

**Berufsverband Prüfer  
von  
Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.**

**Info 1/03  
für Prüfer und Certifying Staff**

Ausgabe: 22. April 2003

Vertretung der deutschen Prüfer von Luftfahrtgerät & Certifying Staff  
Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International  
Schützheider Weg 25, D-51465 Berg Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311  
[WWW.BPVL.DE](http://WWW.BPVL.DE)

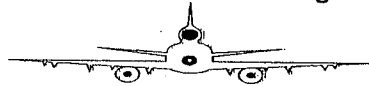
## Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort des Vorsitzenden	S.01
2.	Protokoll der Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag den 23.Novemer 2002 in Köln	S.03
3.	Bericht AEI Sri Lanka 2002	S.07
4.	Vortrag bei der Hauptversammlung 2002 über Produkthaftung	S.13
5.	Brief des BPvL an Herrn Rechtsanwalt Bub, Betreff: KL. 4 Sonstiges	S.17
6.	Grey Corner	S.19
7.	Preisliste für Werbung in der BPvL Info	S.28
8.	Internes	S.29
9.	Aufnahmeantrag / Anschriftenänderung	S.31



### ***Impressum: Unsere Autoren waren:***

(UW) = Ulrich Wirtz  
(WH) = Wolfgang Hanses  
(SH) = Steffen Herrmann  
(.....) = Rechtsanwalt Bub



## VORWORT

**Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,**

bei der letzten Jahreshauptversammlung in Köln ist in der Satzung einiges geändert worden.

Einer der wichtigsten Punkte war die Aufnahme der „*Certifying Staff*“ mit Ausnahme des Cat A Mechanikers.

Dieses Thema wird bei der nächsten Hauptversammlung noch einmal angesprochen.

Die weiteren Änderungen sind im Protokoll auf den folgenden Seiten nachzulesen.

Wie im AEI Bericht von Steffen Hermann zu entnehmen ist, **droht der Wegfall der Klasse 4 „Sonstiges“**, was uns vom LBA bestätigt wurde.

***Wir vom BPvL sind der Meinung, dass auch hier die Möglichkeiten der „Grandfather Rights“ angewendet werden können!***

Statt dessen wurde stillschweigend die Klasse 4 Sonstiges gestrichen.

Durch die möglicherweise übergangslose Abschaffung einer spezialisierten Prüfersparte wird weder der Luftfahrt noch den Werften ein Dienst erwiesen.

***Mobilisiert bitte alle KL 4 „Sonstiges“- Prüfer*** um gemeinsam dagegen anzugehen, da sonst dieses Verfahren Schule machen könnte.

## VORWORT

***Wir sind also in dieser Sache tätig und haben Herrn Rechtsanwalt Bub mit der Sondierung beauftragt.***

Die Jahreshauptversammlung wird voraussichtlich in der Gegend von Baden Baden stattfinden. Genauere Angaben hierzu in der nächsten Info oder aktuell in der Homepage unter [www.bpvl.de](http://www.bpvl.de) entnehmen

***Noch eine Bitte***, solltet Ihr Lieferanten von Ersatzteilen oder Messgeräte für Luftfahrzeuge kennen, so informiert diese, das wir gerne bereit sind in unserer Info Werbung zu machen.

***Bisher habe ich immer positive Resonanz erhalten!***

Die Fa. Druck hat bei der letzten Hauptversammlung einen Technischen Vortrag über RVSM Messungen an Luftfahrzeugen und mögliche Fehler abgehalten. Dieser Ausgabe ist ein Prospekt beigefügt.

Das ist zur Zeit Stand der Dinge und ich wünsche einen angenehmen Sommer!

Ulrich Wirtz

# Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)

(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schützeider Weg 25, D-51465 Berg, Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311

---

## Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag, den 23. November 2002 in Köln

Hier: **Erweitertes Protokoll zur Jahreshauptversammlung.**

**21 Mitglieder** waren der Einladung zur JHV nach Köln gefolgt.

Um **09:30** Uhr konnte der Vorsitzende Ulrich Wirtz die Versammlung eröffnen und zunächst die Beschlussfähigkeit laut Satzung feststellen, indem er die Versammlung schloss um sie am gleichen Ort wieder einzuberufen.

Nach der Begrüßung wurde der amtierende Vorstand vorgestellt und mit Herrn Wolfgang Hanses ein williger Protokollführer gefunden.

Als Stimmenzähler wurden Herr Steffan Hermann und Herr Gerhard Kürten auserkoren.

Es folgte der Kassenbericht des Schatzmeisters Herrn Holger Diefenbacher der einen **Bilanzdefizit von -2.400 €** für das abgelaufene Jahr verkündete.

Ein **Haushaltsplan** von Herrn Diefenbacher für das kommende Geschäftsjahr weist ein Volumen von **€ 15.500,00** auf.

Wiederholt wurde auf die **Anzeige von Anschriftenänderungen** von Herrn Diefenbacher hingewiesen.

Positiver Bericht der **Kassenprüfer** Herrn Matuschewski und Herrn Schmidt (in Abwesenheit).

Der Vorstand wurde nach Antrag von Herrn Gerhard Kürten hiernach einstimmig entlastet.

Die **Regionalvertreter** Herr Bartkus, und Herr Beutinger in Abwesenheit sowie Herr Nordhaus und Herr Hermann wurden jeweils in ihren Ämtern mit einer Stimmenthaltung wiedergewählt und nahmen die Wahl an.

Die **Rechnungsprüfer** Herr Schmidt und Herr Matuschewski wurden ohne Gegenvorschläge in ihrem Amt einstimmig wiedergewählt.

### **Wahl des Vorstandes:**

Zur Wahl des **1. Vorsitzenden** wurde Herr Ulrich Wirtz vorgeschlagen und einstimmig bei einer Enthaltung als 1. Vorsitzender wiedergewählt. Ulrich Wirtz nahm die Wahl an.

Zur Wahl des **2. Vorsitzenden** wurde Herr Stephan Wahl vorgeschlagen und einstimmig bei einer Enthaltung als 2. Vorsitzender wiedergewählt. Stephan Wahl nahm die Wahl an.

Zur Wahl des **Schatzmeisters** wurde Herr Holger Diefenbacher vorgeschlagen und einstimmig bei einer Enthaltung als Schatzmeister wiedergewählt. Holger Diefenbacher nahm die Wahl an.

Zur Wahl des **Schriftführers** wurde Herr Olaf Kielstein vorgeschlagen und einstimmig bei einer Enthaltung als Schriftführer wiedergewählt. Olaf Kielstein nahm die Wahl an.

### **Programmpunkte:**

Der Versammlung wurden die vorbereiteten *Satzungsänderungspunkte* zur Abstimmung vorgelegt und beschlossen.

*Änderung §1* –neue Anschrift des Vereins:

Ulrich Wirtz  
Schützheider Weg 25  
51465 Bergisch Gladbach

*Änderung §2* - freigabeberechtigtes Personal als Zusatz zum Begriff „Prüfer von Luftfahrtgerät“

Es wurde diskutiert über den Begriff „freigabeberechtigtes Personal“ oder wie von Ulrich Wirtz vorgeschlagen : „Cat. A,B,C Mechaniker“.

Mit 5 Gegenstimmen (Rest Enthaltung) kam es nicht zu der von U. Wirtz favorisierten Formulierung.

Eine Formulierung „Cat. B und C Mechaniker“ wurde einstimmig begrüßt aber nicht in die Satzung übernommen.  
Das Thema soll bei der nächsten JHV noch einmal aufgegriffen werden

Im Zusammenhang mit dem §2 wurde einstimmig beschlossen den **Vereinsnahmen „BPvL“** beizubehalten.

**Änderung §7** – Abänderung des Betrages von DM 1.000,00 in € 500,00

Abänderung in: bedarf es der Zustimmung der Mehrheit des Vorstandes, anstatt des gesamten Vorstandes.

**Änderung §9** – Der Vorstand wird auf die Dauer von **2 Jahren** gewählt.

**Änderung §13** - ...ist beschlussfähig, wenn zur Anzahl der anwesenden Vorstandsmitglieder noch einmal so viele Mitglieder anwesend sind.

**Änderung §16** – Die Anschrift der Björn Steiger Stiftung wurde aktualisiert.

#### **Vortrag von Herrn Steffen Hermann über den A.E.I Kongress in Srilanka**

- Der Bericht kann auch in der BPvL Homepage nachgeblättert werden
- Es waren 37 Verbände anwesend
- 35 weitere Interessengruppen waren vertreten
- Die EASA wird 2003 ihre Arbeit aufnehmen – eine neue Gesetzgebung nach JAR145 und JAR66
- Die EASA hat eine politische Ausrichtung
- Malta wurde in die A.E.I neu aufgenommen
- Prüfer Klasse 4 ist eine aussterbende Kategorie
- Klasse 4 wird wahrscheinlich demnächst intern geprüft.

Als **weitere Terminplanung** wurde zum Schluss der Versammlung eine erweiterte Vorstandssitzung im Mai am gleichen Ort wie im letzten Jahr angedacht,

und als **nächster JHV Versammlungsort Baden-Baden** wahrscheinlich am 07. und 08. November 2003 vorgesehen.

**11:45 Uhr**

Vortrag : Tom Bub Rechtsanwalt über Amerikanische Gewährleistung

- Meinung des Vortragenden-Prüfer handelt im hoheitlichen Auftrag
- Haftung nach USA Recht – Richterrecht – Fallrecht
- Öffentlich rechtliche Arbeiten als Beliehener(Prüfer)
- Privat rechtliche Tätigkeiten – Haftung LTB (z.B. Einbau)

**Mittagspause**

**14:05 Uhr**

Vortrag: Herr Beck LBA Braunschweig

- Buchtitel Die Haftung des LBA....(ISBN 3-89406-191X)  
Fischer Verlag
- Änderung der Luft Pers V vielleicht noch in diesem Jahr
- Neue Fassung JAR66 zum 01.06.2004, bis dahin bleibt Luft Pers V noch gültig.

**15:40 Uhr**

Vortrag: Firma Druck RVSM Tester – Statitester

- Weitere Info's dieser Firma unter [www.eur-rvsm.com](http://www.eur-rvsm.com)

**Aufgestellt:** im Dezember 2002  
Wolfgang Hanses  
E-Mail [lisa-h@t-online.de](mailto:lisa-h@t-online.de)

**Für die Richtigkeit:**

\_\_\_\_\_  
Ulrich Wirtz  
1. Vorsitzender

\_\_\_\_\_  
Stephan Wahl  
2. Vorsitzender



## **Bericht AEI Sri Lanker**

### **Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,**

die diesjährige Hauptversammlung des AEI fand vom **03.10. bis 06.10.2002** statt, diesmal in Kandy / Sri Lanka. Die Wahl dieses Tagungsortes war getroffen worden, da der AEI als weltweiter Dachverband nicht vorrangig nur europäische Interessen vertreten will.

Der BPvL wurde bei dieser Jahreshauptversammlung des AEI nur durch mich,  
(Steffen Herrmann - BPvL Regionalvertreter Ost)  
repräsentiert, dies vorrangig aus Kostengründen.

Es erscheint mir jedoch in diesem Zusammenhang sinnvoll, ein **weiteres Mitglied des BPvL als Vertreter unseres Verbandes im AEI auszuwählen**.

Dies zum einem, um stets gewährleisten zu können, das zumindest ein Vertreter des BPvL an den JHV des AEI teilnehmen kann, zum anderen zur Sicherstellung der ständigen Vertretung der BPvL - Interessen in verschiedenen europäischen Gremien wie JAA / EASA / ATAC.

Die Organisation der diesjährigen AEI JHV lag in den Händen der „ALAE of SriLankan Airlines“, der Gewerkschaftsorganisation einer Airline, welche ja bekanntermaßen in jüngster Vergangenheit bei einem Terroranschlag einen Großteil der eigenen Luftfahrzeug-Flotte verlor.

Nichtsdestotrotz wurde eine in allen Bereichen perfekte Kongressorganisation geboten, gekoppelt mit asiatischer Gastfreundschaft, natürlich leider auch unter entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen.

Der **AEI** selbst vertritt zurzeit **37 Vollmitglieder** aus dem Bereich der zivilen Luftfahrt, und ist mit **weiteren 35 Verbänden weltweit** in Kontakt.

Dazu muss jedoch gesagt werden, dass viele Organisationen im Gegensatz zum BPvL mehr auf Gewerkschaftsbasis orientiert sind

und dass die Anzahl dieser gewerkschaftlich orientierten Organisationen (und der damit verbundenen hohen Mitgliederzahlen) ständig wächst, d.h. nicht alle Vertreter bei diesem Kongress hatten eine AML (Aircraft Maintenance Licence) oder waren aktiv oder in der Vergangenheit direkt am Luftfahrzeug tätig. Dies wurde vor allem hinsichtlich des Inhaltes der eingebrachten Abstimmungsvorschläge und Resolutionen deutlich.

11 stimmberechtigte Organisationen waren dieses Jahr vertreten (im Vergleich zu 18 im Vorjahr, dies sicherlich ausschließlich dem Tagungsort und der damit verbundenen Anreise geschuldet, im meinem Falle z.B. 15 Stunden „Oneway“).

Die wichtigsten Tagesordnungspunkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wahl des Executive Board – alle Mitglieder wurden bestätigt (und entlastet), die Positionen des Auditors neu geschaffen und besetzt;
- Bericht des Schatzmeisters (UK), Einnahmen des AEI in 2002 ca.21.000 € (anstelle 24.000 € aufgrund fehlender Zahlungseingänge) bei einem Guthaben von ca. 14.000 €. Es wurde beschlossen, bei Beibehaltung aller Grundgebühren, als Inflationsausgleich die Gebühr pro Mitglied des jeweiligen Landesverbandes von 2,27€ auf 2,40€ anzuheben, damit wäre der BPvL (bei 330 Mitgliedern) mit Mehrausgaben von ca. 43 € p.a. betroffen;
- **Abstimmung über Änderung der Anzahl der Stimmen in Bezug auf Mitgliederanzahl** der entsprechenden Verbände. Es wurde beantragt, dass Verbände mit weniger als 300 lizenzierten Mitgliedern 1; mit 301-700 Mitgliedern 2, und mehr als 701 Mitgliedern 3 Stimmen erhalten, wenn es sich um Beschlussfassungen im Rahmen des AEI handelt.  
  
(Dies mit Ausnahme von Satzungsänderungen, da sollte wie bisher jeder Verband unabhängig von seiner Mitgliederzahl nur über eine Stimme verfügen)

Dieser Entwurf wurde mit 4 : 7 (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt. Auch ich als Vertreter des BPvL stimmte **gegen** diesen Entwurf. Es ist nicht zu erwarten, dass der BPvL mehr als 700 Mitglieder in absehbarer Zeit repräsentieren wird. Durch die stetig steigende Anzahl von Gewerkschaftsverbänden mit hohen Mitgliederzahlen im AEI wäre durch diesen Vorschlag die Möglichkeit gegeben, dass die Interessen des BPvL zukünftig im AEI eine untergeordnete Bedeutung erhalten könnten. Dies sollte bei Bedarf auf der JHV 2002 des BPvL in Köln noch mal diskutiert werden;

➤ **Aufnahme AAE of Malta in AEI**

Aufnahme einstimmig beschlossen, es handelt sich um einen kleinen Landesverband mit 51 Mitgliedern, 43 davon mit Lizenz;

➤ **Component Maintenance Licence (Klasse 4)**

Alle Versuche des AEI in verschiedenen Workgroups, analog zur B1/B2 und C Lizenz im Rahmen der JAR-66 auch eine staatlich herausgegebene Klasse-4 Lizenz (D + E in JAR 66) durchzusetzen, wurde unter dem Hinblick auf die zusätzliche Belastung der NAA's (National Aviation Authority's) seitens der JAA abgelehnt. Die Tätigkeit der zu diesem Thema gebildete Arbeitsgruppe wurde seitens bei JAA für beendet erklärt, eine abschließende Entscheidung wird die EASA treffen.

Dieser Bereich ist durch die JAR-145 und die damit gekoppelten Zulassungen bzw. den Unternehmenszulassungen im MOE (TBH) für Komponenten lt. JAA ausreichend abgedeckt.

Leider konnte der auf unserer letzten JHV in Nürnberg (2001) nominierte Vertreter des BPvL, (Herr Reinhard Winkler), aus persönlichen Gründen in dieser JAA - Arbeitsgruppe nicht wie erwartet aktiv mitwirken, daher hatte der BPvL auch keine Möglichkeit auf eine Einflussnahme dieser JAA Entscheidung. Diese Entscheidung bedeutet im Klartext, **der behördlich lizenzierte Prüfer Klasse 4 ist eine „aussterbende Gattung“**, möglicherweise werden durch die Übernahme der JAR-66 seitens der EASA in 2003 als neue europäische Legislative sogar die sogenannten „Grandfather rights“ für Prüfer Klasse 4 abgeschafft!!

- Gründung und Arbeitsbeginn der **EASA**, Informationen dazu folgen;
- **JHV AEI 2003**  
Die AEI JHV 2003 wird auf Einladung von APTA/SITEMA in Portugal stattfinden. Für 2004 stehen Indien, Neuseeland und Jugoslawien zur Disposition. Für 2005 steht weiterhin das Angebot des Verbandes von Zimbabwe (ZAMEA) Eine **Bewerbung unseres deutschen Verbandes** hätte sicherlich auch Chancen.....??!

Soweit die aus meiner Sicht für uns als BPvL wichtigsten Tagesordnungspunkte der diesjährigen JHV des AEI.

Heftig diskutiert wurde auch Anträge von Mitgliedsländern, seitens des AEI Einfluss zu nehmen auf Tarifverhandlungen, Unterstützung von Arbeitskämpfen wie z.B. Streik, Einspruch bei Entlassungen etc.

**Insofern es hierbei zu Abstimmungen kam, habe ich mich als Vertreter des BPvL stets der Stimme enthalten, da ich zum einen die Einflussnahme des BPvL in vorrangig tarifrechtliche Aktivitäten als nicht satzungskonform erachte, zum anderen aber auch sehe, dass ein Berufsverband die Interessen seiner Mitglieder in allen Bereichen vertreten sollte.**

Diese Frage würde ich gern auf der JHV 2002 in Köln zur Diskussion stellen, damit der Vertreter des BPvL bei der AEI JHV 2003 über ein *entsprechendes Mandat* verfügt!

Zusätzlich Fachvorträge wurden diesmal leider nicht gehalten, auch der AEI muss seine Kosten im Rahmen halten, die Reisekosten für entsprechende Fachleute wären sicherlich nicht unerheblich gewesen.

Seitens des AEI werden in 2002/2003 folgende Punkte in der europäischen Gesetzgebung den Einsatz aller Mitglieder zur Wahrung unserer Interessen erfordern:

**EASA** Soll ab Mitte 2003 alle Aufgaben der JAA und NAA übernehmen, bisher ist Mitarbeit des AEI hierbei nicht „erwünscht“!!

**ECAR 145 & 66** Die bisherige JAR 145 & 66 wird europäisches Recht, „Modifikationen“ entgegen den Interessen des AEI sind dabei nicht ausgeschlossen, eher wahrscheinlich!

NPA 145 – 9 Maintenance Licences on light aircrafts (B3)  
TGL – 32 “Grandfather Rights” under EASA conditions  
TGL – 40 Type training  
TGL – 42 Single Event Authorizations (SEA)  
TGL – 43 Credits and conversion of foreign licenses  
JAR OPS 2 +4 Maintenance of non commercial Aeroplanes / Helicopters

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Etablierung der EASA

***(EASA - European Aviation Safety Authority)***

als neue Europäische Legislative in der zivilen Luftfahrt (und damit auch gesetzgebend für das BMV und somit auch für das LBA !), mit Arbeitsbeginn bereits im Sommer 2003, und der damit verbundenen Umwandlung der bisherigen JAR 145 & 66 in die sogenannte ECAR 145 & 66

***(ECAR - European Community Aviation Regulation)***

einen starken, momentan noch schwer bestimmbar, aber wahrscheinlich nicht positiven Einfluss auf alle Mitglieder des BPvL haben wird, da unsere Lizenzen erneut auf den europäischen Prüfstand kommen, und deren Status und Erhalt diesmal fast ausschließlich von Politikern beurteilt werden wird.....!

Daher wird der AEI mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln versuchen, auf diese Entwicklung in unserem Sinne Einfluss zu nehmen.

Ich kann nur allen Mitgliedern dringlichst empfehlen, vor dem September 2003 ihre Lizenzen auf JAR-66 Standard umschreiben zu lassen, dies ist momentan allerdings „nur“ bei Mustern über 5,7t möglich.

Ich werde versuchen, über unsere web-site [www.BPvL.de](http://www.BPvL.de), mit Unterstützung von Olaf Kielstein, Euch auf dem aktuellen Stand zu halten.

Außerdem empfehle ich die Nutzung der AEI home-page:  
[www.airengineers.org](http://www.airengineers.org),  
dort ist auch der vollständige Bericht der JHV 2002 des AEI abrufbar.

Ich bedanke mich für das entgegengebrachte Vertrauen.

***Steffen Herrmann***

***November 2002***

# Vortrag bei der Hauptversammlung 2002 über Produkthaftung

von Rechtsanwalt Tom Bub

Thema des Vortrages war die Haftung aufgrund des Verkaufes und Einbaus von luftfahrttechnischen Instrumenten / Geräten nach amerikanischen und deutschem Recht und die Haftung von Prüfern nach deutschem Recht.

Das **amerikanische Recht** eröffnet im Gegensatz zum deutschen Recht die Möglichkeit Schadensersatzsummen – insbesondere Schmerzensgeldsummen in mehrfacher Millionenhöhe zu verlangen und auch zu erhalten. Das amerikanische Deliktsrecht, welches wie das deutsche Recht die Haftung für eine unerlaubte mithin deliktische Handlung regelt ist in den Vereinigten Staaten als Partikularstaatenrecht ausgebildet – es ist also teilweise von Staat zu Staat unterschiedlich. Die haftungsbegründenden Voraussetzungen sind jedoch dem deutschen Deliktsrecht sehr ähnlich.

Genauso wie in Deutschland ist nicht nur die vorsätzlich begangene unerlaubte Handlung haftungsbegründend, sondern vielmehr auch die fahrlässig begangene unerlaubte Handlung. Beispielsweise liegt eine fahrlässige Handlung dann vor, wenn obliegende Sorgfaltspflichten verletzt werden und deswegen eine Inanspruchnahme durch den Kläger vorhersehbar war (forseeable plaintiff).

Dies wäre **beispielsweise** dann der Fall, wenn im Rahmen eines Gerätetausches ein künstlicher Horizont derart falsch angeschlossen werden würde und der Pilot durch die Fehlinterpretation des Instrumentes zu Schaden kommen würde. In diesem Falle läge eine fahrlässige Verletzung obliegender Sorgfaltspflichten vor; denn eine Inanspruchnahme auf Zahlung von Schadensersatz war im Zeitpunkt der schädigenden Handlung vorhersehbar. Die Verletzung der Sorgfaltspflicht liegt hier nämlich in der mangelnden Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des künstlichen Horizontes.

Anders sieht die Haftung desjenigen, welcher den künstlichen Horizont eingebaut hat aus, wenn er einen Dritten mit der Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktionsweise des Gerätes beauftragt. Dieser Dritte (independent contractor) wird nicht – wie oft im deutschen Recht – als Verrichtungsgehilfe angesehen, sondern handelt nach amerikanischen Recht eigenverantwortlich, so dass in diesen Fällen eine Haftung desjenigen, welcher das Gerät eingebaut hat ausscheidet.

Der Grund für die teilweise immensen Geldstrafe ist der Gedanke, dass eine Abschreckungswirkung erzielt werden soll (punitive damages). Dieser Gedanke ist dem deutschen Deliktsrecht eher immanent.

Die tatsächliche Einklagbarkeit derartiger Ansprüche in den Vereinigten Staaten gegen ein amerikanisches Unternehmen ist in der Praxis nicht gerade einfach. Um überhaupt eine Zuständigkeit eines amerikanischen Gerichtes begründen zu können muss das Unternehmen in den USA geschäftsansässig sein, bzw. der Schadensort (place of wrong) in den USA liegen.

Es gibt diesbezüglich zahlreiche Möglichkeiten durch AGB's diese Zuständigkeit zu erschweren, teilweise sogar sie zu verhindern.

Die **vertragliche Haftung** (beispielsweise wegen der Lieferung eines schadhafte(n) Gerätes) dagegen entspricht dem deutschen Sachmängelgewährleistungsrecht nur teilweise.

Zunächst gilt in den Vereinigten Staaten bezüglich der Wirksamkeit von Kaufverträgen das Schriftformerfordernis. Nur schriftlich abgeschlossene Kaufverträge sind gültig, wobei bei Summen kleiner \$ 500 ausreichend ist, dass der Gegner unterzeichnet hat. Im deutschen Recht sind auch mündliche Kaufverträge rechtswirksam (Ausnahme: Grundstückskauf, etc.)

Gleichsam wie im deutschen Recht ist nach amerikanischen Recht Voraussetzung für eine **Schadensersatzforderung** eine



fällige Leistung nicht erfüllt wird (Beispiel: Lieferung eines nicht funktionsfähigen Transponders).

Bei **unerheblichen Störungen** (minor breach) kann lediglich Schadensersatz verlangt werden (Beispiel: der Transponder arbeitet einwandfrei – lediglich der Schalter zur Inbetriebnahme arbeitet schwerfällig). Ein Rücktrittsrecht ist dagegen neben Schadensersatzansprüchen nur bei erheblichen Störungen (material breach of contract) gegeben. (Beispiel: Der Transponder ist völlig funktionsunfähig).

Der Schadensersatzanspruch kann in Geld verlangt werden (Beispiel: Reparaturkosten des beschädigten Schalters) im Sinne eines Erfüllungsschadens (compensatory damage)

Die Geltendmachung des bereits besprochenen Anspruches aufgrund von punitive damages (=“Bestrafungsschaden“) ist dagegen eher selten. Dies setzt nämlich eine unerlaubte Handlung voraus.

Eine **Besonderheit** gilt bei der bisher beschriebenen Art von Kaufverträgen, nämlich dem **Warenkauf**. Der Warenkauf (hier: Kauf eines Transponders) wird durch den UCC (Uniform Commercial Code) modifiziert. Es handelt sich dabei um das Kaufrecht im Handelsverkehr. Das beschriebene Leistungsstörungsrecht wird durch den UCC dadurch modifiziert, dass bei Leistungsstörungen (remedies) ein sog. Deckungskauf (cover purchase) erstattungsfähig ist. Wenn die Kaufsache funktionsunfähig ist und bei der Konkurrenz deswegen teurer eingekauft werden muss, kann die Differenz zwischen dem ursprünglich billigeren Preis zu dem nun bezahlten teureren Preis als Schadensersatz verlangt werden. Daneben besteht ein Rücktrittsrecht / Anspruch auf Schadensersatz sowie die Möglichkeit einer weitergehenden Haftung aufgrund einer Garantie (warranty)

Die **Verjährung beträgt einheitlich 4 Jahre**. Eine Besonderheit des amerikanischen Rechtes ist, dass der unmittelbare Mangelfolgeschaden auch in einem immateriellen Schaden bestehen kann.

Beispielsweise wurde der Verkäufer einer funktionsunfähigen Flinte zu \$ 10.000 Schadensersatz verurteilt. Denn der Käufer konnte nachweisen, dass er auf einer Safari mit einer funktionsfähigen Flinte einen Tiger geschossen hätte, den er nun nicht geschossen hatte. Das Gericht urteilte, dass der Abschuss eines Tigers durch den Käufer ein hohes Prestige für ihn mit sich gebracht hätte. Da er diesen Prestigeverlust nun hin nehmen muss, hat das Gericht ihn für diesen Prestigeverlust \$ 10.000 zugesprochen.

Abschließend ist natürlich auch die dem amerikanischen Recht enthaltene **Gefährdungshaftung** (strict liability) zu nennen, die dann greift, wenn ein Unternehmer schadhafte Produkte herstellt. Gerade in diesem Bereich ist die Geltendmachung eines „Bestrafungsschadens“ (punitive damage) nicht gerade selten.

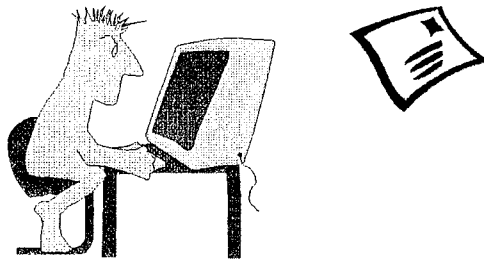
Die **Haftung für mangelhafte Produkte** nach dem **deutschen Recht** ist dagegen im Produkthaftungsgesetz verankert. Es gewährt jedoch nur Schadensersatz aber kein Schmerzensgeld. Es handelt sich hierbei um eine verschuldensunabhängige Haftung. Haftender ist der Hersteller und / oder der Lieferant. Beachtenswert dabei ist, dass als Hersteller auch derjenige gilt, der ein Produkt nicht nur herstellt, sondern es auch in die EU einführt.

Das **deutsche Deliktsrecht** (§§ 823 ff. BGB) setzt dagegen ein Verschulden voraus. Eine Neuerung des deutschen Rechtes ist die nunmehr eröffnete Möglichkeit ein Schmerzensgeld nicht nur bei deliktischen Handlungen, sondern auch bei Vertragsverletzungen allgemein geltend zu machen.

Den Schluss dieses Vortrages bildete die Behandlung **der Haftung des Prüfers von Luftfahrtgerät**. Der Prüfer ist nach deutschem Recht „Beliehener“, dass bedeutet, er nimmt öffentlich- rechtliche Aufgaben war – hier Aufgaben der Gefahrenabwehr. Die Rechtsfigur des „Beliehenen“ ist in der Rechtsprechung schon seit langem anerkannt. Zahlreiche Arten des Beliehen hat die Rechtsprechung bereits benannt: vom Schülerlotsen bis hin zum TÜV- Prüfer ist dies anerkannt. Genauso verhält es sich hinsichtlich des Prüfers von Luftfahrtgeräten.

Da der Prüfer öffentlich- rechtliche Aufgaben als Beliehener wahrnimmt, haftet die Bundesrepublik Deutschland nach den Grundsätzen der Amtshaftung (Art. 34 GG iVm § 839 BGB) für sein Handeln, sofern nicht anderweitig eine Schadenskompensation möglich ist.

*Der Vortrag endete in der Beantwortung von zahlreichen Einzelfragen der Anwesenden, wobei Herr Rechtsanwalt Bub anbot, dass bei Rückfragen oder juristischen **Einzelproblemen** er gerne unter der Telefonnummer **02365 / 44440** (Rechtsanwälte Dymke, Lechtenböhrmer & Bub) zur Verfügung steht.*



## Brief des BPVL an Herrn Rechtsanwalt Bub

Datum: Mittwoch, 15. Januar 2003

Betreff: KL4 Sonstiges

Hallo Herr Bub,

wie ich aus "internen Quellen" erfahren habe, ist die Entscheidung zur Abschaffung der Lizenz Kl. 4 sonstiges Luftfahrtgerät am 20. Dezember 2002 im Bundesrat gefallen.

Die Veröffentlichung im Bundesgeneralanzeiger ist aus Gründen einer fehlenden Unterschrift noch nicht erfolgt. Voraussichtlich wird die Veröffentlichung Ende Februar erfolgen.

Es gibt nach meiner Meinung **drei Hauptgründe** dieser Entscheidung zu widersprechen:

1. Ein in der BRD staatlich erworbener Ausbildungsnachweiß kann nicht ohne Verschulden oder Fahrlässigkeit des Halters entzogen werden.
2. Die Lizenz Kl 4 Sonstiges ist auf dem Luftfahrt-Markt wesentlich wertvoller, als eine von einem Betrieb zuerkannte Befähigung, da diese nur betriebsbezogen ist. Des weiteren haftet bei einer LBA - Lizenz der Staat. Daraus ergibt sich bei Verfall der Kl.4 Sonstiges, automatisch ein Einkommensnachteil oder die Arbeitslosigkeit der Betroffenen.
3. Währet den Anfängen, oder anders ausgedrückt, heute die Klasse 4, Morgen die Klasse 3.....und dann der Führerschein.

Der Vorstand des BPvL ist einstimmig gewillt gegen diese Entscheidung vorzugehen.

Sollte Ihrer Meinung nach in dieser Sache eine Möglichkeit bestehen, die Kl.4 S bis zum Austritt aus dem Berufsleben zu erhalten, wäre es ein Erfolg für uns alle.

Viele herzliche Grüße,  
Ulrich Wirtz  
Vorsitzender

***Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,***

von den meisten vielleicht unbemerkt wurde am **19. Februar 2003** das *Bundesgesetzblatt Jahrgang 2003 Teil I Nr. 7* zu Bonn ausgegeben.

Da dieses Bundesgesetzblatt wesentliche Änderungen zur LuftPersV enthält, habe ich hier die für uns wesentlichsten Punkte aufgeführt und mit entsprechenden Anmerkungen versehen.

**Anmerkung:**



Natürlich beanspruche ich für diese Auswahl kein Recht auf Vollständigkeit.

Vielmehr sollen diese Punkte Euch anregen eventuell selbst einmal nachzulesen.

Enthalten oder vielmehr nicht mehr enthalten, ist die Prüferlaubnis Klasse 4 Sonstiges.

Eine rechtliche Prüfung dazu, wie Ihr ja lesen konntet, steht noch aus.

Überhaupt kompliziert sich die ganze Sache, wenn man bedenkt, dass **Ende September 2003** die ECAS arbeitsfähig sein soll.

Als **Übergangsfrist** wird in diesem Zusammenhang ein Zeitraum **bis 2007** genannt.

## **LuftPersV**

### **§ 104**

#### ***Ersetzbarkeit der Berufsausbildung***

*(3) Die fachliche Voraussetzung nach Absatz 2 nr. 1 und 2 sind*

*1. für die Prüferlaubnis Klasse 1*

- a) der erfolgreiche Besuch einer ... Technikerschule ...*
- b) eine der beantragten Fachrichtung entsprechenden berufliche Tätigkeiten von drei Jahren ... 12 Monate müssen innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages ... in einem anerkannten ..., JAR-145- oder luftfahrttechnischen Betrieb ausgeübt worden sein;*

*2. für die Prüferlaubnis Klasse 2 ...*

*3. für die Prüferlaubnis Klasse 3*

- a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf auf einem für die Prüftätigkeit förderlichen Fachgebiet*
- b) eine berufliche Tätigkeiten von drei Jahren ..., davon 12 Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages ... in einem anerkannten ..., JAR-145- oder luftfahrttechnischen Betrieb;*

**Anmerkung:**



Wegfall der Tätigkeit in einer Prüforganisation und Änderungen von 6 auf 12 Monate bzw. 18 auf 24 Monate berufliche Tätigkeit in einem anerkannten Hersteller-, JAR-145- oder luftfahrttechnischen Betrieb.

4. für die Prüferlaubnis Klasse 4
- a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf auf einem für die Prüftätigkeit förderlichen Fachgebiet
  - b) eine berufliche Tätigkeit von drei Jahren bei der Herstellung, Instandhaltung oder Prüfung der Art von Luftfahrtgerät, für das die Prüferlaubnis erteilt werden soll

**Anmerkung:**



Eine Berufsausbildung reicht nicht aus. Gefordert wird ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf auf einem förderlichen Fachgebiet.

- (4) Die theoretische Ausbildung erstreckt sich auf
- 1. Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die das Prüfwesen betreffen
  - 2. Luftfahrttechnik, über Funktion und Aufbau der Art ...
- (5) Die Praktische Ausbildung erstreckt sich auf Prüf- und Arbeitsverfahren, die der Prüfer bei Stück- und Nachprüfungen anzuwenden oder zu beurteilen hat.
- (6) Betriebe, die eine Ausbildung nach den Absätzen 4 und 5 durchführen, bedürfen der Genehmigung durch das Luftfahrt – Bundesamt.

**Anmerkung:**



Es wird nun betont, dass Betriebe die eine Ausbildung (theoretisch oder praktisch) anbieten wollen, eine Genehmigung benötigen.

**§ 105**

***Ersetzbarkeit der Berufsausbildung***

*Die in § 104 Abs. 2 geforderte Berufsausbildung kann ersetzt werden*

- (a) bei der Prüferlaubnis Klasse 1 durch mindestens zwei Jahre Tätigkeit als Prüfer Klasse 2 oder 3 und den erfolgreichen Besuch eines vom Luftfahrt – Bundesamt anerkannten Erweiterungslehrgangs,*
  
- (1) bei den Prüferlaubnissen Klasse 2, 3, 4 oder 5 durch den Abschluss einer staatlichen oder staatlich anerkannten Technikerschule oder einer Fach- oder wissenschaftlichen Hochschule einschlägiger Fachrichtung.*

**Anmerkung:**



**Die Änderungen des § 105 hat eine gewaltige Wirkungen!**

So kann z.B. ein Bewerber nur direkt Prüfer Klasse 1 werden, wenn er Techniker in einschlägiger Fachrichtung ist.

Eine Berufsvergleichs – Prüfung (ggf. für Klasse 2,3,4 und 5) ist nun nicht mehr möglich.

Zum Vergleich der frühere Text:

*„Von den Voraussetzungen einer Berufsausbildung nach § 104 Abs. 2 kann abgesehen werden, wenn der Bewerber in einer Überprüfung durch einen von der zuständigen Stelle bestimmten Sachverständigen bei der Erlaubnis Klasse 1 den Wissensstand eines Technikers, bei der Erlaubnis Klasse 2,3 und 5 einen der geforderten Berufsausbildung entsprechenden Wissensstand nachweist. Für die Erlaubnis Klasse 1 und 2 erhöht sich in diesem Fall die Zeit der geforderten beruflichen Tätigkeit auf fünf Jahre.“*



**§ 106**

**Anrechenbarkeit, Ersetzbarkeit der beruflichen Tätigkeit**

- (3) Bei Bewerbern um die Erlaubnis Klasse 1 oder 2 für Flugzeuge der Klasse E ... kann von dem Nachweis der beruflichen Tätigkeit abgesehen werden, wenn eine einjährige berufliche oder eine dreijährige nichtberufliche Tätigkeit als Prüfer Klasse 3, Musterberechtigung Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 750 kg oder Motorsegler ... nachgewiesen wird..

**Anmerkung:**



Die Klasse 3 ist damit auch für Flugzeuge mit einer Höchststartmasse bis 750 kg zuständig. (siehe auch § 108 (1) Punkt 3)

**§ 108**

**Ertelung und Umfang der Erlaubnis, Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät**

- (1) Die Erlaubnis wird durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät nach Muster 9 oder 9a in den Klassen 1 bis 5 wie folgt erteilt:
1. Klasse 1 für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen
  2. Klasse 2 für Nachprüfung von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen im Wartungsdienst
  3. Klasse 3 für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, mit einer Höchststartmasse bis 750 Kilogramm, Motorsegler, Segelflugzeugen, Ballonen und Rettungsfallschirmen

*4. Klasse 4 für Stück- und Nachprüfung von Flugmotoren,  
Bordhilfsmotoren (APU), Luftschrauben und  
Flugsicherungs-ausrüstung*

**Anmerkung:**



Wegfall der Klasse 4 für „Sonstiges Luftfahrtgerät“.  
Hiergegen wollen wir angehen, deshalb haben wir Herrn Rechtsanwalt Tom  
Bub beauftragt die Sache zu prüfen. (siehe Schreiben an Herrn Bub auf S.

**§ 110**

***Musterberechtigung für Prüfer von Luftfahrtgerät***

*(2) Für Prüfer der Klassen 1 bis 3 ist*

- 1. fachlicher Voraussetzungen für den Erwerb der  
Musterberechtigung, dass der Prüfer innerhalb der letzten  
zwei Jahre vor Antragstellung praktische an diesen Mustern in  
die Aufgaben der Nachprüfung eingewiesen wurde und  
mindestens 6 Monate bei der Herstellung oder Instandhaltung  
des Musters in einem anerkannten Betrieb oder Betrieb nach  
JAR-145 tätig war.*

**Anmerkung:**



Auch für Luftfahrzeuge unter 2000 kg werden jetzt mindestens 6 Monate  
praktische Tätigkeiten in einem anerkannten luftfahrttechnischen- oder JAR-  
145 Betrieb gefordert

**§ 111a**

***Fachliche Voraussetzungen, Prüfungen, Erteilungen und  
Umfang der Erlaubnis***

- (1) Freigabeberechtigtes Personal ... (keine Änderung)*
- (2) Die Berechtigung für die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit kann durch Eintragung in den Ausweis für freigabeberechtigtes Personal erteilt werden. Die Voraussetzung für den Erwerb dieser zusätzlichen Berechtigung sind die JAR-66 Cat C Berechtigung und der Nachweis des für die Prüfung der Lufttüchtigkeit erforderlichen zusätzlichen Wissens.*
- (3) Betrieb, die Ausbildung von ... (keine Änderung)*

**Anmerkung:**



Die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit kann jetzt auch von freigabeberechtigtes Personal ausgestellt werden. Eine Lizenz für Prüfer von Luftfahrtgerät ist nicht mehr zwingend vorgeschrieben. Allerdings ist die zusätzliche Berechtigung an den Nachweis zusätzlichen Wissens gebunden.

(U.W.)

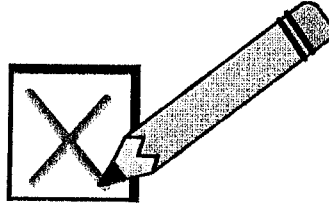
## Offenes Vorstandstreffen



Wie im letzten Jahr findet auch dieses Jahr wieder ein offenes Vorstandstreffen statt.

Als Termin wurde der **17. Mai 2003** auserkoren.

Mehr Informationen unter **[WWW.BPVL.DE](http://WWW.BPVL.DE)**



*Neues zu den Nfl's, hier: II-61/02 und II-23/03*

## **NfL II-61/02**

*Anleitung zum „Authorized Realise Certificate / JAA Form One“*

Die NfL II-61/02 enthält das überarbeitete Format und den Inhalt der JAA – Freigabeberechtigung Form One als „Form One – Issue 4“, die in der Vorschrift JAR-145 (Amendment 4 vom 11.November 2001) sowie in der Vorschrift JAR-21 (Amendment 3 vom 11.November 2001) veröffentlicht wurde.

Der Inhalt der NfL reicht vom Zweck und Anwendungsbereich, Formale Gestaltung bis hin zu Ausfüllhinweise für die JAA – Form One. (U.W.)

## **NfL II-23/03**

*Prüfung der elektronischen Ausrüstung, der Transponder sowie der statischen Druck- und Höhenmesseranlagen im Rahmen der Instandhaltungsprüfung (§11 Abs.2 LuftGerPV) und der Jahresnachprüfung (§15 Abs.1 LuftGerPV)“*

Mit der NfL II-23/03 regelt das LBA das Verfahren und die Intervalle für die periodische Prüfung der elektronischen Ausrüstung und der Transponder- / Encoderanlagen und statischen Druck- und Höhenmesseranlagen in Luftfahrzeugen bei gewerblich und bei nicht gewerblich verwendeten Luftfahrzeugen.

Die NfL II-137/99 verliert mit der NfL II-23/03 ihre Gültigkeit. (U.W)

## PREISLISTE FÜR WERBUNG IN DER BPVL INFO

Bergisch Gladbach, am 20.März 2002

Die Prüfer Info wird jährlich mindestens zwei- maximal viermal jährlich an alle Mitglieder und verschiedene Organisationen versandt.

**Die angegebenen Preise sind bis zur Herausgabe einer neuen Liste gültig.**

**Aus technischen Gründen können zur Zeit nur Texte in Word bis Version 97 verwendet werden.**

Graphik in schwarz / weiß.

Änderungen diesbezüglich werden in der neuen Preisliste mitgeteilt.

Die Preisangaben werden pro Ausgaben im Jahr berechnet (Max. 4 Ausgaben, Min. 2 Ausgaben)

Anzeige DIN A5	Einmalig	404 € + 16% Mwst	64.64 €	468.64 Euro
Anzeige DIN A5	Ganzjährig (2-4 mal)	282 € + 16% Mwst	45.24 €	327.98 Euro
Anzeige DIN A5/2	Einmalig	205 € + 16% Mwst	32.72 €	237.24 Euro
Anzeige DIN A5/2	Ganzjährig (2-4 mal)	144 € + 16% Mwst	22.90 €	166.07 Euro
Anzeige DIN A5/4	Einmalig	103 € + 16% Mwst	16.48 €	119.48 Euro
Anzeige DIN A5/4	Ganzjährig (2-4 mal)	93 € + 16% Mwst	14.88 €	107.88 Euro

Änderungen nach Absprache sind möglich, sollten jedoch schriftlich festgelegt werden.

Bei Beilagen wird eine Bearbeitungsgebühr von 90 Euro zuzüglich der entsprechend steigenden Versandkosten erhoben, die Mehrwertsteuer ist hinzuzurechnen.

Das Format darf DIN A 5 nicht überschreiten.

Ulrich Wirtz, Vorsitzender des BPVL

## Der neue Vorstand ist der Alte !

### 1. Vorsitzender Ulrich Wirtz



geb. 02.04.1949  
beruflich tätig bei der Firma  
Aviation Center Cologne GmbH

Schützheider Weg 25 in 51465 Berg, Gladbach  
Tel. 02202 39356, Fax 02202 458311,  
E-mail [Wirtz.NUT@T-online.de](mailto:Wirtz.NUT@T-online.de)

### 2. Vorsitzender Stephan Wahl



geb. 07.01.1962  
beruflich tätig bei der Firma Airmarine

E-mail [AirmarineGmbH@aol.com](mailto:AirmarineGmbH@aol.com)

### Schatzmeister Holger Diefenbacher

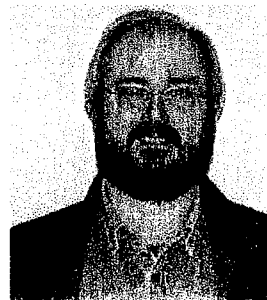


geb 22.05.1960

beruflich tätig bei der Firma Airbus Deutschland  
Hamburg Finkenwerder

Pommernweg 21B in 22952 Lütjensee  
Tel. 04154-7168, Fax. 04154-741029

### Schriftführer Olaf Kielstein



geb. 11.09.1963

beruflich tätig bei der Firma Airbus  
Deutschland Hamburg Finkenwerder

## Die 4 Regionalvertreter zur Zeit

### Herr Hartmut Bartkus



geb. 20.06.1930

Anschrift: Am Stuck 9  
21224 Rosengarten

Tel. 04108-8108, Fax 04108-1728,  
E-mail: Hbartkus@aol.com

### Herr Peter Nordhaus



geb. 08.07.1938

Tel.: 07229-662041  
Fax: 07229-662041

### Herr Steffan Herrmann



geb. 11.10.1962

Anschrift Dorfstraße 18E  
15827 Dahlewitz

Tel.-dienstlich: 030 88754672  
Fax-dienstlich: 030-88754571  
E-mail: herrmann@bas.de

### Herr Hans Beutinger

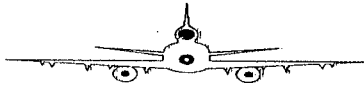


geb. 27.03.1943

Anschrift: Düsseldorf Straße 23  
90425 Nürnberg

Tel. 0911-344710,  
Fax 0911-9341516,  
Tel.-privat: 033708-30974  
E-mail: beutinger@odn.de  
beutinger@aen.de  
(Geschäft)





(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)  
Schützeider Weg 25, D-51465 Berg, Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311

## Aufnahmeantrag

Zur Mitgliedschaft im Berufsverband der Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied im BPvL e.V.

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

Anschrift:.....  
.....

Telefon/Fax:..... e-Mail.....

Firma:.....

Adresse:.....  
.....

Telefon/Fax:..... e-Mail.....

Prüfer-Klasse/Nr.:..... Certifying Staff-Cat./Nr.:.....

Fachrichtung:.....

Ort./Datum:..... Unterschrift:.....

Der Vereinsbeitrag beträgt 50,- € pro Jahr!

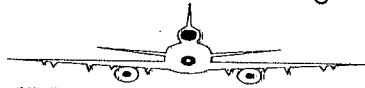
Beitragssonderregelungen sind direkt beim Vorstand zu erfragen bzw. aus den Verbandsstatuten ersichtlich.

Nach Aufnahme durch den Berufsverband erhalten Sie zum Beginn unseres Geschäftsjahres nach dem 1. OKT eine Beitragsrechnung unseres Finanzreferates, die auch als Bescheinigung für Ihr Finanzamt gilt.

Die o.a. persönlichen Daten werden in einer EDV-Anlage des Verbandes gespeichert. Der Verband versichert, dass diese Daten nur den Verwaltungszwecken des Verbandes dienen und nicht ohne Einwilligung des Verbandes weitergegeben werden.

Änderungen Ihrer Daten Bitte direkt an den Vorstand des Berufsverbandes melden!!!

# Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPVL)



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schützeider Weg 25, D-51465 Berg. Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311

## Anschriftenänderung

Meine neue Anschrift, neue Firma oder Änderungen der Lizenz sind wie folgt:

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

Anschrift:.....

Telefon/Fax:..... e-Mail:.....

Firma:.....

Anschrift:.....

Telefon/Fax:..... e-Mail:.....

Prüfer – Klasse / Nr.: .....

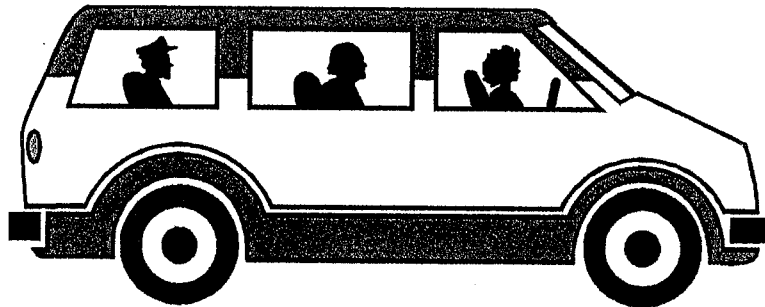
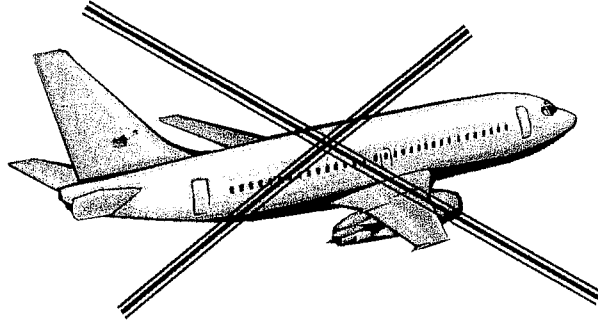
Certifying Staff – Cat. / Nr.: .....

Ort/Datum: ..... Unterschrift: .....

Die o. erfragten Daten werden in einer EDV-Anlage gespeichert. Der Verein versichert, dass diese Daten nur den Verwaltungszwecken des Vereins dienen und nicht weitergegeben werden.

**„Reisen in die Ferne?“** Nein, danke!

Das wird wohl **„kein tolles Jahr“** für die  
Luftfahrt !



Jan.	Feb.	März	April	Mai.	Jun.
1.Mi	1.Sa	1.Sa	1.Di	1.Do	1.So
2.Do	2.So	2.So	2.Mi	2.Fr	2.Mo
3.Fr	3.Mo	3.Mo	3.Do	3.Sa	3.Di
4.Sa	4.Di	4.Di	4.Fr	4.So	4.Mi
5.So	5.Mi	5.Mi	5.Sa	5.Mo	5.Do
6.Mo	6.Do	6.Do	6.So	6.Di	6.Fr
7.Di	7.Fr	7.Fr	7.Mo	7.Mi	7.Sa
8.Mi	8.Sa	8.Sa	8.Di	8.Do	8.So
9.Do	9.So	9.So	9.Mi	9.Fr	9.Mo
10.Fr	10.Mo	10.Mo	10.Do	10.Sa	10.Di
11.Sa	11.Di	11.Di	11.Fr	11.So	11.Mi
12.So	12.Mi	12.Mi	12.Sa	12.Mo	12.Do
13.Mo	13.Do	13.Do	13.So	13.Di	13.Fr
14.Di	14.Fr	14.Fr	14.Mo	14.Mi	14.Sa
15.Mi	15.Sa	15.Sa	15.Di	15.Do	15.So
16.Do	16.So	16.So	16.Mi	16.Fr	16.Mo
17.Fr	17.Mo	17.Mo	17.Do	17.Sa	17.Di
18.Sa	18.Di	18.Di	18.Fr	18.So	18.Mi
19.So	19.Mi	19.Mi	19.Sa	19.Mo	19.Do
20.Mo	20.Do	20.Do	20.So	20.Di	20.Fr
21.Di	21.Fr	21.Fr	21.Mo	21.Mi	21.Sa
22.Mi	22.Sa	22.Sa	22.Di	22.Do	22.So
23.Do	23.So	23.So	23.Mi	23.Fr	23.Mo
24.Fr	24.Mo	24.Mo	24.Do	24.Sa	24.Di
25.Sa	25.Di	25.Di	25.Fr	25.So	25.Mi
26.So	26.Mi	26.Mi	26.Sa	26.Mo	26.Do
27.Mo	27.Do	27.Do	27.So	27.Di	27.Fr
28.Di	28.Fr	28.Fr	28.Mo	28.Mi	28.Sa
29.Mi		29.Sa	29.Di	29.Do	29.So
30.Do		30.So	30.Mi	30.Fr	30.Mo
31.Fr		31.Mo		31.Sa	