

**Bericht des
Bundesausschuss Technik an die Hauptversammlung des DAeC
am 23.11.2019**

Essen, 08.11.2019

Autoren: Peter Dahmann, Ralf Keil

Allgemeines

Auf seiner Tagung am 12.10.2019 in Düren hat der Bundesausschuss Technik die Stellvertreter seines Vorsitzenden turnusmäßig gewählt.

Florian Rührgartner stand aus beruflich-persönlichen Gründen leider nicht mehr zur Wahl zur Verfügung. Der Bundesausschuss Technik bedankt sich bei Florian für seine Arbeit in den vergangenen Jahren, insbesondere, wenn es um die Sicherung unseres „Status Quo“ gegenüber von Ämtern und Behörden ging. Er wird den Vorstand des Bundesausschuss Technik weiterhin beratend zur Seite stehen.

Der Vorstand des Bundesausschuss Technik setzt sich jetzt wie folgt zusammen:

Vorsitzender:	Prof. Dr.-Ing. Peter Dahmann
Stellvertreter:	Werner Scholz, BWLV & Sprecher Segelflugzeughersteller (wiedergewählt) Harald Görres, LV Bayern (neu hinzugewählt) Herbert Kahlenberg, LSV Niedersachsen (neu hinzugewählt)
Ehrevorsitzender	Rudolf Schuegraf (beratend)

Aufgabe des Bundesausschuss Technik im DAeC

Der Erhalt der Bedingungen für die Instandhaltung und den Betrieb unserer Luftfahrttechnik ist eine der entscheidenden Voraussetzung für die Ausübung unseres Luftsports auf Breiten- und Spitzenniveau, für die Ausbildung unseres Nachwuchses, aber auch für den Freizeitsport. Deshalb wurde der Ausschuss auf der Grundlage unserer Satzung als permanenter Ausschuss eingerichtet. Letztlich vertritt der Bundesausschuss Technik all jene, die als Werkstattleiter, als Wart oder Prüfer sich spartenübergreifend und vorwiegend ehrenamtlich für den sicheren Betrieb der uns zur Verfügung stehenden Luftfahrttechnik einsetzen.

In der direkten Arbeit des Ausschusses vereint sich mit den technischen Referenten der Mono- und Multisportverbände und mit den Vertretern der Prüf- und Instandhaltungsorganisationen ein hohes Maß an technischem Wissen und Kompetenz.

Leider ist die Mitarbeit der Monoverbände im Bundesausschuss Technik noch immer verbesserungswürdig. Wir laden diese ein, einen Vertreter zu den Veranstaltungen des

Bundesausschuss Technik zu entsenden um einen umfassenden Austausch zu technischen Problemen zu gewährleisten und gegebenenfalls gemeinsam nach Lösungen zu suchen.

Eine effektive Arbeit des Bundesausschuss Technik ist ohne die hauptamtliche Koordination undenkbar. Unser Referent, Ralf Keil, hat mehrfach angekündigt, Ende kommenden Jahres (Ende 2020) in den Ruhestand zu gehen. Wir fordern den Vorstand auf, sich rechtzeitig für eine Neubesetzung der Stelle zu entscheiden, um einen nahtlosen Übergang der Koordination der Arbeit des Bundesausschuss Technik nach dem Ausscheiden von Herrn Keil zu gewährleisten.

Erst durch diese jahrelange hauptamtliche Tätigkeiten ist es möglich geworden, dass bei den vielen Änderungen der behördlichen Rahmenbedingungen in der Vergangenheit die Anliegen der Luftsportler in wirklich hohem Maße bei der Gesetzgebung, aber vor allem bei der Umsetzung in Verordnungen in nationale bzw. europäische Gültigkeiten berücksichtigt werden konnten.

Dieser Weg muss weiterhin in diesem Umfang gegangen werden und wir bitten deswegen den Vorstand um die Würdigung und entsprechende Genehmigung einer Wiederbesetzung.

EASA

Die EASA (European Aviation Safety Agency) regelt im europäischen Raum u. a. sowohl das Lizenzwesen für Flugpersonal als auch Zulassung, Wartung, Instandhaltung von Luftfahrzeugen.

Die Umsetzung der europäischen Verordnungen im nationalen Rahmen ist eines der ständigen und auch eines der wichtigsten Dauerthemen des Bundesausschuss Technik.

Im Rahmen der „Roadmap 2.0 der EASA“, der Sicherheitsinitiative für die Allgemeine Luftfahrt welche das Ziel von Erleichterungen bei gleichzeitiger Gewährleistung eines hohen Flugsicherheitsstandards hat, gab es seit der letzten HV wichtige Änderungen, welche die Zukunft der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wesentlich beeinflussen.

Bereits Ende 2018 wurden die neuen Regeln für die europäischen Instandhaltungslizenzen veröffentlicht. Das LBA hat erfreulicherweise frühzeitig damit begonnen, die nationalen Lizenzen für „Prüfer von Luftfahrzeugen Klasse 3“ in europäische L-Lizenzen umzuwandeln.

Es waren Kollegen des Bundesausschuss Technik, welche die ersten umgewandelten Lizenzen im Rahmen der AERO aus den Händen des Direktors des LBA erhielten.

Derzeit läuft die Umwandlung mit einer Übergangsfrist bis Oktober 2020. Ab diesem Zeitpunkt gelten für das Freigaberecht an EASA-Luftfahrzeugen nur noch die L-Lizenzen.

Die Umwandlung betrifft aber auch die Warte und Werkstattleiter des DAeC. Mit dem Erscheinen des Umwandlungsberichtes des LBA hat dieses auf der Grundlage der derzeit bestehenden Regelungen der LuftGerPV die Umwandlung der DAeC-Lizenzen in eine L-Lizenz mit der Einschränkung auf die Pilot-Owner-Rechte zugestanden.

Nach umfangreichen Gesprächen und anfangs kontroversen Diskussionen fruchtete die Zusammenarbeit in der Herausarbeitung eines möglichen Weges, welcher zumindest den Werkstattleitern ein etwas erweitertes Freigaberecht zugesteht. Dieses soll dann nur noch die Freigabe komplexer Instandhaltungstätigkeiten ausschließen.

Das würde zu einer deutlichen Entlastung der heutigen Prüfer und zu mehr Sicherheit in den Vereinen bei der Freigabe nach Routinekontrollen führen.

Derzeit erwarten wir die Anpassung des Umwandlungsberichtes durch das LBA. Die Zustimmung der EASA zu dieser Neuregelung vorausgesetzt, gehen wir davon aus, dass der Bericht noch im Dezember vorliegt und die Werkstattleiter danach die Umwandlung ihrer Lizenz beantragen können.

Aktuell veröffentlicht sind durch die EASA die dringend erwarteten Regeln für die Neuordnung der Instandhaltung. Dazu ist die Instandhaltungsvorschrift umfangreich überarbeitet worden und erhält z.T. neue Anhänge, welche speziell auf die Bedürfnisse der Allgemeinen Luftfahrt abgestimmt sind. Der Teil-ML (Teil-M Leicht) gilt dann als Grundlage für die Instandhaltung und Freigabe durch L-Lizenz-Inhaber, während der Teil-CAO die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit einfacher Luftfahrzeuge in Betrieben regelt.

Diese Regelungen sind veröffentlicht, treten aber erst im März 2020 in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten sich alle technischen Betriebe des DAeC darüber im Klaren sein, in welchem Umfang sie die neuen Regelungen anwenden wollen.

Der Bundesausschuss Technik wird gemeinsam mit dem LBA vor dem Inkrafttreten der Verordnung einen Workshop vorbereiten und durchführen, auf dem sowohl Vertreter der Behörden wie auch Anwender sich über mögliche Verfahren im Detail austauschen können.

Auch in Zukunft wird der Bundesausschuss Technik bemüht sein, durch direkte Mitarbeit in Arbeitsgruppen der EASA Einfluss auf die Gestaltung der Regeln, insbesondere in der Instandhaltung zu nehmen.

Derzeit sind die Herren Dahmann, Schuegraf und Scholz in aktiven Arbeitsgruppen tätig. Kommentiert wurde u.a. das umfangreiche AMC-Material zu den neuen Teilen ML und CAO.

LBA / BMVI

Im Rahmen der Umsetzung technischer Verordnungen hat sich seit einigen Jahren ein jährliches Gespräch zwischen dem zuständigen Referat LF18 des BMVI, der Abteilung T des LBA und dem Vorstand des Bundesausschuss Technik des DAeC als feste Größe etabliert.

Das Gespräch 2019 fand in den Räumen des DAeC in Braunschweig statt.

Im Zentrum des Gespräches lag der Meinungs- und Informationsaustausch zu den aktuellen Fragen der Umsetzung neuer Vorschriften.

Wie schon oben bemerkt gab es eine Reihe von zusätzlichen Besprechungen mit dem LBA zum Thema der L-Lizenzen und ein erstes koordinierendes Gespräch zur Vorbereitung des Workshops zu Teil-ML und CAO.

CS-STAN

Nach dem Bericht des Bundesausschuss Technik an die Hauptversammlung des DAeC im Vorjahr liegt jetzt CS-STAN als Zertifizierungsvorschrift für Standardänderungen und –reparaturen in der dritten Ausgabe vor.

Der Bundesausschuss Technik ist in diese Fortschreibung sowohl bei der Erstellung neuer Standards, wie auch bei der Kommentierung von Entwürfen direkt eingebunden.

Übersetzungen ausgewählter Dokumente

Nach unserem Bericht an die Hauptversammlung im Vorjahr hat der Vorstand noch einmal die Rechtsberatung kontaktiert, um eine belastbare Aussage zur Notwendigkeit amtlicher Übersetzungen von nur in englischer Sprache vorliegender Dokumente zu erhalten.

Nach der dem Bundesausschuss Technik vorliegenden Aussage eines Anwaltes für Medien- und Urheberrecht ... „überwiegen die juristischen Argumente gegen einen Anspruch gegenüber der EU oder gegenüber der Bundesrepublik Deutschland auf Übersetzung von AMC, GM oder anderen Publikationen unterhalb der Ebene der EU-Verordnung, EU-Richtlinie oder den Durchführungsbestimmungen.“

Das Ergebnis ist einerseits ernüchternd, bestärkt den Bundesausschuss Technik andererseits in seiner schon früher begonnenen Praxis wichtige Dokumente wie AD und SIB in Eigeninitiative als unverbindliche Übersetzung zur Verfügung zu stellen. In 2019 wurden wieder etliche EASA-Dokumente übersetzt. Für 2020 wäre es wünschenswert, diese Übersetzungen auf die neu erscheinenden AMC/GM Dokumente zum Teil-ML und CAO auszuweiten.

TKG- und EMVG-Beiträge

Ein Thema, welches kein reines Thema des Bundesausschuss Technik ist, weil dieses durch den Referenten Herrn Ralf Keil sehr selbstständig bearbeitet wird, aber immer wieder von großem Interesse ist, ist das Thema der TKG- und EMVG-Beiträge.

Hier der aktuelle Sachstand:

Bekannt ist sicherlich, dass der DAeC über zwei Vereine durch eine Musterklage (eine Musterfeststellungsklage gab es damals noch nicht) gegen die jährlich wiederkehrenden Beiträge nach TKG (Telekommunikationsgesetz) und EMVG (Gesetz über elektromagnetische Verträglichkeit) für die Jahre 2003/2004 klagt.

Mittlerweile wurden vor Gericht die Teile TKG und EMVG voneinander getrennt und im Teil TKG wurden in diesem Jahr diverse Argumentationen untereinander ausgetauscht.

Das Verwaltungsgericht befasst sich derzeit mit den Argumenten beider Seiten und hat verlauten lassen, dass es möglicherweise zu einer mündlichen Verhandlung im kommenden Jahr kommen könnte.

Prof. Dr.-Ing. Peter Dahmann
Vorsitzender des Bundesausschuss Technik des DAeC

Ralf Keil
Referent Luftfahrttechnik und Betrieb