

Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen

A. Problem und Ziel

Der Verordnungsentwurf ist, wie die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182), grundsätzlich ein Beitrag zur Luftverkehrs-Sicherheit. Mit der Verordnung wurden die von der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz getroffenen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Durchführung gemeinsamer Vorschriften auf allen Gebieten, die mit der Sicherheit und dem sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen zusammenhängen, in nationales Recht umgesetzt, soweit diese nicht bereits durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt vom 16. Dezember 1991 (ABl. EG Nr. L 373 S. 4) in das Gemeinschaftsrecht integriert worden sind.

Das Verfahren zur Überprüfung der Tauglichkeit von Luftfahrern und Bewerbern um eine Luftfahrerlizenz ist langwierig und kostenintensiv. Eine Vereinfachung des Verfahrens, ohne dass die Luftverkehrs-Sicherheit beeinträchtigt wird, wird insbesondere von Luftfahrern, aber auch von flugmedizinischen Sachverständigen gefordert.

Am 15. Januar 2005 trat das Luftsicherheitsgesetz (BGBl. I S. 78) in Kraft. Nach § 7 dieses Gesetzes sind auch Luftfahrer auf ihre Zuverlässigkeit zu überprüfen. Dies ist bei der Erteilung, aber auch bei einem möglichen Widerruf von Luftfahrerlizenzen zu berücksichtigen.

B. Lösung

Dem Beschluss des Bundesrates vom 20. Dezember 2002 wird mit der Zweiten Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesat-

zungen durch Anpassung der einschlägigen Vorschriften der einschlägigen Verordnungen im Bereich des Luftverkehrs nachgekommen. Darüber hinaus werden redaktionelle Fehler in der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10. Februar 2003 korrigiert sowie fachliche und juristische Probleme, die sich nach der Einführung der neuen Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen ergeben haben, mit aufgenommen und rechtlich klargestellt. Das Verfahren zur Überprüfung der erforderlichen Tauglichkeit wird vereinfacht. Die aufgrund § 7 des Luftsicherheitsgesetzes durchgeführte Zuverlässigkeitsüberprüfung wird zur Voraussetzung für die Erteilung einer Luftfahrerlizenz

C. Alternativen

Fortbestand erkannter Lücken und redaktioneller Fehler, teils mit negativen Auswirkungen auf die Luftverkehrs-Sicherheit sowie auf die allgemeine Anerkennung von europäischen Lizenzen für Luftfahrzeugführer innerhalb der europäischen Staaten.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Der Bund wird durch die Ausführung dieser Verordnung mit zusätzlichen Kosten nicht belastet. Den Ländern und Gemeinden entstehen durch diese Verordnung keine Kosten.

2. Vollzugsaufwand

Für das Luftfahrt-Bundesamt und die Luftfahrtbehörden der Länder entsteht nur insofern personeller Mehrbedarf, als im Rahmen der Überwachung der Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung das Vorliegen der entsprechenden Dokumente zu kontrollieren ist. Etwaige Mehrausgaben sowie Mehrbedarf an Planstellen und Stellen werden in den jeweiligen Einzelplänen gegenfinanziert.

E. Sonstige Kosten

Aufgrund des vereinfachten Verfahrens zur Tauglichkeitsüberprüfung werden sich die Kosten, insbesondere die Gebühren, für die Luftfahrer in einer Vielzahl von Einzelfällen ermäßigen. Geringfügige, kosteninduzierte Einzelpreisänderungen lassen sich nicht ausschließen. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen

Vom

2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, 5 und 9a in Verbindung mit § 32 Abs. 1 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), von denen § 32 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen.

Artikel 1 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 27. Juli 2005 (BGBl. I S. 2275), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden im Zweiten Abschnitt nach dem Wort „Luftfahrtpersonal“ die Wörter „und synthetische Flugübungsgeräte“ eingefügt.
2. Im Zweiten Abschnitt werden in der Überschrift nach dem Wort „Luftfahrtpersonal“ die Wörter „und synthetische Flugübungsgeräte“ eingefügt.

3. § 20 wird wie folgt geändert.

a) In Absatz 2 Nr. 4 wird das Wort „genannten“ durch das Wort „genannte“ ersetzt.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a angefügt:

„(2a) Die Verwendung von synthetischen Flugübungsgeräten, die an Stelle eines Flugzeugs oder eines Hubschraubers zu Ausbildungs-, Prüfungs- oder Überprüfungszwecken eingesetzt werden, richtet sich

1. für Flugzeuge nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Qualifikation von synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-STD 1A bis 4A deutsch) vom ... (Bundesanzeiger Nr. ... vom ...),

2. für Hubschrauber nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Qualifikation von synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-STD 1H bis 3H deutsch) vom ... (Bundesanzeiger Nr. ... vom ...).“

c) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Für den Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftschiffführern im Instrumentenflug sind außerdem die Bestimmungen über die Lizenzierung (JAR-FCL 1 deutsch, Abschnitt H) sinngemäß anzuwenden.“

4. In § 21 Abs. 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Luftfahrtgerät“ die Wörter „und freigabeberechtigtes Personal“ eingefügt.

5. In § 22 Abs. 1 Nr. 2 werden nach dem Wort „Luftfahrtgerät“ die Wörter „und freigabeberechtigtes Personal“ eingefügt.

6. § 24 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Voraussetzungen für die Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz“

b) Absatz 1 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Bewerber die für die Tätigkeit als Luftfahrpersonal erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzt “

c) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Zuverlässigkeit von Bewerbern um eine Lizenz zum Führen eines Luftfahrzeugs nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes ist zu verneinen, wenn nach Abschluss der Überprüfung nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers verbleiben.

Die erforderliche Zuverlässigkeit besitzen Bewerber um eine Lizenz nach den §§ 20 und 21 ferner in der Regel nicht,

1 die rechtskräftig verurteilt worden sind

a) wegen eines Verbrechens,

b) wegen sonstiger vorsätzlicher Straftaten zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind,

2 die erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen haben, wenn diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind,

3 die wiederholt Alkohol, andere Rauschmittel oder Medikamente missbraucht haben, mit oder ohne Abhängigkeit,

4 für die eine rechtliche Betreuung nach §§ 1896 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches besteht.

Die Zuverlässigkeit ist regelmäßig auch dann nicht gegeben, wenn in den unter den Nummern 1 und 2 genannten Fällen die Staatsanwaltschaft oder die Verfolgungsbehörde das Verfahren nach § 153a der Strafprozessordnung eingestellt hat "

d) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Ausbildungseinrichtung müssen folgende Unterlagen vorliegen.

1 vor Beginn der Ausbildung

a) der Personalausweis oder Reisepass des Bewerbers zur Feststellung der Identität und zur Erhebung der Daten nach § 65 Abs. 3 Nr. 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes,

b) das Tauglichkeitszeugnis der Tauglichkeitsklasse 1 für das Luftfahrtpersonal nach § 24a Abs. 2,

c) eine Erklärung über laufende Ermittlungs- oder Strafverfahren und darüber, dass ein Führungszeugnis nach § 30 Abs. 5 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der zuständigen Stelle und eine Auskunft nach § 30 Abs. 8 des Straßenverkehrsgesetzes beantragt worden sind,

d) bei einem minderjährigen Bewerber die Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters,

2. vor dem ersten Alleinflug, jedoch spätestens vier Wochen nach Beginn der Ausbildung,

das Tauglichkeitszeugnis der Tauglichkeitsklasse 2 für das Luftfahrtpersonal nach § 24a Abs. 3

Bei Bewerbern um eine Lizenz für das Führen eines Luftfahrzeuges nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes kann das Führungszeugnis nach Nummer 1 Buchstabe c durch eine Bescheinigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde über die Feststellung der Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes ersetzt werden, wobei das Ausstellungsdatum der Bescheinigung nicht länger als drei Monate zurück liegen darf,

Die Vorlagepflicht nach Satz 1 Nr. 2 gilt nicht für Bewerber um eine Lizenz für Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4, Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 und für Flugdienstberater nach § 114 der Verordnung über Luftfahrtpersonal. Inhaber einer Lizenz für Segelflugzeugführer nach § 36 der Verordnung über Luftfahrtpersonal haben dem Ausbildungsbetrieb vor Beginn der Ausbildung mit dem Ziel des Erwerbs einer Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach § 40a der Verordnung über Luftfahrtpersonal durch Vorlage einer Mitteilung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nachzuweisen, dass Zweifel an ihrer Zuverlässigkeit im Sinne des § 7 des Luftsicherheitsgesetzes nicht bestehen.“

e) In Absatz 4 Satz 2 werden nach den Wörtern „Unterlagen sind“ die Wörter „in Kopie“ eingefügt

7. § 24a Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Tauglichkeitszeugnis nach Abs. 2 und 3 wird gemäß dem Muster in Anlage 3 in Tauglichkeitsklassen nach dem vollständigen Abschluss der entsprechenden flugmedizinischen Untersuchung erteilt. Der Umfang der flugmedizinischen Untersuchung und die Beurteilungsmaßstäbe für die Tauglichkeit richten sich nach den Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch oder § 24b Abs. 5)“

8. § 24b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Erstuntersuchungen für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 werden von flugmedizinischen Zentren nach § 24e Abs. 4 durchgeführt. Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz sowie sonstige Untersuchungen zur Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit werden von flugmedizinischen Zentren nach § 24e Abs. 4 oder von flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 3 durchgeführt.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Erstuntersuchungen für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 werden von flugmedizinischen Zentren nach § 24e Abs 4 oder von flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs 2 oder 3 durchgeführt. Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz sowie sonstige Untersuchungen zur Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit werden von flugmedizinischen Zentren nach § 24e Abs 4 oder von flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs 2 oder 3 durchgeführt.“

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Der flugmedizinische Sachverständige oder das flugmedizinische Zentrum übermittelt dem Luftfahrt-Bundesamt nach jeder, auch nicht abgeschlossenen Untersuchung in der vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Form den Familiennamen, den Geburtsnamen, sonstige frühere Namen, Vornamen, Geschlecht, Anschrift, das Tauglichkeitszeugnis der ausgestellten Klasse oder eine Mitteilung der Nichttauglichkeit oder eingeschränkten Tauglichkeit, die Bezeichnung der Stelle, die über die Tauglichkeit entschieden hat, sowie das Datum dieser Entscheidung. Das Luftfahrt-Bundesamt übermittelt die Daten auf Anforderung an die zuständigen Stellen der Länder, wenn diese für die Aufsicht über die Sachverständigen nach § 24e Abs 2 zuständig sind.“

d) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Für Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 für Lizenzen nach § 1, § 36, § 42 und § 46 Abs 1 der Verordnung über Luftfahrtpersonal gelten folgende Erleichterungen:

1 Die Verpflichtung zur Einholung einer Weisung nach JAR-FCL 3 040 (c), (1) bis (4) und die Verpflichtung zur Unterrichtung der zuständigen Stelle nach JAR-FCL 3 040 (d), (1) bis (3) wird ersetzt durch die Empfehlung, eigenverantwortlich die Beurteilung eines flugmedizinischen Zentrums oder eines flugmedizinischen Sachverständigen einzuholen und die zuständige Stelle zu unterrichten

2 An Stelle von JAR-FCL3 340 (b) tritt folgende Regelung.

(b) Refraktionsfehler

Grenzwerte für die Ausprägung von Refraktionsfehlern sind nicht festgelegt. Refraktionsfehler über ± 8 Dioptrien müssen durch Kontaktlinsen korrigiert werden. Der beidäugige Nahvisus muss mit oder ohne Korrektur mindestens 0,7 betragen

3 Die Regelungen JAR-FCL 3.340 (c), (e) und (g) entfallen

4 An Stelle von JAR-FCL 3.345 tritt folgende Regelung.

Farberkennung

(a) Bewerber müssen über eine normale Farberkennung verfügen oder farbensicher sein. Bewerber, die bei der Untersuchung an den pseudoisochromatischen Tafeln nach Ishihara Fehler machen, können als farbensicher eingestuft werden, wenn sie in einem Signaltest die am Boden und in der Luft verwendeten Farben der Luftfahrt (weiß, grün, rot) richtig erkennen.

(b) Einem Bewerber, der als nicht farbensicher beurteilt wurde, kann das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige die Auflage „Gültig nur für Flüge nach Sichtflugregeln und bei Tag“ in das Tauglichkeitszeugnis eintragen “

9. § 24c wird wie folgt gefasst:

„§ 24c

Überprüfung der flugmedizinischen Tauglichkeit

Hat ein nach § 24e Abs 4 anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder ein nach § 24e Abs 2 oder 3 anerkannter flugmedizinischer Sachverständiger im Rahmen der Tauglichkeitsuntersuchung, auch bei nicht abgeschlossener Untersuchung, Auffälligkeiten bei dem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis oder dem Inhaber einer Lizenz festgestellt, die eine Nichttauglichkeit nach den Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch oder § 24b Abs 5) begründen, kann der Bewerber eine Überprüfung dieser Auffälligkeiten zur Feststellung der Tauglichkeit mit Auflagen oder Einschränkungen oder der Untauglichkeit bei dem flugmedizinischen Zentrum oder dem flugmedizinischen Sachverständigen beantragen. Das die Überprüfung durchführende flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige kann Fachärzte oder andere flugmedizinische Sachverständige hinzuziehen und die für eine Überprüfung erforderlichen medizinischen Befunde an diese übermit-

tein Das nach abgeschlossener Überprüfung ausgestellte Tauglichkeitszeugnis oder die Bestätigung der Nichttauglichkeit wird dem Bewerber übergeben und in Kopie der für die Lizenz zuständigen Stelle und dem Luftfahrt-Bundesamt übermittelt "

10. § 24d wird wie folgt geändert.

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Erstaussstellung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 erfolgt durch ein flugmedizinisches Zentrum nach § 24e Abs 4. Nachfolgende Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 werden von einem flugmedizinischen Zentrum nach § 24e Abs 4 oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs 3 ausgestellt. Die Erstaussstellung eines Tauglichkeitszeugnisses und die Ausstellung nachfolgender Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 erfolgen durch ein flugmedizinisches Zentrum nach § 24e Abs 4 oder durch einen flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs 2 oder 3. Wurde ein Tauglichkeitszeugnis durch ein flugmedizinisches Zentrum nach § 24e Abs 4 oder durch einen flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs 2 oder 3 ausgestellt, ist das Tauglichkeitszeugnis oder eine vom ausstellenden flugmedizinischen Zentrum oder flugmedizinischen Sachverständigen bestätigte Kopie der für die Lizenz zuständigen Stelle zu übermitteln.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Bei der wiederholten Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses beginnt die Gültigkeit nach Absatz 2 am Tag des Abschlusses der Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung. Wird die Verlängerungsuntersuchung innerhalb der letzten 45 Tage vor dem Ablauf der Gültigkeit des vorhergehenden Tauglichkeitszeugnisses durchgeführt, bestimmt sich die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses nach Absatz 2 vom Zeitpunkt des Ablaufs der Gültigkeit des vorhergehenden Tauglichkeitszeugnisses.“

c) In Absatz 4 wird Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

„Sind nach einer Untersuchung zur Feststellung der Tauglichkeit Einschränkungen oder Auflagen im Tauglichkeitszeugnis zu vermerken, werden diese Eintragungen durch ein flugmedizinisches Zentrum nach § 24e Abs 4 oder durch den flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs 2 und 3 vorgenommen. Die Fortschreibung

von bereits vermerkten Einschränkungen oder Auflagen in einem Tauglichkeitszeugnis ist durch ein flugmedizinisches Zentrum nach § 24e Abs 4 oder einen flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs 2 oder 3 vorzunehmen."

11. § 24e wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Für die Verlängerung der Anerkennung um jeweils drei Jahre sind mindestens 100 flugmedizinische Untersuchungen sowie die Teilnahme an vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Fortbildungslehrgängen im Umfang von mindestens 20 Stunden nachzuweisen "

b) In Absatz 7 Satz 2 wird nach der Bezeichnung „JAR-FCL 3 deutsch" die Bezeichnung „oder § 24b Abs. 5" angefügt

c) In Absatz 7 wird folgender Satz 4 angefügt:

„Medizinische Befunde sind auf Anforderung der für die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger nach § 24e zuständigen Stelle zum Zweck der Aufsicht in anonymisierter Form dieser zu übermitteln."

12. § 26a wird wie folgt geändert.

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Voraussetzungen für Verlängerung und Erneuerung der Lizenz oder Ausübung der Rechte einer Lizenz"

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst.

„Bei der Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz müssen die Voraussetzungen des § 24 Abs 1 und 2 fortbestehen. Ferner sind ein Tauglichkeitszeugnis nach

§ 24a und, in den Fällen des § 7 Abs 1 Nr 4 des Luftsicherheitsgesetzes, eine Mitteilung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde über das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes vorzulegen "

c) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Rechte einer Lizenz dürfen nur ausgeübt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24 Abs 1 fortbestehen und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis nach § 24a vorliegt " "

d) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3

13. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Staaten, deren Lizenzen, Berechtigungen und Anerkennungen für Prüfer, Ausbildungsbetriebe, flugmedizinische Sachverständige und die in diesen Staaten erteilten Tauglichkeitszeugnisse allgemein anerkannt sind, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht. " "

b) In Absatz 3 wird das Wort „ungeeignet" durch die Wörter „unzuverlässig oder untauglich" ersetzt

14. Nach § 28a wird folgender § 28b eingefügt.

„§ 28b

Anerkennung synthetischer Flugübungsgeräte anderer Staaten

(1) Qualifikationen von synthetischen Flugübungsgeräten, die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilt worden sind, können vom Luftfahrt-Bundesamt allgemein oder im Einzelfall anerkannt werden, sofern sie nach Bestimmungen bewertet worden sind, die inhaltlich den jeweils anwendbaren Bestimmungen JAR-STD deutsch entsprechen

Die Staaten, deren Qualifikationen allgemein anerkannt sind, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht

(2) Synthetische Flugübungsgeräte, die bereits von einer ausländischen Behörde nach anderen Vorschriften als den JAR-STD bewertet worden sind, können vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt werden, sofern durch geeignete zusätzliche Anforderungen und Maßnahmen ein vergleichbares Ergebnis in Bezug auf die Eignung für die Ausbildungs-, Prüfungs- oder Überprüfungszwecke sichergestellt werden kann. Die zusätzlichen Anforderungen und Maßnahmen werden vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegt."

15. § 29 wird wie folgt geändert.

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst.

„Die Lizenz ist von der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle zu widerrufen und die Lizenz oder der Luftfahrerschein einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nach § 4 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes entfallen sind. An Stelle des Widerrufs kann eine Lizenz beschränkt oder mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn dies ausreicht, die Sicherheit des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten.“

b) Nach Absatz 4 werden folgende Absätze 5 und 6 angefügt:

„(5) Behauptet der Inhaber eines Luftfahrerscheins, dessen Einziehung oder amtliche Inverwahrungnahme sofort vollziehbar angeordnet worden ist, der Rückgabeverpflichtung deshalb nicht nachkommen zu können, weil ihm der Luftfahrerschein verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen sei, hat er auf Verlangen der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle eine Versicherung an Eides statt über den Verbleib des Luftfahrerscheins abzugeben. Dies gilt auch dann, wenn für einen abhanden gekommenen Luftfahrerschein bereits eine neue Ausfertigung beantragt wurde

(6) Die Absätze 1 bis 3 und 5 finden auch Anwendung auf Erlaubnisse für Luftfahrtpersonal und Luftfahrerscheine, die bis zum 30. April 2003 erteilt wurden.“

16. § 30 Abs 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Ausbildung von Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer auf weiteren Luftfahrzeugmustern, Luftfahrzeugklassen oder Ballonarten richtet sich

1. für Luftfahrtpersonal, das unter § 20 Abs 2 Satz 1 Nr. 1 fällt, nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom 15 April 2003 (BAnz Nr 80a vom 29 April 2003),

2. für Luftfahrtpersonal, das unter § 20 Abs 2 Satz 1 Nr. 2 fällt, nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom 15 April 2003 (BAnz Nr 80b vom 29 April 2003).

Die Ausbildung von Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer zum Erwerb einer Berechtigung für weitere Luftfahrzeugmuster, Luftfahrzeugklassen oder Ballonarten, die nicht unter Satz 1 fallen, kann auch außerhalb von Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen erfolgen "

17. § 110 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 24e“ durch die Angabe „§ 24a“ ersetzt

b) Absatz 3 entfällt

Artikel 2

Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13 Februar 1984 (BGBl. I S. 265), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 10 Februar 2003 (BGBl. I S. 182), wird wie folgt geändert.

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert.

- a) In der Nummer 1 des Ersten Abschnitts wird die Überschrift von § 3b wie folgt geändert.

„Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 750 Kilogramm“

- b) Die Nummer 18 des Ersten Abschnitts wird wie folgt gefasst.

„18 § 77 Langstreckenflugberechtigung für Flugzeugführer
§§ 78 bis 80 (weggefallen)“

- c) In der Nummer 19 des Ersten Abschnitts wird in der Überschrift nach dem Wort „Kunstflug“ ein Komma und das Wort „Nachtflug“ eingefügt.

- d) In der Nummer 19 des Ersten Abschnitts wird nach der Angabe zu § 81 folgende Angabe zu §§ 82 und 83 eingefügt:

„§ 82 Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge
§ 83 Nachtflugqualifikation“

- e) In der Nummer 2 des Dritten Abschnitts wird nach der Angabe zu § 126 folgende Angabe eingefügt.

„2a. Altersbeschränkungen für Verkehrs-, Berufspiloten und Inhaber von Lizenzen nach § 46 Abs. 5

§ 127 Ausübung der Rechte einer Lizenz bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland“

- f) In der Nummer 3 des Dritten Abschnitts, wird nach der Angabe zu § 129 folgende Angabe zu § 130 eingefügt.

„§ 130 Erneuerung einer abgelaufenen Berechtigung“

- g) Nach dem Vierten Abschnitt wird die Angabe „Anlage 1“ durch die Angabe „Anlage“ ersetzt

2. In § 1 Abs. 3 Satz 1 werden die Wörter „ verschiedener Muster " gestrichen

3. § 1a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„ § 1 Abs 4 und 5 bleibt unberührt.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Für Bewerber, die eine Lizenz für Segelflugzeugführer mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler besitzen, entfällt die theoretische Ausbildung nach § 1 Abs 1 Nr. 1. Die Flugausbildung nach § 1 Abs 1 Nr. 2 verringert sich auf fünf Flugstunden, darin müssen 10 Starts und Landungen mit Lehrer und 10 Starts und Landungen im Alleinflug enthalten sein.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Für Bewerber, die eine Lizenz für Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen besitzen, entfällt die theoretische Ausbildung nach § 1 Abs. 1 Nr. 1. Die Flugausbildung nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 verringert sich auf sieben Flugstunden, darin müssen 10 Starts und Landungen mit Lehrer und 10 Starts und Landungen im Alleinflug sowie An- und Abflüge zu und von kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr und Sprechgruppen enthalten sein “

4. § 3 Abs. 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst.

„Die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Nachtflugqualifikation bestimmen sich nach § 83.“

5. Dem § 3a wird folgender Absatz 3 angefügt.

„(3) Absatz 2 Nr. 2 gilt für Inhaber einer Lizenz nach § 135 Abs. 2 entsprechend
Die Lizenz wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheins nach Muster 2 der Anlage zu dieser Verordnung mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler erteilt “

6. § 3b wird wie folgt gefasst.

" § 3b

Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 750 Kilogramm

(1) Privatflugzeugführer nach § 1 bedürfen zur Führung von einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbentriebwerk mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 750 Kilogramm der Klassenberechtigung.

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Klassenberechtigung zur Führung von einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbentriebwerk mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 750 Kilogramm sind.

1. der Besitz der Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 sowie eine Flugausbildung von fünf Flugstunden in die Führung und Bedienung von einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbentriebwerk mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 750 Kilogramm, deren Beherrschung in besonderen Flugzuständen und das Verhalten in Notfällen, darin müssen mindestens 10 Starts und 10 Landungen mit Lehrer sowie 10 Starts und 10 Landungen im Alleinflug enthalten sein,
2. die Ablegung einer praktischen Prüfung, in der der Bewerber nachweist, dass er die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten zur Führung und Bedienung von einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbentriebwerk mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 750 Kilogramm im Normalbetrieb und bei besonderen Flugzuständen besitzt "

7. § 4 Abs 2 wird wie folgt geändert.

- a) In Satz 2 werden nach dem Wort „Fluglehrers“ die Wörter „mit der erforderlichen Klassenberechtigung“ eingefügt.
- b) In Satz 3 werden nach dem Wort „Prüfer“ die Wörter „mit der erforderlichen Klassenberechtigung“ eingefügt

8. § 5 wird wie folgt geändert.

- a) In Absatz 1 Nummer 1 werden die Wörter „für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm“ gestrichen,
- b) In Absatz 1 Nummer 3 werden die Wörter „Flug- und Navigationsverfahrenübungsgerät - Typ II (FNPT II) oder Flugsimulator“ ersetzt durch die Wörter „synthetischen Flugübungsgerät (STD)“
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem fachlichen Wissen und praktischen Können die an den Inhaber einer Privatpilotenlizenz (Flugzeuge) nach JAR-FCL 1 deutsch in der in Abs 1 bezeichneten Fassung zu stellenden Anforderungen erfüllt. Die Prüfung erstreckt sich auf:

- 1 die in Abs 1 Nr 2 angegebenen Sachgebiete,
- 2 das Führen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich einer horizontal geflogenen Umkehrkurve von 180 Grad ohne Sicht nach außen “

9. § 36 Abs 4 Nr 3 wird aufgehoben

10. In § 37 Abs 1 werden nach der Angabe „§ 135 Abs. 5“ die Wörter „oder die Inhaber einer Klassenberechtigung nach § 3a“ eingefügt

11. § 41 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „Starts und Landungen“ durch die Wörter „Flüge (Starts und Landungen) mit Segelflugzeugen“ ersetzt
- b) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Fluglehrers“ die Wörter „mit der erforderlichen Klassenberechtigung“ eingefügt.
- c) In Absatz 3 Satz 3 werden nach dem Wort „Prüfer“ die Wörter „mit der erforderlichen Klassenberechtigung“ eingefügt
- d) Absatz 4 Satz 2 wird wie folgt gefasst.

„Die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Nachflugqualifikation bestimmen sich nach § 83“

12. In § 42 Abs. 4 Nr. 2 werden die Wörter „eine Einweisung auf aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge durch einen dazu berechtigten Fluglehrer“ durch die Wörter „eine Ausbildung auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen in einer dazu registrierten Ausbildungseinrichtung“ ersetzt

13. Dem § 48 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Erlaubt die Klassifizierung nach Satz 1 Nr. 4 und § 46 Abs. 3 keine Zuordnung in nur eine Größenklasse, ist das Hüllenvolumen maßgeblich.“

14. Die Nummer 18 des Ersten Abschnitts wird wie folgt gefasst.

„18.“

§ 77 Langstreckenflugberechtigung für Flugzeugführer

(1) Flugzeugführer, die nicht die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erfüllen, bedürfen im gewerbsmäßigen Luftverkehr oder bei berufsmäßiger Betäti-

gung zur Beförderung von Personen für Langstreckenflüge der Langstreckenflugberechtigung Als Langstreckenflug gilt ein Flug, der außerhalb des durch die Koordinaten 72 N 30 E – 25 N 55 E – 25 N 20 W – 30 N 20 W – 40 N 10 W – 60 N 10 W – 72 N 30 E begrenzten Gebietes (Europa und Mittelmeerraum) durchgeführt wird und bei dem die Entfernung zwischen Start – und Landeort mehr als 500 Kilometer beträgt.

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Langstreckenflugberechtigung sind

1. die Instrumentenflugberechtigung,
2. die theoretische Ausbildung.

(3) Die theoretische Ausbildung umfasst mindestens 200 Unterrichtsstunden innerhalb der letzten 18 Monate vor Ablegung der Prüfung nach Absatz 3 Sie erstreckt sich auf die Vermittlung der für den Langstreckenflug erforderlichen Kenntnisse aus den Sachgebieten

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften,
2. Navigation,
3. Meteorologie.

(4) Der Bewerber hat in einer theoretischen Prüfung nachzuweisen, dass er die für Langstreckenflüge erforderlichen Kenntnisse in den in Absatz 3 aufgeführten Sachgebieten besitzt.

(§§ 78 bis 80 weggefallen)"

15. § 82 wird wie folgt gefasst.

„ § 82

Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge

(1) Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer und Motorseglerführer, die nicht die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erfüllen und keine Instrumentenflugberechtigung besitzen, bedürfen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln in bestimmten Teilen des kontrollierten Luftraumes der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung sind

- 1 die theoretische Ausbildung,
- 2 die praktische Tätigkeit als Privatluftfahrzeugführer,
- 3 die Flugausbildung

(3) Die theoretische Ausbildung umfasst mindestens 30 Unterrichtsstunden innerhalb der letzten fünf Monate vor Ablegung der Prüfung nach Absatz 5 Sie erstreckt sich auf die Sachgebiete

1. Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften,
2. Funknavigation,
3. Luftfahrzeugtechnik

(4) Die Flugausbildung umfasst mindestens zehn Flugstunden mit Fluglehrer mit Flügen nach Instrumenten und zur Einführung in Navigationsverfahren mittels bodenabhängiger Funknavigations- und Radarhilfen sowie in den Gebrauch von Funknavigationsgeräten innerhalb der letzten fünf Monate vor Ablegung der Prüfung nach Absatz 5 Hiervon können bis zu fünf Stunden in einem vom Luftfahrt-Bundesamt für den Nutzer anerkannten synthetischen Flugübungsgerät (STD) durchgeführt werden

(5) Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er die zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt.“

16. § 83 wird wie folgt gefasst.

„§ 83

Nachtflugqualifikation

Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Nachtflugqualifikation sind der Besitz einer Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 mit einer Klassenberechtigung nach § 3a oder § 3b oder der Besitz einer Lizenz für Segelflugzeugführer nach § 36 mit einer Klassenberechtigung nach § 40a, sowie der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen nach § 82 und nach JAR-FCL1 125 (c) Die Vorschriften des § 5 Abs. 2 bis 4 gelten sinngemäß “

17. § 84 Abs 2 Nr 2 wird wie folgt gefasst.

„2. die Durchführung von fünf Flügen mit anderen Luftfahrzeugen oder anderen Gegenständen im Schlepp ohne Beanstandung unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit der erforderlichen Klassenberechtigung und der entsprechenden Schleppberechtigung innerhalb der letzten sechs Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Schleppberechtigung,“

18. In § 88a Abs 1 Nr 1 wird nach dem Wort „Privatflugzeugführer“ die Angabe „nach § 135 Abs. 2 oder“ eingefügt

19. § 96 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „eine ausreichende Flugerfahrung“ durch die Wörter „mindestens 20 Flugstunden nachgewiesen “ ersetzt.

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die für die Lizenz zuständige Stelle kann bei Bedenken über ausreichende Flugerfahrung eine Befähigungsüberprüfung anordnen “

c) Absatz 4 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle durchgeführten oder anerkannten Fortbildungslehrgang für Fluglehrer innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung oder innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Erneuerung der Lehrberechtigung,“

20. § 120 wird wie folgt geändert.

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Abflugzeit, Landezeit, mit der sich daraus ergebenden Flugdauer, Abflugort und Landeort“ durch die Wörter „Start-

/Landeflugplatz sowie Abflug- und Ankunftszeit (Zeiten in Blockzeit in koordinierter Weltzeit (UTC)), Gesamtdauer des Fluges, Gesamtflugzeit" ersetzt

b) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst.

„Das Flug- oder Sprungbuch ist zwei Jahre, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren "

21. § 122 Abs 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für einen Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht gilt Absatz 1 Satz 1 mit der Maßgabe, dass von den drei Starts und den drei Landungen mindestens ein Start und eine Landung bei Nacht und Absatz 1 Satz 3 mit der Maßgabe, dass mindestens ein Start mit Freiballonen bei Nacht ausgeführt worden sein muss "

22. Nach § 126 wird die folgende Angabe eingefügt.

„2a

Altersbeschränkungen für Verkehrs-, Berufspiloten und Inhaber einer Lizenz nach § 46 Abs. 5

§ 127

Ausübung der Rechte einer Lizenz bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland

Der Inhaber einer in der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Berufs- oder Verkehrspilotenlizenz oder der Inhaber einer Lizenz gemäß § 46 Abs 5 darf nach Vollendung des 60 Lebensjahres bis zur Vollendung des 65 Lebensjahres die Rechte seiner Lizenz auch in Luftfahrzeugen mit einer Mindestbesatzung von einem Piloten bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht, beschränkt auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, ausüben

Der Inhaber einer Lizenz nach Satz 1 darf nach Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr als Luftfahrzeugführer bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht eingesetzt werden.“

23. § 128 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Zuverlässige und qualifizierte Inhaber einer Lizenz können von der nach § 131 für die Lizenz zuständigen Stelle für die Durchführung von Prüfungen im Auftrag einer nach § 131 zuständigen Stelle und für die Durchführung von Befähigungsüberprüfungen anerkannt werden. Jeder Prüfer wird über seine Rechte und Pflichten schriftlich in Kenntnis gesetzt. Das Luftfahrt-Bundesamt führt eine Liste der anerkannten Prüfer. Die nach § 131 zuständige Stelle bestimmt nach ihrem Bedarf die Anzahl der benötigten Prüfer. Bei vermindertem Bedarf kann die nach § 131 zuständige Stelle die Anerkennung widerrufen. Ein Rechtsanspruch auf Anerkennung besteht nicht. Der Anerkennung bedarf es nicht, wenn der Prüfer der nach § 131 zuständigen Stelle angehört.“

b) In Absatz 7 Sätze 1 und 2 werden nach dem Wort „Prüfungen“ jeweils die Wörter „und Befähigungsüberprüfungen“ eingefügt.

c) Dem Absatz 7 wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten.“

24. In § 129 Abs. 2 werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

„Absatz 1 und die Sätze 1 und 2 finden auf die theoretische Prüfung entsprechend Anwendung. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für Luftsportgeräteführer.“

25. § 130 wird wie folgt gefasst:

„§ 130

Erneuerung einer abgelaufenen Berechtigung

Die zuständige Stelle kann eine Berechtigung, deren Gultigkeit nicht länger als drei Monate abgelaufen ist, bei Vorliegen der Voraussetzungen für die Verlängerung erneuern, wenn die rechtzeitige Verlängerung aus entschuldbaren Gründen unterblieben ist und diese Gründe glaubhaft gemacht werden "

26. § 131 wird wie folgt gefasst.

„§ 131

Zuständige Stellen

Zuständige Stellen für Verwaltungstätigkeiten nach dieser Verordnung sind die nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Erteilung der betreffenden Lizenzen und Berechtigungen zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder, soweit nicht nach Landesrecht etwas anderes bestimmt ist, das Luftfahrt-Bundesamt und die Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes "

27. § 134 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „nach“ die Angabe „§§ 3a oder 3b,“ eingefügt, die Angabe „§ 77 Abs. 1 Satz 1“ gestrichen und nach der Angabe „§ 86 Abs. 1“ das Wort „oder“ gestrichen und ein Komma eingefügt

Nach der Angabe „§ 110 Abs. 1 Satz 1“ wird das Komma gestrichen und die Angabe „oder § 133 Abs. 2“ eingefügt

- b) In Nummer 2 wird nach der Angabe „§ 65 Abs. 2 Satz 1“ das Wort „oder“ gestrichen und ein Komma eingefügt. Nach der Angabe „§ 84 Abs. 5 Satz 1“ wird die Angabe „oder § 122“ eingefügt.

28. § 135 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst.

„(1) Die Vorschriften dieser Verordnung vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) sind weiterhin anzuwenden auf die Erteilung von Lizenzen und Berechtigungen, wenn die Ausbildung zum Erwerb der Lizenz oder Berechtigung vor dem 1. Mai 2003 begonnen wurde und die Ausbildung einschließlich der geforderten Prüfungen vor dem Ende des dritten darauf folgenden Jahres nach diesem Zeitpunkt abgeschlossen wird.

Der Erwerb einer Langstreckenflugberechtigung für Inhaber einer Erlaubnis für Berufsluftfahrzeugführer oder Verkehrsluftfahrzeugführer, die nicht in eine entsprechende europäische Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch umgeschrieben wurde, richtet sich nach § 77.

Der Erwerb einer Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge für Inhaber einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer oder Privathubschrauberführer oder Motorseglerführer, die nicht in eine entsprechende europäische Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch umgeschrieben wurde, richtet sich nach § 82.“

b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach der zweiten Erwähnung der Angabe „1. Mai 2003“ die Wörter „oder auf Antrag“ eingefügt und nach der Angabe „JAR-FCL 2 245 deutsch“ die Wörter „vor Ablauf der Gültigkeit der Erlaubnis oder vor Stellung des Antrages auf Erneuerung der Lizenz“ gestrichen.

c) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt.

„Die weiteren Verlängerungen und Erneuerungen von Klassen- und Musterberechtigungen bestimmen sich nach JAR-FCL 1 245 deutsch oder JAR-FCL 2 245 deutsch.“

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Inhabern der Erlaubnis für Motorseglerführer zum Führen von selbststartenden Motorseglern mit fest eingebautem Triebwerk und einem nicht ein-

klappbaren Propeller (Reisemotorsegler), die eine Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge besitzen oder nach Absatz 1 erwerben sowie die Voraussetzungen von Anhang 1 (b) und (d) zu JAR-FCL 1.005 deutsch erfüllen, kann bei der erstmaligen Verlängerung oder Erneuerung nach dem 1. Mai 2003 oder auf Antrag eine Lizenz für Privatflugzeugführer mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach JAR-FCL 1 deutsch erteilt werden "

e) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Inhabern einer Erlaubnis für Motorseglerführer, denen eine Lizenz für Privatflugzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch nicht erteilt werden kann, wird bei der erstmaligen Verlängerung oder Erneuerung nach dem 1. Mai 2003 oder auf Antrag eine Lizenz für Segelflugzeugführer erteilt und ein Luftfahrerschein nach Muster 3 der Anlage zu dieser Verordnung mit den bisher eingetragenen Startarten und Berechtigungen ausgestellt. Die Startart „selbststartender Motorsegler mit einem fest eingebauten Triebwerk und einem nicht einklappbaren Propeller“ wird als Klassenberechtigung „Reisemotorsegler“ in den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer eingetragen "

f) Absatz 6 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(6) Eine vor dem 1. Mai 2003 nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) erteilte Erlaubnis für Segelflugzeugführer, für Führer von Ultraleichtflugzeugen, für Freiballonführer, für Luftschiffführer und für Bordwarte auf Hubschraubern kann bei der erstmaligen Verlängerung oder Erneuerung nach dem 1. Mai 2003 oder auf Antrag in eine Lizenz umgeschrieben werden und ein Luftfahrerschein nach dem entsprechenden Muster der Anlage ausgestellt werden "

g) Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 8 eingefügt:

„Eine Lehrberechtigung für Lizenzen und Berechtigungen, die vor dem 1. Mai 2003 erteilt wurden, berechtigt weiterhin zur Ausbildung von Luftfahrtpersonal im Umfang der vor dem 1. Mai 2003 erteilten Rechte. Satz 1 gilt sinngemäß für Prüfer, deren Anerkennung als Sachverständige vor dem 1. Mai 2003 erteilt wurde "

29. In der Anlage wird in den Mustern 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10 und 11 in der Überschrift zur Spalte „Prüfer Ermächtigungsnr.“ das Wort „Ermächtigungsnr.“ jeweils durch das Wort „Anerkennungsnr.“ ersetzt.
30. In der Anlage entfallen in den Mustern 1, 3, 4, 5 und 6 bei den zu Spalte IX gehörenden Bemerkungen folgende Sätze 2 und 4:

„Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, in der Bundesrepublik Deutschland eingetragene Luftfahrzeuge im Umfang der Lizenz zu führen.“

„The licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft registered in Germany.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

**Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Dr. Manfred Stolpe**

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Der Verordnungsentwurf ist, wie die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182), grundsätzlich ein Beitrag zur Luftverkehrs-Sicherheit. Mit der Verordnung werden die von der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz getroffenen Vereinbarungen und von den Joint Aviation Authorities („JAA“), einer Arbeitsgruppe europäischer, nationaler Luftfahrtbehörden, ausgearbeiteten Bestimmungen über die Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Durchführung gemeinsamer Vorschriften auf allen Gebieten, die mit der Sicherheit und dem sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen zusammenhängen, weiter in nationales Recht umgesetzt.

Das Verfahren zur Überprüfung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Luftfahrern und Bewerbern um eine Luftfahrerlizenz ist langwierig und kostenintensiv. Die in diesem Verordnungsentwurf verfolgte Änderung und Vereinfachung des Verfahrens, ohne dass die Luftverkehrs-Sicherheit beeinträchtigt wird, wird insbesondere von Luftfahrern, aber auch von flugmedizinischen Sachverständigen gefordert.

Am 15. Januar 2005 trat das Luftsicherheitsgesetz (BGBl. I S. 78) in Kraft. Nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 dieses Gesetzes sind auch Luftfahrer auf ihre Zuverlässigkeit zu überprüfen. Dies ist bei der Erteilung, aber auch bei einem möglichen Widerruf von Luftfahrerlizenzen zu berücksichtigen.

Dem Beschluss des Bundesrates vom 20. Dezember 2002 wird mit der vorliegenden Zweiten Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen durch Anpassung der einschlägigen Vorschriften der einschlägigen Verordnungen im Bereich des Luftverkehrs nachgekommen. Darüber hinaus werden redaktionelle Fehler in der Verordnung (BGBl. I S. 182) korrigiert sowie fachliche und juristische Probleme, die sich nach der Einführung der neuen Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen ergeben haben, mit aufgenommen und rechtlich klargestellt. Das Verfahren zur Überprüfung der erforderlichen Tauglichkeit wird vereinfacht. Die auf Grund von § 7 des Luftsicherheitsgesetzes durchgeführte Zuverlässigkeitsüberprüfung wird zur Voraussetzung für die Erteilung einer Luftfahrerlizenz.

Den Ländern und Gemeinden entstehen durch diese Verordnung keine Kosten.

Für das Luftfahrt-Bundesamt, die Luftfahrtbehörden der Länder entsteht nur insofern personeller Mehrbedarf, da im Rahmen der Überwachung der Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung das Vorliegen der entsprechenden Dokumente zu kontrollieren ist

Aufgrund des vereinfachten Verfahrens zur Tauglichkeitsüberprüfung werden sich die Kosten, insbesondere die Gebühren, für die Luftfahrer in einer Vielzahl von Einzelfällen ermäßigen. Geringfügige Kosten induzierte Einzelpreisänderungen lassen sich nicht ausschließen. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten. Die Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte erfordert keine Gegenfinanzierung, die unmittelbare preisrelevante Effekte generiert. Etwaige Mehrausgaben sowie Mehrbedarf an Planstellen und Stellen werden in den jeweiligen Einzelplänen gegen finanziert

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht).

Redaktionelle Anpassung des Inhaltsverzeichnisses an folgende Änderung.

Zu Nummer 2 (Zweiter Abschnitt):

Auf Grund der Ergänzung des Zweiten Abschnitts um § 20 Absatz 2a und § 28b, die sich beide auf die Einführung der Rechtsgrundlagen für die Bestimmungen JAR-STD deutsch (Synthetische Flugübungsgeräte für Ausbildungs-, Prüfungs- und Überprüfungszwecke) beziehen, wird die Überschrift entsprechend angepasst

Zu Nummer 3, Buchstabe a (§ 20 Abs. 2).

Berichtigung eines redaktionellen Fehlers

Zu Nummer 3, Buchstabe b (§ 20 Abs 2a).

Die Ergänzung von § 20 dient der nationalen Umsetzung der im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA) erarbeiteten Vorschriften zur Sicherstellung der Eignung synthetischer Flugübungsgeräte für Ausbildungs-, Prüfungs- oder Überprüfungs-zwecke (Qualifikation). Diese nunmehr in deutscher Sprache vorliegenden Vorschriften „JAR-STD 1A bis 4A deutsch“ für Flugzeuge und „JAR-STD 1H bis 3H deutsch“ für Hubschrauber sind als Rechtsgrundlage für die Tätigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) dringend erforderlich. Bislang war das LBA aufgrund der in JAR-OPS deutsch und JAR-FCL deutsch enthaltenen Verweise auf JAR-STD und in Ermangelung einer eigenen deutschen Vorschrift gezwungen, bei der Qualifizierung synthetischer Flugübungsgeräte in Anlehnung an die englischsprachige Fassung von JAR-STD zu verfahren.

Zu Nummer 3, Buchstabe c (§ 20 Abs 3).

Mit Inkrafttreten der „Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen“ vom 10. Februar 2003 ist § 90 LuftPersV, der den Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrzeugführern im Instrumentenflug regelte, entfallen. An Stelle von § 90 LuftPersV wurde § 20 Absatz 2 Satz 1 Nr. 4 LuftVZO geschaffen, der regelt, dass für das in JAR-FCL deutsch geregelte Lehrpersonal (nach § 20 Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3) die jeweiligen Vorschriften der JAR-FCL deutsch gelten.

Die Lehrberechtigung zur Ausbildung von Luftschiffführern im Instrumentenflug fällt jedoch nicht unter JAR-FCL deutsch, so dass bisher dieser Bereich nicht geregelt wurde. Die Ergänzung in § 20 Absatz 3 schließt diese Regelungslücke.

Zu Nummer 4 und Nummer 5 (§ 21 Abs 1 und § 22 Abs 1).

Die mittels Verordnung vom 31. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) in nationales Recht überführte JAR-66 wird mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EG Nr. L 315 S. 1) durch europäisches Recht ersetzt. Dabei wird die bisher in der JAR-66 enthaltene Forderung der Zuverlässigkeit des Antragstellers ersatzlos gestrichen. Damit die im § 24 des zweiten Abschnitts der

LuftVZO enthaltene gleichwertige Forderung tragen kann, muss dieser Personenkreis (freigabeberechtigtes Personal) in den Anwendungsbereich des zweiten Abschnitts, hier § 21, aufgenommen werden. Daneben wird in § 22 das Luftfahrt-Bundesamt als die zuständige Stelle für diese Lizenzen festgelegt.

Zu Nummer 6, Buchstabe a (§ 24 Überschrift):

Klarstellung, dass sich § 24 nur auf die Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz bezieht und nicht auf andere Ausbildungen anzuwenden ist.

Zu Nummer 6, Buchstabe b und c (§ 24 Abs. 1 und 2).

Durch § 7 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78) wurden die Anforderungen an die Zuverlässigkeit von Luftfahrtpersonal verschärft. Gemäß § 7 Absatz 1 Nr. 4 LuftSiG ist auch die Zuverlässigkeit von Luftfahrern nach dem dort vorgegebenen Verfahren zu überprüfen. Ausgenommen sind nur Inhaber von Lizenzen für Luftfahrzeuge mit geringem Gefährdungspotential (zum Beispiel Segelflieger, Ballone, Luftsportgeräte). Für diese gelten aber weiterhin die auch schon bisher in der LuftVZO enthaltenen Zuverlässigkeitskriterien. Diese sind als Regelbeispiele in Anlehnung an den Aufbau der Zuverlässigkeitskriterien anderer Rechtstexte in Absatz 2 aufgeführt.

Demnach führen vorsätzlich begangene Verbrechen und Vergehen, die mit einer Freiheitsstrafe vom mindestens einem Jahr bewehrt sind, regelmäßig zur Unzuverlässigkeit. Ein Bezug der Straftaten zum Führen von Fahrzeugen ist nicht erforderlich. Dieser in der alten Fassung geforderte Bezug wird gestrichen. Auch in der Rechtsprechung wurde auf diesen Bezug bei schwereren Straftaten verzichtet (vgl. Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 11.02.2002 (Az. 20 ZB 02 259)). Andere vorsätzlich und fahrlässig begangene Straftaten führen aber nur dann im Regelfall zur Unzuverlässigkeit, wenn sie im Zusammenhang mit dem Führen von sonstigen Fahrzeugen stehen, da in diesen Fällen Rückschlüsse auf das Verhalten auch im Luftverkehr gezogen werden können und ein Indiz für erhebliche Sicherheitsrisiken für den Luftverkehr bilden.

Gleichermaßen können auch wiederholte erhebliche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften eine Unzuverlässigkeit begründen, wenn sie Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten des Bewerbers im Allgemeinen zulassen.

Auch in den Fällen von Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaften nach § 153a der Strafprozessordnung kann sich die Unzuverlässigkeit des Bewerbers ergeben. Gleiches gilt für eine entsprechende Entscheidung der für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörde in Verbindung mit §§ 46 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten.

Ebenfalls können der regelmäßige Missbrauch von Alkohol und Rauschmitteln und die Anordnung der Betreuung zur Unzuverlässigkeit führen, ohne dass der Missbrauch von Alkohol und Rauschmitteln dabei zu einer Abhängigkeit des Bewerbers geführt haben muss.

Zu Nummer 6, Buchstabe d (§ 24 Abs. 3):

Um sicherzustellen, dass die erforderliche Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG durchgeführt wurde und bei dem Bewerber keine Zweifel an der Zuverlässigkeit erkennbar sind, muss dem Ausbildungsbetrieb die entsprechende Bescheinigung der Luftsicherheitsbehörde vorliegen. Bewerber um eine Lizenz, deren Zuverlässigkeit nicht nach § 7 LuftSiG überprüft werden muss, sind verpflichtet, ein polizeiliches Führungszeugnis vorzulegen.

Die Änderung des Wortlauts in Satz 1 Nr. 1 Buchstabe c berücksichtigt, dass durch Wegfall der bisherigen Notwendigkeit zur Einholung einer Auskunft aus dem Verkehrszentralregister von Amts wegen der Bewerber nunmehr verpflichtet wird, zur Arbeitserleichterung der Luftfahrtbehörden bei der Lizenzsachbearbeitung nach § 30 Absatz 8 des Straßenverkehrsgesetzes eine Auskunft selbst einzuholen und diese dann der zuständigen Stelle vorzulegen. Auf diese Weise kann die entsprechende "Bringschuld" des Bewerbers sichergestellt werden.

Der neue Wortlaut in Absatz 3 Nr. 2 stellt eine Abkehr von der bisherigen Regelung dar, dass ein Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 in gleicher Weise wie ein solches der Klasse 1 vor Beginn der Ausbildung vorzulegen ist. Um den nicht-berufsmäßigen Luftfahrzeugführern (Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer nach § 46 Absatz 1 LuftPersV, Führer von motorgetriebenen Luftsportgeräten) mehr Flexibilität zu ermöglichen, soll der Zeitraum bis zur Vorlage eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 bis auf maximal vier Wochen nach Beginn der Ausbildung erweitert werden. Mit dieser Regelung wird gleichzeitig für überwiegend jugendliche

Segelfluginteressenten die Möglichkeit geschaffen, an so genannten „Schnupperkursen“ (Dauer von zehn bis 14 Tagen) teilzunehmen, ohne dass dafür ein kostenintensives Tauglichkeitszeugnis vorzulegen ist.

Mit der Änderung in Absatz 3 Satz 2 werden Piloten von ein- oder zweisitzigen Luftsportgeräten ohne Motor oder mit einem nicht fest mit dem Luftfahrzeug verbundenen Motor und mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 kg einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät von der Pflicht zur Vorlage eines Tauglichkeitszeugnisses befreit. Diese Luftsportgeräte sind auf Grund ihrer geringen Fluggeschwindigkeit und geringen Masse auch von der Musterzulassung befreit (vgl. § 1 Absatz 4). Bisher unterlagen Piloten von Motorschirmen, unabhängig davon, ob der Motor fest mit dem Schirm verbunden war oder als „Rucksackmotor“ vom Piloten getragen wurde, in gleicher Weise der Pflicht zur Vorlage eines Tauglichkeitszeugnisses.

Gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 4 Luftsicherheitsgesetz in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Nr. 3 und § 1 Abs. 2 Nr. 5 Luftverkehrsgesetz dürfen auch bei Führern von Motorseglern keine Zweifel an deren Zuverlässigkeit vorliegen. Dies wird durch die Vorlage der entsprechenden Bestätigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nachgewiesen. Da auch eine Segelfluglizenz, für deren Erwerb keine Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich ist, mit einer entsprechenden Berechtigung zum Führen derartiger Motorsegler berechtigt, muss vor Beginn der Ausbildung mit dem Ziel des Erwerbs einer Berechtigung nach § 40a der Verordnung über Luftfahrtpersonal nachgewiesen werden, dass keine Zweifel an der Zuverlässigkeit bestehen. Der Ausbildungsbetrieb hat sich daher eine entsprechende Bescheinigung vorlegen zu lassen.

Die Korrektur des Rechtsbezugs in „§ 1 Abs. 1 Nr. 8“ stellt eine redaktionelle Änderung in Übereinstimmung mit § 1 Absatz 1 dar.

Zu Nummer 6, Buchstabe e (§ 24 Abs. 4).

Der Ausbildungsbetrieb oder die registrierte Ausbildungseinrichtung meldet jeden neu aufgenommenen Bewerber spätestens acht Tage nach Ausbildungsbeginn der nach § 22 Absatz 1 zuständigen Stelle unter Beifügung der im Absatz 3 genannten Unterlagen. Diese sollten zweckmäßigerweise Kopien der Originaldokumente sein.

Zu Nummer 7 (§ 24a Abs 1):

Flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchungen setzen sich in der Regel aus einer körperlichen Untersuchung sowie darüber hinausgehenden erweiterten Untersuchungen (z B technische Untersuchungen, Laboruntersuchungen, Untersuchungen durch andere Fachärzte etc) zusammen. Ein Tauglichkeitszeugnis kann erst dann erstellt werden, wenn alle Untersuchungsergebnisse vorliegen. Dieser Sachverhalt wird durch den Zusatz „nach dem vollständigen Abschluss“ klargestellt.

Zu Nummer 8, Buchstabe a (§ 24b Abs 1):

Klarstellung bezüglich der Stellen, die Untersuchungen im Zusammenhang mit Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 durchführen.

Ersterwerb. Flugmedizinische Zentren,

Verlängerung, Erneuerung oder sonstige Untersuchungen. Flugmedizinische Zentren oder flugmedizinische Sachverständige der Klasse 1.

Nach § 28 Abs 2 werden Tauglichkeitszeugnisse auch aus Staaten anerkannt, in denen JAR-FCL 3 angewendet wird.

Zu Nummer 8, Buchstabe b (§ 24b Abs 2):

Absatz 2 entspricht inhaltlich dem Absatz 1, übertragen auf Untersuchungen im Zusammenhang mit Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2.

Ersterwerb. Flugmedizinische Zentren oder flugmedizinische Sachverständige der Klasse 1 oder 2,

Verlängerung, Erneuerung oder sonstige Untersuchungen. Flugmedizinische Zentren oder flugmedizinische Sachverständige der Kl 1 oder 2.

Nach § 28 Abs 2 werden Tauglichkeitszeugnisse auch aus Staaten anerkannt, in denen JAR-FCL 3 angewendet wird.

Zu Nummer 8, Buchstabe c (§ 24b Abs 4):

Zur schnellen Datenübermittlung wurde zwischen den flugmedizinischen Sachverständigen und dem Luftfahrt-Bundesamt ein Datenverbundsystem eingerichtet. Ab-

satz 4 regelt, welche Informationen im Rahmen dieses Verbundsystems übermittelt werden können. So kann unter anderem überprüft werden, ob diese die für die Verlängerung ihrer Anerkennung erforderliche Anzahl von Untersuchungen (§ 24e Absatz 6 Satz 3) vorgenommen haben. Da für die medizinischen Sachverständigen der Klasse 2 die Länder zuständig sind (§ 31 Absatz 2 Nr. 2 LuftVG), kann das Luftfahrt-Bundesamt zu Aufsichtszwecken die Daten an die Länderbehörden auf deren Antrag übermitteln.

Jede, auch nicht abgeschlossene Tauglichkeitsuntersuchung ist der zuständigen Stelle zu melden, damit diese gegebenenfalls im Rahmen ihrer Überwachungstätigkeit nach § 24e Abs. 7 tätig werden kann, wenn sich herausstellen sollte, dass ein als untauglich oder eingeschränkt tauglich beurteilter Bewerber mehrmals den flugmedizinischen Sachverständigen wechselt, um auf diese Weise das angestrebte Tauglichkeitszeugnis zu erlangen.

Medizinische Befunde werden von der hier geregelten Übermittlung ausgenommen. Diese Daten sind jedoch im Einzelfall erforderlich, um die Arbeit der flugmedizinischen Sachverständigen beaufsichtigen zu können. Die Rechtsgrundlage für die Übermittlung anonymisierter medizinischer Befunde wird durch die Ergänzung des § 24e Abs. 7 geschaffen.

Durch die Übermittlung des Tauglichkeitszeugnisses einschließlich der Einschränkungen oder den Hinweis auf die Nichttauglichkeit wird auch dem Standard 6.1.3 des Anhangs 1 zum Chicagoer Abkommen Rechnung getragen, der vorschreibt, dass staatliche Stellen über die Tauglichkeit der Luftfahrer informiert werden.

Zu Nummer 8, Buchstabe d (§ 24b Abs. 5).

Einige Regelungen aus JAR-FCL 3 deutsch stellen für Inhaber einiger Lizenzen (Privatpiloten mit vereinfachter Lizenz für das deutsche Hoheitsgebiet, Segelflugzeugführer, Luftsportgeräteführer, nicht-gewerblich tätige Ballonfahrer) eine Erschwernis dar. Für kleine, leichte und in der Regel langsame Luftfahrzeuge tragen einige dieser Tauglichkeitsregelungen nicht merklich zur Gewährleistung der Luftsicherheit bei. Deshalb werden für diese Lizenzen Abweichungen von den flugmedizinischen Kriterien nach JAR-FCL 3 deutsch definiert, die zum einen zu einem verkürzten Verfahren zur Feststellung der Tauglichkeit führen, zum anderen auch Kostenreduzierungen für

die betroffenen Piloten zur Folge haben. Negative Auswirkungen auf die Luftverkehrs-Sicherheit sind mit der Vereinfachung nach menschlichem Ermessen nicht verbunden.

Zu Nummer 9 (§ 24c).

Wurde nach bisherigem Verfahren in einer flugmedizinischen Untersuchung eine – auch nur geringfügige – Überschreitung von Tauglichkeitskriterien durch den untersuchenden flugmedizinischen Sachverständigen festgestellt, war dieser verpflichtet, die zuständige Stelle zu benachrichtigen, die wiederum eine zusätzliche Überprüfung durch ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen eingeleitet hat. Dieses Verfahren führte zu Zeitverzögerungen und zusätzlichen administrativ-behördlichen Kosten für die betroffenen Piloten.

Die Änderung eröffnet dem untersuchenden flugmedizinischen Sachverständigen die Flexibilität, nach eigener Beurteilung des flugmedizinischen Sachverhalts innerhalb der durch JAR-FCL 3 deutsch vorgegebenen Grenzwerte sowie nach Abstimmung mit dem Bewerber ohne Einschaltung der zuständigen Stelle unmittelbar nach der Untersuchung eine Überprüfung durchzuführen oder zu veranlassen. Dadurch wird das Verfahren abgekürzt und durch den Wegfall der behördlichen Kosten für eine Überprüfung kostengünstiger.

Durch die Änderung des § 24c wird das flugmedizinische Verfahren im Übrigen vereinfacht und eine Trennung der Zuständigkeiten der flugmedizinischen Sachverständigen und den Luftfahrtbehörden vorgenommen. Waren die zuständigen Behörden bisher in das Verfahren zur Feststellung der Tauglichkeit im Fall einer zweiten Überprüfung eingebunden, so beschränkt sich nunmehr ihre Tätigkeit auf die Anerkennung und Überwachung der flugmedizinischen Sachverständigen sowie auf eine Standardisierung der anzuwendenden Verfahren anhand der in § 24e aufgeführten Möglichkeiten. Aufgrund dessen konnten mehrere Absätze des § 24c in der alten Fassung aufgehoben werden.

Zu Nummer 10, Buchstabe a (§ 24d Abs 1).

Auflagen oder Einschränkungen sind bei der Eintragung in das Tauglichkeitszeugnis durch ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen vorzunehmen. Damit ist gewährleistet, dass flugmedizinische Sachverhalte von den flugmedizinischen Zentren oder den flugmedizinischen Sachverständigen abschließend entschieden werden. Die Tätigkeit der zuständigen Stellen (Luftfahrt-Bundesamt bzw. Luftfahrtbehörden der Länder) beschränkt sich auf die Anerkennung dieser Zentren (AMC) und der Sachverständigen (AME KI 1 bzw. KI 2), auf Vorgaben zu einheitlichen Verfahrensregelungen (Standardisierung) sowie auf Wahrnehmung einer Aufsichtsfunktion über das Fliegerarztwesen. Die Übermittlung einer mit Stempel und Unterschrift versehenen Kopie bzw. einer amtlich beglaubigten Kopie des Tauglichkeitszeugnisses an die zuständige Stelle entschärft die kostenintensive Übermittlung des Originals eines Tauglichkeitszeugnisses.

Zu Nummer 10, Buchstabe b (§ 24d Abs 3):

Ein Tauglichkeitszeugnis muss grundsätzlich am Tag des vollständigen Abschlusses der Tauglichkeitsuntersuchung Gültigkeit erlangen, sofern alle Tauglichkeitsanforderungen erfüllt wurden. Dies muss auch für die wiederholte Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses gelten.

Zu Nummer 10, Buchstabe c (§ 24d Abs 4).

Nach bisheriger Regelung wurden in besonderen Fällen, insbesondere nach Prüfungsverfahren der Tauglichkeit, Eintragungen von Auflagen, Beschränkungen oder Befristungen im Tauglichkeitszeugnis (bis auf die Ausnahmen einer Verkürzung der Gültigkeit und von Sehhilfen) durch die zuständigen Stellen vorgenommen. Einige der zuständigen Stellen hatten jedoch wegen fehlender fliegerärztlicher Kompetenz Schwierigkeiten bei der Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen.

Im Sinne einer Trennung der rein flugmedizinischen Befundung und Entscheidung über die Flugtauglichkeit eines Bewerbers durch die anerkannten fliegerärztlichen Sachverständigen einerseits und der hieraus zu ziehenden verwaltungsrechtlichen Konsequenzen für die Lizenz bei den zuständigen Stellen andererseits, ist vorgesehen, dass zukünftig alle Eintragungen auf einem Tauglichkeitszeugnis ausschließlich

durch die mit der Untersuchung befassten flugmedizinischen Sachverständigen (AMC und AME KI 1 bzw. KI. 2) vorgenommen werden. Für das Betreiben eines Luftfahrzeugs ist der Luftfahrer nach § 26 Abs. 2 und nach § 24d Abs. 5 verpflichtet, nicht nur seine Lizenz oder seinen Luftfahrerschein im Luftfahrzeug, zusammen mit dem Personalausweis oder Reisepass, mitzuführen, sondern ebenfalls sein Tauglichkeitszeugnis, aus dem die gegebenenfalls vorliegenden flugmedizinischen Einschränkungen oder Auflagen hervorgehen. Eine Übernahme dieser Eintragungen in die Lizenz oder den Luftfahrerschein ist deshalb für die fliegerische Tätigkeit nicht erforderlich.

Darüber hinaus eröffnet die Formulierung die Möglichkeit, dass flugmedizinische Zentren nach § 24e Abs. 4 oder flugmedizinische Sachverständige nach § 24e Abs. 2 oder 3 bereits erlassene Auflagen, Beschränkungen oder Befristungen nach Überprüfung fortschreiben können.

Zu Nummer 11, Buchstabe a (§ 24e Abs. 6).

In Art. 1 der Verordnung vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182) zu § 24e wird von den flugmedizinischen Sachverständigen der Nachweis von mindestens 120 flugmedizinischen Untersuchungen in einem Zeitraum von drei Jahren gefordert. Die Reduzierung der Mindestanzahl von Untersuchungen von 120 auf 100 innerhalb von drei Jahren entspricht dem Beschluss des Bundesrates vom 20. Dezember 2002 (Drucksache des Bundesrates 842/1/02). Nach der Begründung des Bundesrates soll damit der Möglichkeit entgegengewirkt werden, dass bestimmte Regionen ohne fliegerärztliche Versorgung auskommen müssen.

Zu Nummer 11, Buchstabe b (§ 24e Abs. 7).

Ergänzung auf Grund der in § 24b Abs. 5 (siehe Nummer 10) vorgenommenen Erleichterungen von den Tauglichkeitsanforderungen nach JAR-FCL 3 deutsch bezüglich der Tauglichkeitsklasse 2 (außer Privatflugzeugführer mit einer Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch).

Zu Nummer 11, Buchstabe c (§ 24e Abs. 7).

Die Überwachung des Fliegerarztwesens stellt einen entscheidenden Faktor dar, um sicher zu stellen, dass die geforderten medizinischen Voraussetzungen von Luftfah-

ren erfüllt werden. Neben Inspektionen vor Ort und einer in den Untersuchungsräumen auch bisher möglichen Einsicht in flugmedizinische Akten tritt die stichprobenartige Aufforderung zur Übermittlung der zur Überwachung der flugmedizinischen Sachverständigen erforderlichen Daten an die hierfür zuständige Stelle. Hierzu sind die medizinische Daten sowie dazu gehörige Tauglichkeitszeugnisse in anonymisierter Form und in Kopie auf Verlangen der zuständigen Stelle zu übermitteln. Deren Nutzung zu anderen als zur Überwachung der Tätigkeit der flugmedizinischen Sachverständigen ist unzulässig, ebenso die Aufnahme in die Zentrale Luftfahrer-Datei nach § 65 des Luftverkehrsgesetzes.

Zu Nummer 12, Buchstaben a (§ 26a):

Redaktionelle Änderung der Überschrift auf Grund der Änderung in Absatz 2

Zu Nummer 12, Buchstaben b und c (§26a Abs. 1 und Abs. 2):

Mit der Änderung soll deutlich gemacht werden, dass auch für unbefristet ausgestellte Lizenzen die in § 26a aufgeführten Voraussetzungen für die Ausübung der Rechte fortbestehen müssen.

Zu Nummer 13, Buchstabe a (§ 28 Abs. 2).

Rechtliche Klarstellung, da nach § 28 vom Luftfahrt-Bundesamt durch Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer lediglich flugmedizinische Sachverständige allgemein anerkannt werden. Jedoch ist nach dem Wortlaut der Verordnung offen geblieben, ob gleichzeitig dadurch auch die von den Sachverständigen erteilten Tauglichkeitszeugnisse allgemein anerkannt sind. Die Rechtsunklarheit wird hiermit beseitigt.

Zu Nummer 13, Buchstabe b (§ 28 Abs. 3).

Redaktionelle Änderung

Zu Nummer 14 (§ 28b).

Die Aufnahme des neuen § 28b dient der Schaffung einer rechtlichen Grundlage für die Anerkennung von synthetischen Flugübungsgeräten, die im Ausland bereits qualifiziert worden sind. Dabei muss grundsätzlich unterschieden werden, ob bei der Bewertung Vorschriften zugrunde gelegt worden sind, die den JAR-STD deutsch inhaltlich entsprechen, oder andere Vorschriften. Im letzteren Fall muss die Luftfahrtbehörde durch die Festlegung geeigneter Maßnahmen den Abweichungen in ausreichendem Maße Rechnung tragen, um die Eignung des Gerätes für Ausbildungs-, Prüfungs- und Überprüfungs-zwecke sicherzustellen.

Zu Nummer 15, Buchstabe a (§ 29 Abs. 1).

Diese Vorschrift konkretisiert § 4 Abs. 3 LuftVG. Bei Wegfall der in § 4 Abs. 1 LuftVG genannten Voraussetzungen für die Lizenzerteilung, wiederum konkretisiert durch § 24 LuftVZO, ist die Lizenz zu widerrufen. Diese umfassen auch Zweifel an der Zuverlässigkeit des Luftfahrers nach abgeschlossener oder aufgrund der verweigerten Mitarbeit nicht durchgeführten Überprüfung nach § 7 LuftSiG, die durch das Gesetz zur Neuregelung der Luftsicherheitsaufgaben vom 11.01.2005 in den Katalog der Voraussetzungen aufgenommen wurde. Satz 2 sieht die Möglichkeit vor, dass die Luftfahrtbehörden die Lizenz mit Nebenbestimmungen versehen anstatt sie zu widerrufen, soweit die Luftsicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Zu Nummer 15, Buchstabe b (§ 29 Abs. 5 und 6):

Mit der Ergänzung des § 29 Absatz 5 kann eine an § 5 des Straßenverkehrsgesetzes angelehnte Befugnis zur Abnahme eidesstattlicher Versicherungen vollzogen werden. Dies ist nach vorliegenden Erkenntnissen nach Inkrafttreten der Verordnung vom 10. Februar 2003 zwingend notwendig.

Die Bestimmung in § 29 Absatz 6 ist notwendig, um dauerhaft auch Inhaber „alter“ Erlaubnisse und Luftfahrerscheine (Ausstellung vor dem 1. Mai 2003) erfassen zu können.

Zu Nummer 16 (§ 30 Abs 2):

Durch die Bezugnahme in § 30 Absatz 2 werden die JAR-FCL 1 und 2 in deutsches Recht umgesetzt und verbindlich. Dadurch wird § 30 Absatz 2 an die internationalen Vorgaben angepasst.

Zu Nummer 17, Buchstabe a (§ 110 Abs 1):

Redaktionelle Änderung Der Verweis auf § 24a bezieht sich auf die frühere Fassung der LuftVZO vom 27. März 1999.

Zu Nummer 17, Buchstabe b (§ 110):

Absatz 3 wurde mit Überschreiten des Datums 31. Dezember 2004 entbehrlich, da bei den betreffenden Tauglichkeitszeugnissen, die spätestens am 31. Dezember 2004 ausgestellt wurden, die Dauer der Gültigkeit (24 Monate) eingetragen wurde.

Zu Artikel 2 (Verordnung über Luftfahrtpersonal)

Zu Nummer 1, Buchstaben a, b, c, d, e, f (Inhaltsübersicht):

Redaktionelle Änderung in der Inhaltsübersicht als Folge von Änderungen im Regelungswortlaut

Zu Nummer 2 (§ 1 Abs 3):

Zurzeit gibt es in Deutschland keine ausreichende Anzahl von Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis zu 750 Kilogramm. Die Flugschulen können die Forderung nach Ausbildung auf verschiedenen Mustern daher nicht in ausreichendem Maße erfüllen. Betroffen sind hauptsächlich die Flugschulen, die von Vereinen des Deutschen Ae-

ro Clubs betrieben werden. Da es sich ausschließlich um nur zweisitzige Flugzeuge handelt, ist eine Ausbildung auf verschiedenen Mustern der gleichen Klasse nicht notwendig.

Zu Nummer 3, Buchstabe a (§ 1a Abs. 1).

Feststellung, dass trotz einer Reduzierung von Mindestflugstunden im Rahmen der Ausbildung aufgrund möglicher Erleichterungen für Bewerber, die schon eine andere Lizenz besitzen, die Inhalte der Flugausbildung grundsätzlich erhalten bleiben.

Zu Nummer 3, Buchstaben b und c (§ 1a Abs. 2 und 3).

Die Ergänzungen in den Absätzen 2 und 3 dienen der vollständigen Übertragung der Regelung der Flugausbildung aus § 1 in § 1a. Sie dienen der Klarstellung, dass die Ausbildungserleichterungen in § 1a Absatz 2 und 3 – anders als in § 1a Absatz 1, bei dem die Erleichterung auf die Flugausbildung beschränkt ist – sich auch auf die gesamte (theoretische und praktische) Ausbildung erstreckt.

Zu Nummer 4 (§ 3 Abs. 3):

Redaktionelle und fachliche Änderung

In § 3 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182) wurden keine Ausführungen zu den fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Nachtflugqualifikation aufgenommen. Die theoretische Ausbildung und die Flugausbildung für den Erwerb der Nachtflugqualifikation erfordern von dem Bewerber Vorkenntnisse, die bisher nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) durch den Nachweis der Berechtigung entsprechend § 82 LuftPersV nachgewiesen wurden. Die Angaben zu den fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Nachtflugqualifikation finden sich in § 83.

Zu Nummer 5 (§ 3a Abs. 3).

Die Einführung des § 3a Absatz 3 entspricht dringenden praktischen Bedürfnissen. Ohne diese Ergänzung müssten die Inhaber einer Lizenz nach § 135 Absatz 2, denen vor dem 1. Mai 2003 im Wege des § 34 LuftPersV in der Fassung vom 13. Februar

1984, zuletzt geändert am 29. Oktober 2001, der Erwerb der Erlaubnis für Motorseglerführer erheblich erleichtert möglich war, vollständig unprivilegiert die Lizenz für Segelflugzeugführer nach § 36 ff. erwerben, um auf diesem Wege die Klassenberechtigung für Reisemotorsegler zu erwerben. Diese – sich sowohl im Vergleich zur Rechtslage vor dem 1. Mai 2003 (§ 34 LuftPersV in der Fassung vom 13. Februar 1984, zuletzt geändert am 29. Oktober 2001) als auch zum geltenden Recht (§ 3a LuftPersV) ergebende – Unbilligkeit kann durch die Anfügung des Absatzes 3 vermieden werden.

Zu Nummer 6 (§ 3b).

Redaktionelle und fachliche Klarstellung in Verbindung mit den Regelungen nach JAR-FCL 1 deutsch. Die in der gegenwärtigen Fassung des § 3b geforderte Flugeraufklärung zum Erwerb der Klassenberechtigung für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 kg deckt sich nicht mit den Anforderungen für den Erwerb der gleichen Klassenberechtigung nach JAR-FCL 1 deutsch. Eine Klassenberechtigung für kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm gibt es nach JAR-FCL 1 deutsch nicht. Nach JAR-FCL 1 deutsch kann eine Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenantrieb erworben werden. Die in der gegenwärtigen Fassung von § 3b enthaltene Einschränkung auf Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm stellt im Vergleich zu JAR-FCL 1 deutsch eine Benachteiligung für Bewerber mit einer Lizenz nach § 1 der Verordnung dar. Die Ausbildung muss auf Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 750 Kilogramm erfolgen.

Zu Nummer 7 (§ 4 Abs. 2).

Fachliche Klarstellung, dass nur ein Fluglehrer oder Prüfer den Übungsflug oder die Befähigungsüberprüfung durchführen kann, der selbst die entsprechende Klassenberechtigung besitzt.

Zu Nummer 8, Buchstabe a (§ 5 Abs. 1).

Redaktionelle infolge der Änderung zu Nummer 6

Zu Nummer 8, Buchstabe b (§ 5 Abs 1):

Redaktionelle und fachliche Anpassung an JAR-FCL 1 deutsch Der Oberbegriff für alle Arten von Flugübungsgeräten und Simulatoren ist nach JAR-FCL 1 deutsch „synthetisches Flugübungsgerät (STD)“.

Zu Nummer 8, Buchstabe c (§ 5 Abs 3).

Klarstellung bezüglich des Umfangs und Inhalts der theoretischen und praktischen Prüfung, basierend auf der Ausbildung nach Absatz 1 Nr 2 und 3

Zu Nummer 9 (§ 36 Abs 4):

Wegfall einer Außenlandung im Segelflugzeug (i d R auf unvorbereitetem Gelände) mit Fluglehrer als Teil der Flugausbildung zum Erwerb einer Lizenz für Segelflugzeugführer, um das Gefahrenpotential während der Ausbildung zu minimieren.

Zu Nummer 10 (§ 37 Abs 1):

Klarstellung, dass für Inhaber einer Lizenz für Privatflugzeugführer mit der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach § 3a und für Inhaber einer Erlaubnis für Motorseglerführer nach § 135 Absatz 5 gleiche Voraussetzungen für den Erwerb einer Lizenz für Segelflugzeugführer gelten. Der Erwerb einer Lizenz für Segelflugzeugführer ist mit der Eintragung mindestens einer Startart, die während der Ausbildung geschult wurde, verbunden. Der Zuerwerb weiterer Startarten richtet sich nach § 40

Zu Nummer 11, Buchstabe a (§ 41 Abs 2)

Klarstellung, dass eine Startart (z B Windenstart, Schleppstart, Gummiseilstart usw nach § 40) nur ausgeübt werden darf, wenn die in Absatz 2 erwähnten Starts und Landungen auf Segelflugzeugen und nicht auf anderen Luftfahrzeugen durchgeführt werden

Zu Nummer 11, Buchstabe b (§ 41 Abs 2)

Fachliche Klarstellung, dass nur ein Fluglehrer oder Prufer den Übungsflug oder die Befähigungsüberprüfung durchführen kann, der selbst die entsprechende Klassenberechtigung besitzt

Zu Nummer 11, Buchstabe c (§ 41 Abs 3).

Redaktionelle und fachliche Änderung (vgl Begründung zu Nummer 11, Buchstabe b)

Zu Nummer 11, Buchstabe d (§ 41 Abs 4).

In Anlehnung an die Regelung nach § 3 Absatz 3 (Privatflugzeugführerlizenz mit Erwerb der Nachtflugqualifikation) wird für Segelflugzeugführer mit der Klassenberechtigung Reisemotorsegler der Erwerb einer Nachtflugqualifikation sinngemäß geregelt.

Zu Nummer 12 (§ 42 Abs 4):

Fachliche Klarstellung, wer die Einweisung zum Erwerb der Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge im Auftrag des Beauftragten nach § 31 Absatz 1 LuftVZO durchführen darf

Zu Nummer 13 (§ 48 Abs 3).

Fachliche Klarstellung zur Klärung von Fällen, in denen die Zuordnung zu nur einer Größenklasse nicht möglich ist, weil die nach Absatz 4 kumulativ anzuwendenden Voraussetzungen hinsichtlich des Hullenvolumens und der Insassen nicht vorliegt

Zu Nummer 14 (§ 77).

Die nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erworbenen Lizenzen enthalten in der Ausbildung und Prüfung Anforderungen für die Durchführung von Langstreckenflügen und zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge. Diese Anforderungen liegen zum Teil unterhalb der bisher für die „Nicht-JAR-FCL Lizenzen“ geltenden Anforderungen für die getrennt erwerbbarer Langstreckenflugberechtigung und CVFR-Berechtigung. Im Rahmen der Übergangsregelung von § 135 werden in § 77 die fachlichen Voraussetzungen

zungen für den Erwerb der Langstreckenflugberechtigung und in § 82 der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge dem Standard nach JAR-FCL 1 bzw 2 deutsch angepasst, d. h. reduziert.

Berufs- und Verkehrsflugzeugführer, die ihre Erlaubnis vor dem 1. Mai 2003 erworben haben und nicht die Absicht haben, diese grundsätzlich weiterhin gültige Erlaubnis in eine entsprechende Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch umschreiben zu lassen, müssen zur Durchführung von Langstreckenflügen diese zusätzliche Qualifikation nachweisen. Aus diesem Grund ist es erforderlich, für diesen Kreis von Piloten den entfallenen § 77 wieder einzuführen. Absatz 1 enthält eine Definition von Langstreckenflügen, die Absätze 2, 3 und 4 beinhalten die fachlichen Voraussetzungen sowie die Ausbildung und Prüfung für den Erwerb.

Zu Nummer 15 (§ 82):

Die Begründung für den wieder eingeführten § 77 gilt in ähnlicher Weise für die Wiedereinführung des § 82. Auch hier gilt, dass Flugzeug-, Hubschrauber- und Motorsegelführer, die eine Lizenz nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erworben haben, aufgrund der umfassenderen Ausbildung damit gleichzeitig die Berechtigung zur Durchführung von Flügen im kontrollierten Luftraum erworben haben. Diejenigen Piloten, die diese Ausbildung („CVFR-Berechtigung“ bzw. Ausbildung nach JAR-FCL) nicht absolviert haben, bekommen nach § 82 die Möglichkeit, diese Berechtigung bei Bedarf als getrennte Ausbildung nachzuholen.

Zu Nummer 16 (§ 83):

§ 83 präzisiert den Regelungsinhalt des bisherigen § 41 Absatz 4. Die Präzisierung besteht in der Festlegung der fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb einer Nachtflugqualifikation für Privatflugzeugführer und Segelflugzeugführer nach Abschnitt 1 der LuftPersV. Der Erwerb einer Nachtflugqualifikation für Privatflugzeugführer mit einer Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch ist in JAR-FCL 1 deutsch, Abschnitt C, geregelt.

In § 3 Absatz 3 (Privatflugzeugführer) und in § 41 Absatz 4 (Segelflugzeugführer mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler) wird bezüglich des Erwerbs der Nachtflugqualifikation auf § 83 verwiesen.

Zu Nummer 17 (§ 84 Abs 2).

Fachliche Klarstellung, damit vermieden wird, dass z. B. ein Privatflugzeugführer seine Schleppberechtigung unter Aufsicht eines Fluglehrers für Ultraleichtflugzeuge mit Schleppberechtigung erwerben kann.

Zu Nummer 18 (§ 88a Abs 1):

Rechtliche Klarstellung, dass ein Privatflugzeugführer, dem ein Luftfahrerschein einschließlich der Lehrberechtigung nach § 135 Absatz 2 erteilt wurde, auch Privatflugzeugführer nach § 1 ausbilden darf.

Zu Nummer 19, Buchstaben a (§ 96 Abs. 2):

Fachliche Änderung im Absatz 2 durch Klarstellung des Begriffs „ausreichende Flugenerfahrung“, der mit der Festlegung von „mindestens 20 Flugstunden“ nachprüfbar präzisiert wurde.

Zu Nummer 19, Buchstabe b (§ 96 Abs. 3):

Aufgrund der geringen Anzahl von Bewerbern bzw. Lizenzinhabern, die eine Berechtigung zur Ausbildung in den Bereichen Kunstflug, Streuen und Sprühen, Schleppflug und Wolkenflug anstreben bzw. besitzen, wurde in § 96 Absatz 3 absichtlich von einer Präzisierung des Begriffs „ausreichende Erfahrung“ abgesehen. Bei Bedenken kann die zuständige Stelle durch Anordnung einer Befähigungsüberprüfung entsprechend lenkend eingreifen.

Zu Nummer 19, Buchstabe c (§ 96 Abs. 4):

Flexibilisierung bezüglich des Zeitpunkts der Teilnahme an einem Fortbildungslehrgang für Fluglehrer mit gültiger Lehrberechtigung, da die Teilnahme an sich und nicht der Zeitpunkt eines entsprechenden Lehrgangs den Qualitätsstandard für Personen mit Lehrberechtigung sichert.

Zu Nummer 20, Buchstaben a und b (§ 120 Abs. 1).

Redaktionelle Änderung durch Angleichung an die Erfassung von Flugdaten im persönlichen Flugbuch des Luftfahrzeugführers entsprechend JAR-FCL deutsch

Zu Nummer 21 (§ 122 Abs. 2).

Redaktionelle und fachliche Anpassung. Für verantwortliche Luftfahrzeugführer nach § 122 Absatz 1 wurden für Flüge mit Fluggästen bei Nacht die fachlichen Voraussetzungen den Anforderungen nach JAR-FCL 1 026 (b) angeglichen. Eine Ungleichbehandlung wurde damit aufgehoben.

Zu Nummer 22 (§ 127).

Bezüglich der nach JAR-FCL 1 und 2 deutsch erteilten Lizenzen ist die gewerbsmäßige Beförderung von Personen, Post oder Fracht nur durch Piloten bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres gestattet (JAR-FCL 1 060 bzw. 2 060). Zusätzlich ist es Freiballonführern nach § 46 Abs. 5 möglich, berufs- und gewerbsmäßig am Luftverkehr teilzunehmen. In JAR-FCL 1 und 2 deutsch gibt es für gewerbsmäßige Freiballonführer keine Regelung bezüglich einer Altersbegrenzung. § 127 schließt diese Regelungslücke in Anlehnung an die Festlegungen in JAR-FCL 1 und 2 deutsch. Die Altersbegrenzung war bisher Gegenstand von § 4 der 1. DV LuftPersV. Diese Regelung wird in die Verordnung selbst übernommen. Die 1. DV LuftPersV wird nachfolgend in Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes überarbeitet. Die Zulässigkeit einer Altersbeschränkung für gewerbsmäßig tätige Luftfahrzeugführer ist von der Rechtsprechung anerkannt.

Zu Nummer 23, Buchstaben a (§ 128).

§ 128 Absatz 3 Satz 1 sieht eine Anerkennung von Prüfern zur Abnahme von Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durch die jeweils nach § 131 zuständige Stelle vor. Es wird zusätzlich klar gestellt, dass eine entsprechend qualifizierte Person, deren Lizenz in einem Bundesland geführt wird, auch als Prüfer von zuständigen Stellen in anderen Bundesländern anerkannt werden kann.

In Abkehr von der bisherigen Regelung, die einen Rechtsanspruch auf Anerkennung als Prüfer vorsah, wird sich in Zukunft die benötigte Anzahl von anerkannten Prüfern

nach der Anzahl der beantragten Prüfungen, d. h. abhängig von der Anzahl der Lizenzen und benötigten Luftfahrzeugmustern, richten

Richtigerweise erscheint eine Anerkennung von Privaten („freie Prüfer“) im Bereich von Befähigungsüberprüfungen sinnvoll, wohingegen Prüfungen ausschließlich Sache der nach § 131 zuständigen Stelle bleiben sollten. Dies findet seinen Grund in der erhöhten Gewähr der Qualität und Verlässlichkeit von Prüfungen durch die Behörde selbst und den Umstand, dass Prüfungen erfahrungsgemäß auch mit einer deutlich höheren Wahrscheinlichkeit behördliche Maßnahmen nach § 29 Absatz 2 LuftVZO nach sich ziehen

Zu Nummer 23, Buchstabe b (§ 128 Abs. 7).

Siehe Begründung zu Nummer 23, Buchstabe a letzter Absatz sowie den Wortlaut von § 128 Absatz 3. Die Anerkennung von Prüfern umfasst Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen.

Zu Nummer 23, Buchstabe c (§ 128 Abs. 7):

Die Erforderlichkeit einer Einschränkung der Anzahl von Musterberechtigungen besteht lediglich im Hinblick auf die Teilnahme am Luftverkehr. Dagegen ist die Luftverkehrssicherheit nicht berührt, soweit Prüferanerkennungen in Bezug auf synthetische Flugübungsgeräte auch für weitere Luftfahrzeugmuster erteilt werden

Zu Nummer 24 (§ 129 Abs. 2).

Redaktionelle Klarstellung, da die im bestehenden Satz 4 in Bezug genommene Nummerierung falsch ist. § 129 Absatz 2 wird um den Bezug auf Absatz 1 ergänzt, da sonst lediglich die theoretische Ausbildung nach Absatz 1 erleichtert werden kann, nicht aber die theoretische Prüfung.

Zu Nummer 25 (§ 130).

Die Verwaltungspraxis hat ein deutliches Bedürfnis für die Wiedereinführung des § 130, Erleichterung für die Erneuerung einer abgelaufenen Berechtigung, gezeigt. Ausreichend ist dabei jedoch eine auf drei Monate verkürzte Frist. Auch hat sich ge-

zeigt, dass es notwendig ist, die vorgebrachten Gründe von Seiten der Behörde zur Missbrauchsbekämpfung nachprüfen zu können

Zu Nummer 26 (§ 131):

Nach den früheren Regelungen im § 131 in der Fassung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265) konnten die Länder in eigener Zuständigkeit entscheiden, welche Luftfahrtbehörde im Land zuständig ist für die Ernennung von Prüfern nach § 128 Absatz 3. Diese Möglichkeit ist mit § 131 in der Fassung vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182) entfallen, wird auf Veranlassung der Länder mit der Neufassung von § 131 jedoch wieder geschaffen.

Zu Nummer 27, Buchstaben a und b (§ 134):

Redaktionelle Änderung: § 77 Absatz 1 Satz 1 wurde mit der Verordnung vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182) aufgehoben. Bisher nicht aufgenommene Ordnungswidrigkeits-Tatbestände wurden ergänzt.

Zu Nummer 28, Buchstabe a (§ 135 Abs. 1):

Siehe auch Begründung zu Nr. 15 (§ 77) und zu Nr. 16 (§ 82)

Fachliche Anpassung von § 135 Absatz 1 Nr. 3 an § 5 Absatz 2 und Absatz 5 der 1. DV LuftPersV. Damit wird ein Bewerber um eine Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge (vor dem Wegfall des CVFR-Luftraums als „CVFR-Berechtigung bekannt“) in Anpassung an die Regelungen in JAR-FCL 1 bzw. 2 deutsch in die Lage versetzt, ohne Nachweis einer bestimmten Flugerfahrung nach § 82 LuftPersV in der Fassung vom 13. Februar 1984 eine entsprechende Berechtigung zu erreichen. Ähnliches gilt für den Erwerb einer Langstreckenflugberechtigung für Bewerber, deren Erlaubnis nicht in eine Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch umgeschrieben wurde.

Zu Nummer 28, Buchstabe b (§ 135 Abs. 1):

Klarstellung, dass eine Umschreibung einer vor dem 1. Mai 2003 erworbenen Erlaubnis nicht nur bei der erstmaligen Verlängerung nach dem 1. Mai 2003 sondern auch auf Antrag zu einem beliebigen Datum vor der erstmaligen Verlängerung in eine Lizenz nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erfolgen kann.

Weiterhin wurde vereinfacht, dass ohne Terminsetzung alleine der Nachweis der Erfüllung der Voraussetzungen nach LuftPersV und JAR-FCL deutsch für eine Umschreibung einer Erlaubnis in eine Lizenz maßgebend ist

Zu Nummer 28, Buchstabe c (§ 135 Abs 2).

Klarstellung, dass sich die Verlängerungen und Erneuerungen von Berechtigungen grundsätzlich nach den Regelungen von JAR-FCL 1 oder 2 deutsch richten, da Satz 1 sich nur auf die erste Verlängerung oder Erneuerung nach dem 01. Mai 2003 bezieht

Zu Nummer 28, Buchstabe d (§ 135 Abs 4)

Die Ergänzung dient dazu, die Bestimmungen von JAR-FCL 1 deutsch vollständig auf Inhaber der Erlaubnis für Motorseglerführer, die zum Führen von Reisemotorseglern berechtigt sind, zu übertragen. Bisher war dies nicht vollständig, sondern nur im Hinblick auf die Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge geschehen. Des Weiteren wird zur Vermeidung einer Rechtslücke ein Verweis auf § 135 Absatz 1 Nr. 3 eingefügt.

Zu Nummer 28, Buchstabe e (§ 135 Abs 5)

Während Absatz 4 regelt, wie der Inhaber einer Erlaubnis für Motorseglerführer mit dem Besitz einer Berechtigung zum Durchführen kontrollierter Sichtflüge eine Lizenz für Privatflugzeugführer mit der Klassenberechtigung „Reisemotorsegler“ erwerben kann, enthält Absatz 5 die Regelungen für Inhaber einer Erlaubnis für Motorseglerführer ohne zusätzliche CVFR-Berechtigung für den Erwerb eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer mit der Klassenberechtigung „Reisemotorsegler“

Zu Nummer 28, Buchstabe f (§ 135 Abs 6).

Die Formulierung stellt eine Klarstellung der bisher unterschiedlich interpretierten Alternativen der möglichen Zeitpunkte für die Erteilung von Lizenzen/Luftfahrerscheinen dar

Zu Nummer 28, Buchstabe g (§ 135 Abs 8).

Luftfahrer, denen keine Lizenz nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erteilt wurde oder werden kann, sollen unter Berücksichtigung des Bestandschutzes berechtigt sein, die jeweilige Lehr- oder Prüfertätigkeit im bisherigen Umfang weiterhin auszuüben

Zu Nummer 29 (Anlage).

Prüfer zur Abnahme von Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen werden von der nach § 131 zuständigen Stelle für die Wahrnehmung der genannten Tätigkeiten „anerkannt“ und nicht „ermächtigt“.

Zu Nummer 30 (Anlage).

Der bisherige Aufdruck in verschiedenen Luftfahrerscheinen, dass die Lizenz nur zum Führen in Deutschland registrierter Luftfahrzeuge berechtigt, entspricht zwar den Vorgaben des Anhangs 1 zum Chicagoer Abkommen, führte jedoch in zahlreichen Fällen sowohl bei den deutschen Piloten als auch bei ausländischen Luftfahrtbehörden in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union zu Missverständnissen, da innerhalb der Europäischen Union Sonderregelungen gelten, die ohne weitere Überprüfung eine gegenseitige Anerkennung von Luftfahrerscheinen vorsehen (vgl. § 28a LuftVZO). Aus diesem Grund soll zukünftig auf diesen Aufdruck verzichtet werden. Eine rechtliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten der Änderungsverordnung.

Da es im Interesse der von dieser Änderungsverordnung betroffenen zuständigen Stellen von Bund, Ländern und Beauftragten sowie des betroffenen Luftfahrtpersonals liegt, die durch die Änderungsverordnung eingeführten Ergänzungen, Korrekturen und Verfahrensänderungen unmittelbar und ohne Zeitverzögerung anzuwenden, wurde der Termin des Inkrafttretens auf den ersten Tag des auf die Verkundung folgenden Monats gelegt.