

german **■** Erscheinungsweise vierteljährlich 20. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 4.2021



Eigentümer und ihre Pflichten – die rechtlichen Anforderungen

Weiterbildungsveranstaltung des GAEA / VdL

Wenn das Höhenruder klemmt...

Verband im neuen Gewand

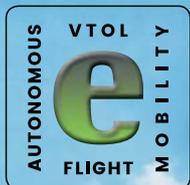
»»»» GAEA / VdL Grund- und Zusatzausbildung im Jahr 2022 »»»»



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 27 – 30, 2022

Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA
#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com

Liebe Luftfahrtenthusiasten,

nun neigt sich dieses erlebnisreiche Jahr dem Ende zu und ich darf meine Meinung hier im Editorial zum Ausdruck bringen. Ich versuche meine Gedanken in Worte zu fassen, mein Blick schweift in meinem Büro auf die Fensterbank, auf der eine Sammlung von Kaffeebechern steht. Zwei davon, eine schwarze und eine weiße, brachte ich vor über zwanzig Jahren von einer Aus- bzw. Weiterbildung mit. Diese beiden Kaffeebecher tragen jeweils in goldener bzw. roter Farbe unter anderem die Aufschrift „1861 – MENS ET MANUS“. Ich habe diese Becher immer in meinen Büros in Sichtweite aufgestellt, gerade um daran erinnert zu werden: „Nur durch die Kombination und Zusammenwirken von Hand und Geist, von Denken und praktischem Handeln können aktuelle und zukünftige Probleme gelöst werden.“

Was sehe ich, wenn ich auf einer Flugzeuginspektion in einem Hangar stehe? Viele ältere Mechaniker mit ernsten Gesichtern. Wenn ich auf dem Weg zum Bahnhof oder Flughafen bin? Viele fleißige Menschen, die Straßen ausbessern, Häuser bauen oder mir an der Kasse im Supermarkt etwas abrechnen. Viele namenlose, auch durch die Maske erkennbar ernste Gesichter. Die, die im Home-Office werkeln, die sieht man nicht.

Letztens fiel mir auf einem Foto, auf dem ich eine Sonnenbrille trug, etwas auf und ein. Diese „Ray Ban“-Brille hatte mir mein Fluglehrer 1980 aus New York mitgebracht. So vergeht die Zeit, das Brillengestell ist dasselbe, nur die Gläser sind mittlerweile etwas geschliffener, vielleicht anders als meine Ausdrucksweise hier. Doch was will ich damit sagen? Manchmal wundern sich Mandanten, wie „schnell“ Experten, Sach-, „Verständige“ so wie wir ein Flugzeug inspizieren oder die Bordbücher überprüfen können. Vergleichen das mit weniger Erfahrenen. Jedoch: Diese meine, unsere „Brillen“ haben schon einiges erblickt, auch manchmal durchblickt. Das Detail, jedes Detail ist immer wichtig. Eine falsche Flugstundenummierung im Journey Log kann zu falscher planmäßiger Wartungsarbeit führen. Dies zu Ausfällen von flugstundenabhängigen Teilen. Ein falscher Mauerstein, ein falsches Fundament, eine falsche Statik kann die Straße, das Gleis, ein Gebäude oder eine Brücke zu Schaden oder Einsturz bringen. Ohne Wartung und Instandsetzung kein sicherer Flug, keine gute Landung.

Wenn ich so die Nachrichtenlage zum Ende 2021 sehe, sind doch einige „Bauwerke“ erneuerungsbedürftig. Sieht das der „Verstand“ und wie geht der mit der „Hand“ um? Sollte das nicht eine fließende, abgestimmte Handbewegung sein? So wie ein Klavierspieler uns faszinieren kann. Oder hören wir gerade den Missklang einer ungestimmten Violine in der Hand eines Kindes in der Aula zur Weihnachtsfeier? Die Eltern sind begeistert ob ihres Sprungs, andere drehen verschämt den Kopf beiseite, halten sich in Gedanken die Ohren zu. Ist vielleicht vieles in Vergessenheit geraten, wird dieses zu vererbende Wissen gut weitergegeben, anerkannt und gepflegt?

Wir im Verband haben die Stabübergabe gut vollbracht, stellen uns gerade gut auf. Von Vorstandsseite haben wir uns in diesem Jahr, Stein für Stein, zu einem guten Brückenfundament zusammengefunden, viele kleine Details abgestimmt und gemeinsam in vielen Zoom-Gesprächen erarbeitet. Das erste nach außen sichtbare Ergebnis ist der neugestaltete Internetauftritt. Dies ist ein fließendes Projekt und bedarf der Pflege und Mitarbeit auch und gerade durch unsere Mitglieder. Wir freuen uns über jede Anregung zur Gestaltung und Verbesserung. Dazu gehört sicher auch die Online-Expertensuche, die wir anhand der persönlichen Fragebögen für die aktiv tätigen Sachverständigen eingerichtet haben. Bitte füllen Sie daher den Fragebogen umfassend aus. Dann kann die Online-Expertensuche noch besser werden. Darauf aufbauend werden nach interner Prüfung und Freigabe durch den Vorstand auch die Mitgliederurkunden, Ausweise, Stempel etc. generiert und sukzessive an die Mitglieder versandt werden. Auf entsprechende konstruktive Kritik aus der Mitgliederschaft heraus werden wir auch für 2022 die Seminarmodule an die Nachfrage anpassen, vielfältiger gestalten und weiter, breiter ausbauen. Gerade auch um den weiteren Schritt in eine Internationalisierung unserer Experten in Angriff zu nehmen. Dies, um in dieser globalen Aviatik besser und zeitgemäß aufgestellt zu sein. Das sind noch viele kleine Bausteine, um dieses Brückenwerk zu vollenden, aber die andere Seite kommt langsam in Sicht. Mit dieser Zuversicht und Sicht möchten wir alle gemeinsam in das neue Jahr aufbrechen.

In diesem Sinne darf ich Ihnen im Namen des GAEA / VdL Vorstandes eine gesegnete und ruhige Weihnachtszeit wünschen. Einen wunderbaren Übergang in das neue Jahr 2022 und für die Zukunft, für die eigene Schaffenskraft, sowie die allerbeste Gesundheit für Sie und Ihre Familien.

Mit den besten Wünschen für eine gesunde und gute Zukunft

Ihre



Rachel McKay



Rachel McKay

Inhalt

MITGLIEDERVERSAMMLUNG	4
"Mal was Anderes"	
WEITERBILDUNG GAEA / VDL	5
In Präsenz	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	6-7
Eigentümer und ihre Pflichten	
RECHTSPRECHUNG	8
Neues aus der Rechtsprechung	
PRESEMITTEILUNG	9
Umzug einer alten Tante	
PRESEMITTEILUNG	10-11
LBA neues vom Luftfahrt-Bundesamt	
GAEA/VDL-VERBANDSINFORMATION	12
Ausweise – Medaillen – Schwingen	
GAEA/VDL-VERBANDSINFORMATION	13
Verband im neuen Gewand	
Impressum	13
CENTERFOLD	14-15
RECHTSPRECHUNG	16
Leserbrief Dr. Heiko van Schyndel	
GAEA/VDL-VERBANDSINFORMATION	17
Aufnahmeantrag	
SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS	18-19
Wenn das Höhenruder klemmt ...	
PRESEMITTEILUNG	20
Neue Drohnenflugstrecken	
HISTORIE	21
vom Verband VdL e.V.	
PRESEMITTEILUNG	22
Medizinische Güter (EULE)	
EHRENMITGLIED	23
In Hamburg sagt man Tschüss	
MITTEILUNGEN	24
Mediadaten, Termine	
MITTEILUNGEN	25
Grundausbildungsprogramm	
GAEA/VDL-INFORMATION	26-27
Aktuelle Rechtsprechung	

Endlich wieder Präsenzveranstaltung und „Mal was Anderes“

Marco Niles



Am 02.10.2021 war es endlich wieder soweit, eine Sachverständigenkonferenz, Mitgliederversammlung nicht am Bildschirm, sondern „Face to Face“ und einem tollen Rahmenprogramm in der Nähe von Bonn.

Bereits am 01.10.2021 waren einige Mitglieder angereist, um in gemütlicher Atmosphäre beim gemeinsamen Abendessen den ersten Gedankenaustausch zu betreiben.

Alle Teilnehmer freuten sich an diesem Abend über ein Wiedersehen und der Möglichkeit im direkten Kontakt die letzten fast 20 Monate ohne Präsenzveranstaltung Revue passieren zu lassen.

Am nächsten Tag war vieles anders, als in den vorherigen Mitgliederversammlungen, Fortbildungen in Langen oder bei Messeveranstaltungen.

Keine Tragflächen, Triebwerke nicht größer als eine APU und in einigen Luftfahrzeugen fehlten sogar die Sitze im Passagierraum. Doch bevor wir zur Lösung dieser Rätsel kommen von Anfang an die Geschichte der Versammlung erzählt.

Annähernd pünktlich um 10.10 Uhr wurde die Veranstaltung unter engen Coronabestimmungen durch die Vorsitzende, Rachel McKay und dem Organisator, Marco Niles, eröffnet.

Nach Überreichung der Urkunden der Ehrenmitglieder und Aushändigung eines Zertifikats für einen „frisch ernannten“ Sachverständigen (war bei der eigentlichen Ehrung des Ausbildungslehrgangs leider verhindert) kam direkt das erste Highlight des Tages mit dem Vortrag von Prof. Dr. Christian Duve.

Der gelehrte Jurist, Mediator und Honorarprofessor an der Universität Heidelberg erläuterte die Vor-, Nachteile von Mediation in komplexen Rechtsstreitigkeiten und gab dabei einige Beispiele aus der Luftfahrt, bei denen er als „Schiedsrichter“ beteiligt war.

Durch die langjährige Zusammenarbeit mit den „Fliegenden Juristen und Steuerberatern“ kam gerade mit dieser Personengruppe eine rege Diskussion auf, weil teilweise Rechtsstreitigkeiten aus der Vergangenheit/Gegenwart (wie z.B. das Planfeststellungsverfahren am Frankfurter Flughafen) parallel von Christian Duve, sowie einigen Mitgliedern aus dem Verband bearbeitet wurden.

Aber auch für die Luftfahrtsachverständigen waren die Möglichkeiten der Mediation, getragen durch den interessanten Vortrag, informativ und spannend zugleich.

Nach kurzer Pausenunterbrechung schloss sich der nächste Höhepunkt an. Der PCA Michael Andorka erläuterte in seinem Vortrag die Auswirkungen, Änderungen von Part CAMO nach Revision der VO (EU) 1321/2014 durch VO (EU) 2019/1383 und 2020/270.

Dabei ging er nicht nur auf die reinen juristischen Änderungen ein, sondern erläuterte aus seiner Praxiserfahrung die möglichen Herausforderungen für die Zukunft, nach Umsetzung der Verordnungen.

Im Anschluss an den Vortrag konnten sich alle Teilnehmer für den „Praxisteil“, Rundgang durch die Flughalle, Line und Base Maintenance inkl. Spezialwerkstätten, stärken.

Nach Vorstellung der verschiedenen Hubschraubertypen erläuterte Marco Niles die Einsatzspektren, Abgrenzungen zwischen PTL (mit Restschub) und Wellenleistungstriebwerk beim Hubschrauber und erklärte; warum eine Super Puma einen herkömmlichen Heckrotor anstatt einen Fenestron benötigt.

Beim Durchgang wurden viele Fragen aufgeworfen, analysiert und letztendlich für viele Teilnehmer, quasi am offenen Herzen, Antworten und Erläuterungen gegeben, die bisher so im Detail nicht bekannt waren.

So konnte die scheinbar undurchsichtige, geheimnisvolle Spezies Drehflügler oder konkret der Hubschrauber transparent und für viele durchsichtiger werden.

Gegen 17.00 Uhr nach kurzem Debriefing wurde die Veranstaltung durch die Vorsitzende geschlossen und alle waren sich einig: „Schön, dass wir nach langer Zwangspause wieder eine Präsenzveranstaltung hatten und der Hubschrauber ist kein Buch mit sieben Siegeln!“

© Marco Niles



Abb. 1: Prof. Dr. Christian Duve
(© Foto Ch. Duve)



Abb. 2: Teilnehmer im Konferenzraum (© Foto H. Hanke)

Erste Weiterbildungsveranstaltung des GAEA / VdL

Prof. Dr. Harald Hanke



Am 02.10.2021 fand in Bonn-Hangelar die erste Weiterbildungsveranstaltung des GAEA / VdL in Präsenz seit dem Corona Lock-down statt. Der Andrang der Mitglieder zur Teilnahme war groß. Trotz des gut belüfteten Raums wurde die Teilnehmerzahl so begrenzt, dass ein Abstand zwischen den Teilnehmern von mehr als 1,5m eingehalten wurde.



Abb. 1: Teilnehmer im Konferenzraum (© Foto H. Hanke)

Nach der Begrüßung durch die Vorsitzende wurde das langjährige Mitglied Rainer Taxis für seine Verdienste im VdL geehrt. Er erhielt nach der Neustrukturierung der Verbandsordnung die erste Ehrenurkunde. Dazu ließen es sich die Vorsitzende McKay und der Ausbildungsleiter Hanke nicht nehmen, in einer sichtbaren Prozedur vor dem gesamten Auditorium diese erste Urkunde zu unterschreiben.



Abb. 2: Rainer Taxis erhält die erste Ehrenurkunde von R. McKay (© E. Heiduk)

Es folgte die Übergabe der Bescheinigung für eine erfolgreiche Teilnahme am ersten Ausbildungslehrgang nach der Corona-Unterrichtspause an Hr. Kabamba. Symbolisch für jeden einzelnen Teilnehmer des Grundlehrgangs nahm er die Urkunde entgegen. Die neue Struktur unserer Sachverständigenausbildung macht es möglich, indem die gesamte Ausbildung in eine Grundausbildung und eine Spezialisierung untergliedert wurde. Die Inhalte der Grund- bzw. Basisausbildung sind dieselben, die auch für die öffentliche Bestellung und die internationale Zertifizierung unterrichtet werden. Dadurch erhält der VdL eine bisher nicht gekannte Flexibilität, denn in der Spezialisierungsphase werden viele Module angeboten, die wiederum allen Mitglieder auch zur Fortbildung zur Verfügung stehen.



Abb. 3: J. Kabamba erhielt das Teilnahmezertifikat am Sachverständigenlehrgang (© Foto H. Hanke)

© Prof. Dr. Harald Hanke



**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

Eigentümer und ihre Pflichten – die rechtlichen Anforderungen

Kai Erckmann



Die Erfüllung des fliegerischen Glücks ist für viele Piloten erst perfekt, wenn sie sich den Traum vom eigenen Flugzeug erfüllen können. In Vorbereitung auf diesen großen Schritt setzen sich angehende Eigentümer mit der Auswahl des richtigen Luftfahrzeugmusters, seinen Leistungsparametern, Betriebskosten, der Avionik und vielen weiteren Themen auseinander. Wenig ist jedoch bekannt über die rechtlichen Anforderungen an den Eigentümer eines Luftfahrzeugs.

Betrachten wir ein Beispiel anhand einer Piper PA-28-181 (Archer II). Aufgrund seiner Eigenschaften als leichtes (Startmasse unter 2.730kg) und nicht-komplexes motorbetriebenes Luftfahrzeug, fällt es bei der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unter die Anforderungen des Anhang Vb (Teil-ML) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

Unterkapitel B, aus Abschnitt A (Technische Anforderungen) des Teil-ML trägt den Titel „Verantwortlichkeiten“. Dieses Unterkapitel befasst sich mit den Anforderungen, für deren Erfüllung der Eigentümer die Verantwortung übernommen hat. Der Käufer der oben genannten Piper ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich und muss gewährleisten, dass Flüge nur stattfinden, wenn die folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand
- Betriebs- und Notfallausrüstungen sind korrekt eingebaut und betriebsbereit
- es liegt ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis vor
- die Instandhaltung des Luftfahrzeugs erfolgt nach dem Instandhaltungsprogramm

Der private Eigentümer kann die Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an eine CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) oder CAO (Combined Airworthiness Organisation) vergeben.

Schließt der Eigentümer keinen Vertrag mit einem solchen Unternehmen, ist er für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben selbst verantwortlich.

Der Käufer unserer Piper entschließt sich, keinen Vertrag mit einer CAMO oder CAO abzuschließen und möchte die Lufttüchtigkeit seines Flugzeuges eigenverantwortlich sicherstellen. Jetzt kommt ein weiteres Unterkapitel des Teil-ML zum Tragen. Unterkapitel C, aus Abschnitt A (Technische Anforderungen) des Teil-ML trägt den Titel „Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“.

Unser frischgebackener Flugzeugeigentümer muss, um die Lufttüchtigkeit seiner Piper aufrechtzuerhalten, folgendes sicherstellen:

- Durchführung von Vorflugkontrollen
- Beseitigung von Mängeln oder Schäden, die den sicheren

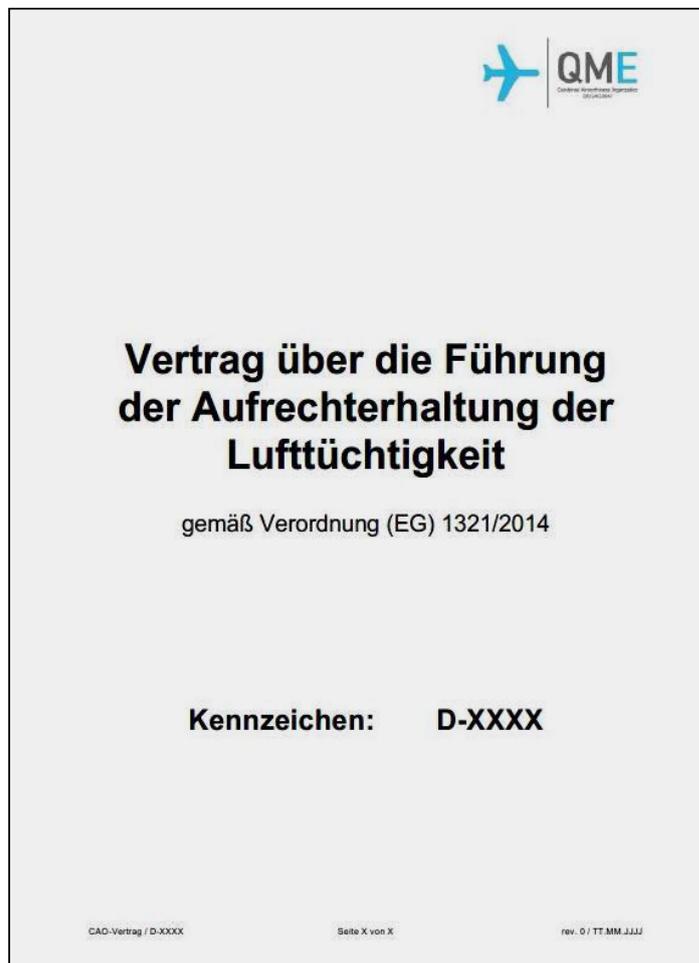


Abb. 1 Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Betrieb beeinträchtigen

- Durchführung sämtlicher Instandhaltung in Einklang mit dem Instandhaltungsprogramm
- Befolgung aller zutreffenden
 1. Lufttüchtigkeitsanweisungen
 2. betrieblicher Anweisungen mit einer Auswirkung auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
 3. von der EASA vorgegebenen Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
 4. von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen
- die Durchführung von Änderungen und Reparaturen in Übereinstimmung mit zugelassenen Unterlagen
- Instandhaltungstestflüge, falls erforderlich

Am Ende all dieser Maßnahmen steht die jährliche Prüfung der Lufttüchtigkeit durch einen Airworthiness Review Staff. Im Rahmen dieser Prüfung wird, unter anderem, die Erfüllung sämtlicher vorgenannter Punkte geprüft.

Das Ende vom Lied...

Aus eigener beruflicher Erfahrung kann ich berichten, dass an diesem Punkt nicht wenige private Eigentümer, die sich für die eigenverantwortliche Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ihres Luftfahrzeugs entschieden haben, von der Realität eingeholt werden.

Die häufigsten Probleme, die bei der Prüfung der Lufttüchtigkeit auftreten, sind:

- fehlende oder mangelhafte Instandhaltungsaufzeichnungen
- veraltete Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramme
- unvollständige Betriebszeitenübersichten
- unvollständige und veraltete AD-Übersichten
- fehlende Nachweise über durchgeführte Modifikationen

Ein Airworthiness Review Certificate (ARC) darf nur ausgestellt werden, wenn Beanstandungen, die sich während einer Prüfung der Lufttüchtigkeit ergeben haben, vollständig behoben worden sind. Findet die Prüfung erst unmittelbar bei Ablauf des alten ARCs statt, kann es zu ungewollten Standzeiten des Flugzeugs kommen.

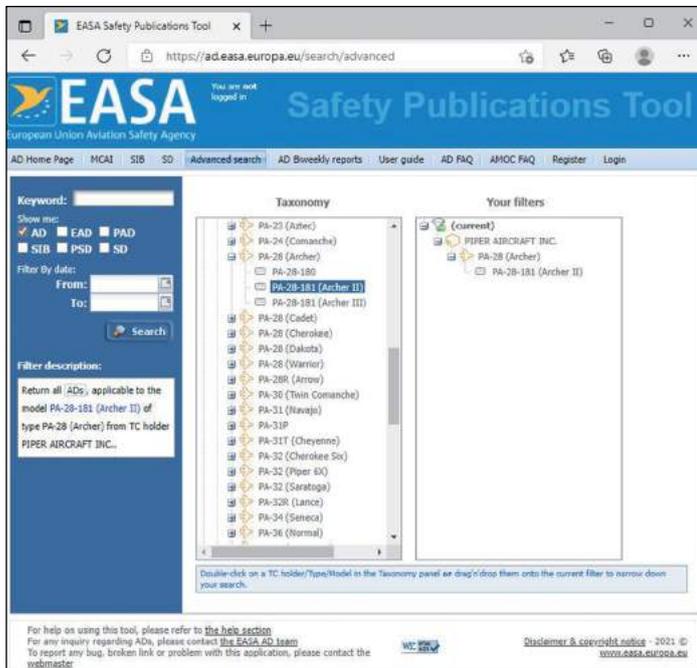


Abb. 2 EASA Safety Publication Tool

Meine Empfehlung...

Eigentümer, die sich bewusst für die eigenverantwortliche Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ihres Flugzeuges entscheiden, sollten folgendes berücksichtigen:

- setzen sie sich mit dem Inhalt des Teil-ML auseinander
- tragen Sie Links zu allen relevanten Quellen zusammen (z.B. EASA Safety Publication Tool für den Bezug von EASA ADs / <https://ad.easa.europa.eu>)
- suchen Sie sich bei Fragen kompetenten Rat (z.B. bei der Werft Ihres Vertrauens)
- nehmen Sie frühzeitig Kontakt zu einer CAMO, CAO oder einem freien Airworthiness Review Staff auf. So können mögliche Beanstandungen frühzeitig erkannt und behoben werden.

© Kai Erckmann



Neues Buch vom LSV John Brown

Die 2. Auflage von „Gustav Weißkopf und die Brüder Wright, Wer flog zuerst?“ ist gerade bei Amazon erschienen. Sie enthält ein Vorwort des Chefredakteurs a. D. von *Jane's All the World's Aircraft*, Paul Jackson. Darin wird die Anerkennung Weißkopfs als erster Motorflieger bekräftigt: „zwischenzeitlich hat sich die Beweislage zugunsten Gustav Weißkopfs so weit gefestigt, dass sie unanfechtbar geworden ist.“

Zu den neuen Erkenntnissen gehört ein Nachweis für die Verbindung zwischen Gustav Weißkopf und dem deutschen Flugforscher Otto Lilienthal. Ferner gibt es die erste deutsche Übersetzung des *Wright/Smithsonian-Vertrages*, der die Geschichte der Luftfahrt verbindlich vorschreibt.

Brown schreibt über die Luftfahrtgeschichte aus der Sicht des modernen Sachverständigen und gewinnt dabei viele neue Erkenntnisse, die von der traditionellen Erzählung abweichen.

ISBN-13 : 979-8486556371, Amazon, 591 Seiten, €39,99

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

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

Schirmherr ist
Dr. Thomas Enders.



Stiftung Mayday

Hugenottenallee 171a, 63263 Neu-Isenburg
Telefon: 0700 – 77000 7701
Fax: 0700 – 7700 7702

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

Spenden: Frankfurter Sparkasse
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 40, BIC: HELADEF1822

II. Mitglieder der sog. „Reichsbürgerbewegung“ besitzen nicht die erforderliche luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit

Monika Thürmer



(VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22.06.2021 - 8 S 3419/20 -, zit. nach juris)

Auch die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit wirft immer wieder neue Fragen auf. Eine davon hat kürzlich der VGH Baden-Württemberg behandelt und festgestellt, dass Mitglieder der „Reichsbürgerbewegung“ die erforderliche Zuverlässigkeit nicht aufweisen. Dem lag ein Sachverhalt zugrunde, in dem nach Feststellung der Zuverlässigkeit durch das zuständige Regierungspräsidium im Wege der Nachberichtspflicht durch das Landeskriminalamt Baden-Württemberg mitgeteilt wurde, dass der - spätere - Kläger als sog. „Reichsbürger“ erfasst worden sei, u.a. nachdem in eindeutiger „reichsbürgertypischer“ Diktion verfasste schriftliche Äußerungen des Klägers bei der Staatsanwaltschaft Ellwangen in Bezug auf ein Schreiben zur Androhung von Erziehungshaft eingegangen waren. Darin wurden der territoriale Geltungsbereich des Grundgesetzes und damit der „Pseudostaat BRD“ als erloschen bezeichnet. Das Regierungspräsidium hatte daraufhin die Feststellung der Zuverlässigkeit widerrufen. Das Verwaltungsgericht hatte der dagegen gerichteten Klage stattgegeben, das Urteil wurde nunmehr durch das Berufungsgericht abgeändert und die Klage abgewiesen.

Das Berufungsgericht hat zu der neu gefassten Vorschrift des § 7 LuftSiG festgestellt, dass auch bei Vorliegen eines der darin bestimmten Regeltatbestände zu prüfen sei, ob dieser im Zusammenhang mit den sonstigen Umständen die Annahme luftsicherheitsrechtlicher Unzuverlässigkeit rechtfertigt oder ob die Regelvermutung aufgrund besonderer Umstände ausnahmsweise ausgeräumt ist. Dies könne nur aufgrund einer Gesamtwürdigung i. S. des § 7 Abs. 1a Satz 1 LuftSiG beurteilt werden, dabei sei das Gewicht der Regelbeispiele und ihre indizielle Aussagekraft ebenso in den Blick zu nehmen wie den Betroffenen entlastende oder möglicherweise sogar in ein gutes Licht stellende Vorgänge. Das Gewicht der Regelbeispiele erfordere jedoch das Vorliegen besonderer Umstände, um gleichwohl von der Zuverlässigkeit ausgehen zu können. Diese müssen demnach die Regeltatbestände bei einer Gesamtwürdigung derart in den Hintergrund treten lassen, dass im Hinblick auf sie allein keine Zweifel an der Zuverlässigkeit mehr aufkommen können.

Der VGH hat außerdem festgestellt, dass die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit nicht schon deshalb zu verneinen ist, weil es daran dann in der Regel fehle, wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene Bestrebungen nach § 3 Abs. 1 des Bundesverfassungsschutzgesetzes (BVerfSchG) verfolgt oder unterstützt oder in den letzten zehn Jahren verfolgt oder unterstützt hat (§ 7 Abs. 1a Satz 2 Nr. 3 LuftSiG). Tatsächliche Anhaltspunkte dafür konnten nicht festgestellt werden. Dass die der „Reichsbürgerbewegung“ zugerechneten Personen einer gemeinsamen Ideologie folgend übereinstimmend die Existenz und die Legitimation der Bundesrepublik Deutschland und deren Rechtssystem ablehnen, reicht dafür nicht aus. In dem entschiedenen Fall lagen aber sonstige Erkenntnisse vor, die im Wege der

Gesamtwürdigung jedenfalls ausreichende Zweifel an der Zuverlässigkeit des Klägers ergaben. Diese wurden den Schreiben entnommen, in denen er die Existenz und die Legitimation der Bundesrepublik Deutschland sowie die Verbindlichkeit von deren Rechtsordnung verneint hatte. Da er damit einen zur freiheitlichen demokratischen Grundordnung zählenden Verfassungsgrundsatz in Frage gestellt habe, nämlich das Recht des Volkes die Staatsgewalt durch besondere Organe der Gesetzgebung, der vollziehenden Gewalt und der Rechtsprechung auszuüben, komme es nicht darauf an, ob sich der Kläger der Übereinstimmung mit der Ideologie der sog. „Reichsbürgerbewegung“ bewusst war und über seine zum Ausdruck gebrachten Vorstellungen hinaus mit anderen dieser Bewegung zuzurechnenden Personen oder irgendwelchen Gruppierungen bzw. Personenzusammenschlüssen innerhalb dieser Bewegung auf irgendeine Weise verbunden war oder ist.

Dem Kläger konnte es auch nicht mehr helfen, dass nur der mögliche persönliche Vorteil bestimmend gewesen sein sollte, das gegen ihn verhängte und von ihm als ungerecht empfundene Bußgeld von 120 EUR letzten Endes doch nicht bezahlen zu müssen, nachdem sich in der Vergangenheit einzelne Behörden nachgiebig erwiesen und das Bußgeldverfahren eingestellt hatten. Gerade der Umstand, dass der Kläger um solcher, eher geringer Vorteile willen die Verbindlichkeit der staatlichen Rechtsordnung als Ganzes zu negieren bereit war, lässt aus Sicht des Berufungsgerichts vielmehr befürchten, dass, wenn ihm von Dritter Seite persönliche Vorteile in Aussicht gestellt würden, er wiederum bereit sein könnte, auch die die Luftsicherheit gewährleistenden Vorschriften als vermeintlich ebenso „illegal“ einfach zu ignorieren, um etwa Nichtberechtigten den Zugang zu Sicherheitsbereichen eines Flugplatzes zu ermöglichen. Dabei wurde zu seinen Ungunsten berücksichtigt, dass er nach Vaduz/Liechtenstein gefahren ist und dort in einem Behördengang eine sog. „Lebenderklärung“ und ein „Sicherungsabkommen“ beurkunden ließ, deren Bedeutung sich allein auf der Grundlage der Vorstellung der „Reichsbürger“ oder sog. „Selbstverwalter“ erschließt, wonach solche Dokumente geeignet sein sollen, den staatlichen Durchgriff auf die „lebende Person“ hinter dem „Strohmann“ zu verhindern.

Dass er nach anwaltlicher Beratung bereits Ende 2018 das gegen ihn verhängte Bußgeld wegen „Sinnlosigkeit seines Tuns“ bezahlt haben will, vermochte ihm auch nicht zum Erfolg zu verhelfen. Denn vor dem Verwaltungsgericht hat er den Feststellungen des Berufungsgerichts zufolge nur erkennen lassen, dass er sich künftig - wohl wegen der nicht erwarteten Weiterungen insbesondere im Hinblick auf seine Pilotenlizenz - nicht mehr entsprechend verhalten, sondern bei „unberechtigten“ Forderungen sogleich anwaltlicher Hilfe bedienen würde.

© Monika Thürmer

Umzug einer alten Tante Transport von Flugzeug-Klassiker JU 52 von Mönchengladbach nach Essen- Mühlheim



GAN-Redaktion

Am Mönchengladbacher Flughafen ist eines der letzten noch flugfähigen Exemplare von Deutschlands wohl bekanntestem Flugzeug stationiert: Ein Ende der vierziger Jahre datierter Lizenznachbau der JU 52 – oft auch nur „Tante Ju“ genannt. Unweit von diesem bestens gepflegten, regelmäßig für Rundflüge genutzten Oldtimer stand auf dem Gelände allerdings noch ein weiteres, ein wenig heruntergekommenes Exemplar des Wellblech-Fliegers.

Ein altes Flugzeug macht sich auf die Reise

Diesen nicht mehr flugtauglichen Vertreter wollte die mit den Mönchengladbachern befreundete WDL Luftschiffgesellschaft an ihren Stammsitz, den Flughafen Essen-Mühlheim holen. WDL-Geschäftsführer Frank Peylo musste nicht lange nach einem geeigneten Dienstleister zum Transport der betagten Dame suchen: Unmittelbar vor der eigenen Haustür bot sich dafür das in Mühlheim ansässige Unternehmen Auto-Obermann an, ein ausgewiesener Spezialist zum Beispiel für Baumaschinen- und Schwertransporte. Nachdem die vielen Details der aller Voraussicht nach letzten Reise des Oldies geklärt waren und dieser von Spezialisten transportgerecht demontiert war, trat das Projekt am 23. April dieses Jahres in die heiße Phase ein.



Abb. 1: Drei Tonnen schwere Alu-Rumpf des Fliegers am Haken.

Viele helfende Hände gefragt

Gemeinsam mit einer stattlichen Zahl ehrenamtlicher Helfer des Vereins „WDL-Oldtimer Freunde“ rückte das Obermann-Team am frühen Nachmittag in Halle 1 auf dem Flugplatz in Mönchengladbach an. Alle für einen geschlossenen Transport geeigneten Teile – Höhenleitwerk, Propeller Fahrwerkskomponenten, Pilotensitze und Motorverkleidungen – wurden in einem konventionellen Trailer verladen.

Schlüsselrolle für ein Spezialfahrzeug

Bei der folgenden Operation stand an diesem Tag dann ein Fahrzeug aus der Obermann-Flotte im Mittelpunkt – ein gelb lackierter Renault Premium, der normalerweise den Abschleppservice für liegengeliebene oder verunfallte Lkw übernimmt. Ausgestattet mit einem für Bergungsarbeiten unverzichtbaren Fassi-F455 XP-Ladekran, die in sol-

chen Fällen oft anfallen, diente der stämmige vierachser dazu, Tragflächen und Rumpf des Oldies auf entsprechende Tieflader umzuheben.

Nachts im Konvoi durchs Ruhrgebiet

Wegen der Überbreite der Tragflächen ohnehin nur in der Nacht zulässig, setzte sich der aus drei Tiefladern mit je einer Tragfläche und dem Rumpf der JU gebildete Konvoi dann in den Abendstun-



Abb. 2: Fast geschafft – der JU-52-Rumpf kurz vor der Landung.

den Richtung Mühlheim in Bewegung. Um elf Uhr nachts erreichte der demontierte Flieger dann die WDL-Luftschiffhalle wo er in den folgenden Monaten wieder zusammengesetzt wird.

© Fotos: Fassi Ladekrane GmbH

SEIT 1965
Piloten-SERVICE
Flugzeughandel und -wartung
ROBERT RIEGER GMBH

Über 30 Jahre Erfahrung bei Verkauf und Instandhaltung von Flugzeugen, sowie bester Kundenservice, stehen für Vertrauen, beständige Qualität und Erfolg.

Wir bieten Ihnen qualifizierte Wartung und Reparatur von Kolbenflugzeugen bis 5,7 t aller gängigen Hersteller sowie Turboprops wie Cheyenne, Meridian etc.

Piloten-Service R. Rieger GmbH
CAO.0081/LBA.MG.0170
www.pilotenservice-rieger.de

D-94474 Vilshofen – Tel. +49 8541-8974 – Fax +49 8541-1232
piloten-service.rieger@gmx.de

D-94348 Straubing-Atting – Tel. +49 9429-716 – Fax +49 9429-8314
edms@pilotenservice-rieger.de

Pressemitteilung LAEG-Info

LBA Bearbeitungszeiten bei eingereichten CA(M)E, Neues vom Luftfahrt-Bundesamt



GAN-Redaktion

In der letzten LAEG-Info hatten wir über die unterirdisch langen Bearbeitungszeiten des LBA bei eingereichten CA(M)E berichtet. Heute, einige Monate später hat sich die Situation für die meisten Mitgliedsbetriebe deutlich verbessert und das hat jetzt nicht unbedingt etwas mit der Verlängerung des Termins durch die EASA um 6 Monate zu tun.

Ich habe mehrfache Rückmeldungen erhalten, wonach sich die Betriebsprüfer inzwischen mit den Betrieben in Verbindung gesetzt haben und die Arbeit an den neuen Handbüchern gut voran geht. Es gibt nicht wenige Betriebe, die bereits ihre unbefristete Urkunde haben, oder in Kürze mit der Ausstellung dieser Urkunde rechnen. Auch meine Urkunde wurde letzte Woche ausgestellt, alle Termine wurden von beiden Seiten eingehalten und die Ausstellung hat wie geplant geklappt.

Leider gibt es aber gerade im Bereich der CAE, bei dem eigentlich alle mit einer Vereinfachung gerechnet haben deutlich mehr Schwierigkeiten als erwartet. Hier ist die Vorgabe der EASA, die GA von den Forderungen der gewerblichen Fliegerei zu entlasten, anscheinend noch nicht bei jedem LBA-Betriebsprüfer angekommen, zumindest lassen einige Berichte, die uns dazu erreicht haben, diesen Schluss zu. Während ausländische Konkurrenten schon lange ihre Part- CAO Zulassungen haben, kämpfen unsere Betriebe noch mit der Zulassung ihrer Handbücher.

Bei den Part-CAO ist zumindest ein AOC nicht in Gefahr, aber die Betriebe selbst haben plötzlich wieder mit überbordenden Forderungen mancher Betriebsprüfer zu kämpfen, obwohl sich einige Betriebe genau deshalb gegen einen Part-CAMO und für eine Part-CAO entschieden haben.

Gerade diese Ungleichbehandlung innerhalb der EASA-Mitgliedsstaaten macht genau den Betrieben Schwierigkeiten, die ihren Sitz in Grenznähe zu anderen Ländern haben. Sie erleben hier eine deutliche Benachteiligung und ins Ausland abwandernde Kundenschaft. © THB

NfL 2-619 zur Aufhebung der NfL II 44/09

Die Aufhebung der NfL II 44/09 „Bekanntmachung über die zulässige Zeitüberschreitung bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugen“ hat für einige Unruhe unter den Betrieben geführt, die AMP erstellen und im indirekten Genehmigungsverfahren zulassen.

Da für uns die in der NfL 2-619 angeführte Begründung zur Aufhebung der NfL II 44/09 nicht nachvollziehbar war, haben wir das LBA angeschrieben und um Aufklärung gebeten.

Hier unser Anschreiben und die Antwort von Herrn Feldhoff:

Sehr geehrte Herr Burlage

Mit Herausgabe der NfL 2-619 wurde u.a. die NfL-II 44/09 gestrichen. Begründet wird dies mit geänderten europäischen Anforderungen und Zuständigkeiten.

Wir haben mal versucht herauszubekommen, was damit gemeint sein könnte und wo jetzt geregelt sein soll, wo und wie der Umgang mit fehlenden Toleranzen bei der planbaren Instandhaltung geregelt ist.

Wir haben eigentlich nur im Part ML302(d) etwas zu Toleranzen gefunden, das allerdings auch nur für die Tasks und Inspektionen der 100

Std. / Annual Insp. im Rahmen des MIP gilt. Für alle anderen ICA und vor allem anderen Fliegern gibt es erstmal nichts. Das Wort „Tolerance“ kommt im Zusammenhang mit der planbaren Instandhaltung im gesamten Part-M oder Part-CAMO überhaupt nicht vor.

Der einzige Punkt, in dem wir etwas zu den Toleranzen in Verbindung mit einem AMP gefunden haben, ist im GM1 ML302 versteckt. Hiernach kann ein „amended AMP“ erstellt werden, wenn von der planbaren Instandhaltung gem. AMP abgewichen wird, wobei die Nutzung einer Toleranz keine Abweichung im Sinne der Regularie ist. Was ein „amended AMP“ sein soll ist im gesamten Regelwerk ebenfalls nicht definiert.

Das alles ist sehr dürrtig und ersetzt doch in keinsten Weise die Regelungen der NfL-II 44/09. Die NfL wurde doch immer dann herangezogen, wenn der (S)TC- Holder keine Toleranzen für die planbare Instandhaltung vorgegeben hat. Das hat sich in vielen Jahren bewährt und jetzt stehen wir wieder vor der Entscheidung, wie wir mit der neuen Situation umgehen sollen.

Im AMCMA.302(d)2 gibt es immer noch den Hinweis, dass die Behörde bei fehlenden spezifizierenden Empfehlungen der TC-Holder eigene ergänzende Anweisungen erlassen kann, wie Sie es mit der NfL ja auch gemacht haben. Fehlende Toleranzen bei der planbaren Instandhaltung sind ein klassisches Beispiel dafür.

Da sich an dieser Forderung nichts geändert hat, verstehen wir den Grund für den Wegfall der NfL nicht. Eine redaktionelle Änderung in Bezug auf die aktualisierten EASA-Regularien hätte hier unseres Erachtens nach völlig ausgereicht.

Mit Wegfall der NfL müssen jetzt wieder alle AMP geändert werden, in denen Bezug auf die NfL genommen worden ist.

Wie soll das zukünftig geregelt werden? Sollen wir jetzt selber Toleranzen willkürlich festlegen, da bin ich mal auf das nächste LBA-Audit oder die nächste ACAM-Inspection gespannt. Überhaupt ist jetzt wieder allen Möglichkeiten Tür und Tor geöffnet, von Null Toleranz bis ... Das kann nicht im Sinne der Sicherheit in der Luftfahrt sein.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Becker Vorsitzender LAEG

Und hier die Antwort von Herrn Feldhoff:

Sehr geehrter Herr Becker, vielen Dank für Ihre Anfrage. Herr Burlage hat mich gebeten Ihnen zu antworten.

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1383 wurde durch den Verordnungsgeber bekanntermaßen die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit neu geregelt. Mit Einführung des Teil-ML sind Luftfahrzeuge per Definition in Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entweder diesem Teil oder dem Teil-M zugeordnet. In diesem Zusammenhang gab es auch Änderungen in Bezug auf die Zuständigkeit und ggf. Notwendigkeit der Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen (AMP).

Wie Sie richtig festgestellt haben, gibt es zum Teil-M annehmbare Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften, in der der zuständigen Behörde die Möglichkeit eingeräumt wird, bei z.B. fehlenden spezifischen Empfehlungen des Inhabers der Musterzulassung (vgl. AMC M.A.302 (d)) entsprechende Festlegungen zu treffen. Für Luftfahrzeu-

ge, die dem Teil-M unterliegen, werden die AMP dieser Luftfahrzeuge grundsätzlich auch weiterhin von der zuständigen Behörde genehmigt. Ein pauschaler Rahmen für zulässige Zeitüberschreitungen für diese Luftfahrzeuge durch das Luftfahrt-Bundesamt, ist aus unserer Sicht aber nicht mehr erforderlich. Eine willkürliche Festlegung durch Dritte sehen wir hier überdies als nicht wahrscheinlich an.

Für Luftfahrzeuge, die dem Regelungsbereich des Teil-ML zugeordnet sind und die im Wesentlichen im Fokus der aufgehobenen NfL II-44/09 standen, stellt sich die Situation allerdings etwas anders dar. Hier kann die nationale Behörde keine ergänzenden/abweichenden Regelungen treffen, da dies im Teil-ML gar nicht vorgesehen ist.

Es besteht entweder die Möglichkeit die Angaben des Halters der Musterzulassung (DAH) für ein AMP zu verwenden oder das Mindestinspektionsprogramm (MIP) anzuwenden. Im MIP sind auch Toleranzen definiert (vgl. MLA.302 d). Das MIP stellt im Übrigen auch das „Minimum“ dar, wie der Name ja auch schon sagt (vgl. MLA.302 c) (3)). Das Luftfahrt-Bundesamt ist, wie alle anderen zuständigen Behörden auch, an der Genehmigung dieser Instandhaltungsprogramme nicht mehr beteiligt (vgl. MLA.302 b)).

Mindestens einmal im Jahr ist das AMP hinsichtlich seiner Wirksamkeit zu überprüfen (vgl. MLA.302 c) (9)). Dazu gehört dann aber eben auch, dass man mögliche im AMP enthaltene Referenzen auf NfL anpasst.

Damit war es für uns auch naheliegend die NfL II-44/09 aufzuheben. Ich hoffe, dass ich Ihnen die Hintergründe des kurzen einleitenden und entscheidenden Satz der NfL 2021-2-619 etwas erläutern und Ihre Fragen diesbezüglich beantworten konnte.

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen natürlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen im Auftrag

Jürgen Feldhoff

Neues vom Luftfahrt-Bundesamt

Referat T4 – Genehmigung von Flugbedingungen zur Erteilung von PtF und VVZ

Das Luftfahrt-Bundesamt überarbeitet aktuell die Verfahren für die Genehmigung von Flugbedingungen zur Erteilung von PtF und VVZ. Neben dem Referat T4 sind zukünftig die Referate T2 (Prüfung und Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit / Technisches Personal) und T3 (Musterzulassung / Umwelt- und Strahlenschutz) an der inhaltlichen Bearbeitung Ihrer Anträge beteiligt. Die Genehmigung der Flugbedingungen wird durch die Referate T2 bzw. T3 erfolgen. Einzelfallbezogen können kurzfristige Nachfragen zu unvollständigen und nicht ausreichend begründeten Anträgen gestellt und / oder Unterlagen unter anderem zum Status des Luftfahrzeuges von Ihnen angefordert werden.

Verkehrszulassung des LBA erweitert Informationsangebot

Das Referat T 4 "Verkehrszulassung" des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) hat sein Informationsangebot erweitert. Ab sofort steht den Antragstellerinnen und Antragstellern über die Inernetseiten des Referates ein umfangreiches FAQ- Angebot zur Verfügung. Somit besteht bereits im Vorfeld der Verkehrszulassung eines Luftfahrzeuges die Möglichkeit, sich ausführlich zu einzelnen Themen kundig zu machen und erste Fragen klären zu können.

Neue Regeln beim Antrag auf eine Flugzulassung?

Das der Termin zur Verlängerung, oder Neuausstellung eines ARC nicht eingehalten werden kann, kommt immer wieder mal vor. Gerade wegen den Corona-bedingten Reisebeschränkungen konnte oftmals der im Zusammenhang mit dem Airworthiness Review fällige Physical Survey bei Fliegern, die im Ausland stationiert sind, nicht durchgeführt werden.

Bisher war es recht unkompliziert, es wurde ein Antrag auf Flugzulassung EASA-Form 21 mit dem Zweck des Fluges Nr. 11 „Flug des Luftfahrzeugs zu einem Ort, an dem die Instandhaltung oder Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgen soll ...“ beantragt und die dazugehörigen Flugbedingungen mit EASA-Form 18b, damit der Flieger zur CAMO überführt werden konnte.

Soweit so gut, gäbe es da nicht einen pfiffigen Sachbearbeiter, der folgendes unterstellte:

Da im Rahmen des Airworthiness Review auch eine Annual Inspection fällig ist und hierbei sicherlich auch die eine oder andere Wiederholungs-Ad-Note, ist die Sicherheit der Konstruktion betroffen und die Flugbedingungen müssen bei der EASA beantragt und von dieser genehmigt werden. Danach würde das LBA die Flugzulassung genehmigen.

Selbst wenn eine Wiederholungs-AD-Note fällig wäre, kann man nicht ohne nähere Prüfung der AD eine solche Aussage treffen. Es gibt z.B. auch kalendarische Wiederholungs-AD-Notes bei denen nur das Vorhandensein

eines Aufklebers geprüft wird. Ob dadurch wirklich die Sicherheit der Konstruktion gefährdet ist, mag jeder selbst beurteilen.

Gerade der Ablauf einer AD-Note war schon immer ein Grund für eine Flugzulassung und die Flugbedingungen wurde selbst seit Bestehen der EASA immer vom LBA genehmigt und die Flugzulassung ausgestellt. Im Übrigen bezeichnet das LBA diese Flüge nur als Positionierungsflüge zur Werft/CAMO.

Kein Prüfer würde Flugbedingungen unterschreiben, wenn tatsächlich die Sicherheit des Fluges gefährdet ist, aber da wird das Statement eines qualifizierten Technikers einfach nicht respektiert.

LAEG-Info 2021-02 Seite 16

Als Reaktion auf die Aussage des Sachbearbeiters hat der beantragende Betrieb beschlossen zukünftig keine Flugzulassungen mehr zu beantragen, weil man seine Einsätze einfach nicht mehr planen kann, denn heute kann es schon mal bis zu 4 Wochen dauern, bis man die benötigte Flugzulassung in den Händen hält. Die Zeche hierfür zahlt zuerst der Kunde, der solange seinen Flieger nicht nutzen kann. Auch ein Grund für die Abwanderung viele Kunden aus dem Bereich der General Aviation ins benachbarte Ausland.

Immer wieder werden Antragsgründe hinterfragt und die Begründungen der Betriebe angezweifelt, als würde man eine Flugzulassung nur so zum Spaß, oder aus Langeweile beantragen. Zeitfenster werden willkürlich zusammengestrichen, die danach wieder eine zusätzliche Beantragung erforderlich machen, und wenn ein Antrag z.B. 2 Begründungen beinhaltet, von denen eine aus welchem Grund auch immer, nicht genehmigungsfähig ist, wird ein neuer geänderter Antrag gefordert. Man könnte beim Bescheid auch einen Grund genehmigen und den anderen ablehnen, aber das wäre wohl zu einfach.

Ich kann mich noch an Zeiten erinnern da wurde eine Flugzulassung innerhalb eines Tages ausgestellt, oder wenn sie kurzfristig am Wochenende benötigt

und per Fax eingereicht wurde, galt sie mit dem Faxnachweis als erteilt, weil das LBA am Wochenende nicht besetzt war.

Es wird Zeit, dass sich das LBA, nicht nur in diesem Bereich, etwas einfallen lässt, denn der bürokratische Wahnsinn ist bald nicht mehr zu stemmen. Es

konnte mir bisher auch niemand schlüssig erklären, warum es gerade in Deutschland so viele bürokratische Hindernisse gibt, um seinen Flieger in die Luft zu bekommen. In anderen EASA Staaten geht vieles irgendwie einfacher, obwohl hier dieselben Regeln gelten.

© THB

GAEA / VdL

Ausweise – Medaillen – Schwingen

Ehrenurkunden – Stempel – Prägestempel



GAN-Redaktion



Abb. 1: GAEA / VdL Ausweise und Lanyards für die Mitglieder



Abb. 2: GAEA / VdL Medaillen für die Ehrenmitglieder



Abb. 3: GAEA / VdL Ehrenurkunden für Ehrenmitglieder (© Fotos R. Kircher)

Verband im neuen Gewand

www.gaea.aero



Marco Niles

Der neue Vorstand hatte sich unter anderem zur Aufgabe gemacht, neben organisatorischen und verwaltungstechnischen Anpassungen auch die aus dem Jahre 2008 stammende Internet-Seite des Verbandes zu erneuern.

In der Findungsphase mussten 2 grundlegende Fragen geklärt werden:

- Was wollen wir wie präsentieren?
- Wie wollen wir das technisch umsetzen?

Um die zweite Frage vorweg zunehmen: ein leicht zu pflegendes und zu bedienendes CMS (Content Management System) mit angeschlossener Datenbank war Grundvoraussetzung. Darüber waren sich alle Beteiligten klar. Die Wahl fiel sehr schnell auf WordPress.

Einmal, weil einige Vorstandsmitglieder schon Erfahrungen mit dem System hatten, zum anderen laufen weltweit ca. 40% der Internetseiten mit diesem System. WordPress wird permanent gepflegt, ist für den Anwender leicht zu bedienen und (relativ) sicher. Die erste Fragestellung war komplexer!

Grundsätzlich sollte der Auftritt kompetent, konservativ und übersichtlich gestaltet werden. Kein Hochglanzprospekt, sondern sachlich dem Inhalt unserer Arbeit angepasst.

Wir haben einen Rohentwurf erstellt, der permanent angepasst werden kann (On-The-Fly Computing).

Der integrierte News-Bereich mit Nachrichten aus dem Verband sowie für die Mitglieder interessante Meldungen aus der Luftfahrt ist jetzt fester Bestandteil.

Ein wesentliches Werkzeug für die Mitglieder und Leser der Seite ist die 'Expertensuche'. Mit diesem Tool kann ein Experte nach einem Kriterien Filter gesucht werden. Um die Liste mit Inhalt zu füllen, hat der Verband die aus der Versammlung 2020 beschlossene Qualitätsoffensive umgesetzt und bei seinen Mitgliedern eine Online-Umfrage gestartet. Die Ergebnisse fließen in die Liste ein.

Die Adresse der Seite wurde von luftfahrt-sv.de auf die neue Namengebung des Verbandes geändert: gaea.aero. Weiterleitungen sind eingerichtet.

Zusätzlich beschloss der Vorstand ein übersichtliches Email-Konzept für den internen und externen Informationsfluss.

Wie bei jedem größeren Projekt oder Prozessveränderungen wird es gerade zu Beginn der Maßnahmen einige Anlaufschwierigkeiten geben.

Aus diesem Grund bitten wir um etwas Geduld, Nachsicht und Mitarbeit, um die Prozesskarten anzupassen und somit dem Verband eine professionelle, kompetente Plattform zur Verfügung stellen zu können.

Der Vorstand ist überzeugt davon das dies gelingen wird und möchte sich an dieser Stelle nochmals beim "Architekten" der Website, Uwe Behrendt, bedanken, der mit Hingabe, Augenmaß und kreativen Ideen die Plattform kreiert hat. © Marco Niles

GETESTET VON
FLIEGER MAGAZIN

PERMANON

IHR ANSPRECHPARTNER
FÜR HOCHWERTIGE PFLEGEPRODUKTE

SIE FINDEN UNS AUF DER AERO
HALLE/STAND NR. A5-217

PERMANON GMBH WINTERSTETTEN 53, 88299 LEUTKIRCH
TEL. 07567-1563 • FAX. 07567-1031 • EMAIL INFO@PERMANON.DE

WWW.PERMANON.DE

Impressum:

Herausgeber:

**GAEA German Aviation Expert Association
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)**

Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart

Telefon +49. 711. 479 22 50

E-Mail: gs@gaea.aero

Internet: www.gaea.aero

Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: gs@gaea.aero

Redaktionsteam: Reinhard Kircher (V.i.S.d.P.), Pressereferent: Marco Niles

Vorstand: Rachel McKay, Dr. Harald Hanke, Michael Orf, Hans Joachim Benfer

Ehrenpräsident: RA Wolfgang Hirsch † 18.01.2019, Ehrenmitglieder: Claus-Dieter Bäumer, Klaus-Rudolf Kelber, Alexander Körber, Rainer Taxis

Lektorat: Vorstand GAEA-VdL e.V. mit freundlicher Unterstützung von Ulla Barthold

Druck: C. Maurer GmbH & Co. KG

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Fotos:

Titel / U4 © Shutterstock

Centerfold Atlas Air Service



AIR SERVICE

AAS
AUGSBURG AIR SERVICE

Für unseren Standort Augsburg suchen wir ab sofort einen ambitionierten
Avioniker (m/w/d) mit CAT B2
für Flugzeuge Kolbenmotor, Turboprop od. Jet

Ihre Aufgabe:

Abnahme & Freigabe von LFZ, Fehlersuche /-behebung, Upgrades etc.

Ihr Profil:

EASA Part 66 CAT B2-Lizenz vorhanden

Erfahrung mit Cessna-/ Beechcraft-/ Cirrus-Modellen vorteilhaft

Mehrjährige Berufserfahrung und gute PC-Kenntnisse
Verantwortungs- / Qualitätsbewusstsein sowie Serviceorientierung
Bereitschaft zu Überstunden und AOG-Support im In- und Ausland
Verhandlungssicheres Englisch in Wort und Schrift
Positives Bestehen der Sicherheitsüberprüfung nach §7 Luftsicherheitsgesetz

Wir bieten Ihnen eine interessante, eigenverantwortliche Tätigkeit
in einem jungen Team bei leistungsgerechter Bezahlung.

Augsburg Air Service GmbH
Personalabteilung, Flughafenstr. 5, 86169 Augsburg
jobs@aaS-augsburg.de • Tel: 0821/7003-0

Leserbrief: I. Luftfrachtführerhaftung nicht gewerblich tätiger Privatpiloten

Dr. Heiko van Schyndel



Ich nehme Bezug auf den Beitrag von Monika Thürmer „Luftfrachtführerhaftung nicht gewerblich tätiger Privatpiloten“ in Heft 3.2021 der aviation news.

Dort heißt es – unter Bezug auf das Urteil des OLG Hamm vom 18. März 2021, Az.: 27 U 34/18 – auf Seite 14: „Da die mit Änderungsgesetz vom 10. Juli 2020 in das Gesetz eingefügte Haftungsbeschränkung nicht für Verträge über eine Luftbeförderung gilt, die vor dem 17. Juli 2020 geschlossen wurden, finden sie in dem der Entscheidung des OLG Hamm zugrundeliegenden Fall, in dem die Beförderung im Jahr 2013 stattfand, (noch) keine Anwendung.“ Dieser Feststellung gibt mir Anlass zu zwei Bemerkungen:

Erstens: Die in der Fußnote genannte Haftungsgrenze von 128.821 Sonderziehungsrechten (SZR) gilt in der Tat erst für nach dem 17. Juli 2020 abgeschlossene Beförderungsverträge. Allerdings bedeutet dies nicht, dass für Verträge vor diesem Datum ggf. keinerlei Haftungsbeschränkungen (mehr) anzuwenden sind. Als § 45 LuftVG mit dem Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550) in der jetzigen (Grund-)Form in das Luftverkehrsgesetz eingefügt wurde, war die Haftung nämlich zunächst auf 100.000 SZR beschränkt und wurde mit dem Zweiten Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom 5. August 2010 (BGBl. I S. 1126) zum 11. August 2010 auf zwischenzeitlich 113.100 SZR erhöht. Diese Beschränkungen gelten für vom 28. Juni 2004 bis 10. August 2010 (100.000 SZR) bzw. vom 10. August 2010 bis 16. Juli 2020 (113.100 SZR) geschlossene Luftbeförderungsverträge auch weiterhin. Mit der Einfügung von § 72 Absatz 7 LuftVG war nämlich keineswegs beabsichtigt, die vormals geltenden Haftungsbeschränkungen aufzuheben. Dies wird mit einem Blick in den Gesetzentwurf der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 19/18790, S. 14) klar. Es heißt dort unmissverständlich, dass § 72 Absatz 7 LuftVG eine Übergangsvorschrift enthält, die klarstellt, „dass die angehobenen Haftungshöchstbeträge nur für solche Schadensfälle gelten, die aus einem nach dem Inkrafttreten des neuen Rechts abgeschlossenen Vertrag resultieren. Wurde der der Beförderung zugrundeliegende Vertrag hingegen vor dem Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts geschlossen, gelten auch für nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eintretende Schadensfälle die bisherigen Haftungshöchstbeträge“. Das Gleiche galt im Übrigen bereits für die (erstmalige) Anhebung durch das o. g. zweite Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (vgl. § 72 Absatz 3 LuftVG).

Zweitens: Die Haftungsbeschränkung des § 45 LuftVG fand nicht etwa deshalb keine Anwendung, weil – wie der eingangs zitierte Satz eventuell suggerieren könnte – eine solche zum Zeitpunkt des Abschlusses des Beförderungsvertrages (noch) nicht galt, sondern weil es dem Beklagten nicht gelungen ist, zu beweisen, dass kein rechtswidriges und

schuldhaftes Handeln des Luftfrachtführers vorgelegen hat (Rdnr. 171 ff. des OLG-Urteils). Nur weil der Beklagten (aufgrund welcher Umstände auch immer) nicht nachgewiesen werden konnte, dass der Pilot nicht (auch) durch sein Handeln oder Unterlassen eine Schadensursache gesetzt haben könnte, haftet er unbegrenzt. Das mag ungerecht erscheinen, ist aber vom Gesetzgeber so gewollt. Es entspricht dem Prinzip des gegenseitigen Ausgleichs von Vor- und Nachteilen, nach dem (den Luftfrachtführer begünstigende) Haftungshöchstgrenzen mit einer Verschuldensvermutung (zu seinen Lasten) verknüpft werden.

© Dr. Heiko van Schyndel
Ko-Autor des Frankfurter Kommentars zum Luftverkehrsrecht



Abb. 1: Hahnweide © R. Kircher

Aufnahmeantrag

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)



Aufnahme von Neu-Mitgliedern:

Sollten Sie Interesse an einer Mitgliedschaft in unserem Verband haben (Verbandsstatuten), stellen wir Ihnen untenstehend die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

Dokumente als PDF-Dateien:

1. Aufnahmeantrag für Neumitgliedschaft

2. Sachverständigen-Fragebogen

auf der Homepage zum Download bereit.

Interessenten werden gebeten, nach Ausdrucken der Formulare diese ausgefüllt und unterschrieben per Post an die Geschäftsstelle des Verbands der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) GAEA, Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart oder per E-Mail an gs@gaea.aero zu senden.



Flugmotoren-Reparatur Dachsel GmbH

EASA - Nr.: DE.145.0199
FAA - Nr.: 8HZY296D

Instandsetzung und Grundüberholung von:
Continental- und Lycoming Kolbenflugmotoren
Prop-Strike-Service („Shockloading“)
Kraftstoff- und Zündanlagen
Komponenten und Anbaugeräte
Zylinderinstandsetzungen
Experimental Engines

Unterstützung bei
Unfalluntersuchungen und Gutachten

Ersatzteilservice und Verkauf

Flugmotoren-Reparatur Dachsel GmbH
Tel.: +49 (0) 89 / 793 72 10
Fax: +49 (0) 89 / 793 87 61
Oberdillerstr. 29
D-82065 Baierbrunn bei München
E-mail: motors@dachsel.de
www.flugmotoren.com



Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)
Geschäftsstelle Stuttgart
www.gaea.aero
Amtsgericht Stuttgart VR 1762
Steuernummer: 99018/08783

AUFNAHMEANTRAG FÜR SACHVERSTÄNDIGE / GUTACHTER

Hiermit beantrage ich die aktive Mitgliedschaft und Aufnahme als ordentliches Mitglied in den Verband der Luftfahrtsachverständigen/GAEA zum: _____ (Datum).

I. Allgemeine Angaben

Anrede: _____
Titel: _____
Vorname(n): _____
Nachname(n): _____
Geburtsdatum: _____
Geburtsort: _____
PLZ: _____ Wohnort: _____
Zusatz: _____ Straße Nr.: _____
Telefon priv.: _____ geschäftlich _____
Mobil priv.: _____ geschäftlich _____
Telefax priv.: _____ geschäftlich _____
Email: _____ @ _____
Internet: _____
Beruf/Branche: _____
Gründungsdatum: _____ HRB: _____ USt-ID-Nr.: _____

PASSFOTO

Mir ist bekannt, dass mit der Aufnahme als Vereinsmitglied ohne speziell vom Verband festgestellte Sachverständigenqualifikation eine Firmierung mit dem Zusatz „Mitglied des GAEA/VdL...“ oder ähnlich nicht zulässig ist. Der Zusatz setzt eine aktive Mitgliedschaft voraus.

Ort

Datum

Unterschrift Antragsteller

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) – GAEA German Aviation Expert Association – Vorsitzende: Rachel McKay
Geschäftsstelle Stuttgart – Hauptmannsreute 46/1 – D-70192 Stuttgart – Tel. +49 711 479 22 50
Internet: www.gaea.aero – E-Mail: gs@gaea.aero
BW-Bank BIC-SWIFT-Code: SOLADEST600 – IBAN: DE67 6005 0101 0008 1033 94



... Nur für Sie gehen
wir in die Luft ...



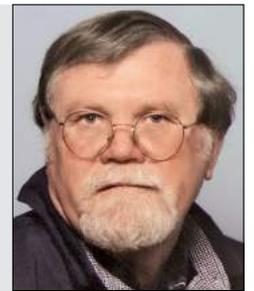
Heli Austria

www.heli-austria.at

Heli Austria GmbH

A-5600 St. Johann im Pongau, Heliport
Tel. +43 (0)6462 - 4200

Wenn das Höhenruder klemmt...



Werner Fischbach

Am 19. Oktober dieses Jahres rollte eine MD-87(N987AK) nach einem nicht geglücktem Startabbruch auf dem Houston Executive Airport (KTME) über die Piste 36 hinaus, fing dabei Feuer und brannte danach aus; von den 23 Insassen wurden zwei schwer und eine leicht verletzt. Das Flugzeug, das von der Firma „987 Investments LLC“ betrieben wurde, sollte zum Laurence G. Hanscom Field Airport bei Boston (KBED) fliegen. Die US Unfall Untersu-

chung dass er den Startabbruch ausrief und die Schubhebel zurück zog, während der Kapitän den Umkehrschub aktivierte. Er stellte dazu fest, dass sich das automatische Bremssystem („autobrake system“) im Startabbruchmodus („rejected take-off (RTO) mode“) befand und die maximale Bremswirkung auf das Fahrwerk ausübte („applied maximum wheel braking“). Dennoch kam das Flugzeug auf der Piste nicht mehr zum Stehen. Es durchbrach den Flughaf-



Abb. 1: Diese MD-83 rollte auf dem Willow Run Airport nach missglücktem Startabbruch über die Piste hinaus (Foto: Redlegsfan21/Wikimedia CC by s.a. 2.0)

chungsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) stellte ein Untersuchungsteam zusammen, um die Gründe für den Unfall herauszufinden. Nun hat sie einen vorläufigen Untersuchungsbericht veröffentlicht, mit welchem der Hergang dieses Unfalls erläutert wurde.

Der Unfallverlauf

Der „Outside-„ oder „Preflight Check“ wurde vom Co-Piloten erledigt, während der Kapitän den „Papierkrieg“ im Cockpit erledigte. Der Kapitän fungierte als „Pilot Flying (PF)“, während der Co-Pilot als „Pilot Non Flying (PNF)“ agierte. Gegen 10:00 Uhr CDT (Central Daylight Time) wurde die MD-87 zum Start freigegeben. Während des Startlaufs wurden die Geschwindigkeiten V1 und VR (Abhebegeschwindigkeit) vom Co-Piloten ausgerufen. Beim Ausruf der VR versuchte der Kapitän die Steuersäule zu sich zu ziehen, aber er schaffte es nicht. Vielmehr hatte er das Gefühl, die Steuersäule wäre einbetoniert („...that it felt like it was in concrete“.) Er informierte den Co-Piloten umgehend, wonach dieser versuchte, seine Steuersäule zu sich zu ziehen. Aber auch er hatte keinen Erfolg, so

fenzaun und eine Hochspannungsleitung und stoppte rund 1 400 Fuß (ca. 430 m) hinter dem Pistenende. Der Kapitän forderte den Co-Piloten auf, das Cockpit zu verlassen. Was dieser auch tat und die Kabinencrew bei der Evakuierung der Passagiere unterstützte. Erst nachdem sich die Cockpitcrew sich sicher war, dass alle Passagiere das Flugzeug verlassen hatten, brachten sie sich ebenfalls in Sicherheit.

Die Unfalluntersuchung

Durch das Feuer, das nachdem die MD-87 zum Stillstand gekommen war, ausbrach, war die Struktur des Flugzeugs vor dem Leitwerk sehr stark beschädigt, wobei der obere Teil des Rumpfes total vernichtet worden war. Dagegen waren die beiden Triebwerke nicht abgetrennt worden; sie befanden sich noch am Heck des Flugzeugs. Zusätzlich waren keine Spuren eines Brandes innerhalb der Triebwerke zu finden, auch die Einrichtung des Umkehrschubs war noch intakt. Allerdings fanden die Unfalluntersucher hinter dem rechten Triebwerk einen etwa 90 Fuß langen Streifen verbrannter bzw. versengter Erde. Dies ließ darauf schließen, dass das



Abb. 2: Nach dem missglückten Startabbruch wurde der vordere Teil der MD-87 durch den ausgebrochenen Brand vollständig zerstört (Foto: NTSB)

rechte Triebwerk noch lief, als das Flugzeug zum Stehen gekommen war.

Bei der MD-87 handelt es sich um ein Flugzeug mit einem T-Leitwerk, bei welchem die Höhenruder und die Höhenflosse sich in einer Höhe von etwa 30 Fuß auf der Oberkante der Seitenflosse befinden. Die beiden (linken und rechten) Höhenruder sind durch Gelenke mit der Seitenflosse verbunden, sie können sich um 270° nach oben („trailing edge up – TEU“) und 16,5° nach unten („trailing edge down – TED“) nach unten bewegen. Wenn das Flugzeug am Boden abgestellt ist, können sich die beiden Höhenruder innerhalb bestimmter Grenzen frei bewegen. Dies kann durch äußere Einflüsse wie zum Beispiel durch starken Wind oder bei Wartungsarbeiten geschehen.

Während der Rumpf vor der Hecksektion wie bereits erwähnt durch den ausgebrochenen Brand sehr stark zerstört war, war das Heck des Flugzeugs davon verschont worden, so dass es von den Unfalluntersuchern in Augenschein genommen werden konnte. Sie stellten fest, dass sich die beiden Höhenruder in einer „trailing edge down (TED)“-Position befanden und nicht von Hand, also durch die Steuersäule bewegt werden konnten. Mit Hilfe des Flugdatenschreibers konnte festgestellt werden, dass beide Höhenruder sich in einer TED-Position von 18 bis 190° befanden, als die Cockpitcrew die Leistung der Triebwerke für das Rollen zum ersten Mal erhöhte und dort auch während des Rollvorgangs verblieben. Die Seitenflosse und das Seitenruder sowie die dazu gehörenden Kontrolleinrichtungen wurden vom NTSB zu weiteren Untersuchungen ausgebaut.

Noch keine Ergebnisse

Die Untersuchung wurde noch nicht abgeschlossen. Der vorliegende vorläufige Bericht gibt lediglich Auskunft über den Hergang des Unfalls und die ersten Feststellungen der Untersuchungskommission. Weshalb es zu der fatalen TED-Stellung der Höhenruder gekommen ist und ob der Cockpitcrew möglicherweise ein Fehler oder ein Versäumnis unterlaufen ist, ist damit noch nicht festgestellt. Allerdings zeigt dieser Unfall frappierende Ähnlichkeiten mit

einem Vorkommnis, das sich am 8. März 2017 mit einer MD-83 auf dem Willow Run Airport (KYIP) ereignet hat. Denn da ist eine MD-83 der Ameristar Air Cargo (N786TW) beim Start zu einem Flug zum Dulles International Airport in Washington (KIAD) nach dem Startabbruch über die Piste 23L hinausgeschossen. Auch hier stellten die Unfalluntersucher fest, dass die Höhenruder der MD-83 sich in der maximalen TED-Stellung befanden. Ferner wurde festgestellt, dass das Flugzeug für zwei Tage auf dem Willow Run Airport abgestellt worden war und während dieser Zeit sehr starke Winde geherrscht hatten und das Flugzeug durch die Nähe eines Hangars starken Turbulenzen ausgesetzt worden war. Durch diese Turbulenzen wurden die beiden Höhenruder in vertikaler Richtung bewegt, was sich auf die mechanischen Halteinrichtungen des Höhenruders auswirkte. Diese vertikalen Bewegungen waren offenbar in der Lage, das rechte Seitenruder zu blockieren, so dass das Flugzeug nicht abheben konnte und die Piloten veranlasste, den Start abzubrechen.

© Werner Fischbach

mt-propeller

Entwicklung und Herstellung von 2-Blatt bis 7-Blatt High Performance Composite Propeller.



Shorte SC7 mit Silent 7 Propeller MTV-37

Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Flugplatz Str. 1, 94348 Atting
Tel.: +49(0)9429 9409-0, Fax: +49(0)9429 8432
sales@mt-propeller.com, www.mt-propeller.com

FLY GREEN - FLY MT



Pressemitteilung

Droniq baut BVLOS-Kompetenz weiter aus



GAN-Redaktion

Inbetriebnahme neuer Drohnenflugstrecken in Niedersachsen

Frankfurt, 25.11.2021 – Die Droniq GmbH, Deutschlands führendes Unternehmen für die kommerzielle und behördliche Drohnenutzung, hat neue Strecken für Drohnenflüge außerhalb der



Abb. 1: Start der Hanseatic Drohne am Flugplatz Rotenburg Wümme. (© Fotos Dronic GmbH)

Sichtweite (BVLOS) in Niedersachsen genehmigt bekommen. Die Flugstrecken sind über 100 Kilometer lang und führen durch den kontrollierten und unkontrollierten Luftraum. Der Erstflug fand diese Woche statt.

Ausgangspunkt des am Dienstag stattgefundenen BVLOS-Fluges war der Flugplatz Rotenburg Wümme. Von hier aus flog die Drohne ca. 30 Kilometer Richtung Osten. Anschließend kehrte sie zum Startpunkt zurück.

„Viele gewerbliche und behördliche Drohneneinsätze setzen voraus, dass die Drohne außerhalb der Sichtweite fliegen kann“, erklärt Droniq-CEO Jan-Eric Putze. „Mit der Inbetriebnahme in Niedersachsen zeigen wir ein weiteres Mal, wie entsprechende Strecken eingerichtet und sicher befliegen werden können.“

Sicherer Drohnenflug durch UTM-Einsatz

Die Droniq hat zuvor bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde die Erlaubnis für Flüge mit Drohnen im kontrollierten und unkontrollierten Luftraum außerhalb der

Sichtweite des Drohnenpiloten erwirkt. Wesentlicher Baustein war die Erstellung eines Betriebskonzepts und einer Risikobewertung.

Die Grundlage für den sicheren Drohnenflug auf der neuen Strecke bildet das von der Droniq vertriebene und von der DFS entwickelte Verkehrsmanagementsystem für Drohnen (UTM). Über den UTM-Zugang behält der Drohnensteuerer den Luftraum im Blick und ist über alle relevanten Flugaktivitäten informiert. Auch der ihn umgebende bemannte und unbemannte Verkehr wird visualisiert.

„Unser Ziel ist es, ein gleichberechtigtes Miteinander von bemanntem und unbemanntem Flugverkehr zu gewährleisten“, erklärt Thilo Vogt, Droniq Sales Director bei der Droniq. „Mit der Inbetriebnahme der neuen Strecken stellen wir die Weichen, um im kommenden Jahr perspektivisch weitere BVLOS-Strecken in Deutschland zu etablieren.“

Droniq befliegt die BVLOS-Strecken mit einer Drohne der Firma Hanseatic Aviation Solutions GmbH. Die Drohne des Typs S360MK2 hat eine Spannweite von 3,60 Meter und fliegt mit einer Geschwindigkeit von bis zu 145 Kilometer pro Stunde.

Die Drohne wird durch einen Verbrennungsmotor betrieben. Dadurch kann sie mehrere Stunden in der Luft bleiben.

© Phil Stephan, Fa. Droniq GmbH



Abb. 2: Die Mitarbeiter der Firma Hanseatic Aviation Solutions GmbH bereiten die Drohne für den Start vor.

Die Historie vom Verband der Luftfahrt-Sachverständigen



Marco Niles

Der Verband wurde unter dem Namen „Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge (DSL)“ am 11. September 1965 in Stuttgart gegründet und am 24. Januar 1966 in das Vereinsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen. In den ersten 25 Jahren hat sich der Mitgliederbestand überwiegend aus LTBs zusammensetzt, während freie Luftfahrt-Sachverständige lediglich durch separate Verträge mit dem Verband verbunden waren. Mit der Wahl von Wolfgang Hirsch, Rechtsanwalt, spezialisiert auf Luftrecht und lange Jahre aktiver Pilot traten nach und nach einige Änderungen ein.

So wurde der Verbandsname 1992 um „Verband der Luftfahrt-Sachverständigen“ (VdL e.V.) ergänzt, im Jahre 2000 erfolgte die Streichung der ersten Namensehälfte „Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge“, sodass seit 2000 der Verband ausschließlich als „Verband der Luftfahrt-Sachverständigen“ auftritt. Gleichzeitig erfolgte 1992 eine weitere Satzungsänderung betreffend dem Vereinszweck, um auch zum Ausdruck bringen zu können, dass der Verband die Vertretung des Berufsstandes der freiberuflich und unabhängigen Sachverständigen ist und dass der Zweck unter anderem in der Vertretung der fachlichen und wirtschaftlichen Interessen seiner Mitglieder besteht. Weiterhin wurde klar gestellt, dass die Tätigkeit der Sachverständigen sich nicht auf Schätzungen des Luftfahrzeuges beschränkt, sondern das gesamte Spektrum im technischen und flugbetrieblichen Bereich umfasst.

Neben Vertretern, Spezialisten aus den LTBs, dem Deutschen Aero-Club, dem LBA waren/sind seit den achtziger Jahren Verbände wie die AOPA-Germany, aber auch internationale Verbindungen vertreten.

Seit 1995 hat sich der VdL, nicht nur zum Zwecke der Fort- und Weiterbildung, mit dem AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater“ zusammen geschlossen und einige gemeinsame Veranstaltungen durchgeführt. Nachdem dies zur allgemeinen Zufriedenheit beider Gruppierungen gut funktionierte und sich Rechtsanwälte und Steuerberater auf der einen Seite und Luftfahrt-Sachverständige auf der anderen Seite gut ergänzten, sind diese Fortbildungsveranstaltungen, Arbeitskreise seit vielen Jahren bereits zur Tradition geworden.

Im ersten Quartal 2001 wurde die erste Mitgliederzeitung unter dem Namen „VdL-Nachrichten“ mit sechs Seiten, auf dem Farbkopierer in DIN A3 und DIN A4 erstellt. Sie mauserte sich auf 16 Seiten echtem Druck im zweiten Halbjahr 2002, bis sie sodann auf das den meisten Lesern in der Vergangenheit bekannt gewordene Format mit anderer Aufmachung mit einem Umfang von 28 Seiten umgestellt wurde.

Durch den Anstieg der Mitgliederzahlen wuchs parallel das Aufgabenfeld vom Ultraleicht, über die Geschäftsluftfahrt, bis hin zu den Drehflüglern, Triebwerken, so dass diese Luftfahrtgebiete redaktionell Berücksichtigung finden mussten.

Durch den redaktionellen Zusammenschluss von VdL und Luftfahrt-Akademie war der bisherige Titel „VdL-Nachrichten“

nicht mehr aussagekräftig und charakteristisch, weshalb die Namensänderung in „Aviation News“ erfolgte.

Neben dem Austausch von Informationen und Networking für die Mitglieder ist das Hauptziel des Verbandes eine gemeinsame Plattform für Luftfahrtsachverständige, „Fliegende Juristen, Steuerberater“ zu bieten und für Gerichts-, Privatverfahren kompetente Ansprechpartner zu stellen.

Durch regelmäßige gemeinsame Fortbildungsveranstaltungen mit dem Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater“ werden Neuerungen bekannt gegeben und Sachthemen, Vorfälle in der Luftfahrt aufgearbeitet, analysiert.

Seit Mitte 2021 hat sich der Verband mit der neuen Namensgebung GAEA (German Aviation Expert Association) globalisiert und beschreitet den Weg in Richtung Internationalisierung.

Der Ursprung und Herkunft mit dem VdL (Verband der Luftfahrt-Sachverständigen e.V.) verbleibt, weil der Verband seine gute Tradition, konservative Ausrichtung bei aller Globalisierung nicht verlieren möchte und das Haupttätigkeitsfeld weiterhin im deutschsprachigen Raum liegt.

Mit der neuen Website (incl. neu erstelltem Sachverständigen-Suchprogramm), Zugehörigkeitszeichen, vielseitigen strukturellen, organisatorischen Veränderungen wird diese Tendenz der Weiterentwicklung, unter Beibehaltung der kulturellen Verbandstraditionen untermauert.

So ist der Verband der Luftfahrt-Sachverständigen, „Fliegende Juristen und Steuerberater“ auch in Zukunft ein kompetenter, vertrauensvoller und analytischer Partner in der Aeronautik.

© Marco Niles

Fahren Sie Ihr Know How hoch!

QME
Combined Airworthiness Organization
DLA-G445.0017

QME – Quality Management Erckmann
Löhrsgasse 35 | D-50171 Kerpen
Phone: +49 / (0)2275 / 24 999 40 | Mail: info@qme.expert | Web: www.qme.expert

Projektbeginn - Europäische UAV-unterstützte Transport-Lösungen für Medizinische Güter (EULE)



GAN-Redaktion

Im gerade gestarteten Projekt EULE wird ein sicherer Transport medizinischer Güter durch hochautomatisierte unbemannte Fluggeräte (UAS) im Rheinischen Revier inklusive des Grenzgebietes Euregio Maas-Rhein umgesetzt. Das Projekt wird im Rahmen der Innovationsinitiative mFUND mit insgesamt 2.904.755 Euro durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Transponder (HOD4Track) aus. Dieses übermittelt die Position der eingesetzten Drohne in Echtzeit an das Verkehrsmanagementsystem. Daneben übermittelt das HOD4Track die Position der Drohne auch an die anderen Flugverkehrsteilnehmer in dem Testgebiet.

„Durch die Bereitstellung von UTM und HOD unterstützen wir dabei, realitätsnahe Testflüge durchzuführen, die auch in einen zukünftigen Regelbetrieb überführt werden können“, erklärt Droniq-CEO Jan-Eric Putze. „Gleichzeitig sammeln wir durch die Projektteilnahme weitere Erkenntnisse hinsichtlich des spezifischen Anforderungsprofils von medizinischen Drohnentransporten. Diese spielen unter anderem bei der ab 2023 vorgesehen Einführung von U-Spaces eine tragende Rolle, deren Etablierung und Betrieb wir als Droniq federführend mitgestalten wollen.“

Ein wichtiges Ziel von EULE ist es, das Rheinische Revier als Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort für Drohnentechnologien zu etablieren. Im Projekt EULE haben sich dazu die folgenden Partner

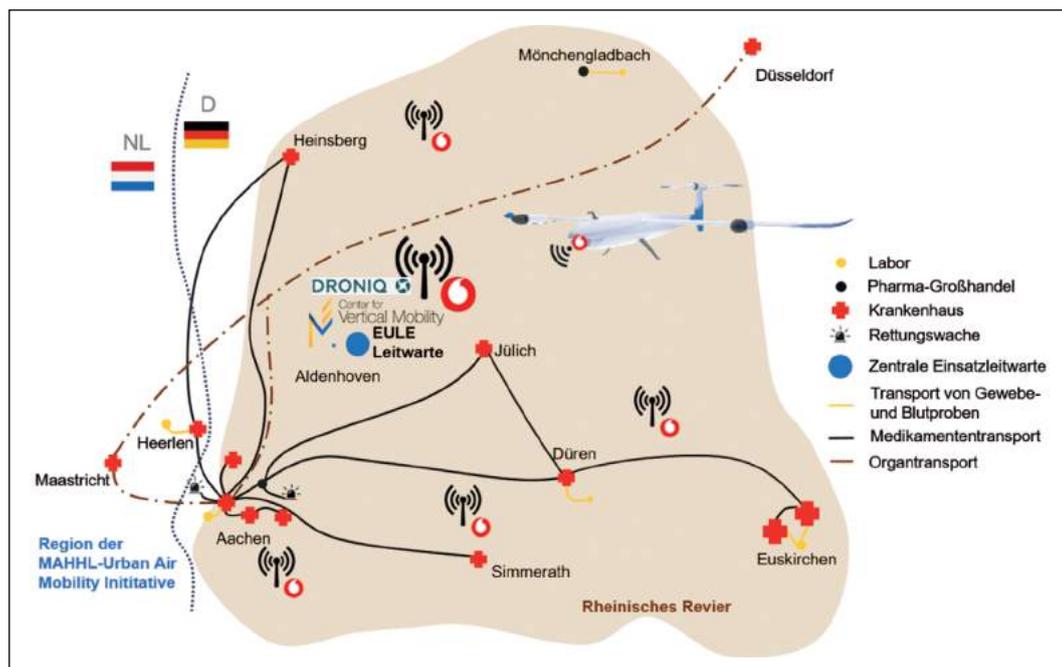


Abb. 1: Raumbild für das Projekt EULE

Eilige Güter wie Arzneimittel, Blut- und Gewebeproben werden durch EULE viel schneller als heute möglich zwischen pharmazeutischen Händlern, Krankenhäusern und Laboren transportiert werden können. Durch den Transport in der Luft wird eine größere Effizienz und Sicherheit erreicht. Neben der vollständigen Integration in den Luftraum wird die automatisierte Einbindung in die Infrastruktur der Krankenhäuser sichergestellt sowie eine gesamtheitliche Vernetzung der beteiligten Krankenhäuser und Labore erzielt und somit eine Nutzung mit geringstem Aufwand bei maximalem Mehrwert ermöglicht. Die hierfür notwendige Erforschung und Entwicklung hinreichender Konnektivität - inklusive eines 5G-vernetzten Datenmanagements - stellen weitere zentrale Aktivitäten dar.

Droniq kümmert sich im Rahmen des Projekts um eine sichere Luftraumintegration. Dafür stellt sie das von ihr vertriebene Verkehrsmanagementsystem für Drohnen (UTM) bereit. Das von der DFS Deutsche Flugsicherung entwickelte UTM ermöglicht die Darstellung einer kompletten Luftlage, die dem Drohnenpiloten sowohl den bemannten als auch den unbemannten Flugverkehr anzeigt. Ferner rüstet Droniq die bei den Testflügen eingesetzte Drohnen mit einem von ihr entwickeltem LTE-

Flugsystemdynamik als Konsortialführer, flyXdrive GmbH, Docs in Clouds TeleCare GmbH, Stadt Aachen, Droniq GmbH, Fachhochschule Aachen, Uniklinik RWTH Aachen, Vodafone GmbH.

Über das Förderprogramm mFUND des BMVI Im Rahmen des Förderprogramms mFUND unterstützt das BMVI seit 2016 Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um datenbasierte digitale Innovationen für die Mobilität 4.0. Die Projektförderung wird ergänzt durch eine aktive fachliche Vernetzung zwischen Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Forschung und die Bereitstellung von offenen Daten auf dem Portal mCLOUD. Weitere Informationen finden Sie unter www.mfund.de.

© Phil Stephan Pressekontakt Droniq

In Hamburg sagt man Tschüss



Claus-Dieter Bäumer

Nach 21 Jahren Mitgliedschaft im VdL e.V. – davon 6 Jahre als Ehrenmitglied – habe ich meine Mitgliedschaft zum Jahresende 2021 gekündigt.

Dieser Entschluss war mir nicht leichtgefallen, da ich in dieser Zeit sehr viele freundschaftliche Kontakte fand und mit einigen Mitgliedern einen lebhaften Erfahrungsaustausch habe.

Bedingt durch Corona hatte ich in den letzten 2 Jahren keine Weiterbildung (Vorgabe der Handelskammer Hamburg: Teilnahme an min. 2 Veranstaltungen im Jahr!).

Ebenfalls bedingt durch Corona haben sich einige wichtige Auftraggeber aus dem Flugzeugmarkt zurückgezogen. So hatte ich einen erheblichen Auftragsrückgang und dadurch Verluste. Diese will das Finanzamt nicht mehr akzeptieren. Hinzu kommen mein Alter und Gesundheitszustand. Daher habe ich bereits seit letztem Jahr keine Gerichtsaufträge mehr angenommen.

Last but not least: seit dem Tod meiner Frau lebe ich allein in einer Servicewohnung. Meine in der Nähe lebende Tochter hat als Schulleiterin in diesen Zeiten wenig Zeit, sich um andere Aktivitäten zu kümmern. Daher habe ich alle Mitgliedschaften in Vereinen, Sachverständigenverbänden und Abos gekündigt, um ihr im Falle meiner Behinderung oder meines Ablebens die Arbeit zu erleichtern.

Da ich bisher als Ehrenmitglied regelmäßig den Jahresbeitrag entrichtete, habe ich aus diesen Gründen auch die Mitgliedschaft im VdL e.V. gekündigt. Ob es bei der letzten Mitgliederversammlung tatsächlich zum Beschluss kam, ab 2022 die Ehrenmitglieder beitragsfrei zu stellen, gibt das Protokoll aus meiner Sicht nicht her. Von mir befragte rechtskundige Mitglieder haben diese Zweifel bestärkt.

Sei es wie es ist. Auch wenn ich ab dem 1.1.2022 nicht mehr Mitglied im VdL e. V. bin, werde ich den Mitgliedern sehr verbunden bleiben und bei Bedarf helfen, wenn es z.B. darum geht, Gutachten zu korrigieren usw...

Ich wünsche uns allen, dass diese coronabedingten Einschränkungen bald enden und wir uns des Öfteren sehen können.

Herzlichst
Euer Claus-Dieter Bäumer



Abb. 1: Excursion 2015 nach Heilbronn, Himmlische Tröpfchen © Foto Rainer Taxis

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

Media-Daten 2021

Heftformat: B: 210mm H: 297mm

Ihre Anzeige soll erscheinen in der Größe:
 Ganze Seite A 4 EUR 1.200,-
 1/2 - Seite EUR 600,-
 1/3 - Seite EUR 400,-
 1/4 - Seite EUR 300,-
 1/6 - Seite EUR 200,-
 1/8 - Seite EUR 150,-

Preise zuzüglich gesetzl. Mehrwertsteuer

Querformat Hochformat

Einzelauftrag Dauerauftrag

Format und Auftragsart bitte ankreuzen!
 Bitte senden Sie Ihre Anzeige als druckfähige
 PDF-Datei an Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Ihre Werbung in unserem Magazin:

Firma:

Str./Nr.:

PLZOrt

TelFax

E-Mail

Datum

Unterschrift

Stempel

Anzeigenschluss ist jeweils 14 Tage vor
 Erscheinungstermin:
 Ausgabe März: 15. März
 Ausgabe Juni: 15. Mai
 Ausgabe September: 17. August
 Ausgabe Dezember: 16. November

AE-Provision 15%
 (gilt nicht für Anzeigen von Mitgliedern des VdL)
 Zahlungsbedingung innerhalb von 10 Tagen
 ohne jeden Abzug

Geschäftsstelle:
 GAEA/Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
 Hauptmannsreute 46/1
 70192 Stuttgart
 Tel. +49 711 4792250
 Mail: gs@gaea.aero

Termine

GAEA / Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)
Termin für die Jahreshauptversammlung AERO Friedrichshafen wird noch bekannt gegeben.

Neue GAEA/VdL-Mitglieder 2021/22:

Jan Falkenberg
 Andreas Künne
 Claus Müller
 Michael Haeusler
 Lukas Hochstein
 Marco Schneider

Der AERO-Termin 2022

Die Internationale Luftfahrtmesse findet 27. bis 30. April 2022 statt.

Termine/Veranstaltungen:

09.04.2022 - 10.04.2022
Goodwood: 79th Members' Meeting
www.goodwood.com
motorsport@goodwoodnews.com
 +44 (0)1243 755055.

01.05.2022 - 01.05.2022
„Tag der offenen Tür“ mit Fly-In des LSV Erbach

14.05.2022 - 15.05.2022
Quax Hangartage 2022
www.quax-flieger.de/veranstaltungen
veranstaltungen@quax-flieger.de
 (02955)41798-24
 Quax-Hangar Paderborn-Lippstadt Airport

14.05.2022 - 15.05.2022
BRAZZELTAG 2022
www.brazzeltag.de/
siegenthaler@technik-museum.de
 06232/6708-68
 Technik Museum Speyer

21.05.2022 - 22.05.2022
2. Diepholzer Fly-In
www.aeroclub-diepholz.com/fly-in-2022/
aeroclub@aeroclub-diepholz.com
 05441 / 927400
 Flugplatz Diepholz (ETND)

21.05.2022 - 29.05.2022
33. Intern. Motorflugallie von Tunesien „RAIT“
<http://aerorallyes.com>
info-de@aerorallyes.com
 0170/2131170
 Tunesien

09.06.2022 - 11.06.2022
France Air Expo
<https://www.franceairexpo.com>
contact@franceairexpo.com
 +33 4 92 97 52 47
 Lyon Bron (LFLY)

12.06.2022 - 12.06.2022
Quax Ostblock Fly-In 2022
<https://www.quax-flieger.de/veranstaltungen/>
veranstaltungen@quax-flieger.de
 (033237)88280
 Flugplatz Bienenfarm EDOI

16.06.2022 - 18.06.2022
AERO EXPO UK
www.aeroexpo.co.uk
 Cotswold Airport, Großbritannien

24.06.2022 - 26.06.2022
Take Off Festival 2022 in Marburg-Schönstadt
<http://flugplatz-marburg.de/>
Take-Off-Festival@Flugplatz-Marburg.de
 Zum Flugplatz 10, 35091 Cölbe-Schönstadt /
 Flugplatz Marburg-Schönstadt EDFN

24.06.2022 - 26.06.2022
Drobeta Fly-In 2022 – 15th Edition
endre.lucian.molnar@gmail.com
 Caragiale 39, Drobeta Turnu Severin,
 Romania

Wir übernehmen keine Gewähr zu Terminen.

REDAKTIONSTERMINE		
Ausgabe	Redaktionsschluss	
	Artikel	Anzeigen
1.2022	Montag - 03.02.2022	
2.2022	Freitag - 15.05.2022	
3.2022	Samstag - 15.08.2022	
4.2022	Sonntag - 15.11.2022	
Beiträge und Anzeigen bitten wir ausschließlich zu richten an: gs@gaea.aero		



Prof. Dr. Harald Hanke



Grundausbildung zum basisqualifizierten Sachverständigen



- Mindestteilnehmerzahl: 8
- Kosten: 525EUR / Modultag netto (Mitglieder)
- Anmeldung: seminare@luftfahrt-sv.de
- Lehrgangsdauer: 4 Tage
- Ende der Anmeldefrist für Ausbildungen: **30.06.2022**
- **Bitte rechtzeitig die unterschriebene Anmeldung zurück senden**
- Jede Tagesveranstaltung ist mit 8 Zeitstunden geplant
- Teilnahmebedingungen siehe VdL-Homepage: Bewerber-Zulassungsordnung

Modul	Datum	Thema	Ort
GS001a	Mo 29. Aug. 2022	Sachverständiger: Berufsbild, Rechte & Pflichten, Aufgabenbereiche	Dortmund
GS001b	Di 30. Aug. 2022	Rechtssysteme, Auftraggeber, praktische Arbeit, Haftung, Kontrolle	Dortmund
GS001c	Mi 31. Aug. 2022	Gutachten, Übungen Gutachtenerstellung	Dortmund
GS002a	Do 01. Sept. 2022	Sv-Außenwirkung, Kommunikation, Pädagogik „light“, HF	Dortmund
GSG		5 eigene Gutachten	



Spezialisierungsausbildung zum Luftfahrtsachverständigen



	Zusatzausbildung zum „Luftfahrtsachverständigen im VdL“
ZA002b	Human Factors
ZA002c	Human Factors - Kommunikation / Missverstehen
ZA003	Aerodynamik
ZA004a	Flugleistung
ZA004b	Flugberechnung & Flugvorbereitung
ZA005	Flugnavigation
ZA006a	Elektrik
ZA006b	Avionik
ZA007a	EASA Regulations
ZA007b	Instandhaltungspraxis
ZA008	Werkstoffkunde mit Übung
ZA009	Fertigungsverfahren Flugzeugbau
ZA010a	Flugzeugantriebe Theorie Prop
ZA010b	Flugzeugantriebe Theorie Turb
ZA010c	Flugzeugantriebe Theorie Elektro
ZA010d	Flugzeugantriebe Praxis (Befundung)
ZA010e	Turbintriebwerke - Materialuntersuchung
ZA011a	Unfalluntersuchung: Unfallort, Herleitung der Flugdaten
ZA012	Blitzschutz
ZA013a	Praktische Flugzeugbewertung
ZA013b	Fehler bei der pre-buy-inspection (PBI)
ZA014	Flugplätze
ZA015a	Fluggeräte: Segelflugzeuge
ZA015b	Fluggeräte: Gleiter
ZA015c	Fluggeräte: Schirme
ZA015d	Fluggeräte: Ballone
ZA015e	Fluggeräte: Luftschiffe
ZA015f	Fluggeräte: Modellfluggeräte
ZA015g	Fluggeräte: Drohnen / Drohnenführerschein
ZA015h	Fluggeräte: Helikopter
ZAR01	ZAR01 Rollenspiel Gericht basic (für Sv und RA)
ZAR02	ZAR02 Rollenspiel Gericht advanced (für Sv und RA)
ZAR03	ZAR03 Rollenspiel Begutachtung

- Die Angebote für 2022 stehen noch nicht fest. Es wird festgelegt nach dem bekundeten Interesse der Sachverständigen (Module linke Seite). Bitte Ihr Interesse schnell per mail bekunden.
- Ausbildung: **erste & zweite Jahreshälfte (Fr./Sa.)**
- Anmeldefrist: **10.01.2022 und 30.06.2022**
- Mindestteilnehmerzahl: 8
- Kosten: 250EUR / Modultag netto (Mitglieder)
- Anmeldung: Wir nehmen Kontakt zu Ihnen auf
- Lehrgangsdauer: 1 Tag / (2 Tage)
- Dauer jeder Tagesveranstaltung: 8 Zeitstunden
- Teilnahmebedingungen siehe VdL-Homepage: Bewerber-Zulassungsordnung
- Mögliche Einsatzfelder:**
- Qualifizierung „Luftfahrtsachverständigen im VdL“
- Aufbauqualifikation zur Vorbereitung auf die öffentliche Bestellung der IHK.
- Vorbereitende Qualifikation zur Personenzertifizierung nach DIN EN ISO / IEC -17024.



Quelle: Juris

Gericht/Institution: Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland

Erscheinungsdatum: 26.11.2021

Quelle: Juris

EU-Flugsicherheitsliste: Fluglinien aus der Republik Moldau wieder zugelassen, russische Fluggesellschaft zur Liste hinzugefügt.

Die Europäische Kommission hat am 25.11.2021 die EU-Flugsicherheitsliste aktualisiert.

Diese Liste führt die Luftfahrtunternehmen auf, für die in der EU Flugverbote oder Betriebsbeschränkungen gelten, weil sie die internationalen Sicherheitsstandards nicht erfüllen. "Die Aufrechterhaltung höchster Sicherheitsstandards im europäischen Luftraum hat für uns Priorität. Die EU-Flugsicherheitsliste ist dabei nach wie vor unser wirksamstes Instrument", erklärte EU-Verkehrskommissarin Vălean. "Ich freue mich besonders, dass wir heute nach zwei Jahren intensiver Arbeit alle Luftfahrtunternehmen aus der Republik Moldau von der Liste streichen können. Dies stellt unter Beweis, dass sich harte Arbeit und enge Zusammenarbeit auszahlen."

Ein russisches Luftfahrtunternehmen wurde jedoch aufgrund von Bedenken hinsichtlich seiner Fähigkeit, internationale Standards einzuhalten, in die Liste aufgenommen. Die Kommission möchte mit ihrer Flugsicherheitspolitik ein Höchstmaß an Flugsicherheit für Europäerinnen und Europäer und alle anderen Fluggäste in der EU gewähren.

Die EU-Flugsicherheitsliste dient nicht nur der Wahrung eines hohen Sicherheitsniveaus in der EU, sondern hilft den betroffenen Luftfahrtunternehmen und Ländern auch bei der Verbesserung ihrer Sicherheitsstandards. Darüber hinaus ist die Liste zu einem wesentlichen Präventionsinstrument geworden, weil sie Länder mit Sicherheitsproblemen motiviert, Maßnahmen zu ergreifen, bevor eine Betriebsuntersagung ausgesprochen werden muss und sie damit in die EU-Flugsicherheitsliste aufgenommen werden müssen.

Mit der heutigen Aktualisierung wird insgesamt 97 Fluggesellschaften der Betrieb im Luftraum der EU untersagt:

- 90 Fluggesellschaften aus 15 Staaten wegen mangelnder Sicherheitsaufsicht durch die Luftfahrtbehörden in diesen Ländern: Afghanistan, Angola (mit Ausnahme von zwei Fluggesellschaften), Armenien, Kongo (Brazzaville), Demokratische Republik Kongo, Dschibuti, Äquatorialguinea, Eritrea, Kirgisistan, Liberia, Libyen, Nepal. São Tome und Prncipe, Sierra Leone und der Sudan.

- sieben einzelnen Fluggesellschaften aufgrund von festgestellten schwerwiegenden Sicherheitsmängeln:

Avior Airlines (Venezuela), Blue Wing Airlines (Suriname), Iran Aseman Airlines (Iran), Iraqi Airways (Irak), Med-View Airlines (Nigeria), Skol Airline LLC (Russland) und Air Zimbabwe (Simbabwe).

Darüber hinaus unterliegen zwei weitere Fluggesellschaften Betriebsbeschränkungen und dürfen die EU nur mit bestimmten Luftfahrzeugtypen anfliegen: Iran Air (Iran) und Air Koryo (Nordkorea).

Hintergrund

Grundlage der heutigen Aktualisierung der Flugsicherheitsliste ist

eine einstimmige Stellungnahme der Flugsicherheitsexperten aller Mitgliedstaaten, die vom 9. bis 11. November 2021 per Videokonferenz im Rahmen des EU-Flugsicherheitsausschusses beraten hatten. Den Vorsitz in diesem Ausschuss hat die Europäische Kommission mit Unterstützung der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit. Die Aktualisierung wurde auch vom Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments befürwortet. Für die Beurteilung sind die internationalen Sicherheitsstandards und insbesondere die Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) maßgeblich. Die Europäische Kommission ist stets bestrebt, die Flugsicherheit zu verbessern, vor allem indem sie weltweit mit den Luftfahrtbehörden zusammenarbeitet. Quelle: EU-Aktuell v. 25.11.2021

Corona-Reiseregeln in der EU: Kommission schlägt Standard-Gültigkeitsdauer von neun Monaten für Impfstifikate vor

Die EU-Kommission hat am 25.11.2021 vorgeschlagen, die als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie eingeführten Vorschriften zur Koordinierung des freien Personenverkehrs in der EU zu aktualisieren.

Dazu zählen: eine stärkere Fokussierung auf einen „personenbezogenen“ Ansatz für Reisemaßnahmen, eine Standard-Gültigkeitsdauer von neun Monaten für Impfstifikate, die nach Abschluss der ersten Impfserie ausgestellt wurden, die Berücksichtigung von Impfungen in der Ampelkarte der EU sowie ein vereinfachtes Verfahren für eine „Notbremse“. Die Gültigkeitsdauer von neun Monaten berücksichtigt die Leitlinien des Europäischen Zentrums für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) für die Verabreichung von Auffrischungsdosen ab dem sechsten Monat. Sie sieht einen zusätzlichen Zeitraum von drei Monaten vor, damit die nationalen Impfkampagnen entsprechend angepasst werden können und die Bürger Zugang zu den Booster-Impfungen haben. EU-Justizkommissar Didier Reynders erklärte hierzu: „Seit Beginn der Pandemie hat sich die Kommission intensiv um Lösungen bemüht, um den sicheren freien Personenverkehr auf koordinierte Weise zu gewährleisten. In Anbetracht der jüngsten Entwicklungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse schlagen wir eine neue Empfehlung vor, die noch vom Rat angenommen werden muss. Auf der Grundlage unseres gemeinsamen Instruments, des digitalen COVID-Zertifikats der EU, gehen wir nun zu einem personenbezogenen Ansatz über. Unser Hauptziel ist es, abweichende Maßnahmen in der EU zu vermeiden. Dies gilt auch für die Frage der Booster-Impfungen, die für die Bekämpfung des Virus unerlässlich sind. Neben anderen Maßnahmen schlagen wir vor, dass die Mitgliedstaaten sich auf eine Standard-Gültigkeitsdauer für Impfstifikate einigen, die nach der ersten Impfserie ausgestellt werden. Eine Einigung über diesen Vorschlag wird für die kommenden Monate und den Schutz der Freizügigkeit der Bürger von entscheidender Bedeutung sein.“

EU-Gesundheitskommissarin Stella Kyriakides fügte hinzu: „Das di-

