen des Kostendrucks wälzen sie trotz allem ihre Verpflichtung auf die Flughafenbetreiber als Erfüllungsgehilfen ab, weil sie als Fluggesellschaft nicht über das entsprechende Equipment verfügen (wollen). Die Flughafenbetreiber können mit dem Groundhandling der Behindertenbeförderung kein Geld verdienen. Sie beauftragen mit der zwingend vorgeschriebenen Dienstleistung Groundhandlingagenten oder Hilfsdienste [s.a.a.O.] Diese Dienstleister sind völlig überfordert, weil ihnen das entsprechende Equipment und größtenteils die fachliche Qualifikation fehlen.

Das Handling der behinderten Menschen bei auf Außenpositionen geparkten Luftfahrzeugen ist menschenunwürdig, da sie wegen fehlender Überdachungen Wind und Wetter ausgesetzt sind. Sie werden wegen ihrer Mobilitätseinschränkung auf Tragestühle „flaschenzugähnlich" in das Flugzeug hineingezogen und beim Ausstieg wieder herabgelassen. Nicht selten kommt es vor, dass sich bei diesem Handling korpulente Behinderte nicht unerheblich verletzen.

Den Liniengesellschaften wird bei auf Außenpositionen geparkten Regional-Luftfahrzeugen, wie Bombardier CR 7, CR 9 oder Dash 8-Q400 auf internationalen Flughäfen, z.B. in Köln [CGN] und Düsseldorf [DUS] kein Hubwagen zur Verfügung gestellt, Begründung: Kostendruck.

Besonders dreist sind die Low-Cost-Carrier. Deren Luftfahrzeuge werden fast aus-

schließlich auf Außenpositionen geparkt, weil das jeweilige Andocken an Fluggastbrücken zu kostenintensiv ist [je nach Flughafenbetreiber zwischen 600,00 Euro bis 1.200,00 Euro netto je Luftfahrzeug]. Hinzu kommen Start- und Landegebühren, Kosten für Parkpositionen, Lärmschutz und PRM-Gebühren, nur um einige wenige zu nennen. Die Paxe werden größtenteils nicht als bedürftige Menschen behandelt sondern, egal wie, transportiert. Dieses Handling ist weit von der Achtung der Menschenwürde und Behindertenwürdigung [Artikel 1 und Artikel 3 GG] entfernt. Obwohl das Allgemeine Gleichstellungsgesetz [AGG], auch Antidiskriminierungsgesetz genannt, bei der Gleichbehandlung die Benachteiligung behinderter Menschen in Bereichen des privaten Vertragsrechts verbietet, haben die Low-Cost-Carrier eine neue Einnahmequelle entdeckt. Den Behinderten werden Sitze mit der zwingend benötigten größeren Beinfreiheit nur gegen zusätzliche Sitzplatzentgelte [meist 15,00 Euro je Flug und Person] zur Verfügung gestellt. Was in deren AGB verankert ist. Diese Vorgehensweise ist gemäß § 305, ff und 307 BGB, § 1, ff AGG, § 2 SGB IX sowie Artikel 1 und Artikel 3 Absatz 3, Satz 2 GG unangemessen und unzulässig. Weil sie gegen Treu und Glauben und eine unangemessene Benachteiligung [§ 307 BGB, bb.] verstoßen. Unangemessen ist die Benachteiligung, wenn der Verwender durch einseitige Vertragsgestaltung missbräuchlich eigene Interessen auf Kosten seines Vertragspartners durchzusetzen versucht, ohne von vornherein dessen Belange hinreichend zu berücksichtigen um ihm einen angemessenen Ausgleich zuzugestehen [vergl. BGH 1990, Seite 280-84; BGH 2000, Seite 1110; BGH 2005, Seite 1774].

Im Notfall werden behinderte Menschen auf der Strecke bleiben. In aller Regel muss ein Luftfahrzeug, bei nur 50% der geöffneten Notausstiege, in 90 Sekunden evakuiert sein. In keinem Emergency-Training wird die Evakuierung mit behinderten Menschen geübt, ist auch gesetzlich nicht vorgeschrieben. Lediglich in OPS1.260 wird in Ziffer a 3] indirekt darauf verwiesen. Die gesetzlich geforderte Evakuierungszeit von 90 Sekunden ist zu kurz bemessen.

Die internationalen Verkehrsflughäfen können sich ein Beispiel an den italienischen Flughäfen in der Region Emilia Romagna, beispielsweise Aeroporti di Bologna [BLQ], Rimini [RMI], Forli [FRL] etc., nehmen. Dort sind für alle Luftfahrzeuge, egal ob Regional- oder Verkehrsflugzeuge, spezielles behindertengerechtes Servicepersonal und geeignetes Equipment vorhanden. Der behinderte Pax wird als Mensch und nicht als unliebsamer Kostenverursacher behandelt.

Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass für die Beschädigung oder verlorengegangene Sachen der behinderten Personen zu haften ist [Artikel 12 EU-VO 1107/2006]. Weder der Luftfrachtführer noch der Flughafenbetreiber zahlen freiwillig Schadenersatz. Da bleibt nur der Klageweg innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen [§ 194, ff BGB, Artikel 35 MÜ], dessen Gerichtsstand nach deutschem oder internationalem Luftverkehrsrecht frei wählbar ist [§ 15, ff ZPO, Artikel 35 MÜ]

Es ist an der Zeit, dass sich die Aufsichtsbehörden mit dieser fragwürdigen Praxis und vor allem den AGB der Fluggesellschaften befassen. Das Recht dazu ergibt sich § 46a LuftVG.

© Rechtsbeistand Horst Knoche, Düsseldorf

LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER

Berlin - Bern - Bochum

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

Bochum · Dreihügelstraße 20 · 44805 Bochum

Fon 0234-2988847 · Fax 0234-2988857

Berlin · Kommandantenstrasse 80 · 10117 Berlin

Fon 030-25925880 · Fax 030-259258818

www.abrakat.de · l.abrakat@abrakat.de

Bern · CH-3202 Frauenkappelen (BE) · Riedbachstraße 32

Fon 0041-3192002-36 · Fax 0041-3192002-56

l.abrakat@abrakat.ch

Impressum:

Herausgeber:
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Geschwister-Scholl-Straße 8, D-70806 Kornwestheim
Tel. +49 (0) 7154-2 16 54
Fax +49 (0) 7154-18 38 24
E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de
Internet: www.luftfahrt-sv.de / www.aviationnews.de

Verlag, Gestaltung, Anzeigen und Vertrieb:
token GmbH & Co.KG
Ludwigstraße 57, 70176 Stuttgart
Tel: 0711 678 99 0
Fax: 0711 678 99 99
Email: info@token-vc.com
Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: info@aviationnews.de

Redaktion: Wolfgang Hirsch (V.I.S.P.), Lothar Abrakat, Claus-Dieter Bäumer, Rolf-Rainer Barenberg, Harald Meyer
Lektorat: Vorstand VDL e.V.
Grafik-Design: token GmbH & Co.KG
Druckvorstufe: token GmbH & Co.KG
Druck: C. Maurer Druck und Verlag
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2013
Verbreitete Auflage: 4.000 Stück
Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Air Cargo Claims
Missglückter betrügerischer und teurer „Abzockversuch“

HK/SV Ing. Horst Knoche, VDI

Ein südafrikanischer Unternehmer verkaufte an einen Rauchwarenhändler in Frankfurt 100 kg Lammfelle. Die Ware war mit 30 Einzelfelle in einem Versandkarton, zu 5 kg Einzelgewicht, verpackt und kam mit 20 Karton auf 2 Paletten mit 50 kg Paletten-Netto-Einzel-Gewicht verteilt zum Versand. Vertragsbestandteil des Beförderungsvertrages waren die AGB der Airline und das Montrealer Übereinkommen [MÜ].

Mit dem Versand beauftragte der Exporteur einen auf dem Flughafen [Airport - APT] Johannesburg [JNB] ansässigen Spediteur. Der Transport wurde per Luftfracht mit Destination Frankfurt [FRA] durch ein südafrikanisches Luftfrachtunternehmen durchgeführt.

Nach der Ankunft in FRA erfolgte die Einlagerung der Sendung im Importlager von Cargo City Süd des APT FRA. Bei der Einlagerung wurde durch die Lader festgestellt, und in der Tatbestandsaufnahme protokolliert, dass die Sendung nass und beschädigt sei. Der Empfänger erhielt Kenntnis vom Wareneingang, der Bereitstellung zur Abholung mit dem Hinweis, dass die Sendung nass und beschädigt sei.

Sie wurde von einem Spediteur tags später abgeholt und in dessen Lager eingelagert. Durch den Spediteur erfolgte namens und im Auftrag des Empfängers eine sofortige Haftbarhaltung des Luftfrachtführers. Die Voraussetzungen der fristgerechten Schadenanzeige [Artkel 31 MÜ] waren gegeben.

Der Luftfrachtführer beauftragte einen Havariekommissar [HK] mit der Schadenaufnahme und Erstellung eines Luftfracht-Schadengutachten.

Vorgelegt wurden der Lieferschein ohne Rechnung, die Packliste, der Luftfrachtbrief mit Airline-Prefex, der den Departure-APT, den Destination-APT, Versender, Empfänger, Warenbezeichnung und Gewicht beinhaltete. Der Versender hatte keinen zusätzlichen Versicherungswert erklärt, sodass die gewichtsmässige Höchsthaftung pro Kilo in zahlenmässigen SZR eintritt [Artikel 22 Absatz 3 MÜ]. Ein Warenzustandsvermerk war auf dem Luftfrachtbrief nicht angebracht. Was den Schluss zuließ, dass die Ware unbeschädigt zum Transport aufgegeben, vom Luftfrachtführer angenommen, und auf dem Lufttransport beschädigt wurde [Artikel 18 MÜ]. Die Luftfrachtführerhaftung aus dem Gesichtspunkt des vermuteten Verschuldens ist gegeben.

Bei der Besichtigung stellte der HK fest, dass die Ware innerhalb der Versandkarton mit feuchtigkeitabweisender Folie ummantelt und zum Versand gebracht wurde. Hierbei handelt es sich um eine handelsübliche Verpackung. Eine schadenursächliche Über- oder Unterverpackung konnte nicht festgestellt werden. Der Einwand mangelhafter Verpackung war nicht gegeben [Artikel 18 Absatz 2b MÜ].

Blatt 2

Die Besichtigung ergab, dass 6 Einzelkarton zu jeweils 5 kg mit Ware, gleich 180 Lammfelle, nass wurden. Das Schadengewicht betrug 6 Einzelkarton zu je 5 kg, gleich 30 kg. Eine Wiederherstellung des Schadgutes ist nicht möglich. Die Lammfelle hatten sich nässebedingt aufgerollt und waren hart geworden. Durch den Empfänger, zusammen mit dem Spediteur wurden die beschädigten Lammfelle aussortiert, in verschiedene Plastiksäcke verteilt und zum Abtransport bereitgestellt.

Anhand der Fakten hat der HK die Schadenhöhe ermittelt. Da das Schadgut in das Eigentum des Leistungsverpflichteten, also dem Luftfrachtführer übergeht, hatte der HK den Empfänger gebeten, die Säcke mit dem Schadgut in den Fahrzeugkofferraum des HK zu legen.

Dieser Bitte kam man nicht nach. Im Gegenteil: Man erklärte, dass das Schadgut zurück an den Versender gehe und bei der nächsten Lieferung „daruntergemischt“ würde. Das würde niemand merken. Das Schadgut würde nicht herausgegeben.

Der HK klärte die beteiligten Personen darüber auf, dass sie durch ihre Vorgehensweise gerade den Tatbestand des versuchten Betrugs [§§ 12, 263 Abs. 2 StGB] erfüllten. Damit sei der Schadenersatzanspruch gegenüber dem Luftfrachtführer verwirkt. Den Beteiligten wurden zwei Möglichkeiten zur Wahl gestellt: Entweder sie unterschreiben eine unwiderrufliche Verzichtserklärung für den Schadenersatzanspruch, oder das Schadgut würde sichergestellt und die Polizei am Flughafen über den vollendeten Betrugsversuch informiert. Mit der Folge der Einleitung eines staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens wegen versuchten Betrugs.

Man wählte den Weg des geringsten Widerstandes und unterschrieb die Verzichtserklärung. Dem Luftfrachtführer entstanden Kosten für den HK. Aufgrund der unerlaubten Handlung des Empfängers wurden sie im Regressweg zurückverlangt und ohne Widerspruch bezahlt.

Insgesamt ein missglückter und teurer betrügerrischer Abzockversuch. Der durch den HK unterbunden wurde. Neben dem Ersatz der Kosten für den HK kamen noch die Speditions- und Frachtkosten für den Hin- und Rückflug der Frachtsendung hinzu. Eine Entschädigung von SZR 19,00/kg gleich SZR 570,00 zu ca. je 1,20 Euro gleich 684,00 Euro wurde nicht gewährt.

© Rechtsbeistand Horst Knoche, Düsseldorf

Boeings Dreamliner, ein Start in die Zukunft mit Hindernissen

Hans-Ulrich Ohl

Als Ende der 90er Jahre Airbus Industries zu erkennen gab, ein Großflugzeug mit einer Sitzplatzkapazität für bis zu 853 Passagiere bauen zu wollen, läuteten beim Flugzeughersteller Boeing in den USA alle Alarmglocken. Bisher war man unangefochten der Konstrukteur und Hersteller des weltweit größten zivilen Passagierflugzeuges, der Boeing B747 Jumbojet. Viele neue Zukunftsideen als Alternative wurden darauf hin angedacht, leidenschaftlich diskutiert und wieder verworfen. Da man mit dem wirtschaftlich sehr erfolgreichen zweistrahligen, Langstrecken – Großraumjet Boeing B767 mit Platzangeboten für jeweils 255, 351 oder 375 Passagiere am Markt mit mehr als 1000 Optionen und Verkäufen vertreten war, kam man zu dem Schluss, auf der Basis dieses Musters ein Flugzeug weiter zu entwickeln, dass den Erfordernissen und Ansprüchen des 21ten Jahrhunderts genügen sollte. Eine gewisse Rolle spielte dabei auch der immer wieder geäußerte Wunsch vieler Passagiere, nach sogenannten Punkt zu Punkt Verbindungen im Lang- und besonders im Mittelstreckenverkehr unter Umgehung der ohnehin hochfrequentierten Verteilerflughäfen (sogenannter Hubs). Damit war die Philosophie für eine Gegenoffensive definiert. Man einigte sich auf drei Modelausführungen, die Boeing B787-3 als Mittelstreckenversion mit bis zu 330 Plätzen und einer maximalen Reichweite von 6.540 Km, der B787-8 als Langstreckenversion mit bis zu 250 Plätzen und einer maximalen Reichweite von mindestens 15.200 Km, die zusätzlich zur Musterbezeichnung den Namen „Dreamliner" erhalten sollte, und nicht zuletzt die B787-9 ebenfalls als Langstreckenversion mit bis zu 290 Plätzen und einer maximalen Reichweite von 15.750 Km.

Die Reisefluggeschwindigkeit für alle drei Modellversionen sollte Mach 0.85 oder 903 km/h betragen. Eine weitere Variante mit der Bezeichnung B787-10 besteht vorerst nur als ein angedachtes Projekt, jedoch ohne einen festen Fertigungstermin. Der Rumpf würde bei dieser Variante um 6 Meter verlängert. Damit ließe sich das Platzangebot auf 359 Sitze erhöhen. Die Entscheidung zu dem Bau der B787-8 „Dreamliner" mit dem Zusatz „SEA" für (Super Effizient Aircraft) viel im Dezember 2003. Der offizielle Baubeginn erfolgte dann am 26. April 2004.

Die Konstruktionspläne für die neue Modellreihe orientierten sich primär an einer Gewichtsoptimierung durch Verwendung von Kohlefaserverbundwerkstoffen (Karbon) anstelle von Aluminium für Tragflächen, Rumpf und Leitwerk. Zwar hatte man im internationalen Flugzeugbau bereits einschlägige Erfahrungen mit diesem Werkstoff sammeln können, doch kamen diese Materialien bisher überwiegend für nichttragende Flugzeugkomponenten zum Einsatz, wie Fahrwerksklappen oder Teile von Höhen- und Seitenleitwerk.

Auch die Luftzufuhr für die Klimatisierung der Kabine sollte nicht mehr wie bisher als Zapfluft aus den Turbinen gewonnen werden, sondern über besondere Frischlufteinlässe im vorderen Teil der Rumpfsektion angesaugt, verdichtet und temperaturgesteuert in die Kabine gelangen. Der Kabinendruck im Reiseflug wurde zudem auf nur 1.830 m über Meeresspiegel eingeregelt und ist damit um gut 600 m geringer als bei heutigen Verkehrsflugzeugen. Dadurch konnte auch die relative Luftfeuchtigkeit für die Kabinenluft von normalerweise 5% auf einen Wert von 15% relativer Feuchte verbessert werden. Durch diese Maßnahmen war man so in der Lage, einer möglichen Kontaminierung der Kabinenluft durch Öldämpfe aus dem Turbinenbereich

Eine Boeing B787 Dreamliner der japanische Fluggesellschaft ANA im Landeanflug (Boeing USA)

» Fortsetzung auf Seite 18

» Fortsetzung von Seite 17

zu begegnen. Diese war wiederholt Ursache für unangenehme Beeinträchtigungen von Passagieren und Besatzungen. Der Einsatz von Zapfluft aus dem Turbinenbereich wird zwar auch weiterhin erforderlich, dient jedoch zukünftig ausschließlich dem Vereisungsschutz wichtiger Flugzeugkomponenten während wetterkritischer Fugphasen. Da diese Schutzmaßnahmen jedoch in aller Regel nur während der Start- und Landephase zum Tragen kommen, verbessern sie insgesamt gesehen das Leistungspotential der Turbinen durch eine insgesamt höhere Verdichtung im Brennkammersystem einschließlich einer höheren Treibstoffeffizienz im Reiseflug.

Die Treibstofftanks verfügen über ein sogenanntes „Inerting System" zur Reduzierung der Explosionsgefahr durch Kerosindämpfe in der Tankanlage. Hierzu wird über eine spezielle Filteranlage Stickstoff aus der Luft separiert und in die Tankanlage geleitet. Sollte es durch ein äußeres Ereignis zu einer Funkenbildung in den Treibstofftanks kommen, so verhindert die dort vorhandene Stickstoffkonzentration eine mögliche Entflammung des Treibstoffs.

Auch die elektrische Stromversorgung ist dezentral ausgelegt. Je zwei starke Elektrogeneratoren pro Triebwerk übernehmen die bordeigene Strom- und Batterieversorgung. Diese Generatoren dienen bei externer Stromversorgung gleichzeitig als Elektromotoren für das Anlassen der Triebwerke. Bisher erfolgte dieser Vorgang mittels Pressluft, die über eine Hilfsturbine (APU) im hinteren Teil der Rumpfsektion. Im Notfall stellt eine zusätzliche am Rumpf ausfahrbare Staudruckturbine die Stromversorgung einer kollabierten Bordelektrik während des Fluges sicher. Die wirklich gravierenden Pannen, die letztlich zu einem Flugverbot durch mehrere nationale Luftfahrtbehörden für dieses Flugzeugmuster führten, sind die Lithium-Ionen Batterien, die Boeing bei diesem Flugzeugmuster erstmalig einsetzt. Anders als bei den Vorläufermodellen werden viele Funktionen beim „Dreamliner" elektrisch und nicht mehr mechanisch/pneumatisch gesteuert. Diese Batterien haben den großen Vorteil einer hohen Energiedichte, die sich darüber hinaus auch schnell wieder aufladen lassen. Trotzdem darf eine sicherheitskritische Eigenschaft nicht unerwähnt bleiben, die Gefahr einer „Thermischen Selbstzerstörung". Darunter versteht man eine sicherheitskritische Eigenschaft solcher Batterien, sich bei hoher elektrischer Belastung stark zu erwärmen. Ein selbstzerstörerischer Vorgang setzt ein, wenn eine bestimmte kritische Temperatur überschritten wird. Je nach Bauart liegt diese bei Lithium-Ionen Batterien zwischen 150 und 250 Grad Celsius. Zudem handelt es sich bei den als Elektrolyt verwendeten Flüssigkeiten um organische Substanzen, die sich beim Überschreiten kritischer Temperaturen selbst entzünden können. Sind die hauchzarten Kunststofffolien, mit denen man die negativen von den positiven Elektronenträgern trennt nicht dauerhaft Hitzestabil, kommt es zu einem selbstzerstörenden Kurzschluss, wobei der Akku Feuer fangen und ex-

Das Konkurrenzmodel aus Europa, der Airbus A350 befindet sich bereits in der Produktion (Airbus Industries)

Eine durch Selbstentzündung zerstörte Lithium-Ionen Batterie (NTSB USA)

plodieren kann. Sollten letztlich die in den zwei Dreamliner festgestellten Batterieschäden die alleinige Ursache für das Versagen der elektrischen Bordsysteme sein, wird man um eine grundsätzliche Überarbeitung des elektrischen Systems nicht herum kommen, falls man ersatzweise keine betriebssicheren Lithium-Ionen Batterien zur Verfügung stellen kann. Andernfalls wäre der zu erwartende finanzielle Schaden gigantisch. Die derzeit stattfindenden Systemüberprüfungsflüge lassen hoffen, zumal man die mangelhaft verwendeten internen Batterieisolierungen mit großer Wahrscheinlichkeit als Ursache für das Desaster isolieren konnte.

Auch das „Karlsruher Institut für Technologie" (KIT) hat sich mit dieser Frage beschäftigt und festgestellt, dass im betrieblichen Umgang mit Lithium-Ionen Batterien bereits in der Produktion der späteren Betriebssicherheit eine hohe Aufmerksamkeit zukommt. So müssen auf Grund der hohen Energiedichte Kathode und Annode durch zusätzliche keramische Separatoren vor einem möglichen Kurzschluss geschützt werden. Die im Boeing Dreamliner eingesetzten Batterien besitzen jedoch keine dieser keramischen Separatoren und auch die Kathode ist aus dem sehr empfindlichen Material „Kobaltoxid" aufgebaut. Dies alles könnte als Auslöser für die aufgetretenen Kurzschlussereignisse im Batteriesystem in Frage kommen.

Nach zwei Totalausfällen von Lithium-Ionen Batterien in B787-8 Flugzeugen japanischer Fluggesellschaften am 07.Januar 2013 in einer in Boston geparkten und am 16. Januar 2013 kurz nach erfolgtem Start, haben die amerikanischen Sicherheitsbehörden ein totales Flugverbot innerhalb der USA verfügt. Dieser Verbotsreglung haben sich die meisten Staaten weltweit angeschlossen. Zurzeit sind davon 49 bereits ausgelieferte B 787-8 betroffen. Noch nicht erkennbar ist, wann ein normaler Flugbetrieb mit diesem Muster wieder aufgenommen werden kann. Boeing hat bis heute jedoch das Flugzeug nicht aus der Produktion genommen. Man produziert so zusagen auf Halde. Eigentlich ein Zeichen für ein Licht am Ende des Tunnels.

In den Auftragsbüchern von Boeing stehen 848 verbindliche Kaufabsichten internationaler Fluggesellschaften. Allerdings machen 49 davon bereits ausgelieferte Flugzeuge die Situation nicht weniger brisant.

Auch das sich bei Airbus in der Produktion befindliche Konkurrenzmodel A350 folgt dem gleichen Prinzip. So wartet mit Spannung auf verlässliche Erkenntnisse, um nicht über alternative Lösungen nachdenken zu müssen. Der Kampf um gute Plätze an der Verkaufsfront ist voll entbrannt und wird noch zu manch einer Überraschung führen.

© Hans-Ulrich Ohl

AIR WORK & Heliseilerei GmbH
Engineering
Assessment
Training
Enrico Ragoni
CEO
Sachverständiger VdL
Seile, PSA und Zubehör für
Helikoptertransporte (HESLO)
und Luftrettung (HEC)
BAZL-Experte EASA Part SPO
Ausbildung Flughelfer
Zertifizierte Sicherheitsfachkraft
Bahnhofweg 1
CH-6405 Immensee
FON +41 41 420 49 64
FAX +41 41 420 49 62
MOB +41 79 477 54 13
ragoni@air-work.com
www.air-work.com

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

Hilfe – Fluggast droht mit Beteiligung an den Flugkosten …

RA Frank Dörner

Die am 8. April 2013 nun auch in Deutschland zur Anwendung kommenden europäischen Regelungen zur Lizenzierung von Luftfahrtpersonal führen vielfach zur Verunsicherung dazu, ob bei Gastflügen zukünftig die Flugkosten erstattet werden dürfen oder ob damit jedenfalls eine „gewerbsmäßige" Fliegerei verbunden ist.

In diesem Fall hätte dies weitreichende Auswirkungen. Neben der grundsätzlichen luftrechtlichen Einordung und einer evtl. damit verbundenen Strafbarkeit kommen auch steuerrechtliche, wettbewerbsrechtliche und vor allem haftungs- und versicherungsrechtliche Gefahren auf. Mit diesem Artikel werden die unterschiedlichen Rechtsbereiche und ihre Sensibilität hinsichtlich der Gratwanderung zwischen einem privatem und einem gewerbsmäßigen Gastflug dargestellt.

Ausgangspunkt für die zurzeit häufigen Fragen nach der Möglichkeit, auch in Zukunft Passagierflüge gegen Entgelt durchzuführen, ist die europäische Verordnung VO(EU) 1178/2011 mitsamt der ergänzenden Verordnung VO(EU) 290/2012. Die Anhänge PART FCL und PART MED der EUVerordnung „zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt" enthalten Hinweise darauf, dass ein Privatpilot je nachdem, ob er ein Segelflugzeug, einen Ballon oder ein Motorflugzeug oder auch Hubschrauber für einen Gastflug verwendet, darauf achten muss, ob er den Fluggast an den Kosten beteiligen darf oder nicht.

Der Anhang FCL enthält in den Begriffsbestimmungen folgenden Hinweis:

„Gewerblicher Luftverkehr" bezeichnet die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post."

Für die Beförderungsleistung benötigt der Fluggast zwei Dinge – ein Luftfahrzeug und einen Piloten/ einer Pilotin. Aufgrund der Positionierung der Begriffsbestimmung im PART FCL könnte man nun eine Differenzierung derart vornehmen, dass lediglich die Bezahlung des Piloten/ der Pilotin dazu führt, dass der Flug als „gewerblich" zu qualifizieren ist. D.h. der Fluggast könnte die Flugzeugkosten direkt gegenüber dem Vercharterer bezahlen und der Pilot fliegt ohne „Entgelt".

Schwierig wird dies jedoch mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Grundverordnung - der sog. Basic Regulation VO (EG) 216/2008. Die Grundverordnung ist – ähnlich wie bislang in Deutschland das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für Verordnungen wie der LuftVO, der LuftPersV etc. - der Ausgangspunkt und die Ermächtigung dazu, Ausführungsverordnungen (Implementing Rules) zu erlassen. Um eben eine solche „Implementing Rule" handelt es sich bei der VO (EU) 1178/2011.

Die "Basic Regulation" enthält ihrerseits eine Begriffsbestimmung in Artikel 3i:

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „gewerbliche Tätigkeit" den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.

Dies lässt zumindest starke Zweifel daran aufkommen, ob die Gewerbsmäßigkeit dadurch verneint werden kann, dass der Pilot kein Entgelt für seine fliegerischen Leistungen erhält, da zum einen auch ersparte eigene Aufwendungen in der deutschen Rechtsprechung als „Gegenleistung" gesehen werden und da zum anderen der Fluggast wohl nur selten eine „Kontrolle" über den Betreiber, d.h. denjenigen, der das Flugzeug im eigenen Namen und auf eigene Rechnung betreibt, ausüben können wird.

Auch die Zusammenschau der Einzelvorschriften des Teils FCL und des Teils MED verstärkt die hier auftretenden Zweifel daran, dass der EU-Verordnungsgeber es zulassen möchte, dass Passagierflüge gegen Entgelt von Privatpiloten durchgeführt werden sollen.

In FCL.105 LAPL (Light Aircraft Pilot Licence) werden die Rechte und Bedingungen für den Freizeitpiloten definiert:

„ Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein"

Ebenso FCL.205.A für den PPL(A):

"Die Rechte des Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen oder TMGs im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein"

Der Anhang MED enthält wiederum in MED.A.030 unter der Überschrift „Tauglichkeitszeugnisse" u.a. folgende Hinweise:

Bewerber um und Inhaber von Pilotenlizenzen für Leichtflugzeuge (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL) benötigen zumindest ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL.

Bewerber um und Inhaber von Privatpilotenlizenzen (Private Pilot Licence, PPL), Segelflugzeugpilotenlizenzen (Sailplane Pilot Licence, SPL) oder Ballonpilotenlizenzen (Balloon Pilot Licence, BPL) benötigen zumindest ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2.

Bewerber um und Inhaber von SPL oder BPL benötigen zur Betätigung bei gewerblichen Segelflügen oder gewerblichen Ballonfahrten zumindest ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2.

Das heißt: für Segelflug- und Ballonpiloten wird explizit davon ausgegangen, dass gewerbliche Flüge, also nach der Diktion der Basic-Regulation „der Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen" möglich sind – nicht jedoch für Motorflug- oder Hubschrauberpiloten.

Es wäre Aufgabe der EASA (Europäische Flugsicherheitsagentur in Köln) oder des deutschen Verkehrsministeriums (BMVBS) hier eine klare Aussage zu treffen. Die Frage, ob nichtgewerbsmäßige Rundflüge gegen Entgelt, die bisher keiner Betriebsgenehmigung (nach § 20 LuftVG) bedurften, da sie mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen zugelassen sind auch zukünftig von Privatpiloten durchgeführt werden können?" müsste unmissverständlich mit „ja" beantwortet werden, um den ansonsten drohenden vielfältigen Rechtsstreitigkeiten vorzubeugen.

Die eher noch „harmlosen" Rechtsstreitigkeiten könnten im Austausch wettbewerbsrechtlicher Argumente geführt werden. Luftfahrtunternehmen, die entsprechend ihrer Betriebsgenehmigung ausschließlich CPL-Piloten einsetzen dürfen, könnten mit Verweis auf die oben dargestellten Formulierungen Vereine und Piloten mit Unterlassungsansprüchen konfrontieren.

Eine Abmahnwelle mit ähnlichem Inhalt schwappte bereits Ende der 90-er Jahre vor allem über Süddeutschland.

Bereits 1998 wurde §20 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) neu gefasst. Die bis dahin geltende „Selbstkostenregelung" wurde abgeschafft. Wer danach noch mit „Selbstkostenflügen" auf sich aufmerksam machte, musste damit rechnen, einer Abmahnung oder auch einem gerichtlich geltend gemachten Unterlassungsanspruch ausgesetzt zu sein. Zudem gab es ein Urteil des Oberlandesgerichts Zweibrücken (vom 15.01.1999), mit dem ein Ballonfahrer, welcher keine Erlaubnis zur Durchführung von gewerblichen Fahrten hatte und Werbung für seine Fahrten machte, zur Unterlassung verurteilt wurde. Das OLG bemühte die vor allem im Bereich der Finanzverwaltung und –Rechtsprechung verwendeten Abgrenzungskriterien, anhand derer ein Handeln als „gewerbsmäßig" einzustufen sei.

Danach handelt gewerbsmäßig, wer:

- selbstständig, d.h. nicht auf Weisung und für Rechnung eines Anderen
- nachhaltig, d.h. dauerhaft und wiederholt oder zumindest mit Wiederholungsabsicht
- gegen Entgelt, d.h. auf die „wirtschaftliche Vorteile gerichtet" wobei auch eigene
- Kostenreduzierung bereits als Entgelt zu qualifizieren sei
- und mit Gewinnerzielungsabsicht
- bestimmte Leistungen vornimmt oder anbietet.

„Selbstständig, nachhaltig, wiederholt, mit Gewinnerzielungsabsicht gegen Entgelt" durchgeführte Flüge bzw. Fahrten erfordern daher die Zulassung als Luftfahrtunternehmen und hierzu auch den Einsatz von Berufspiloten bzw. Ballonfahrern mit „GE"-Eintrag.

Bis heute wirken die Nachwehen dieser Rechtsprechung. Die u.a. in dem auslösenden Urteil angeführte Anzahl von 24 Gastfahrten pro Jahr wird bis heute als Kriterium von Luftfahrtbehörden und Gerichten verwendet, Flüge bzw. Fahrten als gewerbsmäßig einzustufen. Für die Flächenfliegerei oder auch die Durchführung von Hubschraubergastflügen wurde die Zahl von „24" als Maß für die Stunden angesetzt. Ohne Rücksicht auf die Anzahl von Fahrten oder Flugstunden wurde die „Gewinnerzielungsabsicht" unterstellt, wenn „werbende Maßnahmen" durchgeführt werden. D.h. vor allem entsprechende Internetauftritte oder Printwerbungen.

Besonders kritisch war hierbei die Verwendung des Begriffs „Selbstkostenflüge". Dieser erweckte den Eindruck, dass die angebotenen Gastflüge bei ansonsten gleichen Voraussetzungen günstiger wären, als die Flüge, die das benachbarte zugelassene Rundflugunternehmen anbietet.

Die Einordnung „harmlos" wurde hier gewählt, da es bei solch wettbewerbsrechtlichen Streitigkeiten „nur" um Geld geht. Dass es dabei um empfindliche Summen gehen kann, musste mancher Verein erfahren, der im Streit mit einem Luftfahrtunternehmen im Gerichtsverfahren unterlag. Das Urteil dazu wettbewerbswidrige Internetinhalte (z.B. zu Selbstkostenflügen) zu entfernen ist leicht zu erfüllen. Jedoch führte die Streitwertentscheidung des Gerichtes dazu, die Aufwendungen des Luftfahrtunternehmens anzusetzen, die dieser für sein AOC (Air Operator Certificate, Zulassung als Luftfahrtunternehmen) aufgewendet hatte, zu erheblichen Kosten seitens der unterlegenen „Nicht"- Luftfahrtunternehmen.

„Harmlos" ist es jedoch dann nicht mehr, wenn die Frage nach der Einordnung als „privat" oder „gewerblich" mit den Versicherungen erörtert werden müsste.

Dieser Erörterung geht dann typischerweise ein Schaden voraus. Im Falle von Gastflügen geht dann der Streit darum, ob die Passagierhaftplichtversicherung bezahlen will oder nicht. Und der nachfolgend von den Hinterbliebenen auf Ersatz des Schadens zu führende Prozess richtet sich zunächst gegen denjenigen, der den Gastflug durchgeführt hat – oder auch den Verein, dessen Flugzeug verwendet wurde.

Im Bereich der Luftfahrt ist eine Gesetzeslücke feststellbar: Einen Direktanspruch eines bei einem Flugunfall Verletzten gegen die Versicherung sucht man vergebens. Damit richten sich Klagen zunächst immer gegen den Piloten, den Verein oder allg. den Vercharterer, der dann wieder eine Deckungsklage gegen die Versicherung führen kann. Eine Odyssee, die viele Jahre dauern kann und für alle Beteiligten psychisch und wirtschaftlich zermürbend ist.

Diese Schilderung stellt nicht den „Normalfall" dar. Grundsätzlich sind auch die Versicherungen daran interessiert Unfallereignisse schnell und im Sinne von Verletzten abzuwickeln.

Die Schadensabteilungen der Versicherungen haben jedoch die Aufgabe, keine „unberechtigten" Ansprüche zu befriedigen. Und so werden hierüber ohne Vorliegen einer Erklärung des Verordnungsgebers, dass ein „Entgelt" bzw. die Erstattung von Selbstkosten nicht automatisch zum „gewerbsmäßigen Gastflug" führt, Rechtstreitigkeiten ausgetragen werden, bei denen die Versicherung Ausschlussklauseln bzw. die Nichteinhaltung von Obliegenheiten bemühen wird, um nicht bezahlen zu müssen.

Ähnliche Verfahren werden zurzeit z.B. darüber geführt, dass ein Ultraleichtflugzeug bei einem Gastflug evtl. überladen war und die Versicherung sich nun darauf beruft, dass damit das Luftfahrzeug nicht „entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen" betrieben wurde. Daher will sie nun den Schaden des verletzten Passagiers nicht bezahlen. Aufgrund des nicht vorhandenen Direktanspruchs ist nun der Passagier darauf verwiesen, gegen die Hinterbliebenen des bei dem Unfall tödlich verunglückten Piloten Schadenersatzansprüche geltend zu machen. Und in einem späteren Verfahren müssen dann die Hinterbliebenen gegen die Versicherung vorgehen. Auslöser sind Versicherungsbedingungen die z.B. folgendermaßen formuliert sind:

1. „Kein Versicherungsschutz besteht, wenn sich das Luftfahrzeug nicht in einem Zustand befunden hat, der den gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Auflagen entsprochen hat und/oder behördliche Genehmigungen, soweit erforderlich, nicht erteilt waren."
2. „Kein Versicherungsschutz besteht zudem, wenn bei Eintritt des Schadens das Luftfahrtunternehmen, soweit gesetzlich vorgeschrieben, nicht genehmigt war."
3. „Kein Versicherungsschutz besteht, wenn der Pilot/die Pilotin nicht die vorgeschriebenen Erlaubnisse, erforderlichen Berechtigungen oder Befähigungsnachweise hatte."

Die erste Variante wird für das überladene Luftfahrzeug bemüht. Die beiden folgenden Varianten eröffnen das beängstigende Einfallstor für Streitigkeiten zu privaten oder eben gewerbsmäßigen Gastflügen.

Und auch genehmigungsrechtlich werden erste Fragen dazu gestellt, ob vor dem Hintergrund der neuen Lizenzierungsvorschriften jede Kostenbeteiligung bei Gastflügen von Privatpiloten als „unzulässig" einzuordnen ist.

Diese Frage wird spätestens bei einem Antrag auf Durchführung von Gastflügen innerhalb von Luftfahrtveranstaltungen (Flugtage, Hallenfeste mit Flugvorführungen etc.) auftauchen. Die zur Entscheidung berufene Landesluftfahrtbehörde wird dann eventuell die Frage an das BMVBS oder den Bund-Länder-Fachauschuss weitergeben – vielleicht erfolgt hierdurch eine Klarstellung und

womöglich erfährt der Begriff der „Selbstkostenflüge" hierdurch eine Renaissance. Die Beschränkung auf Selbstkosten – also die reinen Kosten aus dem Betrieb des Luftfahrzeuges – könnte Abhilfe bei der Interpretation der europäischen Begriffsbestimmungen bieten.

Es hilft nun mittel- oder langfristig nicht, nach „Ausweichmöglichkeiten" z.B. über die Schnuppermitgliedschaft des Fluggastes im Flugsportverein zu suchen oder auch die völlig zu recht von Berufskollegen geäußerten anderen Interpretationen zu diskutieren. Eine Klarstellung durch die EASA und/oder des Bundesministeriums für Verkehr ist unverzichtbar, um die ansonsten zu erwartenden Auseinandersetzungen vermeiden zu können.

© Frank Dörner

Kunstflug

Bild 1. Wolf Hirth und seine Schuelerin Hanna Reitsch

Der Flieger, der sein Flugzeug wirklich beherrschen will, ist mit dem Lernen nicht dann fertig, wenn er geradeaus fliegen kann und die Kurventechnik sowie Start und Landung beherrscht. Fertig ist erst der Flieger, der wirklich in jeder Fluglage weiß, was er zu tun hat, der also auch dann, wenn seine Maschine durch irgendwelche äußeren Einflüsse in eine anormale Fluglage gerät, sich nicht verblüffen läßt und in der Lage ist, sein Flugzeug stets wieder in den normalen Flug zurückzubringen. Diese vollkommene Beherrschung des Flugzeuges vermittelt erst der Kunstflug, wie wir ihn oft bei Flugtagen und anderen Gelegenheiten als Vorführung gesehen haben. Das ist beim Segelflug genau so wie beim Motorflug. Ja, wir haben gesehen, daß im Segelflug solche Umstände, die das Flugzeug in eine anormale Fluglage bringen können, sehr leicht eintreten, wenn der Flieger – gewollt oder ungewollt – in Wolken hineinkommt und nun durch das Fehlen jeder Sicht das Gefühl für die Lage seines Flugzeuges verliert. Bei solchen Flügen ist es zum Beispiel vorgekommen, daß der Flieger nach einem längeren Fluge ohne Erdsicht auf einmal wieder herauskommt und die Erde über sich sieht. Er merkt also erst jetzt, daß er auf dem Rücken fliegt. Hanna Reitsch, die bekannte Segelfliegerin, die wir auf Bild 1 mit ihrem Lehrer im Kunstflug, Wolf Hirth, sehen, hatte einmal ein solches Erlebnis. Um hier also jede Gefahr auszuschalten, verlangt man heute von dem Hochleistungs-Segelflieger, daß er auch im Kunstflug ausgebildet ist. Die nächsten Bilder zeigen uns den Betrieb auf einer derartigen »Hochschule des Segelfluges« und zwar auf dem Flugplatz Griesheim bei Darmstadt, wo das Deutsche Forschungsinstitut für Segelflug seinen Sitz hat. Auf Bild 2 sehen wir den

Bild 3. Unterricht im Kunstflug: Kunstflugschüler im »Falke« (freigegeben durch RLM)

Fluglehrer, wie er den Schülern auf der Erde eine Flugfigur zeigt. Aus der Stellung seiner Hände läßt sich schließen, daß er die Ausführung eines Loopings beschreibt, vielleicht spricht er auch davon, daß das Flugzeug bei einem mißglückten Looping ein sogenanntes »Männchen« beschreibt und dann abrutscht. Das nächste Bild. zeigt uns den Flugschüler im Fluge hoch über dem Griesheimer Fluggelände. Das Bild ist von dem Schleppflugzeug aufgenommen, von dem sich kurz vor der Aufnahme das Schulsegelflugzeug, ein »Falke«, gelöst hat. Das Schleppflugzeug wird von dem Fluglehrer gesteuert, der sich nun in der Nähe seines Schülers hält und genau jede Flugbewegung kontrollieren kann, ob sie richtig oder falsch ausgeführt wird. Auf Bild 4 erläutert der Fluglehrer seinen aufmerksamen Schülern die Einleitung des Trudelns des steuerlosen Absturzes, eine Obung, die gerade deswegen gemacht wird, um die Schüler zu lehren, wie sie aus dieser Fluglage wieder herauskommen, wenn sie einmar ungewollt abtrudeln. Der »Falke« ist allerdings so durchkonstruiert, daß er aus der gefährlichen Trudelbewegung selbsttätig wieder in die normale Fluglage zurückkehrt, wenn der Schüler den Steuerknüppel in die Normalstellung bringt. Bild 5 zeigt den »Falken« im ersten Teil eines sauber geflogenen Loopings, eines vollständigen Oberschlags. Unser Bild, das auch wieder aus dem Flugzeug des Lehrers aufgenommen wurde, zeigt den Augenblick,

Bild 5. Unterricht im Kunstflug: Segelflugzeug im Looping (freigegeben durch RLM)

bei dem das Segelflugzeug gerade nach steilem Aufwärtsschießen in die Rückenfluglage übergeht. Auf dem nächsten Bilde warnt der Fluglehrer seine Kunstflug-Aspiranten, bei der Einleitung des Loopings zu stark zu »drücken« das heißt, zu viel Tiefensteuer zu geben, weil dann das Flugzeug senkrecht in die Tiefe schießt und die Beanspruchung des Flugzeuges beim Abfangen leicht gefährlich werden kann. So wie wir es auf Bild 7 sehen, wo der Flugschüler gerade zum Looping drückt, dürfte es wohl richtig sein. Aber nein, scheinbar doch nicht. – Auf Bild 8 gibt es eine böse Standpauke, bei der in Fliegerkreisen nicht immer zarte Ausdrücke fallen. Die Flugschüler sind sich ihrer Unvollkommenheit voll bewußt, wie ihre langen Gesichter erkennen lassen. Da ist man froh, wenn der Lehrer selbst in die Kiste steigt (Bild 9), um es einmal richtig vorzumachen. Beim nächsten Male wird es dann auch der Schüler besser können. Auf den nächsten beiden Bildern wird gerade wieder der Schleppzug startfertig gemacht. Vorn am Segelflugzeug und am Schwanzsporn des Motorflugzeuges wird das Schleppseil eingehängt und nun kann es zum neuen Fluge losgehen. Bild 194 zeigt uns den Schleppzug kurz nach dem Start. Das Schleppflugzeug ist ein Klemm-Tiefdecker, es hat sich gerade vom Boden erhoben. Weit hinter ihm, am Seil hängend, der »Falke«. Im Vordergrunde dieses Bildes sehen wir noch einmal ein weiteres Schul-Segelflugzeug gleichen Typs.

Bild 2. Unterricht im Kunstflug: Der Lehrer zeigt eine Fluglage

Bild 4. Unterricht im Kunstflug: Eine schwierige Fluglage wird erklärt

Bild 6. Unterricht im Kunstflug: Der Lehrer erklärt das Abtrudeln

Wunder des SEGELFLUGES

Bild 7. Unterricht im Kunstflug: Trudeln

Bild 9. Unterricht im Kunstflug: Der Fluglehrer fliegt vor

Bild 10. Unterricht im Kunstflug: Das Übungsflugzeug »Falke«

Bild 12. Einhängen des Schleppseils

Bild 8. Unterricht im Kunstflug: Strenge Kritik

Bild 11. Unterricht im Kunstflug: »Falke« im Schlepp

Bild 13. Unterricht im Kunstflug: Schleppflugstart

Low on Fuel
und wie sag´ ich´s dem Controller?

Werner Fischbach

Zu Zeiten steigender Spritpreise scheint die alte Fliegerweisheit, dass man nur im Falle eines Brandes zu viel Treibstoff an Bord habe, keine Gültigkeit mehr zu haben. Vielmehr gilt es Sprit zu sparen und ein Weg, um dieses Ziel zu erreichen, liegt darin, so wenig wie möglich an Bord zu nehmen. Was zu Problemen führen kann. Um es einmal vorsichtig auszudrücken.

Die etwas verunglückte Notlandung des Hapag-Lloyd Airbus A310 in Wien wegen Spritmangels am 12. Juli 2000 und die Tatsache, dass am 26. Juli 2012 gleich drei Flugzeuge der irischen Ryanair über Valencia aufgrund der noch an Bord vorhandenen Treibstoffmenge Luftnotlage erklärten, hat in der Öffentlichkeit entsprechende Wellen geschlagen. Dabei scheint es des öfteren vorzukommen, dass Piloten wegen eines zu geringen Treibstoffvorrats Luftnotlage („fuel emergency") erklären. So sah sich die Besatzung eines A320 der Alitalia am 17. Juli letzten Jahres, also nur wenige Tage vor dem Ryanair-Zwischenfall, gezwungen, im Anflug auf Palermo Luftnotlage zu erklären. Der Grund hierfür war, dass der Flughafen wegen eines Notfalls geschlossen worden war und sich die Crew deshalb entschloss, „fuel emergency" zu erklären. Die Controller werden sich gefreut haben, gleich zwei Notfälle abarbeiten zu müssen. Aber sie genehmigten der Airbusbesatzung, den Anflug fortzusetzen. Worauf der A320 denn auch sicher in Palermo landete. Am 7. Oktober 2012 erwischte es dann die Besatzung eines EasyJet A319 beim Anflug auf Budapest. Wegen eines schweren Gewitters über ihrem Zielflughafen entschlossen sich die Piloten, nach Timisoara in Rumänien auszuweichen. Und da sich die Treibstoffmenge dem vorgeschriebenen Minimum näherte, erklärte sie dort Luftnotlage und landeten danach sicher auf dem rumänischen Flughafen. Beide Zwischenfälle werden von den jeweiligen Luftfahrtbehörden untersucht.

Untersucht wird auch der Flug einer Air Berlin B737-800, die am 21. September 2012 von München nach Heraklion auf Kreta unterwegs war. Nachdem die Besatzung die Piste nicht eindeutig identifizieren konnte, entschloss sie sich aufgrund der verbleibenden Treibstoffmenge von 2 200 kg und der Verkehrssituation, zu ihrem Ausweichflughafen Chania zu fliegen. Da der Controller ihr Anliegen offensichtlich nicht so richtig verstanden hatte und die B737 zu einem Anflug freigeben wollte, setzte die Crew eine PAN-Meldung ab und bat um einen Direktanflug auf die Piste 29 von Chania. Dies wurde ihr aufgrund einer anderen anfliegenden Maschine zunächst verwehrt. Erst nachdem die Piloten Luftnotlage erklärten, forderte der Controller das andere Flugzeug zum Fehlanflugverfahren auf und gab die Air Berlin – Maschine zu dem von ihr gewünschten Direktanflug frei. Zumindest kann man dies dem Bulletin der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) entneh-

Wegen Wetter von Zürich nach Basel ausgewichen und in Treibstoffprobleme geraten – CityLine BAe146 (Foto: W.Fischbach)

men, die diesen Zwischenfall als schwere Störung einstuft (der Bericht trägt das Aktenzeichen BFU 6X010-12). Air Berlin war übrigens mit dem Bericht der BFU sowie einer Meldung des „Spiegels“ („Boeing von Air Berlin ging über Kreta der Sprit aus“) nicht einverstanden und erklärte am 16. Dezember, dass die Treibstoffmenge der B737 stets über dem vorgeschriebenen Minimum lag. Und natürlich kann man sich auch fragen, ob sich die Controller in diesem Fall immer so professionell verhalten haben wie dies von den Piloten erwartet wird. Aber dies muss, wie auch an einem anderen Fall, der sich am 17. Juni 2010 in Basel ereignet hat, relativiert werden.

Der Fall von Basel

Am 17. Juni 2010 befand sich eine BAe 146 / Avro RJ85 der CityLine (EI-RJW), die im Auftrag der Air France von Charles De Gaulle nach Zürich unterwegs war, im Anflug auf den eidgenössischen Flughafen. Wegen schlechter Wetterbedingungen leitete die Besatzung um 15:50 Uhr das Fehlanflugverfahren durch und entschied sich, da keine Wetterverbesserung zu erwarten war und ihnen eine geschätzte Anflugzeit für einen weiteren Versuch (noch) nicht mitgeteilt werden konnte, nach Basel auszuweichen. Die Züricher Controller unterrichteten ihre Baseler Kollegen entsprechend. Bei der Funkkontaktaufnahme mit der Baseler Anflugkontrollstelle informierte die Besatzung die Controller, dass es sich bei ihrem Flug um eine „Divertion“ handele. Worauf diese den Piloten eine Radarführung zur Piste 33 ankündigten. Während der Radarführung bat die Besatzung, allerdings ohne Angaben von Gründen, um einen verkürzten Anflug. Um 17:20 Uhr wurde der Avrojet auf das ILS „gesetzt“ und aufgefordert, auf die Frequenz des Towercontrollers zu wechseln. Nachdem die Crew mit diesem in Kontakt getreten war, erklärte sie, dass sie sich noch 14 Seemeilen vom Aufsetzpunkt entfernt befände.

Vier Minuten später fragte der Towercontroller in französischer Sprache eine am Rollhalt stehende A319-Besatzung, ob sie innerhalb einer Minute starten könne. Nachdem diese die Anfrage – ebenfalls auf französisch - positiv beantwortet hatte („ah within a minute yes in thirty seconds“1), gab sie der Controller zum Start frei. Als die Avrocrew den A319 auf der Piste sah, fragte sie den Controller, ob sie zur Landung freigegeben wäre. Zu diesem Zeitpunkt befand sich der RJ85-Jet 4,7 Seemeilen vom Aufsetzpunkt entfernt. „Negative, continue approach runway three three, an Airbus three one nine at departure“, erwiderte der Controller

- Step 1 *Request delay information when required (in accordance with 4.3.7.2.1);*	*Seek information from ATC concerning any expected delays*
- Step 2 *Declare MINIMUM FUEL when committed to land at a specific aerodrome and any change in the existing clearance may result in a landing with less than planned final reserve fuel (in accordance with 4.3.7.2.2);*	*Declare "Minimum Fuel" which should represent the last lines of defense in a multilayered strategy designed to ensure the protection of final reserve fuel and safe flight completion. Practically speaking, the PIC should declare "MINIMUM FUEL" when, based on the current ATC clearance, the anticipated amount of fuel remaining upon landing at the aerodome to which the aeroplane is committed is approaching the planned Final Reserve fuel quantity. This declaration is intended to convey to the applicable air traffic controller that so long as the current clearance is not modified, the flight should be able to proceed as cleared without compromising the PIC's responsibility to protect final reserve fuel.*
- Step 3 *Declare a fuel emergency when the calculated fuel on landing at the nearest suitable aerodome, where a safe landing can be made, will be less than the planned final reserve fuel (in accordance with 4.3.7.2.3).*	*Declare Fuel Emergency using "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, FUEL". The last in a series of procedural steps to ensure the safe complection of a flight is the declaration of an emergency. Conformance with Annex 6, Part 1, 4.3.7.2.3 requires the PIC to declare a situation of emergency by broadcasting MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, FUEL when the calculated usable fuel to be available upon landing at the nearest suitable aerodome where a safe landing can be made will be less than the planned final reserve fuel. This declaration provides the clearest and most urgent expression of an emergency situation brought about by insufficient usable fuel remaining to protect the planned final reserve. It communicates that immediate action must be taken by the PIC and the air traffic control authority to ensure that the areoplane can land as soon as possible. The "MAYDAY" declaration is used when all opportunities to protect final reserve fuel have been exploited and in the judgment of the PIC, the flight will now land with less than final reserve fuel remaining in the tanks. The word FUEL is used as part of the declaration simply to convey the nature of the emergency to ATC. It is also important to note an emergency declaration not only opens all options for pilots (e.g. available closed runways, military fields, etc.) but it also allows ATC added flexibility in handling an aeroplane.*

Allerdings machte die Besatzung des A319 entgegen ihrer Beteuerung keine besonderen Anstalten, ihren Start zu beginnen. Eine Erfahrung, die Towercontroller immer wieder machen müssen. Nämlich dass eine Besatzung trotz ihrer Bereitschaft zu einem Sofortstart sich auf der Piste „häuslich eingerichtet“. So war es wohl auch in diesem Fall. Als zwei Minuten vergangen waren und sich der Avrojet noch 1,7 Seemeilen vom Aufsetzpunkt entfernt befand, entschloss sich der Controller, die Startfreigabe für den A319 zurückzuziehen („Stop immediately, hold position, repeat, Stopp immediately, a BAe 146 on go-around“) und die Crew des anfliegenden Jets zu einem Durchstartverfahren aufzufordern. Diese Maßnahme ist durchaus nachzuvollziehen – zur Verhinderung eines „Doppeldeckers“ mit einem A319 und einer BAe 146!

Etwa 20 Sekunden später, um 17:26:58 Uhr erklärte die Besatzung des Avrojets Luftnotlage: „We declare fuel emergency now, we request priority vectors for landing!“ Der Towercontroller setzte sich unmittelbar mit seinem Kollegen der Anflugkontrolle in Verbindung. Sie entschieden, die Maschine auf Startbahnkurs („runway heading“) auf 6 000 Fuß steigen zu lassen. Offensichtlich sahen sie darin die günstigste Maßnahme, den RJ85-Jet auf dem schnellsten Weg zur Landung zu bringen. Nachdem die Besatzung mit dem Anfluglotsen Funkkontakt aufgenommen hatte, erklärte sie nochmals Luftnotlage: „Mayday, Mayday, Mayday, City 108X, declaring fuel emergency, request priority landing.“ Nachdem der Approachcontroller sich versichern ließ, dass die Besatzung die Piste in Sicht hatte, gab er sie zu einem Sichtanflug frei. Die Landung fand um 17:34 Uhr statt. In den Tanks befanden sich noch 1 220 kg Kerosin.

Wie sag´ ich´s meinem Lotsen?

Betrachtet man diesen Fall, dann muss man zu dem Ergebnis kommen, dass die Kommunikation zwischen der Avro-Crew und

» Fortsetzung auf Seite 26

» Fortsetzung von Seite 26

Air Berlin B737-800 von Heraklion nach Chania ausgewichen und Luftnotlage erklärt (Foto: Air Berlin)

der Flugsicherung bestenfalls als „suboptimal" bezeichnet werden kann. Normalerweise wird einer Ausweichlandung kein besonderer Vorrang eingeräumt, weshalb die Controller die anfliegende BAe 146 als ganz normalen Flug behandelten. Hätten sie jedoch gewusst, dass sich die Besatzung Sorgen um die verbleibende Treibstoffmenge machte, dann hätten sie den Flug sicher ganz anders abgearbeitet. Insbesondere der Towercontroller hätte wohl nicht versucht, den A319 noch vor der anfliegenden BAe 146 starten zu lassen. Die französisiche Untersuchungsbehörde BEA (Bureau d´Enquetes et d´Analyses pour la Sécurité de l´Aviation Civile) kommt ebenfalls zu diesem Urteil: „The incident was due to the late communication by the crew to the Air Traffic Controller of their fuel situation and their emergency situation. This led to the controller being unaware of the emergency situation." Zusätzlich wurde von der BEA bemängelt, dass der Sprechfunkverkehr mit dem anfliegenden Avrojet auf englisch und mit dem abflugbereiten A319 auf französisch durchgeführt wurde. Schon lange fordert das BEA, dass der Funkverkehr an internationalen Flughäfen ausschließlich auf englisch durchgeführt wird. Aber dies scheint ein Kampf gegen die Windmühlen zu sein.

Dabei wäre es eigentlich ganz einfach, das Problem zu lösen. Indem die Piloten die Controller durch den Ausdruck „Minimum Fuel" auf ihr Problem hinweisen und diese den betreffenden Flug dann mit Vorrang behandeln. Das Problem dabei ist, dass der Begriff des „Minimum Fuel" in den europäischen Vorschriften nicht vorkommt (zumindest nicht bis zum Zeitpunkt des Baseler Zwischenfalls). Dabei hatte das BEA in einem Untersuchungsbericht zu einem Zwischenfall, der sich am 28. August 1999 mit einer B737-528 (F-GJNF) ereignet hatte, den französischen Flugsicherungsdienstleister DGAC (Direction Générale de l´Aviation Civile) aufgefordert, den Begriff „Minimum Fuel" zu definieren und in ihre Vorschriften aufzunehmen. Damals war die DGAC allerdings der Meinung, dies würde zu Verwirrung führen und keine besonderen Maßnahmen bei der Flugsicherung auslösen. Der Begriff „Minimum Fuel" war deshalb in den französischen Regelungen nicht zu finden. Zumindest nicht bis zur Erstellung des Untersuchungsberichts im Oktober 2012. Aber das kann sich inzwischen geändert haben.

Für die Besatzungen wird die Aufgabe, für ihren Flug eine ausreichende Menge an Kerosin zu bunkern und dabei gleichzeitig darauf zu achten, mit diesem kostbaren Stoff möglichst sparsam umzugehen und nicht zu viel mit an Bord zu nehmen, ein Spagat zwischen der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit sein. Und es wird auch eine Frage der Sicherheitskultur bei den Airlines sein. Während die einen (wie zum Beispiel die Lufthansa) ihren Piloten möglichst freie Hand bei der Spritkalkulation lassen, verpflichten andere ihre Piloten zur absoluten Sparsamkeit. Einer Pressemeldung der Vereinigung Cockpit zufolge werden bei Ryanair Listen ausgehängt, auf welchen die sparsamsten Piloten gelobt und die am Ende der Liste aufgeführten 20% ermahnt werden, sich an die festgelegten Verfahren zu halten.

Das Problem ist ein weltweites. Weshalb die ICAO Änderungen bei ihrem Annex 6 sowie bei ihren Dokumenten 4444 (Air Navigation Services – Air Traffic Management PANS-ATM) und 9976 (Flight Planning and Fuel Management Manual – FPFMM) vorgenommen und diese am 15. November 2012 in Kraft gesetzt hat. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) hat den Begriff „Minimum Fuel" mit demselben Datum in ihre Vorschriften aufgenommen und festgelegt, welche Maßnahmen ihre Lotsen dabei zu ergreifen haben. Vorfälle wie jener von Basel dürften damit der Vergangenheit angehören.

© Werner Fischbach

Rechnen, nicht Schönrechnen fordert der BFH – Ein Urteil und Vorurteile

StB Lothar Abrakat

Der Bundesfinanzhof hat in seinem Beschluss vom 25.3.2010, XB 176/08 dem Finanzgericht den Rücken gestärkt und einen sich mit allen bekannten Argumenten vortragenden Steuerpflichten zurückgewiesen.

Es ging bei der Vermietung eines Flugzeuges um die Frage des Totalgewinns, Liebhaberei, der Anerkennung der Verluste. Soweit, so üblich.

Bei der Schriftsatzschlacht wurde durch den Kläger ein denkbarer Veräußerungserlös für das Flugzeug kalkuliert, der nach einer Planungszeit von 8 Jahren 50 % über den ursprünglichen Anschaffungskosten lag. Da hätte eine Darlegung nahe gelegen, weshalb es möglich sein soll, nach 8 Jahren mit einem solchen Zuschlag ein Flugzeug zu verkaufen. Nach Auffassung des BFH konnte sich das Finanzgericht damit begnügen diese Rechnung als unrealistische Schönrechnerei anzusehen. Die positive Prognoserechnung war damit dahin.

Außerdem hätten in der Rechnung Gemeinkosten gefehlt und der Verkauf eines weiteren Flugzeugs (Kaufpreis 28.000,00 Euro, Erneuerung des Triebwerkes 28.000,00 Euro) hätten mit 47.000,00 Euro Verkaufserlös ebenfalls keinen Gewinn gebracht. Die Kalkulation von 35.000,00 Euro Gewinn für 2 Flugzeuge sei unrealistisch.

Das Finanzgericht hätte auch nicht gegen seine Sachaufklärungspflicht verstoßen, da es in der mündlichen Verhandlung hierauf hingewiesen hätte. Der rechtskundige vertretene Kläger hätte einen Beweisanhang stellen können und durch Einholung eines Sachverständigengutachtens die Höhe des erzielbaren Veräußerungserlöses belegen können. Hat er aber nicht. Dem Finanzamt hätte sich die Einholung eines Gutachtens nicht aufgedrängt. Das hätte sich nur aufgedrängt, wenn ihm die erforderliche Sachkunde fehle. Wegen der offenkundigen Schönrechnerei (siehe eingangs) konnten daher entsprechende Maßnahmen unterbleiben. Die persönliche Neigung des Klägers kam naturgemäß ebenfalls zur Sprache. Er hatte sich Vorbehalten das entsprechende Modell möglichst selber zu fliegen. Das Finanzgericht bezog sich auf entsprechende Akteninhalte der Vorinstanz, die diese private Neigung erkennen ließen. Protokolle waren dazu allerdings nicht mehr auffindbar. Die Ausführungen im ausführlichen Protokoll zur mündlichen Verhandlung seien allerdings ohne Berichtigungsantrag im Verfahren beim Finanzgericht vom Kläger akzeptiert worden. Nicht entscheidend sei in dem Zusammenhang die Auswertung der Flugstunden des Klägers, wo eine nur geringe private Nutzung vorgelegen habe (Anm. vermutlich war hier das Flugbuch angesprochen).

Da auch aus anderen Gründen die Flugneigung des Klägers hergeleitet werden konnte hat auch der Umstand, dass keine Urlaubs- oder Wochenendflüge stattgefunden haben, keine ausschlaggebende Bedeutung.

Wie bekannt wird bei länger anhaltenden Verlustzeiten auch die Umstrukturierung des Unternehmens gefordert. Die Rüge, das FG hätte diesen Vortrag nicht gewürdigt, folgte der BFH nicht. Hierzu sei der wesentliche Kern dazu im Tatbestand wiedergegeben worden. Das Finanzgericht habe die getroffenen Maßnahmen zur Gewinnerzielung lediglich nicht im klägerischen Sinne gewürdigt. Ein schlüssiges Konzept als Reaktion auf die anhaltende Verlustphase sei in der mündlichen Verhandlung nicht zu erkennen gewesen. Prozessuale Anträge auf Stellung von Beweisanträgen oder eines Antrags auf Vertagung habe die Klägerin nicht vorgebracht. Eine Rüge musste sich das Finanzgericht dann allerdings doch noch gefallen lassen:

Zwar ist dem Klägern einzuräumen, dass die Formulierung im angefochtenen Urteil, „nach Ansicht des erkennenden Senats ist nicht hinzunehmen, dass gut verdienende Steuerpflichtige ihre fliegerische Neigungen auf Kosten der Allgemeinheit ausleben" und „das Gericht hat bei seiner Wertung auch berücksichtigt, dass die Finanzierung größtenteils über die Klägerin und Ihre GmbH erfolgte, was ebenfalles für Absicht spricht, die Betriebskosten der Fliegerei soweit wie möglich auf die Allgemeinheit zu verlagern" den Eindruck erwecken können, das FG sein voreingenommen gewesen und habe den Streitfall aus diesem Grund nicht sachgerecht beurteilt.

Die Formulierungen können indessen auch in dem Sinne verstanden werden, dass das FG zunächst in die gebotenen Weise das Bestehen einer Gewinnerzielungsabsicht im Streitfall geprüft und verneint und im Anschluss hieran lediglich die damit verbundenen Rechtsfolgen aufgezeigt hat. Diese bestehen darin, dass bei fehlender Gewinnerzielungsabsicht eingetretene Verluste steuerlich nicht zu berücksichtigen und deshalb allein von dem betroffenen Steuerpflichtigen zu tragen sind. Den Hinweis des FG, dass in einem solchen Fall die Verlagerung der Kosten auf die Allgemeinheit nicht hinnehmbar sei, ist überflüssig (aber hinzunehmen d. Verf.) Er macht das Urteil aber nicht per se greifbar gesetzwidrig. Für den BFH ist die vom FG vorgenommene Tatsachenwürdigung nachvollziehbar und lässt nicht erkennen, dass sich das FG von sachfremden Erwägungen hat leiten lassen.

© StB Lothar Abrakat

Wir haben die Technik und den persönlichen Service
Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung
MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH
FAA MFNY.838 K, JAA-LBA-0115
Wartung, Überholung, Verkauf
MT-Propeller Entwicklung GmbH
JAA-LBA.G.0008, JAA-LBA.NJA.009
Entwicklung, Herstellung, Verkauf
Flugplatz Straubing - Wallmühle
D-94348 Atting
Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432
sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com
mt-propeller

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Geschwister-Scholl-Str. 8

D-70806 Kornwestheim

Anmeldung zur VdL-Sachverständigenausbildung in Zusammenarbeit mit dem Transferzentrum focos an der Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft

Auch per Mail vorstand@luftfahrt-sv.de oder Fax 07154-183824

Zeitraum: **26.-30.08.2013**

Veranstaltungsort: **Transferzentrum focos an der Hochschule Karlsruhe**

Ziel: **Diplom-Sachverständiger Luftfahrt**

Weitere Ziele: **Anerkennung durch die EASA/EU-Zertifizierung**

Vorbereitung auf die IHK-Fachkundeprüfung bei angestrebter öffentlicher Bestellung

Vorläufiger Unterrichtsplan:

Datum	Modul	Thema	Dozent	Credits
26.-27.8.KA	AM001	Grundseminar	RA Eisenbraun Bäumer, Dipl.-Ing.	8
28.08.KA	AM007	Elektrik/Avionik	Klaus Attig, Dipl.-Ing	3
29.08.KA	AM008	Instandhaltungspraxis	St. Krause, Dipl.-Ing	3
30.08.KA	AM005	Human factors	Harald Meyer	3
11.-12.10.	AM004	Aerodyn./ Flugleistung	Harald Meyer	6
15.-16.11.	AM010	Flugzeugantriebe-Theorie Flugzeugantriebe - Praxis	Bäumer, Krause Dachsel	3 3
06.12. KA	AM006	Fertigungsverf. Flugzeugb.	St. Krause, Dipl.-Ing	3
07.12. KA	AM002	Werkstoffkunde m. Übung.	B. Muth, Dipl.-Ing	3
ohne	AMG01..5	5 Gutachten	Bäumer, Dipl.-Ing.	45

Gesamt: **80creditpoints**

Kosten je Veranstaltungstag: **EUR 600,00**
Kosten für alle Veranstaltungen (11): **EUR 6.000,00**

Hiermit melde ich mich verbindlich zu folgenden Modulen an:

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

1	2		4	5	6	7	8	10	Gesamt:.....EUR

Name: ..... Vorname:.....

Adresse:.....

Email:.....

Telefon:..... Fax:.....

Datum/Unterschrift:.....

Anmerkung: Nach der Anmeldung erhalten Sie eine Rechnung. Die Anmeldung wird erst wirksam, wenn spätestens 30 Tage vor Ausbildungsbeginn die Zahlung beim VdL e.V. eingegangen ist.

Bäumer 19.04.2013

PESCHKE
Von Fliegern für Flieger. Seit 1959.

VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER
FÜR LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN
SEIT ÜBER 50 JAHREN.

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG
Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.de

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

AOPA GERMANY

Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.
Wir mischen uns ein wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.
Verlassen Sie sich auf die weltweit präsente Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

AOPA-Germany - Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.
Ausserhalb 27
63329 Egelsbach I Deutschland
Email: info@aopa.de
Telefon: 0049 6103-42081
Telefax: 0049 6103-42083

aircraft service sales maintenance and new Helicopter service Bell 206

Robert Rieger GmbH

Piloten-SERVICE

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

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

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

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

Heftformat: B: 210mm H: 297mm

Umschlag:
Heftformat-Anzeigen für Umschlag U2-U4
1.200,- Euro

Innenteil:
1/1 Anzeigenseite
B: 200 mm H: 286 mm
1.200,- Euro
1/2 Seite Satzspiegel 3-spaltig Querformat
B: 190 mm H: 125 mm
600,- Euro
1/2 Seite Satzspiegel Hochformat
B: 93 mm H: 270 mm
600,- Euro
1/3 Seite Satzspiegel Hochformat
B: 60 mm H: 270 mm
400,- Euro
1/3 Seite Satzspiegel Querformat
B: 190 mm H: 90 mm
400,- Euro
1/4 Seite Satzspiegel Hochformat
B: 93 mm H: 125 mm
300,- Euro
1/4 Seite Satzspiegel Querformat
B: 190 mm H: 60 mm
300,- Euro
1/4 Anzeige
1-spaltige Anzeige Satzspiegel Hochformat
B: 60 mm H: 193 mm
300,- Euro
1/6 Anzeige
1-spaltige Anzeige Satzspiegel Hochformat
B: 60 mm H: 125 mm
200,- Euro
1/8 Seite
Anzeige Querformat
B: 93 mm H: 60 mm
150,- Euro
1/8 Seite
Anzeige Hochformat
B: 60 mm H: 93 mm
150,- Euro

Leserkreis der aviationnews

Auflage: 4.000 Stück

Hersteller und Zulieferer der
Luft und Raumfahrt (z.B. Airbus, Boeing)

Luftfahrttechnische Betriebe (D, CH, A)

Luftsportvereine (Sämliche in Deutschland)

Luftverkehrsgesellschaften (z.B. Lufthansa, Air Berlin)

Verkehrs- und Regionalflughäfen, Landeplätze

Wetterdienste, Klimaforschung (z.B. DWD, Kachelmann)

Luftfahrtverbände, -Organisationen (z.B. AOPA, VC, DACC)

Versicherungsgesellschaften (z.B. Allianz, VHV, VGH)

Presse, Rundfunk, Fernsehen (z.B. ARD, ZDF, BILD, WAZ)

Bundes- u. Landesbehörden der Luftfahrt (z.B. BMVBS, LBA, BFU)

Industrie- und Handelskammern (IHK, DIHK)

Forschung, Wissenschaft (z.B. Universitäten, ESA. DLR)

Juristen, Steuerberater, Politik

Gewerbliche und private Piloten (ATPL, CPL, PPL)

Messe, Seminare und Veranstaltungen

Sonderformate auf Anfrage

Anzeigenschluss ist jeweils 14 Tage vor Erscheinungstermin
Ausgabe März: 16. Februar, Ausgabe Juni: 15. Mai,
Ausgabe September: 15. August, Ausgabe Dezember: 16. November.
Preise zuzüglich gesetzl. MwSt.
AE-Provision 15% (gilt nicht für Anzeigen von Mitgliedern des VdL + Luftfahrt-Akademie)
Zahlungsbedingung innerhalb von 10 Tagen ohne jeden Abzug
Bei Vorauszahlung 2% Skonto

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Geschwister-Scholl-Straße 8
70806 Kornwestheim
Email: anzeigen@luftfahrt-sv.de

Neues aus unserer Schmunzelecke

Zusammengestellt von Wolfgang Hirsch

Schaufenster einer Zoohandlung mit folgendem Schild: „Sex-Frösche für nur 20 Euro." Neugierig geworden tritt eine Blondine ein und bleibt vor einer Glasvitrine stehen, an der ein Plakat hängt: „Sex-Frösche nur 20 Euro. Geld-zurück-Garantie. Mit Gebrauchsanleitung." Die Blondine überzeugt sich links und rechts, dass niemand zusieht und flüstert dann dem Verkäufer zu, dass sie einen kaufen will. Der Verkäufer packt einen Frosch vorsichtig ein und sagt: „Befolgen Sie einfach die Anleitung." Die Blondine schnappt die Kiste und läuft schnurstracks nach Hause. Dort angekommen holt sie die Gebrauchsanleitung heraus und liest: 1) Duschen Sie. – 2) Besprühen Sie sich mit wohlriechendem Parfum. – 3) Ziehen Sie Ihre schönste Reizwäsche an. – 4) Begeben Sie sich ins Bett und legen Sie den Frosch zwischen Ihre Beine. – Die Blondine befolgt alles und setzt zuletzt den Frosch an die besagte Stelle. Aber zu ihrer Überraschung passiert gar nichts. Verärgert liest sie die Gebrauchsanleitung nochmals und entdeckt am unteren Ende ganz kleingedruckt den Hinweis: „Falls Sie Probleme oder Fragen haben, rufen Sie bitte sofort in der Zoohandlung an." Die blonde Frau ruft dort an und der Verkäufer sagt, dass er heute bereits mehrere Beschwerden hatte, das Problem kennt und in fünf Minuten bei ihr sein wird. Kurz darauf steht der Verkäufer bei ihr in der Wohnung, lässt sich den Hergang erzählen, bittet die Frau, sich wieder hinzulegen, nimmt vorsichtig den Frosch, schaut ihm tief in die Augen und sagt mit ernster und drohender Stimme: „Hör gut zu, noch ein einziges Mal zeige ich Dir, wie es geht..."

In jedem Witz steckt ein Körnchen Wahrheit.

Frau: „Hast du mein Foto noch bei dir im Büro aufgestellt?" – Mann: „Ja sicher! Wenn Probleme auftauchen, egal wie groß, sehe ich dein Foto an und es sind keine Probleme mehr da!" – Frau: „Ach das ist aber jetzt lieb von dir!" – Mann: „Ich schaue auf das Bild und denke – welches Problem kann noch größer sein als dieses?"

Wer reitet so spät durch Nacht und Wind? Es ist die Lasagne, getarnt als Rind.

Frau: „Warum schaust du so?" – Mann: „Ach nichts!" – Frau: „Ich habe aber gesehen, dass du schon fast vier Stunden lang die Heiratsurkunde ansiehst!" – Mann: „Ich suche das Ablaufdatum!"

Seit dem Pferdefleisch-Skandal bekommt die Aussage „es ist Schimmel im Essen" eine ganz neue Bedeutung.

Ein Mann in der Hölle fragte den Teufel: „Darf ich meine Frau anrufen?" Nach dem Gespräch fragte er, was er jetzt bezahlen muss. Teufel: „Nichts! Von Hölle zu Hölle ist gratis!"

EDEKA – Wir striegeln Lebensmittel

Richter: „Warum haben sie ihre Frau und nicht den Liebhaber erschossen?" – Angeklagter: „Euer Ehren, es ist einfacher, einmal eine Frau zu erschießen, als jede Woche einen Liebhaber!"

Diese Lasagne wiehert mich an.

Frau: „Ich wünschte, ich wäre eine Zeitung. Du würdest mich jeden Tag in den Händen halten." – Mann: „Ich wünschte auch, du wärst eine Zeitung, dann hätte ich jeden Tag eine Neue!"

„Wieso sprechen sie mit ihrer Lasagne?" – „Ich bin Pferdeflüsterer."

Eine Büffelherde bewegt sich nur so schnell wie der langsamste Büffel. Wenn die Herde gejagt wird, sind es die schwächsten und langsamsten ganz hinten, die zuerst getötet werden. Diese natürliche Selektion ist gut für die Herde als Ganzes, da sich Ihre allgemeine Geschwindigkeit und die Gesundheit durch regelmäßige Auslese verbessern.

Auch das menschliche Gehirn kann nur so schnell arbeiten, wie die langsamsten Gehirnzellen. Wie wir alle wissen, werden durch die übermäßige Einnahme von Alkohol Gehirnzellen abgetötet, aber natürlich sind es die langsamsten und schwächsten, die es zuerst erwischt.

FAZIT: Regelmäßige Einnahme von Alkohol befreit das Gehirn von schwachen und langsamen Gehirnzellen und macht es so zu einer schnellen und effizienten Maschine. Das ist auch der Grund, warum man sich nach ein paar Bier immer für wesentlich schlauer hält.

Demnächst bei Edeka: Spaghetti Bolognesel

Man spendierte mir mittags eine Lasagne. Die war total versalzen. Aber nun gut, einem geschenkten Gaul guckt man nicht ins Maul.

Im alten Troja versteckten sich Menschen in einem Pferd. Heute verstecken sich Pferde in Lasagne. Verrückte Welt.

„Ich hab' ein Haus, ein kunterbuntes Haus, ein Äffchen und ein Pferd, äh, MAMA, WO IST MEIN PFERD?" – „Hör' sofort auf zu singen und iss deine Lasagne!"

Reittunier. Ansage: Am Start Sophie-Charlotte Szypanski auf Lasagne.

Eine sehr lautstarke, unattraktive, ungepflegte Frau ging mit ihren beiden herumschreienden Kindern durch die Regale bei Aldi. Die Dame an der Kasse sagte freundlich: „Guten Morgen und herzlich willkommen bei Aldi. Nette Kinder, die Sie da haben. Sind das Zwillinge?"

Die Frau hörte auf zu schreien und pöbelte die freundliche Kassiererin an: „Verdammt, nein, das sind keine Zwillinge. Der Große ist 9, die Kleine 7. Warum zum Teufel glaubst du blöde Kuh, dass es Zwillinge sind? Bist du blind, oder einfach nur saudumm?"

„Gnädige Frau, ich bin weder blind noch dumm", erwiderte die Kassiererin „Ich konnte nur einfach nicht glauben, dass es jemanden gibt, der sich zweimal mit Ihnen einlässt"