



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 16. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 1.2016

Windkraftanlagen in Flugplatznähe gefährden den Flugbetrieb

Drohnen – ein Fortschritt?

Die neue LuftVO

Die Verantwortung des Herstellers

oder wie Flugbetriebe durch den Einsatz von nicht konformen Produkten eines Herstellers in Schwierigkeiten geraten können



Enrico Ragoni

Die Verantwortung des Herstellers

oder wie Flugbetriebe durch den Einsatz von nicht konformen Produkten eines Herstellers in Schwierigkeiten geraten können.

Lastaufnahmemittel sowie Anschlagmittel und deren Bestandteile sind Maschinen im Sinne des Produktesicherheitsgesetzes (ProdSG, Art 1), der 9. Verordnung zum ProdSG (9. ProdSV) und in diesem Sinne wiederum der EU Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, Art 1(1)d) und Art. 2¹.

Dies heisst, dass jedes Seil, jede Rundschlinge und Anschlagkette, jeder FIBC, jedes Lastennetz und jeder Kalkstreukübel für den Hubschraubereinsatz den Bestimmungen des ProdSG und im Besonderen der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG (im folgenden MRL) unterliegt.

Der Geltungsbereich der MRL umfasst die Entwicklung, die Herstellung, das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme.

Es ist leicht zu beobachten und auch am Hubschrauberseminar der BG-Verkehr² in Sellinghausen/Hochsauerland³ ein Dauerbrenner: viele Lastaufnahmemittel entsprechen nicht den Anforderungen der MRL, einige davon werden von Flugbetrieben selbst gebaut und zum Einsatz gebracht. Es sind zunächst folgende Feststellungen zu treffen:

- Hubschrauberunternehmen sind Anwender, keine Hersteller
- Dieselben Hubschrauberunternehmen betätigen sich als Hersteller, ohne es zu wissen
- Hersteller sind keine Hubschrauberunternehmen, liefern aber genau dorthin ihre Produkte

Die Seite des Anwenders

Das Hubschrauberunternehmen Anwender sind, liegt in der Natur der Handlung. Sofern sie Aussenlasten fliegen, werden sie Lastaufnahmemittel zum Einsatz bringen, um die Last mit dem Hubschrauber zu verbinden. Ein klassischer Vorgang im Hebezeugbetrieb, der Hubschrauber fungiert als Kran.

Dies reflektiert sich dem zufolge in der Tatsache, dass die Unternehmen dem Ar-

beitsschutzgesetz unterstehen und bei der BG-Verkehr für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten gesetzlich unfallversichert sind. Die Verwendung von Lastaufnahmemittel mit dem Hubschrauber ist für den Anwender aktuell in folgenden Rechtstexten definiert:

- ED Decision 2014/018/R, Annex VIII Part-SPO, AMC1 SPO.SPEC.HESLO.100(c)(3), Additional Equipment
- EU-Arbeitsmittel-Richtlinie 2009/104/EG (2. Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG (Arbeitsschutz))

EASA Part-SPO definiert die Lastaufnahmemittel als "Zusätzliche Ausrüstung", dass sie nach einer anerkannten Regel hergestellt sein müssen und dass der Betreiber für die Betriebstüchtigkeit (maintaining the serviceability) verantwortlich ist.

Die Arbeitsmittelrichtlinie bzw. die Betriebssicherheitsverordnung regelt die zweckmässige Bereitstellung, die bestimmungsgemässe Benutzung und regelmässige Überprüfung der Maschinen – die hier nun Arbeitsmittel heissen (Arbeitgeber- und Arbeitnehmerpflichten).

Aus dem deutschen Arbeitsschutzrecht bzw. den berufsgenossenschaftlichen Vorschriften war die „BGR 162 Hubschraubereinsatzregeln“ massgebend. Diese wird aktuell von der BG Verkehr bzw. der DGUV⁴ neu veröffentlicht aufgelegt.

Der rechtliche Rahmen der MRL gilt für ganz Europa (EU) und auch in der Schweiz (im nationalen Recht namentlich aufgenommen).

In der Schweiz ist der „Flughelfer-Syllabus“ (BAZL, 1996) als Stand der Technik zu betrachten (der allerdings nach 6 Jahren seit der letzten Revision überholungsbedürftig ist).

Am Ende läuft es immer auf dasselbe hinaus: Der Anwender ist in der Verantwortung, dieses Produkt bestimmungsgemäss zu verwenden und instand zu halten.

Wenn sich Anwender als Hersteller betätigen

Dieselben Hubschrauberunternehmen be-

tätigen sich bisweilen als Hersteller, indem sie Lastaufnahmemittel selber herstellen oder ändern und zum Einsatz bringen.

Die Domäne der Hersteller ist, wie oben erwähnt, die EU Maschinenrichtlinie 2006/42/EG. Sie definiert folgerichtig auch die Anwendung mit dem Hubschrauber:

- Art. 1(1)d) und Art. 2: Lastaufnahmemittel (sowie Anschlagmittel und deren Bestandteile) sind Maschinen
- Art. 1(2)e) (Ausnahmen): " - Beförderungsmittel für die Beförderung in der Luft, auf dem Wasser und auf Schienennetzen mit Ausnahme der auf diesen Beförderungsmitteln angebrachten Maschinen;

Die bekannte Ausflucht „das machen wir ja nur für den Eigengebrauch“ zählt nicht, denn die Maschinenrichtlinie lässt dazu keinen Zweifel offen. Artikel 2.i) sagt dazu unter „Begriffsbestimmung“ unmissverständlich:

„„Hersteller“ (ist) jede natürliche oder juristische Person, die eine von dieser Richtlinie erfasste Maschine oder eine unvollständige Maschine konstruiert und/oder baut und für die Übereinstimmung der Maschine oder unvollständigen Maschine mit dieser Richtlinie im Hinblick auf ihr Inverkehrbringen unter ihrem eigenen Namen oder Warenzeichen oder für den Eigengebrauch verantwortlich ist. [...]“

¹Alle Gesetze, Verordnungen und Richtlinien können sie leicht finden indem sie im Web in einer Suchmaschine die Begriffe oder Abkürzungen eingeben. Wählen in der Auswahl immer die amtlichen Seiten, so zum Beispiel „eur-lex.europa.eu“

²Seminar für Betriebsleiter, Führungskräfte und Ausbilder aus Hubschrauberbetrieben" der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, kurz BG Verkehr

³www.bg-verkehr.de, Seminare/Luftfahrt

⁴Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (Spitzenverband), Berlin, Sankt Augustin, München

» Fortsetzung auf Seite 18

Damit nicht genug, wird derjenige sogar zum Hersteller, der nicht gekennzeichnete oder rückverfolgbare Lastaufnahmemittel zum Einsatz bringt:

„[...] Wenn kein Hersteller im Sinne der vorstehenden Begriffsbestimmung existiert, wird jede natürliche oder juristische Person, die eine von dieser Richtlinie erfasste Maschine oder unvollständige Maschine in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, als Hersteller betrachtet.“

Historische Hintergründe

Der Umstand, dass sich Anwender bisweilen auch als Hersteller betätigen, hat historische und regulative Gründe. Zum einen stellt, europaweit oder weltweit betrachtet, der Aussenlasttransport ein Nichts dar im Verhältnis zur gesamten Aviatik. Ein Nischensegment par excellence.

Vor 20, 30 Jahren war einiges anders. Nicht unbedingt besser, aber einfacher. Ging eine Last verloren, war das ein Spektakel. „Endlich mal was los in dem Kaff!“ Versagte ein Seil oder öffnete sich ein Lasthaken ungewollt, war das quasi „gottgegeben“. Die Untersuchungsleiter waren selbst Piloten, jeder Flughelfer und Pilot hatte pro Jahr mindestens einen Lastverlust „auf dem Konto“. So lange wie keine Personen zu Schaden kamen: „was soll's.“ Flugbetriebe ermittelten nach Vorkommnissen selbst die Ursachen und schlossen dann daraus auf die Beschaffung von Lastaufnahmemitteln, das war aber quasi Betriebsgeheimnis. Man war dem Mitbewerber eine Nasenlänge voraus.

Obwohl es heute auch Hersteller gibt, die sich fast ausschliesslich auf die Herstellung von Lastaufnahmemitteln für Aussenlasttransporte spezialisiert haben, hat sich die Mentalität des „Selber Machens“ in diesem Bereich teilweise aber auch gehalten, da die Lastaufnahmemittel nicht der Luftfahrtzertifizierung unterliegen und sich die nationalen Behörden darum schlicht nicht interessiert haben (und teilweise noch immer nicht interessieren). Für die Flugbetriebe quasi der letzte Freiraum, für den keine Lizenz gebraucht wurde und wird.

Vermeintlich! Auch wenn die Herstellung der Lastaufnahmemittel nach MRL nicht der Zertifizierungspflicht unterliegt – am Ende des Tages spielt das vor dem Richter keine Rolle.

Hersteller

Die Anwender und die Hersteller stehen

in einer Wechselbeziehung zueinander. Der Anwender kauft in gutem Treu und Glauben Produkte von einem Hersteller und geht oft stillschweigend davon aus, dass der Hersteller „schon weiss was er macht“. Der Hersteller ist nämlich in der Verantwortung, dem Anwender ein Produkt zu überlassen, das dem Stand der Technik entspricht und entsprechend vermuten lässt, dass die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen erfüllt sind – der Anwender also ein sicheres Produkt erhält.

Verantwortung

Daraus folgt, dass der Hersteller für die Herstellung und Inverkehrbringung eines sicheren Produktes in der Verantwortung steht.

Die Verantwortung des Herstellers ist weitreichend. Der Spruch, „ich verkaufe Bruchlast, was der Anwender damit macht, ist mir egal“ ist nicht regelkonform. Da am Schluss des Prozesses eine Anwendungs- und Wartungsanleitung steht, die zusammen mit der EG-Konformitätserklärung ausgeliefert werden muss – und zwar in der Sprache des Anwenders – beweist in sich schon, dass der Hersteller sich sachkundig machen muss. Die Lösung der Aufgabe beginnt damit, dass der Hersteller zum Beispiel wie folgt nachfragt: „was machst du mit meinem Seil?“ Doch die Fragestellungen gehen weiter!

So kann zum Beispiel der Verlass auf eine Norm oder Bauvorschrift wie die FAR 27.865 oder FAR 29.865 (heute EASA CS-27.865 bzw. CS-29.865) irreführend sein. Das ist insbesondere in der Luftfahrtbranche fatal, da diese ausgesprochen „Normengläubig“ ist.

Nach den Messflugreihen 2011 – 2014 der BG Verkehr mit den Partnern Bundespolizei-Fliegergruppe, AirWork & Heliseilerei GmbH sowie einigen zivilen Flugbetrieben aus der Schweiz war klar: der in der CS-27/29.865 festgelegte *Static Limit Load Factor* von 2.5, der identisch ist mit der Prüflast von 2.5 in der EN 1677-A1 (Einzelteile für Anschlagmittel), genügt im Aussenlastbetrieb mit Hubschraubern nicht, alle durch den Flugbetrieb indizierte Lasterhöhungsfaktoren sicher abzudecken. Die Lastspitzen liegen schon bei gewöhnlichen Aussenlasttransporten durch die Flugmanöver regelmässig darüber.

Die BG Verkehr wird in der überarbeiteten „Hubschrauber Einsatzregel“ diesen Wert für Aussenlasten ohne Logging auf 3, für Logging gar auf 3.5 erhöhen und somit diese Werte zur Regel der Technik

erheben.

Das heisst, dass sich in Zukunft jeder Hersteller (Definition „Hersteller“ siehe oben) daran orientieren muss.

Konsequenzen für die Anwender

Dass die Anwender in Sachen Maschinenrichtlinie und damit mit dem gesamten Themenkomplex vom Produktsicherheitsgesetz und Produkthaftpflichtgesetz über die dutzenden von Richtlinien, Normen und anderen technischen Spezifikationen bis zur technischen Dokumentation und Werkstoffkunde nicht sachkundig sind, kann keinem Anwender vorgeworfen werden.

Wenn sie qualifizierte Mittel unsachgemäss einsetzen (Missbrauch) oder eben, wie oben beschrieben, sich selbst als Hersteller gebärden ohne dessen Pflichten wahrzunehmen, so kann das zu erheblichen strafrechtlichen oder zivilrechtlichen Konsequenzen führen.

Liefert ein Hersteller ein Lastaufnahmemittel ohne Etikette aus und der Anwender nimmt diese Teile trotzdem in Betrieb, so kann das auch für den Anwender Konsequenzen nach sich ziehen.

Denn: gemäss der Definition des „Herstellers“ in der Maschinenrichtlinie kann der Anwender so zum Hersteller werden. Ein Teufelskreis.

© Enrico Ragoni