

24.09.14

Vk - U

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates**A. Problem und Ziel**

1. Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1) sind mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, die durch die Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 (ABl. L 100 vom 5.4.2012, S. 1) geändert worden ist, seit dem 8. April 2012 die Anforderungen an das fliegende Personal, dessen Lizenzierung und an die Flugmedizin neu geregelt. Diese Anforderungen sind nicht deckungsgleich mit den derzeitigen Regelungen im Luftrecht. Daneben sind bezüglich der Lizenzen und Berechtigungen für das fliegende Personal Übergangsregelungen festzulegen.

Durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird die Systematik zur Lizenzierung des Personals in der Luftfahrt reformiert. Das bisherige System der „Joint Aviation Authorities (JAA)“ und der zugehörigen Regelungen (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing [JAR-FCL]) wird durch diese EU-Verordnung abgelöst.

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (sog. „Teil-FCL“) enthält als wesentliche Neuerungen die Leichtluftfahrzeugpilotenlizenz (LAPL) und die zukünftig unbegrenzte Gültigkeit aller Lizenzen (diese gilt ausschließlich für die

Lizenzen, nicht für die Berechtigungen). Damit die Piloten ihre Rechte aus der Lizenz ausüben können, benötigen sie eine fortlaufende Flugerfahrung. Im Gegensatz zum bisherigen System nach JAR-FCL wird diese zukünftig für den Bereich der LAPL sowie der Segelflug- und Ballonpilotenlizenzen rückwirkend für 24 Monate betrachtet (sogenannte „rollende Verlängerung der Rechte“). Dies war im bisher geltenden System nur im Bereich der national geregelten Segelflug-, Ballon- und Privatpilotenlizenz nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) der Fall. Im Übrigen bleibt es bei der bisherigen Regelung der fristgebundenen Gültigkeit von Klassen- bzw. Musterberechtigungen mit der Möglichkeit der Verlängerung durch die Behörde oder einen berechtigten Prüfer.

Aufgrund der europaweiten Regelung der Lizenzen fällt die bisher erforderliche gegenseitige Anerkennung der Lizenzen nach JAR-FCL weg.

Neu eingeführt werden mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 detaillierte Regelungen zur Behördenstruktur und zur Aufsicht in der Luftfahrtverwaltung sowie Anforderungen an die Standardisierung des Personals in der Luftfahrt zur Sicherstellung einheitlicher Verfahrensregelungen und Lizenzierungsvorschriften in der Luftfahrt, die harmonisiert in allen Mitgliedstaaten der EU angewendet werden.

2. Daneben ist § 40 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) unter Berücksichtigung der Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) anzupassen.

3. Schließlich wird aufgrund positiver Erfahrungen in umfangreichen Feldversuchen eine Ergänzung in § 45 LuftVZO aufgenommen, welche den Betreiber eines Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle verpflichtet, eine Bodenfunkstelle für die Feuerwehrfrequenz zu errichten.

B. Lösung

1. Anpassung der nationalen Rechtsverordnungen an die Vorgaben der EU-Verordnung.

In Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (Teil-FCL) ist der größte Teil des erlaubnispflichtigen Personals in Deutschland erfasst; somit wird für dieses Personal eine Regelung auf nationaler Ebene obsolet. In nationaler Regelungskompetenz verbleiben lediglich die Luftsportgeräteführer, die Flugingenieure und die Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder. Die insoweit geltenden Regelungen werden an die EU-Verordnung angepasst.

Des Weiteren werden die zuständigen Behörden benannt und neue Ordnungswidrigkeitentatbestände geschaffen, um die Durchsetzung der EU-Verordnung sicherzustellen. Die allgemeinen Regelungen zur Erteilung und Umwandlung von Lizenzen und Berechtigungen, zu Ausbildungseinrichtungen, zur Anwendung der Regelungen auf Luftfahrzeuge, die nationalen Regelungen unterliegen, sowie zu Ordnungswidrigkeitentatbeständen und Gebühren werden durch Anpassung der nationalen Verordnungen im Luftverkehrsrecht umgesetzt.

2. Es wird die erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen, die die Einführung und Nutzung einer Feuerwehrfrequenz zur Direktkommunikation zwischen Luftfahrzeugführer und Einsatzleitung der Feuerwehr ermöglicht.

C. Alternativen

Keine.

Die nationalen Regelwerke stünden ohne die Anpassungen in Teilen im Widerspruch zu der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Dies ist im Interesse der Rechtsklarheit und Anwenderfreundlichkeit unbedingt zu vermeiden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben enthält einige neue Vorgaben für die Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung, die sich unmittelbar aus der zugrunde liegenden Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sowie aus dem Gesetz zur Anpassung des Luftverkehrsrechts¹ an vorgenannte Verordnung (BGBl. I 2013, 3123 f.) ergeben.

¹ Gesetz zur Anpassung des Luftverkehrsrechts an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008

E. 1 Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich durch die Einführung der Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ein Erfüllungsaufwand aus der notwendigen Umwandlung von solchen Lizenzen, die nicht den Normen nach JAR-FCL entsprechen. Bei einigen Lizenzen sind hierfür kostenpflichtige Überprüfungsflüge erforderlich. Durch die Umschreibung dieser Lizenzen fallen zudem Verwaltungsgebühren an. Dazu kommen Gebühren für die geforderte Standardisierung der Fluglehrer und Prüfberechtigten in Form von Lehrgängen sowie für eine regelmäßige Wiederholung der Lehrgänge alle drei Jahre.

2. Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein geringer Umstellungsaufwand durch den Umstand, dass Ausbildungsorganisationen zukünftig sowohl ein Ausbildungshandbuch als auch ein Betriebshandbuch erstellen müssen. Das Ausbildungshandbuch beschreibt die Anforderungen an den jeweiligen Lehrgang, die Schüler und das Lehrpersonal. Das Betriebshandbuch regelt im Weiteren die höchstzulässigen Dienstzeiten des Lehrpersonals.

Für Betreiber von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle entsteht ein geringer Aufwand durch die neue Verpflichtung, Bodenfunkstellen für die Direktkommunikation zwischen Feuerwehr und Luftfahrzeugführer einzurichten (§ 45 Absatz 5 neu LuftVZO).

3. Verwaltung

Aufgrund der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, im Besonderen hinsichtlich der Anforderungen an Behörden (Teil „Authority Requirements“-ARA), kommen auf die Luftfahrtbehörden zukünftig eine Reihe von Zusatzaufgaben zu. So müssen u. a. Management- und Qualitätssicherungssysteme eingerichtet und anschließend aufrechterhalten werden. Nicht nur die Dokumentation eigener Arbeitsabläufe, sondern auch die Überwachung und Beaufsichtigung von Organisationen generiert einen deutlich höheren Zeit- und Arbeitsaufwand als bisher. Das gesamte vorhandene und das künftig erforderliche Personal muss qualifiziert aus- und ständig fortgebildet werden.

Insgesamt ergibt sich beim Bund ein Personalmehrbedarf von ca. elf Dienstposten. Der Stellenbedarf wurde bereits im Haushalt des Luftfahrt-Bundesamtes (Kapitel 1216) berücksichtigt und führt somit zu keinem weiteren Stellenaufwuchs.

Die Kosten für die IT-Unterstützung (Software-Anpassung, Beschaffung neuer Software) belaufen sich auf einmalig 450 000 Euro. Diese Kosten sind ebenfalls bereits im Haushalt des Luftfahrt-Bundesamtes (Titelgruppe 55 des Kapitels 1216) in dieser Höhe berücksichtigt.

Im Übrigen werden durch die vorliegende Verordnung keine weiteren Verpflichtungen geschaffen.

F. Weitere Kosten

Für die Industrie, und hier im Besonderen für die Luftverkehrswirtschaft, entsteht durch die Anpassung der Verordnungen des Luftverkehrsrechts kein zusätzlicher Aufwand. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Durch die Einführung neuer Erlaubnisse, wie die Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz oder die Flugbegleiterbescheinigung, entstehen in diesem Bereich neue Gebührentatbestände.

Bundesrat

Drucksache 429/14

24.09.14

Vk - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 23. September 2014

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Stephan Weil

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

Verordnung
zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen
in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt
an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011
zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf
das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008
des Europäischen Parlaments und des Rates

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- der §§ 31c und 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und Absatz 1 Satz 1 Nummer 9a und 10 sowie Absatz 5a des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) und § 32 Absatz 5a durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe c des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Satz 3 und Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Satz 3 sowie mit Absatz 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 in Verbindung mit Satz 3 und 4 des Luftverkehrsgesetzes sowie in Verbindung mit § 23 Absatz 2 bis 7 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) und § 31d Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 31d Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes zuletzt durch Artikel 2 Absatz 175 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) und § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes durch Artikel 2 Absatz 175 Nummer 3 Buchstabe a des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 in Verbindung mit Satz 5 und § 32a des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) und § 32a durch Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310):

Artikel 1 **Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt durch Artikel 28 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Der Zweite Abschnitt wird wie folgt gefasst:
„Zweiter Abschnitt
(weggefallen) §§ 20 bis 37“.
- b) Der Sechste Abschnitt wird wie folgt gefasst:
„Sechster Abschnitt
Kosten, Ordnungswidrigkeiten und Schlussvorschriften §§ 107 bis 109“.
- c) Die Angaben zu den Anlagen werden wie folgt gefasst:
„Anlage 1 Vorschriften über den Eintragungsschein und das Lufttüchtigkeitszeugnis
sowie die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen
Anlage 2 Zu berücksichtigende Informationen gemäß § 48c“.

2. Der Zweite Abschnitt wird aufgehoben.

3. § 40 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Nummer 10 wird wie folgt gefasst:
„10. das Gutachten eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist,“.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
„(2) Die Genehmigungsbehörde kann in Einzelfällen die Vorlage eines Sachverständigengutachtens über die durch den Fluglärm hervorgerufenen Auswirkungen auf die Bevölkerung verlangen, wenn nur so eine sachgerechte Beurteilung der Auswirkungen möglich ist. Die Genehmigungsbehörde kann darüber hinaus noch weitere Unterlagen, insbesondere Sachverständigengutachten, fordern. Sie bestimmt im Übrigen, in wie vielen Ausfertigungen der Antrag und die Unterlagen einzureichen sind.“

4. Dem § 45 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Das Flughafenunternehmen eines Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle hat eine Bodenfunkstelle für die Feuerwehrfrequenz zu errichten und den Sprechfunkverkehr aufzuzeichnen.“

5. In § 48c Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Anlage 5“ durch die Angabe „Anlage 2“ ersetzt.

6. § 108 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 4 und 5 Buchstabe d sowie die Nummern 6, 12 und 16 werden aufgehoben.
- b) In Nummer 14 wird nach dem Wort „erstattet“ das Semikolon durch das Wort „oder“ ersetzt.
- c) In Nummer 15 wird das Wort „oder“ durch einen Punkt ersetzt.

7. § 110 wird aufgehoben.

8. Die Anlagen 2 bis 4 werden aufgehoben.

9. Die Anlage 5 wird Anlage 2 (zu § 48c).

Artikel 2

Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 15. Februar 2013 (BGBl. I S. 293) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 1

Erlaubnispflicht, Ausbildung und Tauglichkeit

Unterabschnitt 1

Allgemeines

§ 1 Erlaubnispflichtiges Personal

§ 2 Arten der Erlaubnis und Sonderregelungen der Erlaubnispflicht

§ 3 Anwendbare Vorschriften

§ 4 Mindestalter bei Erteilung der Erlaubnis

§ 5 Zuständige Stellen für die Erteilung von Erlaubnissen

§ 6 Durchführungsbestimmungen

§ 7 Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis

- § 8 Erteilung der Erlaubnis und mitzuführende Dokumente
- § 9 Gültigkeitsdauer von Erlaubnissen und Berechtigungen
- § 10 Voraussetzungen für die Erneuerung von Erlaubnissen und Berechtigungen
- § 11 Ausübung der Rechte aus einer Erlaubnis
- § 12 Erlaubnisse der Bundeswehr
- § 13 Anerkennung von Erlaubnissen für Flugingenieure
- § 14 Anerkennung von Flugsimulationsübungsgeräten
- § 15 Widerruf, Beschränkung und Ruhen der Erlaubnis
- § 16 Voraussetzungen für die Ausbildung
- § 17 Mindestalter für den Beginn der Ausbildung
- § 18 Zuverlässigkeit
- § 19 Bewerbermeldung
- § 20 Zweifel an der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit
- § 21 Flugmedizinische Tauglichkeit
- § 22 Alleinflüge
- § 23 Ausbildungsbetriebe
- § 24 Voraussetzungen für den Erwerb der Ausbildungserlaubnis
- § 25 Form der Ausbildungserlaubnis
- § 26 Zuständige Stellen für die Erteilung der Ausbildungserlaubnis
- § 27 Antrag auf Erteilung der Ausbildungserlaubnis
- § 28 Erteilung und Umfang der Ausbildungserlaubnis
- § 29 Zulassung eines Dachverbandes als Ausbildungsbetrieb
- § 30 Beginn der Ausbildungstätigkeit
- § 31 Aufsicht über Ausbildungsbetriebe
- § 32 Rücknahme und Widerruf der Ausbildungserlaubnis
- § 33 Anerkennung flugmedizinischer Sachverständiger und flugmedizinischer Zentren; Aufsicht
- § 34 Fliegerärztlicher Ausschuss
- § 35 (weggefallen)

Unterabschnitt 2

Segelflugzeugführer

- § 36 Fachliche Voraussetzungen
- § 37 Erleichterungen
- § 38 Prüfung
- § 39 Erteilung und Umfang der Lizenz
- § 40 Zulässige Startarten
- § 40a Klassenberechtigung für Reisemotorsegler
- § 41 Gültigkeit der Lizenz, eingetragene Startarten und Klassenberechtigung für Reisemotorsegler

Unterabschnitt 3

Luftsportgeräteführer

- § 42 Fachliche Voraussetzungen
- § 43 Prüfung
- § 44 Erteilung und Umfang des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer
- § 45 Gültigkeit des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer

Unterabschnitt 4

Freiballonführer

- § 46 Fachliche Voraussetzungen
- § 47 Prüfung
- § 48 Erteilung und Umfang der Lizenz
- § 49 Gültigkeit und Verlängerung der Lizenz

Unterabschnitt 5

Luftschiffführer

- § 50 Fachliche Voraussetzungen
- § 51 Prüfung
- § 52 Erteilung und Umfang der Lizenz
- § 52a Musterberechtigung für Luftschiffführer
- § 52b Instrumentenberechtigung für Luftschiffführer
- § 53 Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung der Lizenz

Unterabschnitt 6

Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder

- § 62 Fachliche Voraussetzungen
- § 63 Prüfung
- § 64 Erteilung und Umfang des Luftfahrerscheins für Flugtechniker
- § 65 Gültigkeit des Luftfahrerscheins für Flugtechniker
- §§ 66 bis 76 (weggefallen)

Unterabschnitt 7

Berechtigung für Langstreckenflug

- § 77 Langstreckenflugberechtigung für Flugzeugführer
- §§ 78 bis 83 (weggefallen)

Unterabschnitt 8

Berechtigung für Kunstflug, Schleppflug und Wolkenflug sowie Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer

- § 81 Kunstflugberechtigung
- § 82 (weggefallen)

- § 83 (weggefallen)
- § 84 Schleppberechtigung
- § 84a Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer
- § 85 Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer
- §§ 86 und 87 (weggefallen)

Unterabschnitt 9

Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrtpersonal sowie zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

- § 88 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Flugingenieuren
- § 88a (weggefallen)
- § 89 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Segelflugzeugführern
- §§ 90 bis 93 (weggefallen)
- § 94 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Freiballonführern
- § 95 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftschiffführern
- § 95a Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftsportgeräteführern
- § 96 Erteilung, Umfang, Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung der Berechtigungen
- §§ 97 und 97a (weggefallen)

Unterabschnitt 10 (weggefallen)

- §§ 98 bis 103 (weggefallen)

Abschnitt 2

Weitere Erlaubnisse und Berechtigungen

Unterabschnitt 1

Prüfer von Luftfahrtgerät

- § 104 Fachliche Voraussetzungen
- § 105 Ersetzbarkeit der Berufsausbildung
- § 106 Anrechenbarkeit, Ersetzbarkeit der beruflichen Tätigkeit
- § 107 Prüfung
- § 108 Erteilung und Umfang der Erlaubnis, Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät
- § 109 Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung der Erlaubnis
- § 110 Musterberechtigung für Prüfer von Luftfahrtgerät
- § 111 Erteilung und Umfang der Musterberechtigung

Unterabschnitt 2

Freigabeberechtigtes Personal

- § 111a Fachliche Voraussetzungen, Prüfungen, Erteilung und Umfang der Erlaubnis

Unterabschnitt 3

Flugdienstberater

§ 112 Fachliche Voraussetzungen

§ 113 Prüfung

§ 114 Erteilung, Umfang und Gültigkeit des Luftfahrerscheins für Flugdienstberater

Unterabschnitt 4

Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-
Ordnung und sonstigem Luftfahrtgerät, das nach § 6 Nummer 9 der Luftverkehrs-
Zulassungs-Ordnung verkehrszulassungspflichtig ist

§ 115 Fachliche Voraussetzungen, Prüfung

§ 116 Erteilung, Umfang und Gültigkeit des Ausweises für Steuerer von
Flugmodellen

Abschnitt 3

Gemeinsame Vorschriften

Unterabschnitt 1

Alleinflüge zum Erwerb, zur Erweiterung oder zur Erneuerung eines Luftfahrerscheins
oder einer Berechtigung

§ 117 Alleinflüge zum Erwerb, zur Erweiterung oder zur Erneuerung eines
Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung

§§ 118 und 119 (weggefallen)

Unterabschnitt 2

Nachweis der fliegerischen und fachlichen Voraussetzungen

§ 120 Nachweis der fliegerischen Voraussetzungen

§ 121 Nachweis der theoretischen Ausbildung

§ 122 Flugerfahrung der Luftfahrzeugführer bei Mitnahme von Fluggästen

§ 123 (weggefallen)

§ 124 Anrechnung von Flugzeiten in besonderen Fällen

§ 125 Nachweis von Sprachkenntnissen

§ 125a Anerkennung einer Stelle für die Abnahme von Sprachprüfungen

§ 126 (weggefallen)

Unterabschnitt 2a (weggefallen)

§ 127 (weggefallen)

Unterabschnitt 3

Durchführung der Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen;
Berücksichtigung einer theoretischen Vorbildung

§ 128 Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen für
Luftfahrer; Anerkennung von Prüfern

§ 128a Prüfungen für freigabeberechtigtes Personal und für Prüfer von
Luftfahrtgerät; Anerkennung von Prüfern

§ 129 Berücksichtigung einer theoretischen Vorbildung

§ 130 (weggefallen)

Unterabschnitt 4

Zuständige Stellen, Antragstellung, Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes

§ 131 Zuständige Stellen

§ 132 Antragstellung

§ 133 Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes

Abschnitt 4

Ordnungswidrigkeiten und Übergangsvorschriften

§ 133a (weggefallen)

§ 134 Ordnungswidrigkeiten

§ 135 Übergangsvorschriften

Anlage 1 Luftfahrerscheine (Muster 3 bis 11)

Anlage 2 Voraussetzungen für die Anerkennung von Stellen für die Abnahme von Sprachprüfungen (Anlage 2 zu § 125a)

Anlage 3 Angaben zum Antrag auf Genehmigung einer Ausbildungseinrichtung (Anlage 3 zu § 27)“.

2. Die Überschrift zu Abschnitt 1 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 1
Erlaubnispflicht, Ausbildung und Tauglichkeit“.

3. Die Überschrift zu Unterabschnitt 1 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 1 Allgemeines“.

4. Die §§ 1 bis 34 werden wie folgt gefasst:

„§ 1

Erlaubnispflichtiges Personal

Das erlaubnispflichtige Personal im Sinne des § 4 Absatz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes umfasst:

1. Luftfahrzeugführer auf Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen, Ballonen und Luftschiffen,
2. Flugingenieure,
3. Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder,
4. Luftsportgeräteführer,
5. Flugdienstberater,
6. Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 und § 6 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und Steuerer von sonstigem zulassungspflichtigem Luftfahrtgerät nach § 6 Absatz 1 Nummer 9 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
7. Prüfer von Luftfahrtgerät,
8. freigabeberechtigtes Personal,
9. Flugbegleiter.

§ 2

Arten der Erlaubnis und Sonderregelungen der Erlaubnispflicht

(1) Erlaubnisse sind:

1. die Lizenz für Luftfahrzeugführer nach § 1 Nummer 1 sowie für freigabeberechtigtes Personal nach § 1 Nummer 8,
2. der Luftfahrerschein oder der Ausweis für Personal nach § 1 Nummer 2 bis 6,
3. die Flugbegleiterbescheinigung für Personal nach § 1 Nummer 9 und
4. der Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät für Personal nach § 1 Nummer 7.

(2) Angehörige des technischen Personals bedürfen für das Rollen eines Luftfahrzeugs, das sich mit eigener Kraft fortbewegt, keiner Erlaubnis, wenn sie das Luftfahrzeug insoweit beherrschen und von dem Luftfahrzeughalter oder von dem Unternehmer eines Instandhaltungsbetriebes, unter dessen Verantwortung das Luftfahrzeug gerollt wird, schriftlich oder elektronisch mit dem Rollen beauftragt sind. Das Gleiche gilt für Luftfahrzeugführer, deren Lizenz die Musterberechtigung für das betreffende Muster nicht umfasst.

(3) Absatz 2 gilt nicht für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit (Kipp rotorflugzeug) und Hubschrauber, sofern zum Rollen Schwebeflugmanöver durchgeführt werden müssen. Das Luftfahrt-Bundesamt kann für Instandhaltungsbetriebe, die diese Tätigkeiten ausführen, Ausnahmen zulassen.

§ 3

Anwendbare Vorschriften

(1) Die fachlichen Voraussetzungen und die Prüfungen zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen sowie die Bestimmungen über die Gültigkeit, die Verlängerung und die Erneuerung von Erlaubnissen richten sich

1. für Personal nach § 1 Nummer 1 und 9 nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,
2. für Personal nach § 1 Nummer 2 nach der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 81b vom 30. April 2003),
3. für Personal nach § 1 Nummer 3 bis 7 nach dieser Verordnung,
4. für Personal nach § 1 Nummer 8 nach 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. L 315 vom 28.11.2003, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,
5. für Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Luftschiffführer, einschließlich der Berechtigung zur praktischen Ausbildung, neben Nummer 1 zusätzlich nach dieser Verordnung.

(2) Die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 werden auch angewendet auf Luftfahrzeuge nach Anhang II Buchstabe a bis d und h der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 6/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013 (ABl. L 4 vom 9.1.2013, S. 34) geändert worden ist. Die Lizenz wird bei Eintrag einer Musterberechtigung für Luftfahrzeuge nach Satz 1 durch ein nationales Beiblatt ergänzt. Auf den Luftfahrzeugen nach Satz 1 absolvierte Flugstunden werden auf die fortlaufende Flugerfahrung angerechnet. Die Luftfahrzeuge nach Satz 1 können zur Ausbildung und zur Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen genutzt werden, vorausgesetzt der Ausbildungsbetrieb sowie die Lehrberechtigten und Flugprüfer verfügen über die entsprechende Zulassung oder Berechtigung.

§ 4

Mindestalter bei Erteilung der Erlaubnis

- (1) Das Mindestalter zum Erlangen eines Luftfahrerscheins oder eines Ausweises beträgt
1. 16 Jahre für Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte und Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 2. 17 Jahre für Führer motorgetriebener Luftsportgeräte,
 3. 18 Jahre für Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder sowie
 4. 21 Jahre für
 - a) Steuerer von Flugmodellen nach § 6 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und Steuerer von sonstigem zulassungspflichtigem Luftfahrtgerät nach § 6 Absatz 1 Nummer 9 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - b) Flugingenieure,
 - c) Prüfer von Luftfahrtgerät und
 - d) Flugdienstberater.
- (2) Das Mindestalter zum Erlangen der Lizenz für Segelflugzeugführer, Freiballonführer oder Luftschiffführer beträgt
1. 16 Jahre für Segelflugzeugführer (ohne Klassenberechtigung Reisemotorsegler),
 2. 17 Jahre für Segelflugzeugführer (mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler) und Freiballonführer,
 3. 21 Jahre für Luftschiffführer.

§ 5

Zuständige Stellen für die Erteilung von Erlaubnissen

- (1) Zuständige Stellen für die Erteilung der Erlaubnisse nach § 2 einschließlich der Berechtigungen, mit Ausnahme der Instrumentenflugberechtigung, sind:
1. die Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Bewerber seinen Hauptwohnsitz hat oder ausgebildet wurde, für die Erteilung von Lizenzen nach Anhang I Abschnitt B (Leichtluftfahrzeugpilotenlizenz – LAPL) und Abschnitt C (Privatpilotenlizenz – PPL, Segelflugzeugpilotenlizenz – SPL, Ballonpilotenlizenz – BPL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,
 2. die beauftragten Unternehmen und die dafür zugelassenen Ausbildungsorganisationen für die Erteilung der Erlaubnis für Flugbegleiter nach § 1 Nummer 9,
 3. die Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes für die Erteilung des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, des Ausweises für Steuerer von Flugmodellen mit einer höchstzulässigen Startmasse bis zu 150 Kilogramm nach § 1 Nummer 6 und des Ausweises für Prüfer von Luftsportgerät (Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 5),
 4. das Luftfahrt-Bundesamt für die Erteilung aller weiteren Erlaubnisse.

Satz 1 gilt auch für die Anerkennung von Prüfern nach § 128a.

(2) Für die Erteilung der Instrumentenflugberechtigung ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Wird eine Lizenz, deren Erteilung nach Absatz 1 Nummer 1 in die Zuständigkeit des Landes fällt, um die Instrumentenflugberechtigung erweitert, geht die Zuständigkeit auf das Luftfahrt-Bundesamt über. Erlischt eine Instrumentenflugberechtigung, wird für die verbleibende Lizenz die betreffende Stelle nach Absatz 1 Nummer 1 zuständig.

§ 6

Durchführungsbestimmungen

Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs notwendig ist, durch Rechtsverordnungen Einzelheiten festzulegen

1. zur Präzisierung einzelner Regelungen dieser Verordnung,
2. zur nationalen Ausgestaltung von Verfahren nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und
3. zur Durchführung der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch).

§ 7

Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung einer Lizenz oder Flugbegleiterbescheinigung, eines Ausweises oder Luftfahrerscheins kann erst gestellt werden, wenn alle Voraussetzungen nach § 16 Absatz 1 und 2 nachgewiesen wurden.

(2) Dem Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 sind folgende Unterlagen beizufügen:

1. die in § 16 Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Unterlagen, soweit diese der nach § 5 zuständigen Stelle nicht bereits vorliegen,
2. eine Erklärung über die Staatsangehörigkeit, die auf Verlangen nachzuweisen ist,
3. ein vom Ausbildungsbetrieb oder von dem beauftragten Unternehmen ausgestellter Nachweis über die theoretische und praktische Ausbildung des Bewerbers sowie die Nachweise über die bestandene theoretische und praktische Prüfung und
4. wenn am Flugfunk teilgenommen wird,
 - a) ein Nachweis über die Berechtigung zur Ausübung des Flugfunkdienstes nach der Verordnung über Flugfunkzeugnisse und
 - b) ein Nachweis über das Niveau der Sprachkenntnisse; davon ausgenommen sind Bewerber um Erlaubnisse zum Führen von Segelflugzeugen (LAPL(S) und SPL), Ballonen (LAPL(B) und BPL), Motorseglern und Luftsportgeräten.

(3) Dem Antrag auf Erteilung eines Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät sind folgende Unterlagen beizufügen:

1. die Nachweise über das Vorliegen der fachlichen Voraussetzungen nach § 104,
2. eine Kopie des Personalausweises oder Reisepasses zur Feststellung der Identität und
3. der Nachweis über die Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes oder ein Auszug aus dem Fahreignungsregister und ein Führungszeugnis nach § 30 Absatz 5 des Bundeszentralregistergesetzes, wenn aufgrund der Tätigkeit kein Nachweis über die Zuverlässigkeit ausgestellt wird.

§ 8

Erteilung der Erlaubnis und mitzuführende Dokumente

(1) Die nach § 5 zuständige Stelle erteilt die Erlaubnis durch Aushändigung einer Lizenz, eines Luftfahrerscheins, eines Ausweises oder einer Flugbegleiterbescheinigung, wenn die Voraussetzungen des § 7 in Verbindung mit den nach § 3 Absatz 1 anzuwendenden Vorschriften erfüllt sind.

(2) Zusammen mit der Erlaubnis sind folgende Dokumente bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen:

1. Personalausweis oder Reisepass,
2. Tauglichkeitszeugnis, falls ein solches zur Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit erforderlich ist.

§ 9

Gültigkeitsdauer von Erlaubnissen und Berechtigungen

(1) Eine nach dieser Verordnung oder nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilte Erlaubnis ist, soweit nichts anderes bestimmt ist, unbefristet gültig. Die Gültigkeitsdauer von Berechtigungen und Erweiterungen der Erlaubnis richtet sich nach den Vorschriften, die für die Erteilung der Berechtigung maßgeblich sind.

(2) Nach dieser Verordnung erteilte Ausweise für Prüfer von Luftfahrtgerät und nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erteilte Lizenzen sind fünf Jahre gültig. Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer richtet sich nach den dafür maßgeblichen Vorschriften.

§ 10

Voraussetzungen für die Erneuerung von Erlaubnissen und Berechtigungen

(1) Für die Erneuerung einer Erlaubnis, einschließlich der Berechtigungen, müssen die Voraussetzungen des § 16 fortbestehen. In den Fällen des § 7 Absatz 1 Nummer 4 des Luftsicherheitsgesetzes ist eine gültige Bescheinigung über das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung vorzulegen.

(2) Die Erneuerung von Ausweisen für Prüfer von Luftfahrtgerät richtet sich nach § 109. Die Erneuerung von Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal richtet sich nach Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Personen, die am Flugfunk teilnehmen, haben die Neubewertung ihrer Sprachkenntnisse nach Anhang I FCL.055 und Anlage 2 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nachzuweisen. Die Neubewertung wird von einer nach § 125a anerkannten Stelle vorgenommen.

§ 11

Ausübung der Rechte aus einer Erlaubnis

Die Rechte aus einer Erlaubnis dürfen nur ausgeübt werden, wenn die zur Erteilung der Erlaubnis geforderten Zeugnisse und Nachweise jeweils gültig sind und die fortlaufende Flugerfahrung auf Verlangen der zuständigen Stelle nach § 5 oder der Luftaufsicht durch entsprechende Einträge im Flugbuch nachgewiesen werden kann. In den Fällen des § 7 Absatz 1 Nummer 4 des Luftsicherheitsgesetzes muss eine gültige Bescheinigung über das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung vorliegen.

§ 12

Erlaubnisse der Bundeswehr

(1) Erlaubnisse und Berechtigungen des fliegenden Personals, die im Militärdienst erworben worden sind, werden nach Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auf Antrag umgewandelt. Die Umwandlung ist bei der nach § 5 zuständigen Stelle über die zuständige Bundeswehrdienststelle zu beantragen. Dem Antrag sind Kopien aller Dokumente beizufügen, aus denen Art und Umfang der Rechte hervorgehen, welche dem Antragsteller im Militärdienst eingeräumt wurden.

(2) Die Rechte aus der zivilen Erlaubnis oder Berechtigung des fliegenden Personals bleiben auf den Flugbetrieb in der Bundeswehr beschränkt, solange der Eintrag der Muster- oder Klassenberechtigung in der militärischen Erlaubnis keinem zivil zugelassenen Luftfahrzeugmuster entspricht und die Berechtigung nicht durch einen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hierzu anerkannten Prüfer verlängert wurde.

§ 13

Anerkennung von Erlaubnissen für Flugingenieure

Erlaubnisse und Berechtigungen für eine Tätigkeit als Flugingenieur, die in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die Lizenzierung von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilt wurden, werden mit den damit verbundenen Rechten und Auflagen in der Bundesrepublik Deutschland durch das Luftfahrt-Bundesamt allgemein anerkannt.

§ 14

Anerkennung von Flugsimulationsübungsgeräten

Nutzen Ausbildungsbetriebe zum Zweck der Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal nach § 1 Nummer 2 bis 5 Flugsimulationsübungsgeräte, sind hinsichtlich der Anerkennung dieser Geräte die Bestimmungen des Anhangs VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entsprechend anzuwenden.

§ 15

Widerruf, Beschränkung und Ruhen der Erlaubnis

(1) Erlaubnisse nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 3 werden von der nach § 5 zuständigen Stelle gemäß Anhang VI ARA.FCL.250 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und Anhang III 66.B.500 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 beschränkt, ausgesetzt oder widerrufen. Für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 8 gelten die Bestimmungen des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 entsprechend. Für den Widerruf und das Ruhen der Erlaubnis nach § 2 Absatz 1 Nummer 3 ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig.

(2) Der Luftfahrerschein oder der Ausweis nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 ist von der nach § 5 zuständigen Stelle zu widerrufen und einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für seine Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder wenn

1. der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die Zweifel an dem ausreichenden praktischen Können oder fachlichen Wissen des Inhabers der Erlaubnis rechtfertigen, und
2. eine von der zuständigen Stelle angeordnete Überprüfung verweigert wird oder ergibt, dass der Inhaber des Luftfahrerscheins oder des Ausweises das ausreichende praktische Können oder fachliche Wissen nicht mehr besitzt.

(3) Anstelle des Widerrufs kann ein Luftfahrerschein oder ein Ausweis beschränkt oder mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Der Luftfahrerschein oder der Ausweis kann auf eine bestimmte Tätigkeit in der Luftfahrt beschränkt werden.

(4) Das vorübergehende Ruhen eines Luftfahrerscheins oder eines Ausweises oder eine Nachschulung mit anschließender Überprüfung kann angeordnet werden, wenn

1. Zweifel an der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit des Inhabers bestehen,
2. die Gültigkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung abgelaufen ist oder
3. der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die erkennen lassen, dass der Inhaber das ausreichende praktische Können oder fachliche Wissen nicht mehr besitzt.

Die zuständige Stelle nimmt den Luftfahrerschein oder den Ausweis für die Zeit des Ruhens in Verwahrung, bis der Inhaber dieser Erlaubnis seine Tauglichkeit, seine Zuverlässigkeit

sigkeit oder sein ausreichendes praktisches Können oder fachliches Wissen im Rahmen einer von der zuständigen Stelle angeordneten Überprüfung nachgewiesen hat.

§ 16

Voraussetzungen für die Ausbildung

(1) Die Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal nach § 1 Nummer 1 bis 6 und 9 ist nur zulässig, wenn

1. der Bewerber das Mindestalter nach § 17 besitzt,
2. der Bewerber tauglich ist, sofern die Tauglichkeit der Tätigkeit nach gefordert ist,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, die beabsichtigte Tätigkeit auszuüben, und
4. bei einem minderjährigen Bewerber der gesetzliche Vertreter zustimmt.

(2) Der Bewerber hat dem Ausbildungsbetrieb zu Beginn der Ausbildung folgende Unterlagen vorzulegen:

1. gültiges Identitätsdokument zur Feststellung der Identität und zur Erhebung der Daten nach § 65 Absatz 3 Nummer 1 und 2 und § 65a Absatz 3 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes,
2. Tauglichkeitszeugnis nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,
3. Erklärung über laufende Ermittlungs- oder Strafverfahren und darüber, dass eine Auskunft nach § 30 Absatz 8 des Straßenverkehrsgesetzes beantragt worden ist,
4. bei Personen,
 - a) die sich erstmals um eine Erlaubnis für das Führen eines Luftfahrzeuges nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes bewerben
 - aa) eine Bescheinigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde über die Feststellung der Zuverlässigkeit nach § 7 Absatz 1 des Luftsicherheitsgesetzes oder - eine Bescheinigung über eine gleichwertige Überprüfung gemäß § 7 Absatz 2 des Luftsicherheitsgesetzes oder
 - bb) die Bestätigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde, dass eine Überprüfung beantragt worden ist, oder
 - b) die sich erstmals um eine andere Erlaubnis bewerben, eine Bescheinigung, dass ein Führungszeugnis nach § 30 Absatz 5 des Bundeszentralregistergesetzes beantragt worden ist, und
5. bei einem minderjährigen Bewerber die Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Satz 1 Nummer 2 bis 4 gilt nicht für Bewerber um einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräte, um einen Luftfahrerschein als Flugdienstberater oder um einen Ausweis für Steuerer von Flugmodellen. Abweichend von Satz 2 müssen Bewerber um einen Luftfahrerschein für Ultraleichtflugzeuge ein Tauglichkeitszeugnis entsprechend Anhang IV MED.A.030 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vorlegen.

(3) Inhaber einer Lizenz für Segelflugzeugführer haben zusätzlich spätestens sechs Wochen nach Beginn der Ausbildung mit dem Ziel des Erwerbs einer Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durch Vorlage einer Mitteilung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nachzuweisen, dass keine Zweifel an ihrer Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes bestehen.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt legt die Voraussetzungen für die Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal nach § 1 Nummer 7 fest und veröffentlicht diese. Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 3 bis 5 ist auf Bewerber um eine Erlaubnis für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 7 und 8 anzuwenden.

§ 17

Mindestalter für den Beginn der Ausbildung

(1) Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung beträgt

1. 14 Jahre für Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte,
2. 15 Jahre für Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung sowie für Steuerer von sonstigem zulassungspflichtigem Luftfahrtgerät nach § 6 Absatz 1 Nummer 9 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
3. 16 Jahre für Führer motorgetriebener Luftsportgeräte,
4. 17 Jahre für
 - a) Steuerer von Flugmodellen nach § 6 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - b) Flugingenieure,
 - c) Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder,
 - d) Prüfer von Luftfahrtgerät und
 - e) Flugdienstberater.

Die nach § 5 zuständige Stelle kann im Einzelfall einen früheren Ausbildungsbeginn zulassen.

(2) Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung von Segelflugzeugführern, Freiballonführern und Luftschiffführern beträgt

1. 14 Jahre für Segelflugzeugführer,
2. 16 Jahre für Freiballonführer,
3. 17 Jahre für Luftschiffführer.

Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 18**Zuverlässigkeit**

(1) Die Zuverlässigkeit eines Bewerbers um eine Erlaubnis nach § 2 wird von der nach § 5 zuständigen Stelle geprüft. Satz 1 gilt auch dann, wenn der Bewerber seinen Hauptwohnsitz im Ausland hat und die Ausbildung oder die Erteilung der Erlaubnis nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Stelle erfolgt.

(2) Die Zuverlässigkeit eines Bewerbers um eine Erlaubnis zum Führen eines Luftfahrzeuges nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes liegt nicht vor, wenn die Zuverlässigkeit des Bewerbers nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes nicht festgestellt worden ist. Die Zuverlässigkeit besitzt der Bewerber um eine Erlaubnis nach § 2 Absatz 1 ferner in der Regel nicht,

1. der rechtskräftig verurteilt worden ist
 - a) wegen eines Verbrechens, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind,
 - b) wegen sonstiger vorsätzlicher Straftaten zu einer Freiheitsstrafe oder Jugendstrafe von mindestens einem Jahr, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind,
2. der erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat, wenn diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind,
3. der regelmäßig Alkohol, Rauschmittel oder Medikamente missbraucht,
4. für den eine rechtliche Betreuung nach den §§ 1896 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs besteht.

Die Zuverlässigkeit kann auch im Fall von Verurteilungen, die nicht von Nummer 1 erfasst sind, oder im Fall von Entscheidungen der Gerichte oder Staatsanwaltschaften nach § 153a der Strafprozessordnung verneint werden, wenn der zugrunde liegende Sachverhalt für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung ist und seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung oder der Entscheidung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind. Die Sätze 1 bis 3 gelten auch für Bewerber um eine Erlaubnis für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 7 und 8.

§ 19**Bewerbermeldung**

(1) Der Ausbildungsbetrieb meldet jeden neu aufgenommenen Bewerber um eine Erlaubnis spätestens acht Tage nach Ausbildungsbeginn der nach § 5 zuständigen Stelle. Der Ausbildungsbetrieb teilt der zuständigen Stelle bis zum Zeitpunkt des ersten Alleinflugs mit, dass die Unterlagen nach § 16 Absatz 2 vorgelegt wurden.

(2) Die Meldung nach Absatz 1 Satz 1 ist bei Bewerbern um einen Luftfahrerschein für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte oder um eine Lizenz für Segelflugzeugführer nur

erforderlich, wenn der für die Ausbildung Verantwortliche Zweifel hat, dass der Bewerber nach § 18 zuverlässig ist.

§ 20

Zweifel an der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit

Ergeben sich Zweifel an der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit des Bewerbers um eine Erlaubnis, darf die Ausbildung nicht aufgenommen oder fortgesetzt werden. Der Ausbildungsbetrieb übermittelt der nach § 5 zuständigen Stelle in nicht personenbezogener Form die Gründe hierfür zur Bewertung. Die zuständige Stelle kann die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung davon abhängig machen, dass der Bewerber seine Eignung nachweist. Sie untersagt die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung, wenn der Bewerber die Voraussetzungen des § 16 oder § 18 nicht erfüllt.

§ 21

Flugmedizinische Tauglichkeit

(1) Flugmedizinische Zentren oder flugmedizinische Sachverständige übermitteln gemäß Anhang IV MED.A.025 Buchstabe b Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 einen Bericht einschließlich des Ergebnisses der Tauglichkeitsuntersuchung an die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes in einer Weise, dass eine Zuordnung zu dem untersuchten Bewerber nicht möglich ist (Pseudonymisierung). Eine Übermittlung weiter gehender medizinischer Daten in pseudonymisierter Form ist nur zulässig im Fall einer Verweisung nach Absatz 3 oder einer Konsultation nach Anhang IV MED.B.001 Buchstabe a Absatz 1 Ziffer iii der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, soweit diese Übermittlung für die Durchführung der Verweisung oder der Konsultation im Einzelfall erforderlich ist. Ein Muster für den Bericht nach Satz 1 wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt gemacht.

(2) Die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes müssen die Voraussetzungen von Anhang VI ARA.MED.120 Buchstabe a bis c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erfüllen. Für medizinische Sachverständige, die die Zusatzbezeichnung „Flugmedizin“ nach Weiterbildungsrecht nachweisen, gelten die Anforderungen nach Satz 1 als erbracht. Die medizinischen Sachverständigen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein und ihre Tätigkeit räumlich, organisatorisch und personell getrennt von anderen Aufgabenbereichen des Luftfahrt-Bundesamtes ausüben. Sie dürfen nach Absatz 1 gewonnene Erkenntnisse nur für Zwecke der Absätze 1 und 3 verwenden. Die nach Absatz 1 übermittelten Angaben dürfen nicht mit anderen Daten zusammengeführt werden.

(3) Die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes entscheiden bei Verweisung nach Anhang IV MED.A.050 in Verbindung mit MED.B.001 der Verord-

nung (EU) Nr. 1178/2011 über die Aufnahme möglicher Einschränkungen in ein Tauglichkeitszeugnis.

(4) Die flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren können bei grenzwertigen oder strittigen Fällen eine Zweitüberprüfung der Tauglichkeit eines Bewerbers gemäß Anhang VI ARA.MED.325 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bei dem fliegerärztlichen Ausschuss beantragen. Sie übermitteln dem fliegerärztlichen Ausschuss die für die Überprüfung erforderlichen medizinischen Daten in pseudonymisierter Form. Der fliegerärztliche Ausschuss trifft die Entscheidung über die Tauglichkeit innerhalb von vier Wochen nach Eingang des Antrages und teilt sie den flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren mit. Diese teilen die Entscheidung anschließend der nach § 5 zuständigen Stelle und dem Bewerber mit. Die zuständige Stelle ist an diese Entscheidung gebunden und setzt sie unverzüglich um.

§ 22

Alleinflüge

(1) Alleinflüge während der Ausbildung zum erstmaligen Erwerb der Erlaubnis sind nur zulässig, wenn sie dem Ausbildungszweck dienen und der Bewerber über ein Tauglichkeitszeugnis verfügt.

(2) Im Zeitraum zwischen dem Bestehen der praktischen Prüfung zum Erwerb einer Erlaubnis und der erstmaligen Erteilung der Erlaubnis sind Alleinflüge nicht zulässig, mit Ausnahme des Rückfluges zum Startort nach bestandener Flugprüfung. Dabei sind die Bestimmungen über Alleinflüge nach § 117 sowie der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 einzuhalten.

§ 23

Ausbildungsbetriebe

(1) Die Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal darf in Ausbildungsbetrieben durchgeführt werden, die dafür eine der folgenden Erlaubnisse besitzen:

1. eine Zulassung (genehmigte Ausbildungseinrichtungen),
2. eine Genehmigung (Betrieb für die Ausbildung nach § 104),
3. ein Zeugnis nach Anhang VI ARA.GEN.310 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (zugelassene Ausbildungsorganisationen – ATO) oder
4. eine Genehmigung als Ausbildungsbetrieb nach Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003.

(2) Genehmigte Ausbildungseinrichtungen bilden erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 2 bis 6 aus, Betriebe für die Ausbildung nach § 104 bilden erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 7 aus; zugelassene Ausbildungsorganisationen bilden erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 1 und 9 aus und Ausbildungsbetriebe nach An-

hang IV der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 bilden erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 8 aus.

(3) Die praktische Ausbildung darf, unbeschadet der Erlaubnis nach Absatz 1, nur von Personen vorgenommen werden, die eine Berechtigung zur praktischen Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal besitzen. Dies gilt nicht für die Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal nach § 1 Nummer 7 und 8.

§ 24

Voraussetzungen für den Erwerb der Ausbildungserlaubnis

Die Voraussetzungen für den Erwerb der Erlaubnis zur Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal richten sich für

1. zugelassene Ausbildungsorganisationen für Luftfahrtpersonal nach § 1 Nummer 1 und 9 nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,
2. genehmigte Ausbildungseinrichtungen für Luftfahrtpersonal nach § 1 Nummer 2 bis 6 nach dieser Verordnung,
3. Betriebe für die Ausbildung von Prüfern von Luftfahrtgerät nach dieser Verordnung,
4. Ausbildungsbetriebe für freigabeberechtigtes Personal nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003.

§ 25

Form der Ausbildungserlaubnis

Die Ausbildungserlaubnis wird für

1. zugelassene Ausbildungsorganisationen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in Form eines Zeugnisses nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,
2. genehmigte Ausbildungseinrichtungen nach § 23 Absatz 2 in Form einer Zulassung oder
3. Betriebe für die Ausbildung nach § 104 Absatz 6 und für Ausbildungsbetriebe nach Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in Form einer Genehmigung erteilt.

§ 26

Zuständige Stellen für die Erteilung der Ausbildungserlaubnis

(1) Zuständige Stellen für die Erteilung der Ausbildungserlaubnis sind:

1. die Luftfahrtbehörde des jeweiligen Landes für die Erteilung des Zeugnisses an zugelassene Ausbildungsorganisationen mit Sitz in ihrem Zuständigkeitsbereich, in denen Bewerber um folgende Lizenzen und Berechtigungen ausgebildet werden:
 - a) Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenzen (LAPL),
 - b) Segelflugzeugpilotenlizenzen (SPL),

- c) Ballonpilotenlizenzen (BPL),
 - d) Privatpilotenlizenzen für Flugzeuge (PPL (A)), einschließlich der Klassenberechtigungen für einmotorige Land- und Wasserflugzeuge mit Kolbenantrieb, einschließlich Reisemotorsegler,
 - e) Privatpilotenlizenzen für Hubschrauber (PPL (H)), beschränkt auf den Erwerb von Musterberechtigungen für Hubschrauber mit einem Piloten und Kolbenantrieb,
 - f) Lehrberechtigungen für die Ausbildung zum Erwerb der Privat- und Leichtflugzeug-Pilotenlizenzen für Luftfahrzeuge, einschließlich Reisemotorsegler, sowie für Segelflugzeuge und Ballone zum Erwerb der Segelflugzeugpilotenlizenzen (SPL) und der Ballonpilotenlizenzen (BPL),
 - g) Lehrberechtigungen für die Ausbildung für den Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen gemäß Anhang I FCL.905 .CRI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,
 - h) Berechtigungen nach Anhang I FCL.800 (Kunstflugberechtigung), FCL.805 (Schleppberechtigung), FCL.810 (Nachtflugberechtigung), FCL.815 (Bergflugberechtigung) und FCL.830 (Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, sofern nicht das Luftfahrt-Bundesamt die zuständige Stelle für die Erteilung des Zeugnisses oder der Zulassung für Ausbildungsbetriebe ist;
2. die Beauftragten nach § 31c Satz 1 Nummer 3 des Luftverkehrsgesetzes für die Erteilung der Zulassung an genehmigte Ausbildungseinrichtungen und für die Erteilung der Genehmigung an Betriebe für die Ausbildung von Personal nach § 104 Absatz 3 Nummer 4;
3. das Luftfahrt-Bundesamt für die Erteilung der Ausbildungserlaubnis an alle anderen Ausbildungsbetriebe.
- (2) Wären nach Absatz 1 Nummer 1 in derselben Sache die Luftfahrtbehörden mehrerer Länder zuständig, so ist die Luftfahrtbehörde des Landes zuständig, in dessen Bereich der Schwerpunkt der Ausbildung liegt. Im Zweifel bestimmen die obersten Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder im gegenseitigen Einvernehmen die nach Absatz 1 Nummer 1 zuständige Behörde.

§ 27

Antrag auf Erteilung der Ausbildungserlaubnis

Der Antrag auf Erteilung der Zulassung für genehmigte Ausbildungseinrichtungen muss folgende Angaben enthalten:

- 1. die in Anlage 3 genannten Angaben,
- 2. eine Erklärung über laufende Ermittlungs- oder Strafverfahren und darüber, dass ein Führungszeugnis nach § 30 Absatz 5 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der nach § 26 zuständigen Stelle beantragt worden ist, und

3. bei juristischen Personen und Personengesellschaften außerdem den Namen und die Anschrift der vertretungsberechtigten Personen.

Für den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung als Ausbildungsbetrieb nach § 104 Absatz 6 gelten die Vorgaben des Anhangs IV 147.A.15 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 entsprechend.

§ 28

Erteilung und Umfang der Ausbildungserlaubnis

(1) Die nach § 26 zuständige Stelle erteilt dem Ausbildungsbetrieb die Ausbildungserlaubnis, wenn

1. durch die vorgesehene Ausbildungstätigkeit eine Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs nicht zu befürchten ist,
2. Ausbildungsleiter und Fluglehrer über die notwendigen Berechtigungen verfügen und sonstiges Lehrpersonal die erforderlichen Kenntnisse nachweist und
3. den für die Ausbildung jeweils festgelegten Ausbildungsvorschriften dieser Verordnung, des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 oder der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entsprochen wird.

(2) Die Ausbildungserlaubnis wird für die Ausbildung zum Erwerb bestimmter Arten von Lizenzen, Luftfahrerscheinen und Ausweisen sowie Berechtigungen erteilt. Sie kann mit Nebenbestimmungen versehen werden.

(3) Die folgenden Änderungen nach Erteilung der Ausbildungserlaubnis sind genehmigungspflichtig:

1. bei genehmigten Ausbildungseinrichtungen ein Wechsel des Ausbildungsleiters oder des Lehrpersonals sowie der Luftfahrzeuge und ein Wechsel der Zulassungsbedingungen einschließlich der betrieblichen Rahmengrößen,
2. bei zugelassenen Ausbildungsorganisationen die Festlegungen gemäß Anhang VII ORA.GEN.130 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,
3. bei Ausbildungsbetrieben für Prüfer von Luftfahrtgerät und freigabeberechtigtem Personal Änderungen nach den Festlegungen durch das Luftfahrt-Bundesamt, die bekannt zu machen sind.

Die folgenden Änderungen sind meldepflichtig:

1. bei genehmigten Ausbildungseinrichtungen Änderungen des Namens des Inhabers oder der Firma des Inhabers der Ausbildungserlaubnis und
2. bei zugelassenen Ausbildungsorganisationen die Änderungen nach Anhang VII ORA.GEN.130 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

(4) Die Ausbildungserlaubnis ist gültig, bis der Inhaber der Erlaubnis der zuständigen Stelle mitteilt, dass die Ausbildungstätigkeit eingestellt wird, oder die zuständige Stelle feststellt, dass die Ausbildung nicht sicher durchgeführt wird oder nicht in Übereinstim-

mung mit Absatz 1 erfolgt. In diesen Fällen wird die Ausbildungserlaubnis widerrufen und ist unverzüglich an die nach § 26 zuständige Stelle zurückzugeben.

(5) Die Erteilung und der Widerruf des Zeugnisses für eine zugelassene Ausbildungsorganisation sowie die Zulassung der genehmigten Ausbildungseinrichtung und ihr Widerruf werden öffentlich bekannt gemacht. Die Veröffentlichung erfolgt durch die nach § 26 zuständige Stelle.

§ 29

Zulassung eines Dachverbandes als Ausbildungsbetrieb

Die Ausbildungserlaubnis nach dieser Verordnung oder nach Anhang I Abschnitt B und C der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 kann auch einem Verband zusammengesetzter Ausbildungsbetriebe erteilt werden, wenn die jeweils anwendbaren Vorschriften für Ausbildungsbetriebe durch alle Einzelbetriebe eingehalten werden. Die §§ 26 bis 28 gelten entsprechend.

§ 30

Beginn der Ausbildungstätigkeit

Die Ausbildungstätigkeit darf erst ausgeübt werden, wenn die nach § 26 zuständige Stelle die Voraussetzungen geprüft und der genehmigten Ausbildungseinrichtung die Zulassung mitgeteilt hat.

§ 31

Aufsicht über Ausbildungsbetriebe

(1) Die nach § 26 zuständige Stelle führt die Aufsicht über die Ausbildungsbetriebe.

(2) Der Inhaber der Ausbildungserlaubnis nach § 25 Absatz 1 Nummer 1 oder 2 hat der nach § 26 zuständigen Stelle jährlich einen Ausbildungsbericht vorzulegen, der mindestens folgende Angaben enthalten muss:

1. Anzahl der im Kalenderjahr ausgebildeten Bewerber um Erlaubnisse und Berechtigungen als Luftfahrer,
2. Anzahl der unterrichteten Theoriestunden,
3. Anzahl der durchgeführten Flugausbildungsstunden mit Luftfahrzeugen, an Verfahrensübungsgeräten oder Simulatoren,
4. Anzahl der beschäftigten Fluglehrer, Theorielehrer oder Lehrer an synthetischen Übungsgeräten,
5. Anzahl und Muster der zur Ausbildung verwendeten Luftfahrzeuge und synthetischen Übungsgeräte sowie
6. besondere Vorkommnisse.

§ 32

Rücknahme und Widerruf der Ausbildungserlaubnis

Die Zulassung für genehmigte Ausbildungseinrichtungen oder die Genehmigung für Ausbildungsbetriebe ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich, nicht nur vorübergehend, entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn von ihr länger als ein Jahr kein Gebrauch gemacht worden ist.

§ 33

Anerkennung flugmedizinischer Sachverständiger und flugmedizinischer Zentren; Aufsicht

(1) Die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger oder als flugmedizinisches Zentrum wird vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt, wenn das Vorliegen der Voraussetzungen nach Anhang IV MED.D.010 und MED.D.015 oder nach Anhang VII ORA.AeMC.115 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nachgewiesen ist.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt führt die Aufsicht über die von ihm anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren. Es prüft, ob die Anerkennungsvoraussetzungen fortbestehen, die erteilten Auflagen eingehalten und die Tauglichkeitsuntersuchungen und die weiter gehenden Überprüfungen nach den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchgeführt wurden. Zu diesem Zweck können medizinische Sachverständige des Luftfahrt-Bundesamtes die Räumlichkeiten der flugmedizinischen Zentren betreten. Der flugmedizinische Sachverständige oder der Leiter des flugmedizinischen Zentrums oder dessen Vertreter erteilen dem Luftfahrt-Bundesamt die erforderlichen Auskünfte, gewähren Einsicht in flugmedizinische Unterlagen oder übersenden diese dem Luftfahrt-Bundesamt auf dessen Verlangen nach Maßgabe der Sätze 6 bis 8. Medizinische Befunde und die auf diesen beruhenden Tauglichkeitszeugnisse sind in einer Weise zu übermitteln, dass eine Zuordnung zu dem untersuchten Bewerber nicht möglich ist. Das Luftfahrt-Bundesamt hat alle Unterlagen, die personenbezogene, insbesondere medizinische Daten enthalten und ihm entgegen Satz 7 übermittelt worden sind, an den flugmedizinischen Sachverständigen oder das flugmedizinische Zentrum zurückzugeben oder zu vernichten. Bereits bei ihm gespeicherte Daten sind zu löschen.

(3) Stellt das Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen einer Überprüfung nach Absatz 2 fest, dass einem offensichtlich untauglichen Bewerber ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wurde und die Voraussetzungen des § 65 Absatz 5 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes gegeben sind, hat der flugmedizinische Sachverständige oder das flugmedizinische Zentrum dem Luftfahrt-Bundesamt auf Verlangen die Zuordnung der medizinischen Unterlagen zu der Person des Bewerbers zu ermöglichen, um die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr treffen zu können. Das Luftfahrt-Bundesamt unterrichtet die nach § 5 für die Erteilung der Erlaubnis zuständige Stelle über die Untauglichkeit des Bewerbers.

§ 34**Fliegerärztlicher Ausschuss**

- (1) Der fliegerärztliche Ausschuss besteht aus fünf flugmedizinischen Sachverständigen, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf der Grundlage ihrer Eignung und Erfahrung berufen werden. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.
- (2) Der fliegerärztliche Ausschuss kann zur Klärung der medizinischen Fachfragen andere flugmedizinische Sachverständige, Fachärzte und Psychologen hinzuziehen.
- (3) Der Ausschuss wählt einen Vorsitzenden und gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bedarf. Die Geschäftsführung wird in der Geschäftsordnung bestimmt.“

5. Die Zwischenüberschrift vor § 36 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 2
Segelflugzeugführer“.

6. Die Zwischenüberschrift vor § 42 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 3
Luftsportgeräteführer“.

7. § 42 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „der Lizenz“ werden durch die Wörter „des Luftfahrerscheins“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
 - cc) Nummer 3 wird aufgehoben.
- b) In Absatz 4 Nummer 2 werden die Wörter „dazu registrierten“ durch das Wort „genehmigten“ ersetzt.
- c) Absatz 6 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. für Führer von nicht motorisierten und motorisierten Luftsportgeräten: Vorbereitungs-, Start-, Steuer-, Lande- und Flugübungen mit unterschiedlichen Höhen sowie Überlandflugübungen unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers oder mit dessen Flugauftrag bis zur sicheren Beherrschung des Luftsportgerätes,“.

8. § 44 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheins nach Muster 5 der Anlage 1 zu dieser Verordnung erteilt. Bei der

Erteilung und der Erneuerung einer Berechtigung und bei einer sonstigen Änderung der eingetragenen Daten wird der Luftfahrerschein vom Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes neu ausgestellt.“

- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „Die Lizenz“ durch die Wörter „Der Luftfahrerschein“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird das Wort „Sie“ durch das Wort „Er“ ersetzt.
- d) In den Absätzen 4 und 5 werden jeweils die Wörter „Die Lizenz“ durch die Wörter „Der Luftfahrerschein“ ersetzt.

9. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer nach § 42 wird unbefristet erteilt. Der Luftfahrerschein für Ultraleichtflugzeugführer ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach Anhang IV MED.A.030 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Der Inhaber eines Luftfahrerscheins für sonstige Luftsportgeräte darf die Rechte aus dem Luftfahrerschein nicht ausüben, wenn er eine Einschränkung seiner Tauglichkeit feststellt, aus der sich Zweifel an der sicheren Ausübung seiner Rechte ergeben könnten.“
- c) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „Rechte einer Lizenz“ werden durch die Wörter „Rechte aus einem Luftfahrerschein“ ersetzt.
 - bb) Die Wörter „Inhaber einer Lizenz“ werden durch die Wörter „Inhaber eines Luftfahrerscheins“ ersetzt.
- d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Rechte aus einem Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer nach § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung sowie für Sprungfallschirmführer dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber des Luftfahrerscheins eine ausreichende fliegerische Übung nachweist. Die Einzelheiten legt der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes entsprechend § 42 Absatz 2 fest.“
- e) Absatz 5 wird aufgehoben.

10. Die Zwischenüberschrift vor § 46 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 4 Freiballonführer“.

11. Die Zwischenüberschrift vor § 50 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 5 Luftschiffführer“.
12. Die Zwischenüberschrift vor § 62 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 6 Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder“.
13. § 62 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „der Lizenz“ werden durch die Wörter „des Luftfahrerscheins“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 wird das Komma durch das Wort „und“ ersetzt.
 - cc) In Nummer 3 wird das Wort „und“ durch einen Punkt ersetzt.
 - dd) Nummer 4 wird aufgehoben.
 - b) In Absatz 3 Satz 3 werden die Wörter „die Lizenz“ durch die Wörter „der Luftfahrerschein für Flugtechniker“ ersetzt.
14. § 64 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins für Flugtechniker“ ersetzt.
 - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
„Der Luftfahrerschein für Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheins nach Muster 8 der Anlage 1 erteilt.“
 - bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:
„Bei der Erteilung und der Erneuerung einer Berechtigung und bei einer sonstigen Änderung der eingetragenen Daten wird der Luftfahrerschein vom Luftfahrt-Bundesamt neu ausgestellt.“
 - c) In Absatz 2 werden die Wörter „Die Lizenz“ durch die Wörter „Der Luftfahrerschein für Flugtechniker“ ersetzt.
 - d) In Absatz 3 wird die Angabe „JAR-FCL 2 deutsch“ durch die Wörter „der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.
15. § 65 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins für Flugtechniker“ ersetzt.

- b) Absatz 1 wird wie folgt neu gefasst:
„Der Luftfahrerschein für Flugtechniker auf Hubschraubern wird unbefristet erteilt. Der Luftfahrerschein ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach Anhang IV MED.A.030 Buchstabe f der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.“
 - c) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „einer Lizenz als“ durch die Wörter „einem Luftfahrerschein für“ ersetzt.
16. Die Zwischenüberschrift vor § 77 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 7 Berechtigung für Langstreckenflug“.
17. § 77 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Angaben „(JAR-FCL 1 deutsch)“ und „(JAR-FCL 2 deutsch)“ gestrichen und wird nach dem Wort „Hubschraubern“ die Angabe „(Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)“ eingefügt.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „(FTO)“ durch die Angabe „(ATO)“ ersetzt.
18. Die Zwischenüberschrift vor § 81 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 8 Berechtigung für Kunstflug, Schleppflug und Wolkenflug sowie Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer“.
19. § 81 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Flugzeugführer, Hubschrauberführer und“ gestrichen.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Flugzeugführer und“ gestrichen.
 - bb) In Nummer 1 werden die Wörter „Flugzeugführer oder“ gestrichen.
 - c) In Absatz 4 werden die Wörter „Flugzeugführern und“ gestrichen.
 - d) Absatz 6 wird aufgehoben.
 - e) Absatz 7 wird Absatz 6 und wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 wird das Wort „Flugzeuge“ durch das Wort „Segelflugzeuge“ ersetzt und werden die Wörter „oder Segelflugzeuge“ gestrichen.
 - bb) Satz 3 wird gestrichen.
20. Die §§ 82 und 83 werden aufgehoben.

21. § 84 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort „Luftfahrzeugen“ durch das Wort „Luftsportgeräten“ ersetzt.

b) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. eine praktische Tätigkeit von mindestens 30 Flugstunden als verantwortlicher Führer von motorgetriebenen Luftsportgeräten nach Erwerb des betreffenden Luftfahrerscheins; in dieser Flugzeit müssen fünf Flugstunden auf dem Muster, auf dem die Berechtigung erworben werden soll, enthalten sein,“.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Luftfahrzeugen“ durch das Wort „Luftsportgeräten“ ersetzt.

bb) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. eine praktische Tätigkeit von mindestens 90 Flugstunden als verantwortlicher Führer von motorgetriebenen Luftsportgeräten nach Erwerb des betreffenden Luftfahrerscheins; in dieser Flugzeit müssen fünf Flugstunden auf dem Muster, auf dem die Berechtigung erworben werden soll, enthalten sein,“.

d) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins“ ersetzt.

22. § 84a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Passagierberechtigung für Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, die eine gültige Lizenz für Privatflugzeugführer oder Segelflugzeugführer besitzen, gilt mit der Erteilung des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer nach § 44 Absatz 1 als erteilt.“

b) In Absatz 5 Satz 2 werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer“ ersetzt.

23. In § 85 Absatz 4 werden die Wörter „die Inhaber der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge sind oder eine Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch“ durch die Wörter „die eine Privatpilotenlizenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

24. § 86 wird aufgehoben.

25. Die Zwischenüberschrift vor § 88 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 9
Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrtpersonal sowie zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten“.

26. § 88 wird wie folgt gefasst:

„§ 88

Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Flugingenieuren

Die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb, die Erteilung, den Umfang, die Gültigkeitsdauer, die Verlängerung und die Erneuerung der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Flugingenieuren umfassen:

1. theoretische und praktische Kenntnisse der Luftfahrttechnik und der Flugsicherheit,
2. Kenntnisse der einzelnen Flugzeugsysteme,
3. eine umfassende Flugerfahrung und einen fortlaufenden Einsatz auf Luftfahrzeugen und
4. eine entsprechende Musterberechtigung.

Die Einzelheiten zu den fachlichen Voraussetzungen nach Satz 1 richten sich nach JAR-FCL 4 deutsch.“

27. § 88a wird aufgehoben.

28. In § 95 Absatz 2 wird die Angabe „JAR-FCL 1 deutsch“ durch die Wörter „der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

29. § 95a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. der unbeschränkte Luftfahrerschein für die Art von Luftsportgerät, für die die Berechtigung erworben werden soll,“

- b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 werden die Wörter „Hängegleitern, Gleitsegeln oder anderen vergleichbaren Luftsportgeräten“ durch die Wörter „nicht motorisierten und motorisierten Luftsportgeräten nach § 1 Absatz 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ ersetzt.

30. Die Zwischenüberschrift „21. Führer von Luftfahrzeugen besonderer Art“ vor § 98 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 10 (weggefallen)“.

31. § 98 wird aufgehoben.
32. Die Überschrift zu Abschnitt 2 wird wie folgt gefasst:
„Abschnitt 2
Weitere Erlaubnisse und Berechtigungen“.
33. Die Zwischenüberschrift vor § 104 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 1 Prüfer von Luftfahrtgerät“.
34. In § 109 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „§ 108 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 108 Absatz 4“ ersetzt.
35. Die Zwischenüberschrift vor § 111a wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 2 Freigabeberechtigtes Personal“.
36. § 111a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang III Teil 66“ durch die Wörter „Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Satz 2 und in Absatz 3 Satz 1 wird jeweils vor den Wörtern „der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ die Angabe „Anhang IV“ eingefügt.
 - c) Folgender Absatz 5 wird angefügt:
„(5) Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal, die nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erteilt wurden, berechtigen auch zur Freigabe von Luftfahrtgerät, das nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union fällt. Die Gruppenberechtigungen nach Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 sind dabei nur für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 5 700 Kilogramm sowie für einmotorige Drehflügler anzuwenden.“
37. Die Zwischenüberschrift vor § 112 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 3 Flugdienstberater“.
38. In § 112 Absatz 1 werden die Wörter „einer Lizenz“ durch die Wörter „eines Luftfahrerscheins für Flugdienstberater“ ersetzt.
39. § 114 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins für Flugdienstberater“ ersetzt.
 - b) In Satz 1 werden die Wörter „Die Lizenz“ durch die Wörter „Der Luftfahrerschein für Flugdienstberater“ ersetzt.

- c) In Satz 2 werden die Wörter „Die Lizenz“ durch die Wörter „Der Luftfahrerschein“ ersetzt.
 - d) Satz 3 wird wie folgt neu gefasst:

„Er berechtigt den Flugdienstberater dazu, die Flugvorbereitung und die bodenseitige Unterstützung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers in den Aufgabenbereichen durchzuführen, in die der Flugdienstberater vom Luftfahrtunternehmer in Übereinstimmung mit Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4) in der jeweils geltenden Fassung, eingewiesen wurde.“
 - e) In Satz 4 werden nach den Wörtern „Der Luftfahrerschein“ die Wörter „für Flugdienstberater“ eingefügt.
40. Die Zwischenüberschrift vor § 115 wird wie folgt gefasst:
- „Unterabschnitt 4
Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und sonstigem Luftfahrtgerät, das nach § 6 Nummer 9 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung verkehrszulassungspflichtig ist“.
41. In § 115 Absatz 1 werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Ausweises für Steuerer von Flugmodellen“ ersetzt.
42. § 116 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Ausweises für Steuerer von Flugmodellen“ ersetzt.
 - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „Die Lizenz“ durch die Wörter „Der Ausweis“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird das Wort „Sie“ durch das Wort „Er“ und das Wort „Luftfahrtgeräten“ durch das Wort „Luftfahrtgeräte“ ersetzt.
 - c) In Absatz 2 werden die Wörter „Die Lizenz“ durch die Wörter „Der Ausweis für Steuerer von Flugmodellen“ ersetzt.

43. Die Überschriften von Abschnitt 3 und Unterabschnitt 1 werden wie folgt gefasst:

„Abschnitt 3
Gemeinsame Vorschriften

Unterabschnitt 1

Alleinflüge zum Erwerb, zur Erweiterung oder Erneuerung eines Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung“.

44. § 117 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „einer Lizenz oder“ durch die Wörter „eines Luftfahrerscheins oder einer“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wer einen Luftfahrerschein oder eine Berechtigung zum Führen von motorgetriebenen Luftsportgeräten erwerben, erweitern oder erneuern lassen will, darf die notwendigen Alleinflüge nur ausführen, wenn der Fluglehrer hierfür einen Flugauftrag erteilt hat.“
 - bb) In Satz 3 werden die Wörter „oder zur ersten Alleinfahrt“ gestrichen.
- c) Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. um einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer die theoretische Prüfung zum Erwerb des Luftfahrerscheins bestanden hat,“.
- d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

Die Wörter „eine Lizenz“ werden durch die Wörter „einen Luftfahrerschein“ ersetzt.

45. Die Zwischenüberschrift vor § 120 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 2
Nachweis der fliegerischen und fachlichen Voraussetzungen“.

46. § 120 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 2 bis 4 hat ein Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch zu führen, in das alle Flüge, Fahrten oder Sprünge einzutragen sind. Dabei ist jeweils Folgendes anzugeben:

 1. der Name des verantwortlichen Luftfahrzeugführers,
 2. das Datum,
 3. das Luftfahrzeugmuster und, soweit vorgeschrieben, das Kennzeichen des Luftfahrzeuges,
 4. die Art des Fluges,

5. der Start- und der Landeflugplatz,
6. die Abflug- und die Ankunftszeit in koordinierter Weltzeit (Coordinated Universal Time – UTC) und
7. die Gesamtdauer des Fluges (Flugzeit nach Anhang I FCL.010 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) und die Gesamtflugzeit.

Das Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch ist vom Tag der letzten Eintragung an gerechnet zwei Jahre aufzubewahren und während der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen. Auf Anforderung ist es der nach § 5 zuständigen Stelle oder der Luftaufsicht unverzüglich vorzulegen. Angaben zum Nachweis von Voraussetzungen zum Erwerb, zur Erneuerung oder Erweiterung der Erlaubnis oder der Berechtigung oder zur Ausübung der Rechte aus der Erlaubnis oder der Berechtigung, die mit Prüfer, mit Fluglehrer oder unter dessen Aufsicht zu erfüllen sind, müssen von dem Prüfer oder Fluglehrer unter Angabe der Art und Nummer seines Luftfahrerscheins als richtig bescheinigt werden. Der Nachweis der fliegerischen Voraussetzungen kann durch Auszüge aus dem Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch erbracht werden, wenn die Angaben des Flug-, Fahrten- oder Sprungbuches durch einen Beauftragten für Luftaufsicht, einen Ausbildungs- oder Flugbetriebsleiter, einen Prüfer oder einen Fluglehrer bestätigt worden sind.“

- b) In Absatz 2 werden die Wörter „registrierten Ausbildungseinrichtungen,“ gestrichen.

47. § 121 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „eine Lizenz oder“ durch die Wörter „einen Luftfahrerschein, einen Ausweis oder eine“ ersetzt.
- b) Satz 2 wird wie folgt neu gefasst:
„Bei geschlossenen Lehrgängen hat an Stelle des Bewerbers die genehmigte Ausbildungseinrichtung oder die Lehrgangsführung ein Unterrichtsbuch zu führen.“

48. In § 122 Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Privatluftfahrzeugführer,“ gestrichen.

49. In § 124 Satz 1 wird das Wort „Privatluftfahrzeugführer,“ gestrichen.

50. § 125 wird wie folgt gefasst:

„§ 125

Nachweis von Sprachkenntnissen

(1) Sprachkenntnisse nach Anhang I FCL.055 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind durch eine Sprachprüfung nachzuweisen, die bei einer nach § 125a anerkannten Stelle abgelegt wurde. Sprachkenntnisse auf Expertenniveau können auch durch Vorlage geeigneter Dokumente bei der nach § 5 zuständigen Stelle nachgewiesen werden. Die Sprach-

prüfung in englischer Sprache kann auch bei der nach § 4 Absatz 1 der Verordnung über Flugfunkzeugnisse zuständigen Stelle abgelegt werden. In diesem Fall werden Form und Umfang der Prüfung im Einvernehmen mit dem Luftfahrt-Bundesamt festgelegt.

(2) Die regelmäßige Neubewertung der Sprachkenntnisse erfolgt bei einer nach § 125a anerkannten oder der nach § 4 Absatz 1 der Verordnung über Flugfunkzeugnisse zuständigen Stelle. Sie ist nur möglich, wenn der Nachweis von Sprachkenntnissen noch gültig ist. Das Ergebnis der Neubewertung und die neue Geltungsdauer werden dem Bewerber mitgeteilt. Der Eintrag in die Erlaubnis erfolgt durch die nach § 5 zuständige Stelle oder durch die zur Durchführung von Neubewertungen ermächtigte Stelle nach Satz 1.

(3) Auf Antrag kann ein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erworbener Nachweis von Sprachkenntnissen von der nach § 5 zuständigen Stelle anerkannt werden. Der Antragsteller hat nachzuweisen, dass die Stelle, die den Nachweis von Sprachkenntnissen ausgestellt hat, hierzu in dem Mitgliedstaat berechtigt ist.

(4) Die nach § 5 zuständige Stelle erkennt Sprachvermerke an, die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung in Lizenzen oder Erlaubnisscheine für Personal nach § 1 Nummer 1 und 2 der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung eingetragen oder diesem Personal mit separatem Nachweis bescheinigt wurden. Die anerkannten Sprachvermerke werden von der zuständigen Luftfahrtbehörde in die jeweilige Erlaubnis für Luftfahrtpersonal übernommen.“

51. § 125a Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird die Angabe „Anlage 4“ durch die Angabe „Anlage 2“ ersetzt.
- b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Die Anerkennung gilt unbefristet und kann auf die Abnahme von Prüfungen der Kenntnisse einzelner Sprachen und bestimmter Stufen nach Anlage 2 zu Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 beschränkt werden.“

52. Die Zwischenüberschrift vor § 127 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 2a (weggefallen)“.

53. Die §§ 126 und 127 werden aufgehoben.

54. Die Zwischenüberschrift vor § 128 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 3
Durchführung der Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen;
Berücksichtigung einer theoretischen Vorbildung“.

55. § 128 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift zu § 128 wird wie folgt gefasst:

**„Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen
für Luftfahrer; Anerkennung von Prüfern“.**

b) Die Absätze 1 bis 3 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung von Erlaubnissen und Berechtigungen sowie die zugehörigen Verfahren richten sich:

1. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 1 und 9 nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sowie nach den Absätzen 2, 4, 7 und 9,
2. für Flugingenieure nach JAR-FCL 4 deutsch sowie nach den Absätzen 2, 5 bis 7 und 9,
3. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 3 bis 6 nach dieser Verordnung sowie nach den Absätzen 2, 3, 5 bis 9.

(2) Die praktische Prüfung für den Erwerb von Erlaubnissen und den Ersterwerb der Instrumentenflugberechtigung ist vor der nach § 5 zuständigen Stelle oder den von ihr beauftragten Prüfern abzulegen. Die zuständige Stelle bestimmt Einzelheiten sowie Zeit und Ort der theoretischen Prüfung.

(3) Für Prüfer, die ausschließlich Prüfungen nach dieser Verordnung durchführen, legt die zuständige Stelle die Vorgaben für die Anerkennung fest.“

c) Die Absätze 4 bis 7 werden aufgehoben.

d) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 4 und wird wie folgt gefasst:

„(4) Gemäß Anhang VI ARA.FCL.205 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 führt die nach § 5 zuständige Stelle ein Verzeichnis der von ihr anerkannten Prüfer. Das Luftfahrt-Bundesamt veröffentlicht ein Gesamtverzeichnis aller nach Absatz 3 anerkannten Prüfer. Hierzu dürfen folgende Daten erhoben, gespeichert, genutzt und veröffentlicht werden:

1. Name, Anschrift und Telefonnummer,
2. Prüferberechtigung mit Ablaufdatum der Gültigkeit und
3. Muster- oder Prüferkategorie.

Der Prüfer kann der Veröffentlichung dieser Daten widersprechen.“

e) Der bisherige Absatz 9 wird Absatz 5 und wird wie folgt geändert:

- aa) Nach den Wörtern „Praktische Prüfungen“ werden die Wörter „nach dieser Verordnung“ eingefügt.
- bb) Die Wörter „dem Ausbildungsbetrieb“ werden durch die Wörter „der genehmigten Ausbildungseinrichtung“ ersetzt.

f) Der bisherige Absatz 10 wird Absatz 6 und wird wie folgt gefasst:

„(6) Eine theoretische Prüfung nach dieser Verordnung ist bestanden, wenn innerhalb von 18 Monaten in jedem Prüfungsteil mindestens 75 Prozent der erreichbaren Punkt-

zahl erreicht wurden. Nicht bestandene Prüfungsteile dürfen höchstens dreimal wiederholt werden. Eine bestandene theoretische Prüfung ist für einen Zeitraum von 36 Monaten für den Erwerb einer Erlaubnis oder Berechtigung gültig.“

g) Der bisherige Absatz 13 wird Absatz 7 und wird wie folgt gefasst:

„(7) Eine praktische Prüfung nach dieser Verordnung wird mit „bestanden“ oder „nicht bestanden“ beurteilt. Die nach § 5 zuständige Stelle bestimmt im Einvernehmen mit dem jeweils beauftragten Prüfer, ob und gegebenenfalls mit welchen Auflagen die praktische Prüfung ganz oder teilweise wiederholt werden muss. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt. Die Vorschriften dieser Verordnung über die Untersagung der Ausbildung bei Nichteignung des Bewerbers bleiben unberührt.“

h) Der bisherige Absatz 12 wird Absatz 8 und in Satz 1 wird das Wort „Lizenzen“ durch das Wort „Luftfahrerscheinen“ ersetzt.

i) Der bisherige Absatz 14 wird Absatz 9 und wird wie folgt geändert:

aa) Das Wort „Niederschrift“ wird durch das Wort „Prüfungsdokumentation“ ersetzt.

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Prüfer, die erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 2 bis 6 prüfen, übermitteln das Original der Prüfungsdokumentation unverzüglich an die nach § 5 zuständige Stelle, damit diese die Erlaubnis erstellen oder die entsprechenden Einträge in der Erlaubnis vornehmen kann. Der Prüfer bewahrt eine Kopie der Prüfungsdokumentation auf. Die Bestimmungen des Anhangs I FCL.1030 Buchstabe b und c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gelten entsprechend mit der Maßgabe, dass die in Buchstabe c genannten Unterlagen und die Prüfungsdokumentation nach Ablauf der dort genannten Frist von fünf Jahren vom Prüfer unverzüglich zu löschen sind.“

56. Nach § 128 wird folgender § 128a eingefügt:

„§ 128a

Prüfungen für freigabeberechtigtes Personal und für Prüfer von Luftfahrtgerät; Anerkennung von Prüfern

(1) Die Prüfungen und Prüfungsverfahren für den Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen sowie die Anerkennung von Prüfern richten sich:

1. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 7 nach dieser Verordnung,
2. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 8 nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 und nach Absatz 5.

(2) Die Prüfung ist vor der nach § 5 zuständigen Stelle oder den von ihr beauftragten Prüfern abzulegen. Die zuständige Stelle bestimmt Einzelheiten sowie Zeit und Ort der theoretischen Prüfung. Über den Inhalt, den Verlauf und das Ergebnis der Prüfung ist eine Prüfungsdokumentation von der zuständigen Stelle oder von dem von ihr beauftragten

Prüfer zu fertigen. Die zuständige Stelle oder der von ihr beauftragte Prüfer bewahrt die Prüfungsdokumentation fünf Jahre auf. Nach Ablauf dieser Frist hat die zuständige Stelle oder der von ihr beauftragte Prüfer die Prüfungsdokumentation unverzüglich zu löschen.

(3) Die theoretische Prüfung ist bestanden, wenn innerhalb von zwölf Monaten in jedem Prüfungsteil mindestens 75 Prozent der möglichen Punktzahl erreicht wurden. Nicht bestandene Prüfungsteile dürfen höchstens dreimal wiederholt werden. Nach einer Wartezeit von einem Jahr sind drei weitere Prüfungsversuche zulässig.

(4) Die praktische Prüfung darf erst abgenommen werden, wenn der Bewerber nachweist, dass er die theoretische Prüfung bestanden hat. Die praktische Prüfung wird mit „bestanden“ oder „nicht bestanden“ beurteilt. Die zuständige Stelle bestimmt im Einvernehmen mit dem jeweils beauftragten Prüfer, ob und gegebenenfalls mit welchen Auflagen die praktische Prüfung ganz oder teilweise wiederholt werden muss. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt. Der Zeitraum zwischen bestandener theoretischer oder praktischer Prüfung und Beantragung der Erlaubnis darf zwölf Monate nicht überschreiten.

(5) Die Beauftragung von Prüfern von Personal nach Absatz 1 Nummer 2 erfolgt durch die nach § 5 zuständige Stelle. Die mit der Abnahme der praktischen Prüfung beauftragten Prüfer müssen im Besitz einer Erlaubnis sein, wie sie für die beabsichtigte Prüfung erforderlich ist. Darüber hinaus müssen sie über besondere fachliche Erfahrungen und pädagogische Kenntnisse verfügen. Die Prüfer werden für höchstens drei Jahre beauftragt. Eine Verlängerung liegt im Ermessen der zuständigen Stelle. Der Beauftragung bedarf es nicht, wenn der Prüfer der zuständigen Stelle angehört.“

57. § 129 wird wie folgt gefasst:

„§ 129

Berücksichtigung einer theoretischen Vorbildung

Weist ein Bewerber um eine Erlaubnis nach dieser Verordnung besondere Kenntnisse in einem Sachgebiet der theoretischen Ausbildung nach, kann die nach § 5 zuständige Stelle ihn von der Ausbildung in diesem Sachgebiet ganz oder teilweise befreien. Dies gilt auch für Inhaber eines Flugfunkzeugnisses für die Ausbildung in Sprechfunkverfahren bei Erwerb einer Erlaubnis. Die Sätze 1 und 2 sind auf die theoretische Prüfung entsprechend anzuwenden.“

58. § 130 wird aufgehoben.

59. Die Zwischenüberschrift vor § 131 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 4

Zuständige Stellen, Antragstellung, Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes“.

60. In § 131 werden die Wörter „der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ durch die Angabe „§ 5“ ersetzt und wird das Wort „Lizenzen“ durch das Wort „Erlaubnisse“ ersetzt.
61. § 132 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- Die Wörter „außer den Nachweisen“ werden durch die Wörter „die Nachweise und Erklärungen“ ersetzt.
 - Die Wörter „die nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung geforderten Nachweise und Erklärungen“ werden gestrichen.
62. Die Überschrift zu Abschnitt 4 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 4
Ordnungswidrigkeiten und Übergangsvorschriften“.

63. § 133a wird aufgehoben.

64. § 134 wird wie folgt gefasst:

**„§ 134
Ordnungswidrigkeiten**

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
- entgegen § 11 Satz 1, § 45 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 4 Satz 1 oder § 65 Absatz 2 Satz 1 ein dort genanntes Recht ausübt,
 - ohne Berechtigung nach § 77 Absatz 1 Satz 1, § 84 Absatz 1, § 84a Absatz 1 oder § 110 Absatz 1 Satz 1 eine dort genannte Tätigkeit ausübt,
 - ohne Erlaubnis nach § 104 Absatz 1 ein Luftfahrtgerät prüft,
 - ohne Lizenz nach § 111a Absatz 1 Satz 1 eine Prüftätigkeit ausübt,
 - ohne Luftfahrerschein für Flugdienstberater nach § 112 Absatz 1 eine dort genannte Tätigkeit ausübt,
 - entgegen § 117 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 Satz 1 einen Alleinflug ausführt oder durchführt,
 - entgegen § 117 Absatz 1 Satz 2 oder Satz 3 oder Absatz 2 Satz 2 einen Flugauftrag erteilt,
 - entgegen § 117 Absatz 4 Satz 2 oder § 120 Absatz 1 Satz 3 einen Flugauftrag oder ein Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch nicht mitführt,
 - entgegen § 120 Absatz 1 Satz 1 oder § 121 Absatz 1 ein Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch oder ein Unterrichtsbuch nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder
 - entgegen § 120 Absatz 1 Satz 3 ein Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch nicht oder nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 245/2014 (ABl. L 74 vom 14.3.2014, S. 33) geändert worden ist, verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Anhang I

- a) FCL.020 Buchstabe a als Flugschüler alleine fliegt, ohne ermächtigt worden zu sein,
- b) FCL.045 Buchstabe a, b oder Buchstabe d ein dort genanntes Dokument nicht oder nicht vollständig mitführt,
- c) FCL.050 eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise führt,
- d) FCL.055 Buchstabe a Satz 1 oder FCL.810 Buchstabe a Absatz 1 Satz 1 ein dort genanntes Recht oder eine dort genannte Berechtigung ausübt,
- e) FCL.060 Buchstabe a oder Buchstabe b oder FCL.105.A Buchstabe b oder FCL.105.S Buchstabe b ein dort genanntes Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zum Transport von Fluggästen als Pilot betreibt, ohne die dort genannte fortlaufende Flugerfahrung zu haben,
- f) FCL.065 im gewerblichen Luftverkehr tätig ist,
- g) FCL.140.A Buchstabe a, FCL.140.H Buchstabe a, FCL.140.S Buchstabe a oder Buchstabe b, FCL.140.B Buchstabe a, FCL.230.S oder FCL.230.B Buchstabe a ein mit der Lizenz verbundenes Recht ausübt, ohne die dort genannte fortlaufende Flugerfahrung zu haben,
- h) FCL.600 ein Flugzeug, einen Hubschrauber, ein Luftschiff oder ein dort genanntes Luftfahrzeug nach Instrumentenflugregeln betreibt,
- i) FCL.700 Buchstabe a als Pilot eines Luftfahrzeugs tätig ist, ohne über eine gültige oder entsprechende Klassen- oder Musterberechtigung zu verfügen,
- j) FCL.800 Buchstabe a einen Flug unternimmt, ohne Inhaber der entsprechenden Berechtigung zu sein,
- k) FCL.805 Buchstabe a ein Segelflugzeug oder ein Banner schleppt, ohne Inhaber einer entsprechenden Berechtigung zu sein,
- l) FCL.820 Buchstabe a bei den dort genannten Testflügen als verantwortlicher Luftfahrzeugführer tätig ist, ohne Inhaber einer Testflugberechtigung zu sein,
- m) FCL.830 Buchstabe a ein Segelflugzeug oder einen Motorsegler in Wolken betreibt oder
- n) FCL.900 Buchstabe a Absatz 1 Flugunterricht in Luftfahrzeugen durchführt, ohne Inhaber einer gültigen Pilotenlizenz oder einer dort genannten dem erteilten Unterricht angemessenen Lehrberechtigung zu sein,

2. entgegen Anhang IV

- a) MED.A.020 Buchstabe a die mit der Lizenz oder mit einer zugehörigen Berechtigung oder einem zugehörigen Zeugnis verbundenen Rechte ausübt,
 - b) MED.A.020 Buchstabe d als Flugbegleiter seine Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs wahrnimmt oder
 - c) MED.A.030 Buchstabe b, c, d oder Buchstabe f als Bewerber um eine dort genannte Lizenz oder als Inhaber einer dort genannten Lizenz nicht über ein dort genanntes Tauglichkeitszeugnis verfügt,
3. entgegen Anhang VI ARA.FCL.210 Buchstabe c als Prüfer die von der zuständigen Behörde vorgegebenen Sicherheitskriterien nicht befolgt oder
4. entgegen Anhang VII
- a) ORA.GEN.125 als zertifizierte Organisation den dort genannten Aufgabenbereich oder ein dort genanntes Recht nicht, nicht richtig oder nicht vollständig einhält,
 - b) ORA.GEN.130 Buchstabe a als Organisation bei einer dort genannten Änderung eine vorherige Genehmigung der zuständigen Stelle nicht oder nicht rechtzeitig einholt,
 - c) ORA.GEN.140 für die dort bestimmten Zwecke einer dort genannten Person den Zugang nicht oder nicht vollständig gewährt,
 - d) ORA.GEN.155 Buchstabe a eine auferlegte Sicherheitsmaßnahme nicht oder nicht unverzüglich umsetzt oder
 - e) ORA.GEN.160 Buchstabe a oder Buchstabe b, jeweils in Verbindung mit Buchstabe c oder Buchstabe d, eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht.“

65. § 135 wird wie folgt gefasst:

„§ 135

Übergangsvorschriften

- (1) Nach JAR-FCL ausgestellte Lizenzen und Berechtigungen für Privat-, Berufs- und Verkehrspiloten werden auf Antrag im Rahmen der Verlängerung der Gültigkeit durch Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ersetzt. Die Rechte aus den JAR-FCL-Lizenzen dürfen nach dem 8. April 2018 nicht mehr ausgeübt werden.
- (2) Die Umwandlung nicht JAR-gemäßer Lizenzen für Flugzeuge und Hubschrauber erfolgt auf Antrag nach Maßgabe der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt gemachten Umwandlungsberichte.
- (3) Die Umwandlung von Lizenzen für Segelflugzeuge, Freiballone und Luftschiffe erfolgt auf Antrag bis einschließlich 8. April 2015 nach Maßgabe der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt gemachten Umwandlungsberichte.
- (4) Wird die Umwandlung nicht JAR-gemäßer Lizenzen nach dem Ablauf der jeweils geltenden Frist nach Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 beantragt, erfolgt die Umwandlung in Übereinstimmung mit den Anforderungen aus dem Umwandlungsbericht und den Anforderungen aus Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.“

66. In der Anlage 1 werden die Muster 1 und 2 aufgehoben.

67. Die Anlagen 2 und 3 werden aufgehoben.

68. Die Anlage 4 (zu § 125a) wird Anlage 2 (zu § 125a) und wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 Buchstabe c Ziffer 3 werden die Wörter „nach Anlage 3“ durch die Wörter „nach Anlage 2 zu Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.
- b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „Verlängerungsprüfungen nach § 125 Abs. 4“ durch die Wörter „Neubewertungen nach § 125 Absatz 2 für die Stufe Einsatzfähigkeit“ ersetzt und die Wörter „unter Nummer 1 b) (1) bis (6)“ gestrichen.
 - bb) In Satz 2 wird das Wort „Verlängerungsprüfungen“ durch die Wörter „Prüfungen zur Neubewertung der Stufe Einsatzfähigkeit“ ersetzt.
 - cc) Satz 4 wird aufgehoben.
- c) In Nummer 4 werden die Wörter „§ 30 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ durch die Angabe „§ 24“ ersetzt.

69. Die Anlage 3 (zu § 27) wird wie folgt gefasst:

„Anlage 3

(zu § 27)

Angaben zum Antrag auf Genehmigung einer Ausbildungseinrichtung

A	Name und Anschrift der Ausbildungseinrichtung
B	Beabsichtigter Beginn der Ausbildungstätigkeit
C	Name, Anschrift und Telefonnummer des Ausbildungsleiters sowie der Lehrberechtigten, bei Lehrberechtigten zusätzlich die Angabe der Qualifikationen inklusive der Bereiche, in denen die Lehrberechtigten tätig sind (Theorie, Simulator etc.)
D	Name und Anschrift des Flugplatzes oder der Betriebsstätte, auf dem oder in der die Ausbildung durchgeführt werden soll
E	Auflistung der Luftfahrzeuge, die in der Ausbildungseinrichtung verwendet werden sollen, einschließlich aller synthetischen Flugübungsgeräte (falls zutreffend), unter Angabe: <ul style="list-style-type: none"> – der Luftfahrzeugklasse/-art und ggf. des Luftfahrzeugmusters, – von Eintragung(en) im Luftfahrzeugregister, – des/der eingetragenen Halter(s), – der Kategorie des Lufttüchtigkeitszeugnisses
F	Art der Ausbildung, die in der Ausbildungseinrichtung durchgeführt werden soll: Theoretische Ausbildung Praktische Flugausbildung Klassenberechtigungen Weitere Berechtigungen (z. B. Schleppberechtigung)
G	Angaben zur Versicherung der Luftfahrzeuge und der Auszubildenden
H	Angaben über Voll- oder Teilzeitbetrieb der Ausbildungseinrichtung
I	Erklärung, dass
	1. die Angaben zu A bis H richtig sind, 2. die Ausbildung in Übereinstimmung mit den in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften durchgeführt wird.
Datum	
Unterschrift“.	

Artikel 3

Weitere Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal, die zuletzt durch Artikel 2 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt 1 der Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe „Unterabschnitt 2 Segelflugzeugführer“ wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 2 Segelflugzeugführer (weggefallen)“.

b) Die Angaben zu §§ 36 bis 41 werden wie folgt gefasst:

„§§ 36 bis 41 (weggefallen)“.

c) In der Angabe „Unterabschnitt 3 Luftsportgeräteführer“ wird die Angabe „3“ durch die Angabe „2“ ersetzt.

d) Nach der Angabe zu § 45 werden folgende Angaben eingefügt:

„§ 45a Flugerfahrung bei Mitnahme von Fluggästen

§ 45b Anrechnung von Flugzeiten“.

e) Die Angabe „Unterabschnitt 4 Freiballonführer“ wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 4 Freiballonführer (weggefallen)“.

f) Die Angaben zu den §§ 46 bis 49 werden wie folgt gefasst:

„§§ 46 bis 49 (weggefallen)“.

g) Die Angabe „Unterabschnitt 5 Luftschiffführer“ wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 5 Luftschiffführer (weggefallen)“.

h) Die Angaben zu den §§ 50 bis 53 werden wie folgt gefasst:

„§§ 50 bis 53 (weggefallen)“.

i) In der Angabe „Unterabschnitt 6 Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder“ wird die Angabe „6“ durch die Angabe „3“ ersetzt.

j) In der Angabe „Unterabschnitt 7 Berechtigung für Langstreckenflug“ wird die Angabe „7“ durch die Angabe „4“ ersetzt.

k) Die Angabe „Unterabschnitt 8 Berechtigung für Kunstflug, Schleppflug und Wolkenflug sowie Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer“ wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 5 Berechtigung für Schleppflug und Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer“.

l) Die Angabe zu § 81 wird wie folgt gefasst:

„§ 81 (weggefallen)“.

m) Die Angabe zu § 85 wird wie folgt gefasst:

„§ 85 (weggefallen)“.

n) In der Angabe „Unterabschnitt 9 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrtpersonal sowie zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten“ wird die Angabe „9“ durch die Angabe „6“ ersetzt.

o) Die Angabe zu § 89 wird wie folgt gefasst:

„§ 89 (weggefallen)“.

p) Die Angabe zu § 94 wird wie folgt gefasst:

„§ 94 (weggefallen)“.

q) Die Angabe zu § 95 wird wie folgt gefasst:

„§ 95 (weggefallen)“.

r) Die Angabe zu § 122 wird wie folgt gefasst:

„§ 122 (weggefallen)“.

s) Die Angabe zu § 124 wird wie folgt gefasst:

„§ 124 (weggefallen)“.

t) Die Angabe zu Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1 Luftfahrerscheine (Muster 5 und 8 bis 11):

Muster 5 Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer

Muster 8 Luftfahrerschein für Flugtechniker auf Hubschraubern

Muster 9a Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät

Muster 10 Luftfahrerschein für Flugdienstberater

Muster 11 Ausweis für Steuerer von Flugmodellen und von sonstigem für die Benutzung des Luftraums bestimmtem Luftfahrtgerät“.

2. § 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.

b) Nummer 5 wird aufgehoben.

3. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

4. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

5. Abschnitt 1 Unterabschnitt 2 wird aufgehoben.
6. In der Überschrift von Abschnitt 1 Unterabschnitt 3 wird die Angabe „3“ durch die Angabe „2“ ersetzt.
7. Nach § 45 werden folgende §§ 45a und 45b eingefügt:

„§ 45a

Flugerfahrung bei Mitnahme von Fluggästen

Ein Luftsportgeräteführer darf ein Luftsportgerät, in dem sich Fluggäste befinden, als verantwortlicher Luftsportgeräteführer nur führen, wenn er innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit einem Luftsportgerät derselben Art ausgeführt hat. Für Sprungfallschirmführer gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass Sprungfallschirmführer mindestens zehn Fallschirmsprünge durchgeführt haben müssen.“

§ 45b

Anrechnung von Flugzeiten

Als Flugzeiten für den Erwerb und die Erweiterung eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer sowie den Nachweis für die Ausübung der Rechte aus diesem gelten, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist:

1. die Flugzeit als Fluglehrer während der Ausbildung und bei vorgeschriebenen Übungsflügen,
 2. die Flugzeit als Schüler mit Fluglehrer,
 3. die Flugzeit als Luftfahrzeugführer bei vorgeschriebenen Übungsflügen mit Fluglehrer,
 4. die Flugzeit als Prüfer sowie
 5. die Flugzeit als Bewerber bei praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen.“
8. Abschnitt 1 Unterabschnitt 4 wird aufgehoben.

9. Abschnitt 1 Unterabschnitt 5 wird aufgehoben.

10. In der Überschrift von Abschnitt 1 Unterabschnitt 6 wird die Angabe „6“ durch die Angabe „3“ ersetzt.

11. In der Überschrift von Abschnitt 1 Unterabschnitt 7 wird die Angabe „7“ durch die Angabe „4“ ersetzt.

12. Die Überschrift von Abschnitt 1 Unterabschnitt 5 wird wie folgt gefasst:
„Unterabschnitt 5 Berechtigung für Schleppflug und Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer“.

13. § 81 wird aufgehoben.

14. § 84 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort „Luftfahrzeugen“ durch das Wort „Luftsportgeräten“ ersetzt.

b) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. eine praktische Tätigkeit von mindestens 30 Flugstunden als verantwortlicher Führer von motorgetriebenen Luftsportgeräten nach Erwerb des betreffenden Luftfahrerscheins; in dieser Flugzeit müssen fünf Flugstunden auf dem Muster, auf dem die Berechtigung erworben werden soll, enthalten sein,“.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Luftfahrzeugen“ durch das Wort „Luftsportgeräten“ ersetzt.

bb) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. eine praktische Tätigkeit von mindestens 90 Flugstunden als verantwortlicher Führer von motorgetriebenen Luftsportgeräten nach Erwerb des betreffenden Luftfahrerscheins; in dieser Flugzeit müssen fünf Flugstunden auf dem Muster, auf dem die Berechtigung erworben werden soll, enthalten sein,“.

d) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „der Lizenz“ durch die Wörter „des Luftfahrerscheins“ ersetzt.

15. § 85 wird aufgehoben.

16. In der Überschrift von Abschnitt 1 Unterabschnitt 9 wird die Angabe „9“ durch die Angabe „6“ ersetzt.

17. § 89 wird aufgehoben.

18. Die §§ 94 und 95 werden aufgehoben.

19. § 96 wird wie folgt gefasst:

„§ 96

Erteilung, Umfang, Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung der Berechtigungen

(1) Die Berechtigungen nach den §§ 88 und 95a werden mit einer Gültigkeitsdauer von drei Jahren erteilt. Die Berechtigung nach § 95a wird in den Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer eingetragen.

(2) Der Inhaber einer Berechtigung nach Absatz 1 ist berechtigt, Flugschüler und Luftfahrer auf solchen Luftsportgeräten auszubilden, in solche Luftsportgeräte einzuweisen oder mit solchen Luftsportgeräten vertraut zu machen, welche er selber verantwortlich führen darf. Die Berechtigung kann auf bestimmte Luftsportgeräte und Tätigkeiten beschränkt werden. Für Flugingenieure gelten diese Bestimmungen sinngemäß in Bezug auf eingetragene Musterberechtigungen.

(3) Der Inhaber einer Berechtigung nach § 95a ist zur Anleitung im Schleppflug berechtigt, sofern er selbst Inhaber der Schleppberechtigung ist und eine ausreichende praktische Erfahrung im Schleppflug nach Erwerb der Schleppberechtigung nachgewiesen hat.

(4) Eine Berechtigung nach § 95a kann um drei Jahre verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber innerhalb der letzten drei Jahre mindestens zwei der nachstehenden Voraussetzungen erfüllt hat:

1. 60 Starts und Landungen oder zehn Flugstunden als Lehrer oder Prüfer für die Berechtigung nach § 95a,
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,
3. erfolgreiches Ablegen einer Befähigungsprüfung innerhalb der letzten zwölf Monate vor Verlängerung oder Erneuerung der Lehrberechtigung.

Die Voraussetzungen für die Verlängerung der Berechtigung nach § 88 richten sich nach JAR-FCL 4 deutsch.“

20. § 117 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Wörter „einer Lizenz oder“ durch die Wörter „eines Luftfahrerscheins oder einer“ ersetzt.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wer einen Luftfahrerschein oder eine Berechtigung zum Führen von motorgetriebenen Luftsportgeräten erwerben, erweitern oder erneuern lassen will, darf die notwendigen Alleinflüge nur ausführen, wenn der Fluglehrer hierfür einen Flugauftrag erteilt hat.“

bb) In Satz 3 werden die Wörter „oder zur ersten Alleinfahrt“ gestrichen.

c) Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. um einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer die theoretische Prüfung zum Erwerb des Luftfahrerscheins bestanden hat,“.

d) In Absatz 3 werden die Wörter „eine Lizenz“ durch die Wörter „einen Luftfahrerschein“ ersetzt.

21. § 122 wird aufgehoben.

22. § 124 wird aufgehoben.

23. Die Überschrift von Abschnitt 3 Unterabschnitt 2a wird gestrichen.

24. § 134 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. entgegen § 45a Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, ein Luftsportgerät führt,“

b) Die bisherigen Nummern 2 bis 10 werden die Nummern 3 bis 11.

25. In der Anlage 1 werden die Muster 3,4, und 6 aufgehoben.

Artikel 4

Änderung der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden

Die Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden vom 16. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2111), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 18. Januar 2010 (BGBl. I S. 11) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 wird in dem Satzteil vor Nummer 1 hinter dem Wort „Braunschweig“ das Komma gestrichen.

2. In den §§ 1 und 2 wird jeweils die Nummer 6 wie folgt gefasst:

„6. die Aufgaben entsprechend den Nummern 2 bis 5 für motorisierte Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“

3. In § 3a werden in dem Satzteil vor Nummer 1 die Wörter „Gleitflugzeuge (§ 1 Abs. 4 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)“ durch die Wörter „nicht motorisierte, aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse bis 120 Kilogramm“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Anlage Gebührenverzeichnis zu § 2 Absatz 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 176 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Satz nach dem Inhaltsverzeichnis wird wie folgt gefasst:

„Die in diesem Gebührenverzeichnis enthaltenen Verweisungen auf JAR-Regelungen beziehen sich auf die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesanzeiger bekannt gegebenen entsprechenden Fassungen der Übersetzung von

- JAR-OPS 3 deutsch (BAnz. Nr. 130a vom 1. Juli 2002, berichtigt durch Bekanntmachung vom 10. Januar 2003, BAnz. S. 1172),
- JAR-FCL 4 deutsch (BAnz. Nr. 81b vom 30. April 2003),
- EU-OPS 1 (Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 (ABl. L 254 vom 20.9.2008, S. 1) geändert worden ist.“

2. Abschnitt III wird wie folgt gefasst:

„III. Prüfungen und Überprüfungen von Luftfahrt- und Flugsicherungspersonal für den Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen

Gebührentatbestand	Gebühr
1. Privatflugzeugführer	
a) Privatflugzeugführer PPL(A) (Anhang I FCL.215 und FCL.235 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates	
aa) Abnahme der theoretischen Prüfung	130 EUR
bb) Abnahme der praktischen Prüfung	100 EUR
b) Leichtluftfahrzeugführer LAPL(A) (Anhang I FCL.120 und FCL.125 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)	
aa) Abnahme der theoretischen Prüfung	130 EUR
bb) Abnahme der praktischen Prüfung	75 EUR
2. Abnahme der praktischen Prüfung zum Nachweis der Fertigkeiten zur Verwendung von Funknavigationshilfen	75 EUR
3. Berufsflugzeugführer CPL(A) (Anhang I FCL.310 und FCL.320 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)	
a) Abnahme der theoretischen Prüfung	300 EUR
b) Abnahme der praktischen Prüfung	130 EUR

- 3a. Verkehrsflugzeugführer in Luftfahrzeugen mit mehrköpfiger Flugbesatzung (Anhang I FCL.410.A und FCL.415.A der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 570 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 140 EUR
4. Verkehrsflugzeugführer ATPL(A) (Anhang I FCL.515 und FCL.520.A der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 570 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 190 EUR
5. Privathubschrauberführer PPL(H) (Anhang I FCL.215 und FCL.235 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 130 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 100 EUR
- 5a. Leichtluftfahrzeugführer LAPL(H) (Anhang I FCL.120 und FCL.125 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 130 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 75 EUR
6. Berufshubschrauberführer CPL(H) (Anhang I FCL.310 und FCL.320 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 300 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 130 EUR
7. Verkehrshubschrauberführer ATPL(H) (Anhang I FCL.515 und FCL.520.H der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 570 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 190 EUR
8. Segelflugzeugführer (Anhang I FCL.120, FCL.125, FCL.215 und FCL.235 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; § 38 LuftPersV)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 65 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 40 EUR
9. Luftsportgeräteführer (§ 43 LuftPersV)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 25 bis 75 EUR
 - b) Abnahme der praktischen Prüfung 25 bis 75 EUR
10. Freiballonführer (Anhang I FCL.120, FCL.125,

- FCL.215 und FCL.235 der Verordnung (EU)
Nr. 1178/2011; § 47 LuftPersV)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 70 EUR
b) Abnahme der praktischen Prüfung 40 EUR
11. Luftschiffführer (Anhang I FCL.215, FCL.235,
FCL.310 und FCL.320 der Verordnung (EU)
Nr. 1178/2011; § 51 LuftPersV)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 310 EUR
b) Abnahme der praktischen Prüfung 140 EUR
12. Flugingenieur F/E (§ 1 Nummer 2 LuftPersV, JAR-
FCL 4.160 und 4.170 deutsch)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 450 EUR
b) Abnahme der praktischen Prüfung 150 EUR
13. Abnahme der Prüfung für Klassen- und Musterbe-
rechtigungen oder Befähigungsüberprüfung (JAR-
FCL 4.261 und 4.262 deutsch; Anhang I FCL.725
und Anhang V CC.TRA.225 der Verordnung (EU)
Nr. 1178/2011; §§ 40a, 48 Absatz 3, 52a LuftPersV) 50 bis 350 EUR
14. Instrumentenflugberechtigung (Anhang I FCL.615
und FCL.620 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 310 EUR
b) Abnahme der praktischen Prüfung 140 EUR
15. Abnahme der theoretischen Prüfung für die Lang-
streckenflugberechtigung (§ 77 LuftPersV) 280 EUR
16. Abnahme der Prüfung für die Kunstflugberechtigung
(§ 81 Absatz 5 LuftPersV) 50 EUR
17. Abnahme der praktischen Prüfung zur Wolkenflug-
berechtigung (§ 85 Absatz 6 LuftPersV; Anhang I
FCL.830 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 30 EUR
18. Eintrag der Startarten bei Segelflugzeugen; Abnah-
me der praktischen Prüfung zur Erweiterung der
Lizenz auf andere Ballonklassen oder Ballongruppen
(Anhang I FCL.130.S, FCL.135.B, FCL.225.B und
FCL.225.B Buchstabe b der Verordnung (EU)
Nr. 1178/2011) 25 bis 50 EUR
19. Abnahme der praktischen Prüfung zur Passagierbe-
rechtigung (§ 84a Absatz 4 LuftPersV) 25 bis 75 EUR
20. Abnahme einer Prüfung zur Berechtigung zur Aus-
bildung
a) von Luftfahrzeugführern, mit Ausnahme der

- Lehrberechtigung für Leichtluftfahrzeugführer und Privatflugzeugführer,
b) zum Erwerb der Klassen- und Musterberechtigung sowie der Instrumentenflugberechtigung und
c) von Flugingenieuren 100 bis 500 EUR
(JAR-FCL 4 Abschnitt H; Anhang I FCL.935 und FCL.935.TRI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; § 88 LuftPersV)
21. Abnahme einer Prüfung zur Berechtigung, Leichtluftfahrzeugführer, Privatflugzeugführer, Segelflugzeugführer, Luftschiffführer und Ballonführer auszubilden (Anhang I FCL.935 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; § 89 Absatz 1 Nummer 3 § 94 Absatz 1 Nummer 3, § 95 Absatz 1 Nummer 3 LuftPersV, oder die Kompetenzbeurteilung eines Prüfers (Anhang I FCL.1020 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 35 bis 250 EUR
22. Abnahme einer Prüfung zur Berechtigung, Luftsportgeräteführer auszubilden (§ 95a Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 LuftPersV) 35 bis 150 EUR
23. Ausstellung der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät (§ 108 LuftPersV)
- a) für die Klassen 1, 3 und 5 (§§ 105, 107 LuftPersV) 270 EUR
- b) für Klasse 4 (§ 107 LuftPersV) 240 EUR
- c) bei Erweiterung der Erlaubnis für die Klassen 1, 3 und 4 (§§ 107, 108 Absatz 3 LuftPersV) 5/10 bis 10/10 der jeweils für die Gesamtprüfung vorgesehenen Gebühr
- d) für Musterberechtigungen 130 bis 600 EUR
24. Flugdienstberater (§ 113 LuftPersV)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 380 EUR
- b) Abnahme der praktischen Prüfung 130 EUR
- 24a. Flugbegleiter (Anhang V CC.TRA.220 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)
- a) Abnahme der theoretischen Prüfung 380 EUR
- b) Abnahme der praktischen Prüfung 130 EUR
25. Abnahme der Prüfung zur Zulassung als Steuerer von Flugmodellen und sonstigem Luftfahrtgerät (§ 6 Absatz 1 Nummer 8 und 9 LuftVZO) 25 bis 60 EUR
26. Abnahme der Prüfung zum Erwerb von Lizenzen, Erlaubnissen und Berechtigungen für Fluglotsen (§§ 10, 11, 13, 14, 19 FSPersAV) sowie Abnahme der Prüfung zum Erwerb der Erlaubnis 1 100 bis 3 750 EUR

und der Berechtigungen für das sonstige Flugsicherungsbetriebspersonal (§§ 34, 35, 37, 38, 41 FSPersAV) sowie Überprüfung im Rahmen der §§ 27 und 43 FSPersAV

- | | | |
|-----|---|--|
| 27. | Abnahme der Prüfung zum Erwerb der Erlaubnis und der Berechtigungen für das flugsicherungstechnische Personal (§§ 34, 35, 37, 38, 41 FSPersAV) sowie Überprüfung im Rahmen des § 43 FSPersAV | 250 bis 1 100 EUR |
| 28. | Abnahme der Prüfung bei Wiederholung einer nicht bestandenen Prüfung oder Überprüfung (§ 128 Absatz 6 und 7 sowie § 128a Absatz 3 und 4 LuftPersV; Anhang I FCL.025, FCL.125, FCL.235, FCL.320 und FCL.520.A und H der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) | 3/10 bis 10/10 der für die betreffende Prüfung oder Überprüfung vorgesehenen Gebühr |
| 29. | Verlängerung oder Erneuerung der Erlaubnisse und Berechtigungen beziehungsweise, um die Rechte aus einer Erlaubnis weiter ausüben zu dürfen, sowie Durchführung der Lehrgänge für Luftsportgerätepersonal (Nummern 1, 3 bis 14 sowie 20 bis 22) | 5/10 bis 10/10 der für die Prüfung für den Erwerb der betreffenden Erlaubnis oder Berechtigung vorgesehenen Gebühr |
| 30. | Erteilung einer entsprechenden zivilen Erlaubnis oder Berechtigung für Inhaber einer militärischen Erlaubnis (JAR-FCL 4.020 deutsch; Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; § 12 LuftPersV) | 3/10 bis 10/10 der für die entsprechende zivile Erlaubnis oder Berechtigung vorgesehenen Gebühr |
| 31. | Anordnung oder Untersagung nach § 20 LuftPersV | 100 bis 260 EUR |
| 32. | Erteilung der Berechtigung für freigabeberechtigtes Personal (§ 111a LuftPersV; Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003) | |
| | a) Kategorie A | 150 EUR |
| | b) Kategorie B1 | 240 EUR |
| | c) Kategorie B2 | 240 EUR |
| | d) Kategorie B3 | 240 EUR |
| | e) Kategorie C | 270 EUR |
| | f) alle anderen Kategorien | 150 EUR |
| | g) Erweiterung der Berechtigung der Kategorien A bis C | 5/10 bis 10/10 der jeweils für die Gesamtprüfung nach den Buchstaben a bis d vorgesehenen Gebühr |
| | h) Muster- und Gruppenberechtigung | 130 bis 600 EUR |
| 33. | Erneute Ladung wegen Nichtteilnahme an einer Prüfung | 40 EUR“. |

3. Abschnitt IV wird wie folgt gefasst:

„IV. Erlaubnisse und Berechtigungen für Luftfahrt- und Flugsicherungspersonal

Gebührentatbestand	Gebühr
1. Erteilung der Lizenzen und Luftfahrerscheine für Luftfahrtpersonal, einschließlich gleichzeitig einzu- tragender Klassen- und Musterberechtigungen, so- wie Erteilung der Flugbegleiterbescheinigung (§ 8 LuftPersV; Anhang I FCL.015, Anhang V CC.CCA.100 und Anhang VI ARA.FCL.200 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; Verordnung (EG) Nr. 2042/2003)	50 bis 70 EUR
2. Erteilung und Aufhebung einer Beschränkung der Erlaubnis für Luftfahrzeugführer (§§ 16, 44 Absatz 4 und 5 LuftPersV, Anhang VI ARA.FCL.250 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)	20 bis 30 EUR
3. Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen (Anhang I Abschnitt H, Anhang V CC.TRA.225 und Anhang VI ARA.FCL.200 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; Verordnung (EG) Nr. 2042/2003; §§ 40a, 52a, 108, 110 LuftPersV)	40 bis 100 EUR
4. Erteilung der Instrumentenflugberechtigung (An- hang I Abschnitt G und Anhang VI ARA.FCL.200 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)	40 bis 100 EUR
5. Erteilung der Langstreckenflugberechtigung (§ 77 LuftPersV)	40 bis 100 EUR
6. Erteilung der Berechtigung für Passagier-, Kunst-, Schlepp-, Wolken-, Berg- oder Nachtflug (§§ 84, 84a LuftPersV; Anhang I FCL.015 Buchstabe b, FCL.800, FCL.805, FCL.810, FCL.815, FCL.820 und FCL.830 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)	40 bis 100 EUR
7. Erteilung einer Berechtigung zur praktischen Aus- bildung (§§ 88, 95a LuftPersV; Anhang VI ARA.FCL.200 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)	40 bis 100 EUR
8. Anerkennung von Erlaubnissen einschließlich Be- rechtigungen nach Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sowie Anerkennung von Flugsimula- tionsübungsgeräten nach § 14 LuftPersV	40 bis 250 EUR
9. Erteilung der Zulassung oder eines Zeugnisses zur Ausbildung von Luftfahrern (Anhang V CC.TRA.215 und Anhang VI ARA.GEN.300 der	

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)

- a) im Falle des § 28 in Verbindung mit § 26 Absatz 1 Nummer 1 und 2 LuftPersV 110 bis 250 EUR
- b) im Falle des § 28 in Verbindung mit § 26 Absatz 1 Nummer 3 LuftPersV 110 bis 1 250 EUR

- 10. (weggefallen)

- 11. Verlängerung eines Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät oder einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal in Verbindung mit der Erneuerung der Prüfererlaubnis (§§ 109, 111a LuftPersV; Anhang III 66.A.40 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003) 40 EUR

- 12. Erteilung der Auszubildendenlizenz und zusätzlicher Erlaubnisse und Befugnisse für Fluglotsen (§ 12 FSPersAV), Erteilung der Erlaubnisse für das sonstige Flugsicherungsbetriebspersonal und für flugsicherungstechnisches Personal (§ 36 FSPersAV) 80 EUR

- 13. Erteilung der Fluglotsenlizenz und zusätzlicher Berechtigungen für Fluglotsen (§§ 14 und 15 FSPersAV), Erteilung der Berechtigungen für das sonstige Flugsicherungsbetriebspersonal und für flugsicherungstechnisches Personal (§ 38 FSPersAV) 80 EUR

- 14. Erteilung der Ausbildererlaubnis zur praktischen Ausbildung von Fluglotsen (§ 17 FSPersAV), Erteilung der Ausbilderberechtigung zur praktischen Ausbildung des sonstigen Flugsicherungsbetriebspersonals und von flugsicherungstechnischem Personal (§ 40 FSPersAV) 80 EUR

- 15. Überprüfung der wirtschaftlichen, technischen und flugbetrieblichen Genehmigungsvoraussetzungen von Ausbildungsbetrieben mittels Ortstermin (Anhang V CC.CCA.100 und Anhang VI A-RA.GEN.300, 310 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 50 bis 770 EUR

- 16. Ausstellung einer Bescheinigung über die allgemeine Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis oder Berechtigung (§ 13 LuftPersV; Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 30 bis 300 EUR

- 17. Anerkennung einer Stelle für die Abnahme von Sprachprüfungen für Luftfahrer (§ 125a Absatz 1 LuftPersV) 250 bis 3 800 EUR

18. Überprüfung einer Stelle, die für die Abnahme von Sprachprüfungen anerkannt ist, auf Fortbestehen der Anerkennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen (§ 125a Absatz 2 LuftPersV) 250 bis 2 200 EUR
19. Erstmaliger Eintrag des Nachweises der Sprachkenntnisse in die Lizenz oder Ausstellung einer gesonderten Bescheinigung (Anhang I FCL.055 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; § 125 LuftPersV), je Sprache 15 bis 35 EUR
20. Ausstellung einer Zweitschrift 35 EUR“.
4. Abschnitt VII wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 1 wie folgt gefasst:
 „1. Ausstellung von Besatzungsausweisen 50 EUR“.
- b) In Nummer 13 werden die Angaben „(z.B. § 88a Abs. 1 Nr. 4 LuftPersV, JAR-FCL 1.340)“ durch die Wörter „(z. B. § 95a Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 LuftPersV; Anhang I FCL.115 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)“ ersetzt.
- c) In Nummer 14 werden nach der Angabe „3H.015“ die Wörter „Anhang VI ARA.FSTD.100 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ eingefügt.
- d) In Nummer 15 werden nach der Angabe „JAR-FCL 4.005“ die Wörter „§ 15 LuftPersV; Anhang VII ORA.GEN.105 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ eingefügt.
- e) Die Nummern 17 bis 21 werden wie folgt gefasst:
- „17. Anerkennung
- a) von Schulungsprogrammen zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-FCL 4.405 deutsch; Anhang VII ORA.ATO.105 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 100 bis 400 EUR
- b) von Lehrpersonal für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-FCL 4.405 deutsch; Anhang VII ORA.ATO.105 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 80 bis 300 EUR
18. Anerkennung als flugmedizinisches Zentrum oder als flugmedizinischer Sachverständiger (Anhang VI ARA.AeMC.110 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 70 bis 910 EUR
19. Prüfung des Fortbestehens der Anerkennungsvoraussetzungen von flugmedizinischen Zentren und flugmedizinischen Sachverständigen mittels Orts-termin (Anhang VI ARA.AeMC.110 und ARA.MED.200 der Verordnung (EU) Nr. 200 bis 2 600 EUR

1178/2011)

20. Anerkennung eines Grund- oder Aufbaulehrgangs für flugmedizinische Sachverständige (Anhang IV MED.D.020 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 500 bis 1 500 EUR
21. Anerkennung eines flugmedizinischen Fortbildungslehrgangs (Anhang IV MED.D.020 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) 500 EUR“.

f) In Nummer 24 wird die Angabe „§ 24c Abs. 2 LuftVZO“ durch die Wörter „Anhang IV ARA.MED.325 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

g) In Nummer 26 wird die Angabe „§ 24 Abs. 4 LuftVZO“ durch die Angabe „§ 20 LuftPersV“ ersetzt.

h) In Nummer 27 werden die Wörter „JAR-FCL 1.030, JAR-FCL 2.030, JAR-FCL 4.030, § 128 LuftPersV, Artikel 5 der Verordnung (EG) 2042/2003“ durch die Wörter „Anhang I FCL.1025 und Anhang VI ARA.FCL.200 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; § 128 und § 128a LuftPersV; Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ ersetzt.

i) In Nummer 29 wird die Angabe „JAR-FCL 1.355“ durch die Wörter „Anhang I FCL.940.FI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

j) In Nummer 31 wird die Angabe „§ 24 Abs. 4 LuftVZO“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 1 und § 19 Absatz 1 LuftPersV und Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

k) In Nummer 32 wird die Angabe „z.B. JAR-FCL 1.355“ durch die Wörter „z. B. Anhang I FCL.940.FI Buchstabe a Nummer 2 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011“ ersetzt.

l) Nummer 35 wird aufgehoben.

Artikel 6

Weitere Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Anlage zu § 2 Absatz 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung, die zuletzt durch Artikel 5 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt III wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 2 wird aufgehoben.
 - b) In Nummer 8 wird die Angabe „; § 38 LuftPersV“ gestrichen.
 - c) In Nummer 10 wird die Angabe „; § 47 LuftPersV“ gestrichen.
 - d) In Nummer 11 wird die Angabe „; § 51 LuftPersV“ gestrichen.
 - e) In Nummer 13 wird die Angabe „; §§ 40a, 48 Absatz 3, 52a LuftPersV“ gestrichen.
 - f) Nummer 16 wird aufgehoben.
 - g) In Nummer 17 wird die Angabe „§ 85 Absatz 6 LuftPersV;“ gestrichen.

- h) In Nummer 21 werden die Angaben „; § 89 Absatz 1 Nummer 3, § 94 Absatz 1 Nummer 3, § 95 Absatz 1 Nummer 3 LuftPersV“ gestrichen.
2. Abschnitt IV wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 16, 44 Absatz 4 und 5 LuftPersV,“ gestrichen.
- b) In Nummer 3 wird die Angabe „40a, 52a,“ gestrichen.

Artikel 7

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 4 tritt zwölf Monate nach der Verkündung in Kraft. Die Artikel 3 und 6 treten am 9. April 2015 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt

Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1), zuletzt geändert mit Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 (ABl. L 100 vom 5.4.2012, S. 1) werden mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt ab dem 8. April 2012 die Anforderungen an das fliegende Personal, dessen Lizenzierung und die Flugmedizin neu geregelt. Daneben sind Anpassungen im nationalen Luftrecht erforderlich und Übergangsregelungen bezüglich der nach bisherigem Recht erteilten Lizenzen und Berechtigungen für das fliegende Personal festzulegen.

Im Einzelnen:

Das Lizenzwesen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 regelt den gesamten Bereich der Privat- und Berufsfliegerei und löst das bestehende System nach JAR (Joint Aviation Requirements) ab. Die europäischen Lizenzen sind alle unbegrenzt gültig und die Rechte zur Ausübung der Lizenz (LAPL, SPL, BPL) werden rollend verlängert, d. h. die Voraussetzungen zur Ausübung der Rechte sind jeweils für die letzten 24 Monate nachzuweisen. Dieser Nachweis der weiteren Ausübung der Rechte aus einer Lizenz steht im Gegensatz zum terminlich gebundenen, festen Datum einer Verlängerung (Stichtag, an dem die Rechte erneuert werden müssen).

Neu eingeführt wird die Leichtluftfahrzeugpilotenlizenz (LAPL) sowie die Flugbegleiterbescheinigung. Für die LAPL wird mit verringerten Anforderungen an die Ausbildung und einer Beschränkung der Gültigkeit auf Europa ein erleichterter Einstieg in die Fliegerei geschaffen. Die Lizenzen LAPL und PPL (Private Pilot License) sind für den Bereich Flächenflugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, Ballone und im Falle PPL auch für Luftschiffe zu erwerben. Die Lizenzen sind in der theoretischen Ausbildung weitgehend deckungsgleich.

Mit Einführung der Flugbegleiterbescheinigung erfolgt erstmals eine Lizenzierung des Kabinenpersonals; diese umfasst die Verpflichtung zum Erwerb einer Musterberechtigung und eines medizinischen Tauglichkeitszeugnisses. Die Ausbildung der Flugbegleiter wird inhaltlich und formal ebenfalls durch die EU-Verordnung geregelt.

Im Bereich der Berechtigungen entfallen die bisher in Deutschland genutzte Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge und die Sprüh- und Streuberechtigung. Neu eingeführt wird

die Gebirgsflugberechtigung und wieder aufgenommen wurde die Testflugberechtigung, welche im JAR-FCL System nicht vergeben wurde.

Die weiteren Auswirkungen der neuen EU-Verordnung beispielsweise auf die Erteilung der Lizenzen, Umwandlung von Lizenzen und Berechtigungen, die Ausbildungseinrichtungen oder die Ordnungswidrigkeiten und Gebühren werden mittels Anpassung der nationalen Rechtsverordnungen berücksichtigt.

Seit April 2010 werden an verschiedenen Flughäfen Feldversuche zur Einführung einer Feuerwehrtotfrequenz für den direkten Kontakt zwischen Cockpit und Feuerwehr im Notfall durchgeführt. Ziel ist es, im Notfall den direkten Kontakt zwischen Cockpit und Feuerwehr in Form einer Zwei-Wege-Kommunikation herstellen zu können. Das bedeutet, dass auf dieser Feuerwehrtotfrequenz im Notfall der Pilot bzw. Copilot (ausschließlich bei am Boden befindlichen Luftfahrzeugen) nach Freigabe durch den Fluglotsen direkten Sprechfunkkontakt mit der Einsatzleitung der Feuerwehr aufnehmen kann.

Die Feldversuche haben ergeben, dass

- die Abwicklung von Notfällen verbessert und somit die Sicherheit erhöht wird,
- die Zusammenarbeit zwischen Cockpit und Rettungskräften erleichtert wird,
- die Fluglotsen entlastet werden,
- durch die Verkürzung des Kommunikationswegs (kein Umweg mehr über die Flugsicherung/Tower) Zeitvorteile generiert und das Risiko potenzieller Missverständnisse reduziert wird, und dass
- die Feuerwehrtotfrequenz zu einer Verringerung des Gefährdungspotenzials für die Feuerwehreinsatzkräfte beiträgt.

Auch im Hinblick auf die gesamte weitere Verkehrsabwicklung während eines Notfalls entfaltet die Etablierung der Feuerwehrtotfrequenz eine positive Wirkung, weil hierdurch die Abwicklung des Rettungseinsatzes verbessert und gegebenenfalls auch die Rückkehr zum Normalbetrieb beschleunigt wird.

Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll und angebracht, dieses System für alle Flugplätze verbindlich einzuführen.

II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

III. Erfüllungsaufwand

1. Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht für die Bürger ein Zeit- und Sachaufwand, da im Zuge der Umwandlung der

Lizenzen bestimmte Bedingungen zu erfüllen sind. Diese reichen von einem einfachen Vertraut machen mit den EU-Vorschriften und einer behördlichen Neuausstellung bis zu einer in ihrem Umfang begrenzten Ausbildung, abhängig vom Erfahrungsstand des Antragstellers, mit Prüfungsflug.

Im Einzelnen:

Tätigkeit lt. Checkliste	Zeitaufwand	
	SPL, BPL	PPL (A) und (H)
	Einfache Umwandlung	Umwandlung mit Nachweis der Kenntnisse
Vertraut machen mit Aufgabe	5 Minuten	5 Minuten
Fachliche Beratung/Selbststudium	10 Minuten	79 Minuten
Daten sammeln/zusammen stellen	3 Minuten	3 Minuten
Formulare erbringen/ausfüllen	5 Minuten	5 Minuten
Daten übermitteln	2 Minuten	2 Minuten
Summe je Fall	25 Minuten	94 Minuten
Fallzahl	36061	13263
Stunden insgesamt	15 025	20 779

Aufwandsart	Sachaufwand bis 08.04.2014	
	SPL, BPL	PPL (A) und (H)
	Einfache Umwandlung	Umwandlung mit Nachweis der Kenntnisse
Anmieten Luftfahrzeug (Preis je Flugstunde)		175 €
Anmieten Hubschrauber (Preis je Flugstunde)		315 €
Abnahme Prüfung		75 €
Erteilung der Erlaubnis	60 €	60 €
Fallzahl ohne Prüfung	38 840	
Fallzahl mit Prüfung		6064
Sachaufwand insgesamt in Mio. €	2,4	1,8

Erfüllungsaufwand	Einfache Umwandlung	Umwandlung mit Ausbildung/ Kenntnisnachweis
Jährlicher Zeitaufwand in Stunden	15 025	20 779
Jährlicher Sachaufwand in Mio. Euro	2,4	1,8
Zeitaufwand insgesamt in Stunden	35 804	
Sachaufwand insgesamt in Mio. Euro	4,2	

Nach der Umwandlung in die zukünftig unbegrenzt gültigen Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ergibt sich eine Ersparnis in Höhe von 50 000 Euro im Jahr, da die Verlängerung der Klassenberechtigung und die damit verbundene Gebühr für bestimmte Lizenzarten (LAPL(A und H)) zukünftig entfällt.

2. Wirtschaft

Die bisherige Ausbildung der Flugbegleiter in alleiniger Verantwortung der Schulen und Unternehmen wird durch eine verbindliche Lizenzierung durch die Behörden oder durch hierzu beauftragten Unternehmen und Schulen ersetzt. Die Regelung zur Umsetzung der EU-Verordnung überlässt die Erteilung der Flugbegleiterbescheinigungen, welche den Rechten nach Lizenzen entsprechen, den Unternehmen und Schulen. Ihnen wird jedoch eine Meldepflicht an die zuständige Behörde auferlegt, damit eine behördliche Kontrolle gewährleistet ist.

Den Flughafenunternehmen von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle entstehen zusätzliche Kosten durch die neu geschaffene Pflicht, eine Bodenfunkstelle einzurichten. Die Kosten für die Einrichtung einer Bodenfunkstelle für die Direktkommunikation zwischen Feuerwehr und Piloten belaufen sich auf 1 000 – 1 500 Euro. Hinzu kommen geringe Wartungskosten.

3. Verwaltung

Bei der Umwandlung der Lizenzen und Berechtigungen nach den bisherigen Regelungen JAR-FCL oder nationalen Regelungen in das System nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (sog. Teil FCL) ist eine erhöhte Anzahl von Verwaltungsvorgängen im Zeitraum 8. April 2014 bis 8. April 2015 bzw. 8. April 2018, mit abnehmender Tendenz, zu erwarten. Zum letztgenannten Datum müssen alle in Deutschland geführten Lizenzen und Berechtigungen dem Teil FCL entsprechen. Ein erhöhter Personalaufwand entsteht hierdurch jedoch nicht, da die Luftfahrtverwaltungen der Länder und des Bundes diese Aufgabe zeitlich gestaffelt mit dem vorhandenen Personal bewältigen können.

Beim Luftfahrt-Bundesamt wurde im Rahmen einer Personalbedarfsermittlung ein aus der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 insgesamt resultierender Personalmehrbedarf

von etwa elf Dienstposten (sieben im mittleren, vier im höheren Dienst) festgestellt. Diese zusätzlichen Planstellen wurden in der Haushaltsplanung des Luftfahrt-Bundesamtes bereits berücksichtigt.

IV. Weitere Kosten

Für die Industrie, und hier im Besonderen für die Luftverkehrswirtschaft, entsteht durch die Anpassung der Verordnungen des Luftverkehrsrechts kein zusätzlicher Aufwand. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Durch die Einführung neuer Erlaubnisse, wie die Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz oder die Flugbegleiterbescheinigung, entstehen in diesem Bereich neue Gebührentatbestände.

V. Sonstige Auswirkungen

- a) Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung
Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.
- b) Nachhaltigkeit
Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der LuftVZO)

Zu den Nummern 1 und 2

Die §§ 20 bis 37 regeln weitgehend die Lizenzierung des erlaubnispflichtigen Personals und die Genehmigung der Ausbildungsbetriebe und werden daher aus Gründen der logischen Zuordnung in die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) überführt. Im Zuge dieser Zusammenführung der Rechtsvorschriften über die Lizenzierung des Personals in der Luftfahrt werden die §§ 20 bis 37 LuftVZO aufgehoben und die Inhaltsübersicht entsprechend angepasst.

Zu Nummer 3 (§ 40 LuftVZO)

Mit dem „Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“, das am 7. Juni 2007 in Kraft getreten ist, wurde nicht nur das Fluglärmgesetz aus dem Jahre 1971 umfassend novelliert, sondern auch das Ziel verfolgt, für das Zulassungsrecht verbindliche Vorgaben zu normieren. Aus diesem Grunde sieht § 13 Absatz 1 des novellierten Fluglärmgesetzes vor, dass das Fluglärmgesetz nunmehr in der Umgebung von Flugplätzen mit Wirkung auch für das Genehmigungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz sowie das Planfeststellungsverfahren nach § 8 Luftverkehrsgesetz die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, einschließlich der zu Grunde liegenden Schallschutzanforderungen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Umgebung neuer und wesentlich baulich erweiterter Flugplätze, regelt. Darüber hinaus wurde § 8 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz dahingehend ergänzt, dass zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes zu beachten sind. Damit wurde eine erhöhte Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten geschaffen, so dass auf die bislang gemäß § 40 Absatz 1 Nummer 10 Buchstabe b im Genehmigungsverfahren generell vorgeschriebene Vorlage eines Gutachtens eines medizinischen Sachverständigen über die Auswirkung des Fluglärms auf die Bevölkerung zukünftig verzichtet werden kann.

Durch den neuen Absatz 2 wird der Genehmigungsbehörde aber in Einzelfällen die Möglichkeit eingeräumt, die Vorlage eines Sachverständigengutachtens über die durch den Fluglärm hervorgerufenen Auswirkungen auf die Bevölkerung zu verlangen. Die Behörde trifft ihre Entscheidung nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass ein Sachverständigengutachten über die Auswirkungen des Fluglärms nur noch in den Einzelfällen von Bedeutung ist, in denen spezielle Probleme des passiven Schallschutzes bestehen, die möglicherweise nicht hinreichend durch die Schallschutzregelungen des Fluglärmgesetzes erfasst werden. Die bisherige inhaltliche Ausrichtung des Sachverständigengutachtens auf den lärmmedizinischen Bereich wird entsprechend der Entwicklung der Forschung angepasst. Einzelfallbezogen kann damit auch der Erkenntnisstand zu anderen Lärm-

wirkungen bspw. Belästigungen und Beeinträchtigungen erfasst und für die behördliche Abwägung verfügbar gemacht werden.

Zu Nummer 4 (§ 45 Absatz 5 LuftVZO)

Die Ergänzung des § 45 um den neuen Absatz 5 ist erforderlich, um die technischen Voraussetzungen für die Direktkommunikation zwischen dem Luftfahrzeugführer und dem Flugplatz (bzw. der Flughafenfeuerwehr) zu schaffen.

Dieser besondere Funkverkehr ist als Kommunikation in Notfällen konzipiert, um erforderliche Lösch- und Rettungsmaßnahmen schneller und effektiver koordinieren zu können. Der Funkverkehr wird aufgezeichnet und für maximal 30 Tage aufbewahrt und anschließend gelöscht. Soweit im Rahmen dieses speziellen Funkverkehrs auch personenbezogene Daten aufgezeichnet werden, gelten für deren Löschung die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes. Hierbei dürfte es sich jedoch eher um Ausnahmefälle handeln, da derartige Daten in den oben beschriebenen Notfällen regelmäßig nicht relevant sind und deswegen auch nicht mitgeteilt und aufgezeichnet werden.

Zu Nummer 5 (§ 48c LuftVZO)

Notwendige redaktionelle Anpassung aufgrund der Streichung der Anlagen 2 bis 4 (siehe Nummer 7).

Zu Nummer 6 (§ 108 LuftVZO)

Als notwendige Folgeänderung zu Nummer 1 werden die Tatbestände der Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit der Lizenzierung des Luftfahrtpersonals in die LuftPersV überführt.

Zu Nummer 7 (§ 110 LuftVZO)

Die Übergangsvorschrift des § 110 ist angesichts des Ablaufs des Stichtages 30. April 2009 obsolet geworden und wird daher gestrichen. Neue Übergangsbestimmungen zur Einführung der Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 werden in die LuftPersV aufgenommen.

Zu Nummer 8 (Anlagen 2 bis 4 der LuftVZO)

Anlage 2 wird gestrichen und in die LuftPersV überführt, da die Regelungen zur Antragstellung in nationaler Verantwortung ausbildender Ausbildungseinrichtungen (genehmigte Ausbildungseinrichtungen) zukünftig hier abgebildet sind.

Da die Regelungen zur medizinischen Tauglichkeit einschließlich des Formblattes zur Bescheinigung der Tauglichkeit in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 abschließend für das gesamte erlaubnispflichtige Personal geregelt sind, wird Anlage 3 gestrichen und das Formblatt aus der Anlage VI zu Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verwendet.

Die besonderen Anerkennungsverfahren von Lizenzen, welche durch Drittländer nach den Bestimmungen des Anhang 1 des Abkommen von Chicago (Internationale Organisation für Zivilluftfahrt – ICAO) ausgestellt wurden, regelt Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verbindlich. Die Anlage 4 entfällt daher.

Zu Nummer 9 (Anlage 5)

Die bisherige Anlage 5 wird Anlage 2 und daher neu nummeriert.

Zu Artikel 2 (Änderung der LuftPersV)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird angesichts der umfangreichen Änderungen durch Überführung der bisherigen §§ 20 bis 37 LuftVZO in die LuftPersV neu gefasst.

Der wesentliche Inhalt der §§ 20 bis 37 LuftVZO wird in der Systematik der LuftPersV neu strukturiert und thematisch zusammengefasst. Dabei werden die jeweiligen Zuständigkeiten im Bereich Lizenzierung und Ausbildungserlaubnisse festgelegt.

Im zweiten Abschnitt werden die Überschriften der §§ 114 und 116 an die Begrifflichkeiten „Luftfahrerschein“ bzw. „Ausweis“ angepasst. Im dritten Abschnitt wird in § 117 die Überschrift an den Begriff „Luftfahrerschein“ angepasst. Die §§ 122 und 124 sowie §§ 126, 127 und 130 werden aufgehoben. Daher entfällt auch die redaktionelle Bezeichnung des Unterabschnittes 2a.

Mit der Einführung des § 128a werden die Ausbildung, Prüfung und Anerkennung von freigabeberechtigtem Personal und Prüfern von Luftfahrtgerät neu festgelegt. Dieses Personal ist erlaubnispflichtig, gehört aber von seiner Funktion her zu dem bisher als „sonstiges erlaubnispflichtiges Personal“ bezeichneten Personenkreis. Es handelt sich hier um technisches Personal in der Luftfahrt mit der Berechtigung zur Abnahme von technischen Prüfungen/Nachprüfungen in der Luftfahrt. Die grundlegenden EU-Vorschriften für das technische und fliegende Personal in der Luftfahrt unterscheiden sich, so dass eine separate Prüfungsregelung festgelegt wird.

Der § 133a wird aufgehoben und entfällt daher in der Inhaltsübersicht.

Die Anlagen 2 und 3 werden aufgehoben. Die Anlage 4 wird Anlage 2. Die Anlage 3 zu § 27 wird aus der Anlage 2 zu § 32 der LuftVZO in die LuftPersV überführt, inhaltlich angepasst und neu nummeriert.

Zu Nummer 2

Die Überschrift des Abschnitt 1 wird neu gefasst.

Zu Nummer 3

Der Unterabschnitt 1 wird neu gefasst.

Zu Nummer 4 (§§1 bis 34 LuftPersV)

Zu § 1

§ 1 führt das erlaubnispflichtige Personal in der Luftfahrt auf und orientiert sich dabei an dem bisherigen § 20 LuftVZO. Das unter Nummer 1 und 9 erwähnte erlaubnispflichtige Personal wird durch die Verwaltungsverfahren der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 grundsätzlich geregelt.

Bis zum Ende der Opt-out Fristen nach Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird daneben noch erlaubnispflichtiges Personal durch diese Verordnung geregelt. Dies trifft bis zum 8. April 2015 auf die Segelflugzeug-, Freiballon und Luftschiffführer zu.

Im Anschluss werden Flugingenieure, Flugtechniker, Luftsportgeräteführer, Flugdienstberater und Steuerer von Flugmodellen als ausschließlich national geregeltes erlaubnispflichtiges Personal aufgeführt.

Prüfer von Luftfahrtgerät (hier technische Prüfer) und freigabeberechtigtes Personal im Sinne dieser Verordnung verbleiben ebenfalls in nationaler Zuständigkeit als erlaubnispflichtiges Personal im Sinne des § 4 LuftVG. Es handelt sich hier um das bisher unter „sonstiges erlaubnispflichtiges Personal“ zusammengefasste technische Personal in der Luftfahrt mit besonderen Anforderungen an Ausbildung und Anerkennung. Die bisher in §§ 20, 21 LuftVZO vorgenommene Unterscheidung zwischen erlaubnispflichtigem und sonstigem erlaubnispflichtigem Personal entfällt.

Zu § 2

§ 2 führt den Begriff der „Erlaubnis“ als Oberbegriff sowohl für Lizenzen und Berechtigungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 als auch für nach der LuftPersV erteilte Luftfahrerscheine und Ausweise ein.

Absatz 1 enthält eine Legaldefinition von Lizenz, Luftfahrerschein, Ausweis und Flugbegleiterbescheinigung. Hier werden zur Klarstellung sowohl die Erlaubnisse definiert, die im Weiteren durch EU-Recht geregelt werden als auch die in ausschließlich nationaler Verantwortung verbleibenden Arten der Erlaubnis.

Absatz 2 regelt die Voraussetzungen, unter denen technisches Personal, das nicht zum Führen eines Luftfahrzeugs berechtigt ist, ein Luftfahrzeug aus eigener Kraft bewegen darf. Diese Rechtsnorm ist in den europäischen Durchführungsverordnungen nicht abgebildet, stellt aber weiterhin für Instandhaltungsbetriebe einen regelungswürdigen Umstand dar.

Absatz 3 nimmt Luftfahrzeuge mit vertikaler Start-/ Landefähigkeit vom Anwendungsbereich des Absatz 1 aus, soweit Schwebeflugmanöver durchgeführt werden. Generell ist für das Rollen am Boden durch technisches Personal zu unterscheiden, ob ein Luftfahrzeug zum Zwecke des Rollens vom Boden abheben muss. Ist das der Fall, muss für das Rollen lizenziertes, zum Flugdienst berechtigtes Personal eingesetzt werden. Das Luftfahrt-Bundesamt kann hierzu Ausnahmen zulassen.

Zu § 3

Absatz 1 stellt klar, welche Vorschriften für die fachlichen Voraussetzungen zum Erwerb der Erlaubnisse und die Durchführung von Prüfungen maßgeblich sind. Diese sind zum einen in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in Bezug auf das erlaubnispflichtige Personal zu finden, zum anderen in den Regelungen der LuftPersV. So richten sich die Anforderungen an Lizenzen, Flugbegleiterbescheinigungen und Zeugnisse für zugelassene Ausbildungsorganisationen (ATO) nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Luftfahrerscheine, Ausweise und die Zulassung von genehmigten Ausbildungseinrichtungen werden hingegen in der LuftPersV geregelt. Der Begriff „fachliche Voraussetzungen“ wird hier zur Abgrenzung der weiteren Voraussetzungen wie medizinische Tauglichkeit und Zuverlässigkeit genutzt.

Zusätzlich werden mit Nummer 5 die fachlichen Voraussetzungen für den Bereich der Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Luftschifführer festgelegt. Bis zum 8. April 2015 sind hier noch nationale Ausbildungen möglich. In Verbindung mit § 135 werden die bisher gültigen Voraussetzungen als weiterhin rechtlich zulässig festgelegt.

Die bisher in §§ 20, 21 LuftVZO vorgenommene Unterscheidung zwischen erlaubnispflichtigem und sonstigem erlaubnispflichtigem Personal wird aufgegeben und unter Bezugnahme auf § 4 Absatz 1 und 2 zusammengefasst.

In Absatz 2 wird die entsprechende Anwendbarkeit der Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hinsichtlich der Ausübung der Rechte aus einer Lizenz für diejenigen Luftfahrzeuge festgelegt, welche nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 von den Regelungen der EU eigentlich ausgenommen sind. Es handelt sich hierbei überwiegend um national zugelassene Luftfahrzeuge von historischer Bedeutung, Nachbauten von Originalflugzeugen, Forschungsflugzeuge u. ä. Diese Luftfahrzeuge sind ihrem Wesen nach mit den Ausbildungsanforderungen und Klassenbeschreibungen der jeweils in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegten Lizenzen und Klassenberechtigungen vereinbar und können daher mit den gleichen Lizenzen und Berechtigungen geflogen werden. Dabei ist ein gesonderter Eintrag historischer Luftfahrzeuge in ein Beiblatt zur Lizenz nur dort erforderlich, wo diese Luftfahrzeuge ihrer Bauart nach eine Musterberechtigung mit separatem Eintrag erfordern. Ein gesonderter Eintrag einer Klassenberechtigung für Annex II Luftfahrzeuge ist grundsätzlich nicht erforderlich. Hier langt die auch bisher genutzte Dokumentation der Einweisung im Flugbuch. Die auf diesen

Luftfahrzeugen erfolgtenen Flugstunden werden aus diesem Grunde auch angerechnet. Zusätzlich können diese Luftfahrzeuge auch zum Zwecke der Ausbildung und Durchführung von praktischen Prüfungen genutzt werden.

Eine Anwendung der EU-Verordnung auf die hier wesensgleichen Luftfahrzeuge ist angezeigt, da sonst ein paralleles nationales Lizenzierungssystem mit erheblichem Verwaltungsaufwand für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit identischen Flugeigenschaften und Anforderungen an Ausbildung, Lizenzierung und Erhalt der fortlaufenden Flugerfahrung aufrechterhalten werden müsste.

Zu § 4

In Absatz 1 wird festgelegt, dass Luftfahrerscheine und Ausweise nach § 2 nur dann erteilt werden dürfen, wenn der Bewerber ein bestimmtes, nach der Art des Luftfahrzeugs gestaffeltes Mindestalter erreicht hat. Absatz 1 normiert dabei das Mindestalter für die Arten der Erlaubnis, die auch nach dem Ende der möglichen Opt-out Regelungen in ausschließlich nationaler Regelungsverantwortung verbleiben.

Absatz 2 legt das Mindestalter zum Erlangen einer Lizenz für die Bereiche fest, die noch bis zum 8. April 2015 einem Opt-out unterliegen und anschließend durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt werden. Die Regelungen hierzu aus der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 finden sich jeweils unter FCL.100, 200, 300, 400 und 500. Diese Bereiche sind daher für den verbleibenden Zeitraum noch ergänzend national festzulegen; dies geschieht durch Übernahme der Regelungen des bisherigen § 23 LuftVZO in der Fassung vom 10. Juli 2008.

Zu § 5

Absatz 1 regelt die Zuständigkeiten für die Erteilung von Erlaubnissen nach § 2.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung sind die Länder für die Erteilung der Lizenzen für Privatpiloten und Leichtluftfahrzeugführer (alle Luftfahrzeuge, Ballone) zuständig, einschließlich der hierzu erworbenen möglichen Berechtigungen. Dies gilt nicht für die Instrumentenflugberechtigung, welche in der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes verbleibt.

Die Bescheinigungen für Flugbegleiter werden von den ausbildenden Unternehmen und den hierfür zugelassenen Schulen jeweils direkt erteilt (Absatz 1 Nummer 2).

Die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für die Erteilung der Ausbildungserlaubnis ergibt sich im Weiteren aus § 26.

Die Befugnisse der Beauftragten nach § 31c LuftVG und des Luftfahrt-Bundesamtes bleiben unverändert. Die Zuständigkeit für die Erneuerung und Erweiterung der Erlaubnis sowie für

die Erteilung von Berechtigungen und die Anerkennung der Prüfer wird in Satz 2 geregelt und stellt inhaltlich keine Veränderung zur bisherigen Regelung dar.

Absatz 2 regelt die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes bei der Erteilung der Erlaubnisse. Dies sind im Wesentlichen die Lizenzen der Berufs- und Verkehrsflugzeugführer sowie auch die Privatpiloten bei zusätzlichem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung.

Der Erwerb der Instrumentenflugberechtigung stellt einen Übergang von einer freizeitorientierten Betätigung zu einer gewerblich orientierten Betätigung dar, da die Instrumentenberechtigung der erste Schritt zur Nutzung der Erlaubnis in der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht und Personen ist. Die Instrumentenberechtigung ist für den Verkehrspiloten im ausschließlich gewerblichen Einsatz zwingende Voraussetzung zum Erwerb/Erhalt der Erlaubnis. Für gewerbliche Erlaubnisse ist allein das Luftfahrt-Bundesamt zuständig, daher der Wechsel der Zuständigkeit an dieser Stelle.

Abhängig von der Aufrechterhaltung der Instrumentenflugberechtigung wechselt bei Inhabern von Privatpilotenlizenzen die zuständige Behörde zwischen dem Luftfahrt-Bundesamt und der Landesluftfahrtbehörde.

Zu § 6

Die bislang in § 133a LuftPersV enthaltene Ermächtigungsgrundlage für das Luftfahrt-Bundesamt wird in § 6 überführt und konkretisiert. Sie ermöglicht es dem Luftfahrt-Bundesamt, im Wege einer Durchführungsverordnung solche Bestimmungen und Verfahren dieser Verordnung und der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 näher auszugestalten und zu konkretisieren, welche nach § 3 in seiner ausschließlichen Zuständigkeit liegen.

Zu § 7

Absatz 1 stellt klar, dass der Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis erst dann gestellt werden kann, wenn alle erforderlichen Nachweise vorliegen. Damit erfolgt im Interesse der Verwaltungsvereinfachung eine Angleichung an die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Zudem erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die Begriffe „Luftfahrerschein“ (für Luftsportgeräteführer, Flugtechniker und Flugingenieure), „Ausweis“ (für Flugdienstberater und Modellflieger) und „Lizenz“ (für Personal, welches nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 normiert wird).

Absatz 2 zählt die vorzulegenden Unterlagen auf. Dabei ist die Vorlage eines Lichtbildes nicht mehr erforderlich. Auch auf die Vorlage eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses wird verzichtet, da dieses bereits zu Beginn der Ausbildung vorzulegen ist.

Die Nummer 3 bezieht sich nun sowohl auf den Oberbegriff „Ausbildungsbetrieb“ als auch auf die beauftragten Unternehmen, in denen Flugbegleiter ausgebildet und lizenziert werden (Ausstellung der Flugbegleiterbescheinigung).

Neu aufgenommen worden sind das Flugfunkzeugnis sowie ein Sprachnachweis (Nummern 4 und 5). Die beiden letztgenannten Nachweise sind immer dann erforderlich, wenn das Luftfahrzeug zur Teilnahme am Flugfunk ausgerüstet ist und der Luftfahrzeugführer am Flugfunk teilnimmt. In diesem Falle ist auch ein Spracheintrag notwendig. Dies gilt nicht für Segelflugzeuge und Ballone.

Absatz 3 normiert, welche Unterlagen dem Antrag auf Erteilung eines Ausweises für (technische) Prüfer von Luftfahrtgerät beizufügen sind. Diese sind in den Antragsbedingungen national zu regeln (im Gegensatz zum freigabeberechtigten Personal, welches durch die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 geregelt wird). Die Vorlage des Ausweises dient der Feststellung der Identität/Personalien, da der Vordruck „Prüfer von Luftfahrtgerät“ nach Muster 6 der Anlage 1 LuftPersV kein Lichtbild enthält und die Behörde daher die Personalien des Antragstellers erfassen muss.

Der Nachweis über die Prüfung der Zuverlässigkeit ist in der Regel dann erforderlich, wenn die Prüfer in sicherheitsempfindlichen Bereichen der Flughäfen oder in dort ansässigen Wartungs-/Instandhaltungsbetrieben tätig sind. Ist die Sicherheitsüberprüfung nicht erforderlich, reicht die Kombination aus Führungszeugnis und Verkehrszentralregister zum Nachweis einer entsprechenden Zuverlässigkeit.

Zu § 8

Absatz 1 stellt klar, unter welchen Voraussetzungen die Erlaubnis erteilt werden kann. Der Oberbegriff der Erlaubnis umfasst dabei sowohl nationale Luftfahrerscheine und Ausweise als auch die Lizenzen und Bescheinigungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, deren Ausstellung ebenfalls durch nationale Behörden erfolgt.

Absatz 2 legt die Verpflichtung fest, ein Ausweisdokument zur Feststellung der Identität mitzuführen. Diese Verpflichtung leitet sich aus FCL.045 Buchstabe b) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ab. Auch das Tauglichkeitszeugnis ist mitzuführen.

Die national geregelten Luftsportgeräteführer bedürfen bei ihrer Tätigkeit keines Tauglichkeitszeugnisses und müssen dieses daher auch nicht mitführen.

Zu § 9

§ 9 normiert in Anlehnung an die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 die unbefristete Gültigkeit der Erlaubnisse nach der LuftPersV. Somit sind alle Erlaubnisse per se un-

befristet gültig. Voraussetzung für die Ausübung der Rechte aus der Erlaubnis ist der Nachweis der fortlaufenden Flugerfahrung.

Die Gültigkeit der gesonderten Berechtigungen richtet sich nach den für die jeweilige Berechtigung maßgeblichen Vorschriften. Diese Vorschriften sind die gleichen, die auch den Erwerb der jeweils zugrunde liegenden Lizenz regeln, also die LuftPersV und die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

Absatz 2 legt die Gültigkeit der Erlaubnisse für technisches Personal einheitlich auf fünf Jahre fest; auf diesem Wege werden die EU-Vorschriften und die nationalen Vorschriften bei vergleichbarer Tätigkeit und Umfang der Rechte harmonisiert.

Zu § 10

§ 10 regelt die Voraussetzungen für die Erneuerung von Erlaubnissen. Durch Verwendung des Begriffs „Erlaubnis“ wird klargestellt, dass § 10 sowohl die Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 als auch die nationalen Luftfahrerscheine umfasst.

Der Begriff der Verlängerung einer Erlaubnis kann entfallen, da die Erlaubnisse in Zukunft generell unbegrenzte Gültigkeit besitzen.

Absatz 2 regelt die Bedingungen für die Erneuerung der Erlaubnisse des technischen Personals fest. Dabei gelten hier entweder die nationalen Vorgaben dieser Verordnung oder die EU-Vorgaben.

Absatz 3 regelt die Neubewertung der Sprachkenntnisse aller Erlaubnisinhaber die am Flugfunk teilnehmen. Abhängig von der erreichten Sprachkompetenz ist die Gültigkeit des Spracheintrages begrenzt und die zuständige Stelle für die Neubewertung national festzulegen.

Zu § 11

Hier wird generell die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit aller der Erteilung der Erlaubnis zugrunde liegenden Dokumente geregelt. Da die Erlaubnisse unbegrenzt gültig sind, ist eine regelmäßige Wiedervorstellung bei der Behörde zur Überprüfung grundsätzlich nicht mehr erforderlich und liegt in der Verantwortung der Luftfahrer. Zusätzlich erfolgt die Anpassung an den Oberbegriff der Erlaubnis.

Daneben ist eine fortlaufende Flugerfahrung nachzuweisen, um die Rechte aus einer Erlaubnis ausüben zu können. Die jeweils gültigen fachlichen Voraussetzungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und der LuftPersV (für Luftsportgeräteführer) regeln die Bedingungen zur Auffrischung der fortlaufenden Erfahrung.

Zu § 12

Absatz 1 regelt die Umwandlung im Militärdienst erworbener Lizenzen und Berechtigungen auf der Grundlage eines Anrechnungsberichtes nach Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Der Umwandlungsbericht wird in einer Ressortvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ausformuliert. Hierin sind Art und Weise der Antragstellung, Umfang der militärischen Lizenzen und Berechtigungen sowie die mögliche Anrechnung für die Ausstellung einer zivilen Lizenz oder Berechtigung nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und die Einstufung der ausschließlich im Militärdienst genutzten Luftfahrzeuge detailliert aufgelistet.

Die Umwandlung erfolgt auf Antrag des Bewerbers über die nach § 5 zuständigen Stellen sowie über eine zuständige Stelle bei der Bundeswehr. Dabei werden die im Militärdienst erworbenen Flugstunden, die Erlaubnisse sowie die Berechtigungen in vollem Umfang anerkannt. Es entfällt die im bisherigen Absatz 4 geregelte zeitliche Abhängigkeit der Antragstellung vom Dienstzeitende. Diese Regelung hat bisher die Gültigkeit der militärischen Erlaubnis bei Antragstellung sichergestellt. Nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind alle Erlaubnisse zukünftig unbegrenzt gültig, lediglich das Recht zur Ausübung der Erlaubnis läuft aus.

Die Ausübung der Rechte ist von einer gültigen Muster-/ Klassenberechtigung oder fortlaufender Flugerfahrung abhängig. Ist die notwendige Voraussetzung nicht mehr gegeben, so ist zur Erneuerung der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung oder eine Schulung an einer zugelassenen Ausbildungsorganisation notwendig.

Die Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät bedarf weiterhin der Einzelfallprüfung, da hier militärische Vorschriften von EU-Normen abweichen. Dieser Bereich (Technischer Prüfer im Luftfahrtwesen) ist nicht durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt.

Absatz 2 regelt Einschränkungen (Beschränkung der Rechte aus einer Lizenz auf den Flugbetrieb bei der Bundeswehr) in den umgewandelten Erlaubnissen, solange der Inhaber auf ausschließlich militärisch genutzten Luftfahrzeugen eingesetzt ist und/oder die praktische Prüfung zur Verlängerung/Erneuerung der Lizenz nicht durch einen zivil zugelassenen Flugprüfer durchgeführt wird.

Zu § 13

§ 13 regelt die Anerkennung von Ausbildung und Lizenzierung für Flugingenieure, sofern sie im Ausland durchgeführt wurde. Dieser Personenkreis wird weiterhin auch im europäischen Ausland ausgebildet und hauptsächlich beim gewerblichen Betrieb auf historischen Luftfahrzeugen oder im Testflugbetrieb eingesetzt.

Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 regelt die Anerkennung der Tätigkeit als Flugingenieur im Sinne einer Anrechnung der Flugstunden bei Übergang zu einer Lizenz für Berufs-/ oder Verkehrspiloten. Die Ausbildung zum Flugingenieur mit anschließender Lizenzerteilung wird nicht geregelt. Daher werden zunächst die Vorschriften JAR-FCL 4 deutsch über die Ausbildung und Lizenzierung von Flugingenieuren weiter verwendet sowie die auf gegenseitiger Anerkennung nach dem System JAR-FCL basierenden Ausbildungsnachweise und/oder Lizenzen ausländischer Schulen/ Behörden weiter anerkannt.

Zu § 14

Hier wird festgelegt, dass die Verfahren für die Anerkennung von synthetischen Flugübungsgeräten aus der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sinngemäß auch auf solche Ausbildungsbetriebe anzuwenden sind, die nach nationalen Kriterien ausbilden und Simulatoren zur Ausbildung nutzen.

Zu § 15

Absatz 1 stellt klar, welche Bestimmungen für den Widerruf und eine Beschränkung von Erlaubnissen gelten. Der Widerruf ist dabei mit dem Einziehen der Lizenz zu verbinden.

Dabei werden aufgrund der Vergleichbarkeit der Tätigkeiten und der Ausbildung die Bestimmungen für freigabeberechtigtes Personal auch auf Prüfer von Luftfahrtgerät angewandt.

Das Luftfahrt-Bundesamt ist zuständig für den Widerruf und das Aussetzen der Flugbegleiterbescheinigungen nach Anhang V CC.CCA.110 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Zwar werden die Flugbegleiterbescheinigungen in den meisten Fällen nicht durch das Luftfahrt-Bundesamt, sondern durch die ausbildenden Unternehmen bzw. Schulen ausgestellt; der Widerruf oder eine sonstige beschränkende Maßnahmen dieser mit einer Lizenz vergleichbaren Bescheinigung erfolgt jedoch durch das Luftfahrt-Bundesamt, da insoweit Interessenkonflikte bei den Unternehmen, welche in der Regel ein Interesse an der weiteren uneingeschränkten Einsetzbarkeit der Flugbegleiter haben, nicht ausgeschlossen werden können. Eine wirksame Kontrolle im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs kann daher nur seitens einer Behörde gewährleistet werden.

Die Absätze 2 bis 4 regeln die möglichen Maßnahmen für die national geregelten Luftfahrerscheine und Ausweise. Die Regelungen wurden inhaltlich aus § 29 Absatz 1 bis 3 der Luft-VZO überführt.

Im Einzelnen:

Absatz 2 regelt den Widerruf und die Einziehung der Luftfahrerscheine und Ausweise.

Absatz 3 stellt klar, dass anstelle eines Widerrufs die Beschränkung des Luftfahrerscheines oder des Ausweises auf bestimmte Tätigkeiten oder der Erlass von Nebenbestimmungen in Betracht kommen. So kann der Luftfahrerschein oder der Ausweis zeitweise oder dauerhaft mit Beschränkungen versehen werden.

In Absatz 4 werden die Fälle definiert, in denen das Ruhen des Luftfahrerscheins angeordnet werden kann. Dabei unterscheidet sich das Ruhen des Luftfahrerscheins durch seinen Charakter als zeitlich befristete Maßnahme vom Widerruf. Der Luftfahrerschein wird in amtlicher Verwahrung behalten, bis die Zweifel an der weiteren fachlichen Eignung ausgeräumt sind.

Zu § 16

§ 16 ist an den bisherigen § 24 LuftVZO angelehnt.

Absatz 1 legt die Voraussetzungen für die Ausbildung als Luftfahrer fest. Dabei werden insbesondere die Anforderungen an die Zuverlässigkeit und die Nachweise hierzu geregelt. Diese gelten auch dann, wenn ein Angehöriger eines EU-Mitgliedstaates in Deutschland ausgebildet oder lizenziert werden will.

Absatz 2 enthält eine redaktionelle Anpassung an den Begriff „Ausbildungsbetrieb“. Bewerber um einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräte sowie Steuerer von Flugmodellen und Flugdienstberater sind von der Vorlagepflicht nach den Nummern 2 bis 4 befreit. Diese Ausnahme gilt jedoch mit Blick auf Absatz 1 Nummer 2 (Vorlage eines Tauglichkeitszeugnisses) nicht für Bewerber um einen Luftfahrerschein für Ultraleichtflugzeuge: Sie müssen ein Tauglichkeitszeugnis nach Anhang IV MED.A.030 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 beibringen. Diese unmittelbar nur für LAPL-Piloten geltende Vorschrift wird insoweit entsprechend angewendet.

Die Übermittlung des Auszuges nach § 30 Absatz 8 Straßenverkehrsgesetz erfolgt dabei unmittelbar von Behörde zu Behörde, wenn der Antrag gestellt wurde. Vor diesem Hintergrund reicht die Erklärung des Bewerbers aus, dass der Antrag gestellt worden ist. Im Gegensatz dazu ist das polizeiliche Führungszeugnis vom Bewerber nach Erhalt einzureichen.

In Absatz 3 werden die Bezugnahmen an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 angepasst, da Segelflugzeugführer in Zukunft nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 lizenziert werden. Des Weiteren wird auch für Segelflugzeugführer eine Pflicht zur Überprüfung nach dem Luftverkehrsgesetz konstituiert, wenn diese eine Erweiterung der Segelfluglizenz um die Berechtigung für Reisemotorsegler (TMG) anstreben, da diese, wie auch Motorflugzeuge der E-Klasse bis 2 000 Kilogramm Abfluggewicht, auf Verkehrsflughäfen landen können.

Absatz 4 legt die Voraussetzungen für die Ausbildung für Prüfer von Luftfahrtgerät fest. Da die Prüfer von Luftfahrtgerät zum einen nur noch in bestimmten, national geregelten Berei-

chen ihre Tätigkeiten ausüben und zum anderen die genauen Wirkungsmöglichkeit, und damit auch die Ausbildungsrichtlinien, derzeit durch das in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 geregelte freigabeberechtigte Personal bestimmt werden, da hier ein Verfahren zur Ausbildung und Einsatz technischen Personals ein anderes ablöst, werden die Richtlinien jeweils durch das Luftfahrt-Bundesamt veröffentlicht.

Zu § 17

§ 17 legt in Absatz 1 das Mindestalter bei Beginn der Ausbildung fest. Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung wird für die durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Lizenzen nicht mehr explizit geregelt, sondern hier wird ein Mindestalter für den ersten Alleinflug normiert. Um den Beginn einer Ausbildung vor dem Erreichen einer gewissen charakterlichen Mindestreife zu verhindern wird national weiter der Beginn der Ausbildung normiert. Hier weichen die Vorgaben für die in nationaler Verantwortung verbleibenden Erlaubnisse bewusst von den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ab.

In Absatz 2 wird das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung bei den Lizenzanwärtern geregelt, die nach dem 8. April 2015 ausschließlich durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt werden. Solange hier noch Ausbildungen nach nationalem Recht möglich sind, wird an der bisherigen Rechtspraxis eines Mindestalters zu Ausbildungsbeginn festgehalten.

Zu § 18

§ 18 normiert die nationalen Vorgaben zur Zuverlässigkeit wie bisher § 24 LuftVZO. Änderungen gegenüber der bisherigen Regelung bestehen in der verbindlichen Definition der Datensätze und Dokumente, welche zur Feststellung der Zuverlässigkeit eines Luftfahrers in der Regel herangezogen werden.

Zu § 19

Absatz 1 regelt den Ablauf des Meldeverfahrens gegenüber der zuständigen Stelle nach § 5.

Danach ist der Ausbildungsbetrieb dafür verantwortlich, die Meldung eines Bewerbers um einen Luftfahrerschein an die zuständige Behörde im Sinne einer Ausbildungsanmeldung durchzuführen. Er teilt spätestens zum ersten Alleinflug mit, dass der Bewerber die benötigten Unterlagen vorgelegt hat. Dadurch wird eine Kontrolle vor dem ersten Alleinflug hinsichtlich der Zuverlässigkeit möglich.

Nach Absatz 2 ist die Vorlage von entsprechenden Nachweisen bei Bewerbern für einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräte nur dann notwendig, wenn die Ausbildungseinrichtung berechnete Zweifel an der medizinischen oder charakterlichen Eignung des Bewerbers hat.

Zu § 20

Zweifel an der Tauglichkeit oder der Zuverlässigkeit eines Bewerbers müssen der nach § 5 zuständigen Stelle mitgeteilt werden. Dies geschieht aus datenschutzrechtlichen Gründen zunächst in pseudonymisierter Form. Dies dient dem Schutz der Privatsphäre des Bewerbers im Falle von unbegründeten Anschuldigungen. Die zuständige Stelle entscheidet über die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung anhand der vorgelegten Nachweise. Hält sie die dargelegten Zweifel für begründet, stellt der zuständige Ausbildungsbetrieb ihr die persönlichen Daten des Bewerbers zur Verfügung, so dass im Folgenden die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung untersagt werden kann.

Bestehen weiterhin Zweifel oder ist die Zuverlässigkeit im Sinne der medizinischen Tauglichkeit, der charakterlichen Eignung zum Führen eines Luftfahrzeuges oder der Sicherheit im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes nicht gegeben, sorgt die zuständige Behörde für ein Aussetzen der Ausbildung bis die Zweifel ausgeräumt worden sind oder untersagt die weitere Ausbildung/Aufnahme der Ausbildung.

Zu § 21

§ 21 regelt das Verfahren zur Feststellung der medizinischen Tauglichkeit.

Anhang IV MED.A.025 b) (4) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verpflichtet flugmedizinische Zentren und Sachverständige, einen Bericht an die Genehmigungsbehörde zu übermitteln.

Dieser Bericht umfasst den Antrag auf Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses, den Untersuchungsbericht der entsprechenden Klasse, je nach Indikation Angaben zu dem Ergebnis einer augenärztlichen oder einer HNO-Untersuchung und einen Abdruck des Tauglichkeitszeugnisses. Dies entspricht im Wesentlichen den Vorgaben der „Acceptable Means of Compliance“ (AMC1 zu ARA.MED.135 Buchstabe a bis c). Durch Einhaltung der Vorgaben dieses Materials wird den Zielen aus Anhang IV MED.A.025 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entsprochen.

Das deutschsprachige Muster für diesen Bericht wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in den Nachrichten für Luftfahrer amtlich bekannt gemacht und zusätzlich auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht. Dabei enthält dieses amtliche Muster einige Abweichungen von dem EASA-Formblatt, denn die dort vorgesehene Übermittlung der Familienhistorie (Krankengeschichte) ist nicht mit den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes vereinbar. Zudem wird in dem Muster auf das in dem EASA-Muster vorgesehene Bemerkungsfeld verzichtet.

Absatz 1 stellt klar, dass flugmedizinische Daten ausschließlich an die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes als die zentrale Genehmigungsbehörde übermittelt

werden dürfen. Dabei erfolgt die Übermittlung in pseudonymisierter Form, so dass eine Zuordnung der Daten zu dem untersuchten Bewerber nicht möglich ist.

Eine Übermittlung von flugmedizinischen Daten, die über den Inhalt des genannten Berichts hinausgehen, kommt nur in den Fällen der Konsultation und der Verweisung gemäß Anhang VI MED.B.001 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in Betracht. Sie muss im Einzelfall erforderlich sein und erfolgt auch in diesen Fällen in pseudonymisierter Form.

Absatz 2 verweist auf die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 betreffend die Anerkennungsvoraussetzungen für medizinische Sachverständige in Behörden. Grundsätzlich haben diese Personen zu ihrer Ernennung die Vorgaben des Anhangs VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu erfüllen. Diese Vorgaben gelten in Deutschland als erbracht, wenn die Zusatzbezeichnung „Flugmedizin“ erworben wurde. Die Bundesärztekammer entwickelt die Muster-Weiterbildungsordnung, die vom Deutschen Ärztetag beschlossen wird. Sie erfüllt vollumfänglich die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang VI, ARA.MED.120.

Absatz 3 stellt klar, dass in Fällen der Verweisung gemäß Anhang VI MED.B.001 Buchstabe a (1) i der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes über die Tauglichkeit des Bewerbers entscheiden.

Absatz 4 regelt das Verfahren bei notwendigen Zweitüberprüfungen der Tauglichkeit. Die Formulierung „grenzwertige und strittige Fälle“ wird aus Anhang VI ARA.MED.325 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 übernommen; demnach können nicht nur strittige Fälle, sondern auch solche Fälle, bei denen der flugmedizinische Sachverständige eine grenzwertige Situation nicht alleine entscheiden kann, dem fliegerärztlichen Ausschuss vorgelegt werden.

Zusätzlich wird der Rahmen für die Entscheidung des fliegerärztlichen Ausschusses festgelegt. Die für diese Entscheidung erforderlichen Daten werden dem Ausschuss in pseudonymisierter Form übermittelt, da die Person des Bewerbers/Antragstellers erst dann relevant wird, wenn ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt oder verweigert wird. Die Pseudonymisierung und das Aufheben derselben kann nur durch den flugmedizinischen Sachverständigen oder das flugmedizinische Zentrum vorgenommen werden.

Der fliegerärztliche Ausschuss teilt seine abschließende Entscheidung dem flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentrum mit. Von dort aus erfolgt nach der Depseudonymisierung die Mitteilung an den Bewerber und an die zuständige Genehmigungsbehörde.

Von der Entscheidung des flugmedizinischen Ausschusses sind keine Abweichungen mehr zulässig, außer es liegen neue Erkenntnisse vor.

Zu § 22

§ 22 wird neu eingefügt, um die rechtliche Zulässigkeit von Alleinflügen im Rahmen der Ausbildung klar zu stellen.

Absatz 1 regelt die Bedingungen für die Zulässigkeit von Alleinflügen. Grundlage für die Beurteilung der Notwendigkeit eines Alleinfluges sind die genehmigten Ausbildungsprogramme für den Erwerb der jeweiligen Erlaubnis oder Berechtigung.

Absatz 2 legt fest, dass Alleinflüge ohne Ausbildungsauftrag nur durchgeführt werden können, wenn dem Bewerber eine entsprechende Erlaubnis erteilt wurde. Alleinflüge vor Erteilung der Erlaubnis ohne Ausbildungsauftrag sind nicht zulässig, mit der Ausnahme des Rückfluges nach bestandenem Prüfungsflug. Dabei sind die Bestimmungen über Alleinflüge während der Ausbildung einzuhalten, d. h. der Flug darf nur mit schriftlichem Flugauftrag durchgeführt werden (überwachter Alleinflug).

Zu § 23

Absatz 1 enthält Legaldefinitionen der unterschiedlichen Formen der Ausbildungsbetriebe für Luftfahrtpersonal:

- Die Zulassung von den sogenannten „zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO)“ im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erfolgt durch Erteilung eines Zeugnisses auf der Grundlage von ARA.GEN.310 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.
- Die „genehmigten Ausbildungseinrichtungen“ verfügen hingegen über eine Zulassung auf Grundlage der LuftPersV und bilden Personal aus, welches in nationaler Regellungsverantwortung verbleibt.
- Dazu kommen die Ausbildungsbetriebe nach § 104 LuftPersV für Prüfer von Luftfahrtgerät und die Ausbildungsbetriebe nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 für freigabeberechtigtes Personal, welche beide über Genehmigungen verfügen und technisches, erlaubnispflichtiges Personal ausbilden.

Absatz 2 legt fest, welches erlaubnispflichtige Personal der jeweilige Ausbildungsbetrieb ausbilden darf.

Absatz 3 legt die Fluglehrberechtigung als Grundlage für die Tätigkeit als Ausbilder fest, welche hier zusätzlich zum LuftVG als Ausbildungsvoraussetzung verankert wird. Ausnahme ist das technische Personal nach § 1 Nummer 7 und 8, welches durch technisches Lehrpersonal ausgebildet wird. Eine Fluglehrberechtigung ist hier nicht erforderlich.

Zu § 24

§ 24 bestimmt die jeweils geltenden Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis für Ausbildungsbetriebe.

Für Personal, welches in nationaler Regelungsverantwortung verbleibt und für technisches Personal (freigabeberechtigtes Personal), welches nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 lizenziert wird, gilt diese Verordnung.

Für Personal, welches nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 lizenziert wird, gilt ausschließlich diese EU-Verordnung.

Zu § 25

§ 25 regelt die Form der Erlaubnis für Ausbildungsbetriebe und enthält die Legaldefinitionen der unterschiedlichen Erlaubnisarten.

Zu § 26

Absatz 1 regelt die Zuständigkeit für die Genehmigung von Ausbildungsbetrieben in Anlehnung an die Zuständigkeit für die Erteilung der Lizenzen. Die Länder sind grundsätzlich auch für die Genehmigung der Ausbildungsbetriebe zuständig, für die sie die Erlaubnisse für das erlaubnispflichtige Personal erteilen. Die Zuständigkeit bei Durchführung von Lehrgängen zum Erwerb der Musterberechtigung für Hubschrauber und einmotorige Flugzeuge wird genauer definiert als bisher, um den Wechsel der Zuständigkeit zwischen dem Luftfahrt-Bundesamt und den Ländern klarer festzulegen.

Die Beauftragten nach § 31c sind grundsätzlich für die Luftsportgeräte, Freiballone und Flugmodelle zuständig. In diesem Rahmen sind die Beauftragten nach § 31c Satz 1 Nummer 3 auch verantwortlich für die Erteilung der Erlaubnis zur Ausbildung.

Das Personal nach § 104 Absatz 3 Nummer 4 sind die technischen Prüfer der Klasse 5, die für Luftsportgeräte zuständig sind und Arbeiten im Bereich der Wartung und Instandhaltung sowie der Zulassung der Luftsportgeräte wahrnehmen.

Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe h letzter Halbsatz stellt klar, dass die Zuständigkeit für die Erteilung der Ausbildungserlaubnis für die beschriebenen Berechtigungen grundsätzlich bei der Landesluftfahrtbehörde liegt. Lediglich in solchen Fällen, in denen die betreffende Ausbildungsorganisation gleichzeitig auch Ausbildungstätigkeiten anbietet/durchführt, die im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes liegen, unterliegt sie insgesamt der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 31 Absatz 2 LuftVZO. Diese Abgrenzung dient der Feststellung der Zuständigkeit bei Ausbildungsbetrieben, die als Dachorganisation mehrere Unterbetriebe führen oder Außenstellen unterhalten. Streitfälle werden durch die Landesbehörden in eigener Zuständigkeit geklärt.

Zu § 27

§ 27 regelt das Antragsverfahren zur Zulassung von Ausbildungsbetrieben („genehmigte Ausbildungseinrichtungen“). Die Ausbildung in nationaler Verantwortung beschränkt sich im Wesentlichen auf die Luftsportgeräteführer, Flugingenieure, Flugdienstberater und Steuerer von Flugmodellen sowie die (technischen) Prüfer von Luftfahrtgerät. Die Möglichkeit einer vereinfachten Antragstellung wird hier genutzt, um bei Teilzeitbetrieb einer Ausbildungseinrichtung durch geringeren bürokratischen Aufwand eine vertretbare Erleichterung zu schaffen.

Die Bedingungen zur Antragstellung als Ausbildungsbetrieb für Prüfer von Luftfahrtgerät richten sich nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003.

Zu § 28

Absatz 1 regelt die Voraussetzungen für die Erteilung der behördlichen Erlaubnis sowohl für die zugelassenen Ausbildungsorganisationen, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausbilden, als auch für genehmigte Ausbildungseinrichtungen, die nach nationalen Vorgaben ausbilden. Für Ausbildungsbetriebe, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zugelassen werden, ergeben sich die Anforderungen aus Anhang VII ORA.GEN.115 Buchstabe a). Hier- nach legt die zuständige Behörde Form und Weise der Antragstellung fest.

In Nummer 1 und 2 werden die allgemeinen Voraussetzungen festgelegt. Danach muss der Ausbildungsbetrieb in der Lage sein, einen sicheren Flugbetrieb durchzuführen. Zudem muss das gesamte Lehrpersonal die entsprechenden Berechtigungen besitzen.

In Nummer 3 wird die Einhaltung der jeweils gültigen Ausbildungsvorschriften als weitere Voraussetzung für die Genehmigung zur Ausbildung festgelegt.

Absatz 2 regelt den Umfang der Ausbildungserlaubnis. Diese kann mit Auflagen versehen oder auf bestimmte Arten der Ausbildung beschränkt werden. Grundlage der Erlaubnis ist die sachliche Prüfung durch die zuständige Behörde. Die Festlegungen werden im Zeugnis jeweils festgehalten.

Absatz 3 regelt die genehmigungspflichtigen und die meldepflichtigen Abweichungen von der erteilten Ausbildungserlaubnis. Dabei richten sich die genehmigungspflichtigen Abweichungen nach den Bestimmungen von Anhang VII ORA.GEN.130 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bzw. der nationalen Vorgaben für die Ausbildungsbetriebe nach LuftPersV. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Änderungen, welche unmittelbare Auswirkungen auf die sichere Durchführung der Ausbildung haben können bzw. betriebliche Änderungen von größerem Umfang. Redaktionelle Änderungen sind lediglich meldepflichtig.

Absatz 4 regelt die grundsätzlich unbegrenzte Gültigkeit der Ausbildungserlaubnis. National wie auch in der EU-Verordnung wird festgelegt, dass die Gültigkeit erlischt, wenn die Erlaubnis zurückgegeben wird und wenn die Voraussetzungen zur Erteilung nicht mehr vorliegen. In diesem Fall kann die Erlaubnis auch widerrufen werden.

In Absatz 5 wird die öffentliche Bekanntmachung der Erteilung bzw. des Entzuges der Ausbildungserlaubnis durch die zuständige Stelle festgelegt.

Zu § 29

§ 29 stellt klar, dass auch ein Dachverband als genehmigte Ausbildungseinrichtung zugelassen werden kann. Der Dachverband ist ein aus mehreren (bis zu 150) Unterorganisationen, in der Regel Ortsvereine, bestehendes Zentralorgan. Er erhält die Zulassung als Ausbildungseinrichtung und führt die Ausbildung dezentral in den Ortsvereinen durch. Die Zuständigkeiten für die Genehmigung der Ausbildungseinrichtung sowie der Umfang der Erlaubnis verbleiben wie in §§ 26 bis 28 beschrieben und sind im Wesentlichen identisch mit den Bestimmungen über die Einzelerlaubnisse.

Zu § 30

Der § 30 wird dahin gehend angepasst, dass die Ausbildung erst dann durchgeführt werden darf, wenn durch die zuständige Stelle die Voraussetzungen geprüft, die Konformität mit den für den beantragten Ausbildungsgang geltenden Ausbildungsvorschriften festgestellt und die Zulassung mitgeteilt hat. Eine Prüfung der Erfüllung der Anforderungen an einen Ausbildungsbetrieb ist in dieser Form auch in den durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelten Betrieben erforderlich (siehe hierzu ARA.GEN.300 Buchstabe a).

Zu § 31

Gemäß § 31 führt die nach § 26 zuständige Stelle die Aufsicht über die ihr unterstellten Ausbildungsbetriebe. Die Aufsichtsverpflichtung resultiert zum einen aus der behördlichen Aufsichtsverpflichtung nach § 31 Absatz 2 Nummer 17 LuftVG und zum anderen aus Anhang VI ARA.GEN.300 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Sie findet somit sowohl auf national als auch nach der genannten EU-Verordnung zugelassene Betriebe Anwendung.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Aufsichtsführung ist der in Absatz 2 vorgesehene jährliche Ausbildungsbericht, den jeder Ausbildungsbetrieb der Behörde vorzulegen hat. Anhand der darin enthaltenen Angaben kann die aufsichtführende Stelle wirksam die Durchführung der Ausbildung in den einzelnen Betrieben überwachen.

Von der Berichtspflicht ausgenommen sind die Ausbildungsbetriebe für technisches Personal, da hier die Lehrgangsrahmenbedingungen in Teilen den Eingangsvoraussetzungen angepasst werden und eine starre Berichtsstruktur als Aufsichtsinstrument daher nicht geeignet ist.

Zu § 32

§ 32 regelt die Umstände, unter denen eine Rücknahme oder ein Widerruf der Ausbildungs-erlaubnis erfolgen muss bzw. kann.

Zu § 33

§ 33 bestimmt die Voraussetzungen für eine Anerkennung als „flugmedizinischer Sachver- ständiger“ oder „flugmedizinisches Zentrum“.

Absatz 1 verweist auf die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und bestimmt das Luftfahrt-Bundesamt als für die Anerkennung zuständige Stelle. Dies er- folgt in Anpassung an die durch Artikel 1 des Gesetzes zur Anpassung des Luftverkehrsrechts an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3123 vom 12. Au- gust 2013 geänderte Zuständigkeitenverteilung zwischen Bund und Ländern im Bereich der flugmedizinischen Sachverständigen.

Absatz 2 bestimmt den Rahmen für die Ausübung der Aufsicht des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) gegenüber den von ihm anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren. Es wird festgelegt, zu welchem Zweck die Aufsicht geführt wird und in welche Unterlagen dem LBA Einsicht zu gewähren ist bzw. welche Daten dem LBA zu übermitteln sind. Dabei darf keine Zuordnung zu einem untersuchten Bewerber möglich sein, da die Daten der Über- wachung der ordnungsgemäßen Erteilung der Tauglichkeitszeugnisse dienen. Nach Abschluss der Kontrollmaßnahmen sind die Daten vollumfänglich zurück zu geben, zu vernichten oder zu löschen.

Absatz 3 regelt die Pflicht der flugmedizinischen Zentren und Sachverständigen zu einer per- sonenbezogenen Offenlegung medizinischer Daten in solchen Fällen, in denen einem untaug- lichen Bewerber dennoch ein Tauglichkeitszeugnis erteilt worden ist. Dies ist erforderlich, um Maßnahmen der Gefahrenabwehr ergreifen zu können, denn ein erhöhtes gesundheitliches Risiko des Bewerbers kann mit einer erhöhten Flugunfallgefahr verbunden sein.

Zu § 34

§ 34 regelt die Zusammensetzung des fliegerärztlichen Ausschusses.

Gemäß Absatz 1 beruft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die eh- renamtlichen Mitglieder des fliegerärztlichen Ausschusses.

Absatz 2 ermöglicht es dem Ausschuss, zur Klärung medizinischer Fachfragen auch Ärzte aus anderen Fachrichtungen hinzuziehen.

Absatz 3 legt fest, dass der fliegerärztliche Ausschuss sich eine Geschäftsordnung gibt. Diese bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Zu Nummer 5 (Zwischenüberschrift)

Der Unterabschnitt für Segelflugzeugführer wird nach dem Inhaltsverzeichnis neu nummeriert.

Zu Nummer 6 (Zwischenüberschrift)

Der Unterabschnitt für Luftsportgeräteführer wird nach dem Inhaltsverzeichnis neu nummeriert.

Zu Nummer 7 (§ 42 LuftPersV)

In § 42 erfolgen im Wesentlichen redaktionelle Anpassungen als Folge der vorangegangenen begrifflichen Änderungen.

Absatz 6 Nummer 1 wird neu gefasst, da mit Einführung der von der Musterzulassung befreiten Luftsportgeräte bis 120 Kilogramm Leermasse auch motorgetriebene Luftsportgeräte unter diese Regelung fallen.

Die Festlegung der Schulung bestimmter Startarten kann entfallen, da generell die sichere Beherrschung des Luftsportgerätes ausschlaggebend ist. Die jeweiligen Durchführungsbestimmungen für die Ausbildung werden durch die Beauftragten nach § 31c LuftVG festgelegt. Diese beinhalten auch die Einweisung in das Verhalten bei luftsportgerättypischen besonderen Gefahrensituationen.

Zu Nummer 8 (§ 44 LuftPersV)

Die Überschrift in § 44 wird an den Begriff des Luftfahrerscheins angepasst.

Die Streichung des Begriffs „Verlängerung“ in Satz 1 erfolgt angesichts des Umstands, dass Luftfahrerscheine im Zuge der Anpassung an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nunmehr unbegrenzt gültig sind. Eine Verlängerung der Luftfahrerscheine ist daher nicht mehr notwendig.

Die Absätze 2, 4 und 5 enthalten lediglich redaktionelle Anpassungen an den Begriff „Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer“ in Abgrenzung zu dem Begriff „Lizenzen“ auf Basis der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

Zu Nummer 9 (§ 45 LuftPersV)

Absatz 1 wird neu gefasst, da Luftfahrerscheine für Luftsportgeräteführer in Anlehnung an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zukünftig unbegrenzt gültig sind. Für Führer von Ultraleichtflugzeugen bleibt es insoweit bei der geltenden Rechtslage, als er über ein gültiges Tauglichkeitszeugnis entsprechend Anhang IV MEC.A.030 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verfügen muss. Der Führer von sonstigen Luftsportgeräten muss zwar

vor Aufnahme des Flug- oder Sprungdienstes grundsätzlich weiterhin tauglich sein, hat dieses aber nicht mehr fortlaufend nachzuweisen.

Absatz 4 enthält eine redaktionelle Anpassung an den Begriff „Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer“ in Abgrenzung zu dem Begriff „Lizenzen“ auf Basis der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sowie eine konkrete Bezugnahme auf die Bezeichnung der Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 4 LuftVZO. Hier sind mit Einführung der Klasse bis 120 Kilogramm Leermasse motorisierte und nicht motorisierte Luftsportgeräte zusammen gefasst.

Absatz 5 wird gestrichen, da der Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer nach Absatz 1 unbefristet erteilt wird.

Zu Nummern 10 bis 12 (Zwischenüberschrift)

Die Unterabschnitte betreffend die Freiballon- und Luftschiffführer sowie die Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder werden nach dem Inhaltsverzeichnis neu nummeriert.

Zu Nummer 13 (§ 62 LuftPersV)

In den Absätzen 1 und 3 erfolgt eine redaktionelle Anpassung an den Begriff „Luftfahrerschein für Flugtechniker“. Zur Anpassung an die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird Absatz 1 Nummer 4 gestrichen. Für die hier geregelten Lizenzen wird kein Lehrgang in Sofortmaßnahmen am Unfallort/Erste Hilfe gefordert.

Absatz 2 enthält keine Änderungen gegenüber der gültigen Fassung der LuftPersV.

Zu Nummer 14 (§ 64 LuftPersV)

In der Überschrift und in Absatz 1 und 2 erfolgt eine redaktionelle Anpassung an den Begriff „Luftfahrerschein für Flugtechniker“. Der Begriff „Erlaubnis“ wird als Oberbegriff für Lizenzen und Luftfahrerscheine genutzt.

In Absatz 3 erfolgt eine Anpassung an die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 für die Ausbildung der Hubschrauberbesatzungen. JAR-FCL 2 deutsch ist zum 8. April 2013 in Ausbildung und Lizenzierung, insbesondere aber auch hinsichtlich des Erwerbs der Musterberechtigungen durch die Vorschriften der EU-Verordnung, überlagert worden.

Zu Nummer 15 (§ 65 LuftPersV)

In der Überschrift und in Absatz 1 und 2 erfolgt eine redaktionelle Anpassung an den Begriff Luftfahrerschein für Flugtechniker.

Zu Nummer 16 (Zwischenüberschrift)

Der Unterabschnitt betreffend die Berechtigung für Langstreckenflug wird nach dem Inhaltsverzeichnis neu nummeriert.

Zu Nummer 17 (§ 77 LuftPersV)

Grundsätzlich ist die Langstreckenflugausbildung in der Ausbildung für Berufs- und Verkehrspiloten nach JAR-FCL deutsch und der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthalten. Die Regelung bleibt zur Umwandlung älterer Lizenzen und Berechtigungen sowie zur Umwandlung der Erlaubnisse der Bundeswehr zunächst erhalten.

Ein Wegfall des § 77 nach dem 8. April 2018 wird möglich wenn die Lizenzen nach JAR-FCL gänzlich in die Bestimmungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 überführt sind. Die Bezüge zu JAR-FCL werden geändert, da hier zukünftig die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 heran zu ziehen ist. Im Zuge des Wegfalls der JAR-FCL Regelungen ändert sich auch die Bezeichnung „FTO (Flight Training Organisation)“ zu „ATO (Approved Training Organisation – zugelassene Ausbildungsorganisation)“.

Zu Nummer 18 (Zwischenüberschrift)

Der Unterabschnitt 8 wird an die Regelungsinhalte der LuftPersV angepasst und neu nummeriert.

Zu Nummer 19 (§ 81 LuftPersV)

Der Erwerb der Kunstflugberechtigung für Hubschrauber und Flugzeuge richtet sich nach den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Die Bestimmungen zum Erwerb der Kunstflugberechtigung nach dieser Verordnung für Segelflugzeuge sind noch bis zum Ende des Opt-out für Segelflugzeuge (8. April 2015) aufrecht zu erhalten. Der Regelungsgehalt der Absätze 1 bis 8 wird hieran angepasst.

Zu Nummer 20 (§§ 82 und 83 LuftPersV)

Die §§ 82 und 83 entfallen, da diese Berechtigungen ausschließlich durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt werden.

Zu Nummer 21 (§ 84 LuftPersV)

Die Schleppberechtigung für lizenziertes Personal ist in Anhang I FCL.805 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt.

Daher ist lediglich die Schleppberechtigung für Luftsportgeräte national zu regeln und § 84 entsprechend anzupassen. Die Flugerfahrung und der Ausbildungsumfang werden von der bisherigen Schleppberechtigung für motorgetriebene Luftfahrzeuge übernommen, da der Erwerb der Schleppberechtigung nur für motorgetriebene Luftsportgeräte möglich ist.

Zu Nummer 22 (§ 84a LuftPersV)

Redaktionelle Anpassung an den Begriff „Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer“.

In Absatz 2 Satz 2 bleibt der Begriff „Lizenz für Privatflugzeugführer“ erhalten, da hier eine Ausbildungserleichterung bei bereits bestehender Lizenz geregelt wird.

Zu Nummer 23 (§ 85 LuftPersV)

Mit Anwendung der Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entfallen die Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge und die Lizenzen nach JAR-FCL 1 deutsch. Diese werden durch Lizenzen für Privatpiloten nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nach den deutschen Umwandlungsberichten ersetzt.

Zu Nummer 24 (§ 86 LuftPersV)

§ 86 entfällt, da diese Berechtigungen durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt wird.

Zu Nummer 25 (Zwischenüberschrift)

Der Unterabschnitt 9 wird an den verbleibenden Regelungsgehalt angepasst und neu nummeriert.

Zu Nummer 26 (§ 88 LuftPersV)

Die Vorgaben für die Ausbildung von Lehrpersonal für Flugingenieure werden weiterhin national geregelt.

Dabei behalten für den Bereich der Flugingenieure zunächst die Regelungen von JAR-FCL 4 deutsch ihre Gültigkeit. Der Bereich der Flugingenieure wird in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nur in Bezug auf eine Anrechnung von Flugzeiten zum Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten geregelt. Ausbildungsvorschriften werden nicht erlassen.

Flugingenieure werden nur noch auf speziellen, in der Regel historischen Luftfahrzeugen, benötigt. Die bisherigen Ausbildungsvorschriften hierzu werden als ausreichend erachtet und daher beibehalten.

Zu Nummer 27 (§ 88a LuftPersV)

§ 88a entfällt, da diese Berechtigungen durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt wird.

Zu Nummer 28 (§ 95 LuftPersV)

In § 95 LuftPersV wird die Verweisung auf die Regelungen nach JAR-FCL 1 deutsch durch eine Bezugnahme auf die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ersetzt, da die Lehrberechtigung für Flugzeugführer durch die EU-Verordnung geregelt wird.

Zu Nummer 29 (§ 95a LuftPersV)

Neben lediglich redaktionellen Anpassungen erfolgt in Absatz 2 Nummer 3 eine Zusammenfassung der Luftsportgeräte „Hängegleiter und Gleitsegel“ zu der Kategorie „motorisierte und nicht motorisierte Luftsportgeräte“, da diese Kategorie nach § 1 Absatz 4 LuftVZO mittlerweile auch motorisierte Luftsportgeräte umfasst (von der Zulassungspflicht befreite motorisierte und nicht-motorisierte Luftsportgeräte bis 120 Kilogramm).

Zu Nummer 30 (21. Zwischenüberschrift)

Die Zwischenüberschrift wird aufgehoben und neu nummeriert, da die Regelung für Führer von Luftfahrzeugen besonderer Art aufgehoben wird.

Zu Nummer 31 (§ 98 LuftPersV)

§ 98 wird mangels praktischen Anwendungsbereichs aufgehoben. Die Regelung sah vor, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die sinngemäße Anwendung bestimmter Vorschriften der LuftPersV auf solche Luftfahrzeuge festlegen konnte, für die die LuftPersV keine eigenen Vorschriften enthält. § 98 war somit als Auffangtatbestand insbesondere für neuartige, dem Luftrecht bislang unbekannt Luftfahrzeuge konzipiert.

Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihre Durchführungsbestimmungen regeln umfassend die Entwicklung, Zulassung, Ausbildung und Lizenzierung für alle Arten von Luftfahrzeugen und Luftfahrern. Ebenso ist die Zuständigkeit für ggf. derzeit nicht geregelte Luftfahrzeuge auf die EASA übergegangen. Luftfahrzeuge völlig neuer oder bisher unbekannter Bauart, die nach Annex II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 noch ausschließlich in nationaler Verantwortung liegen, werden in der Entwicklung bereits durch das BMVI begleitet und mit Beginn ihrer Nutzung gesetzlichen Regelungen unterworfen. Eine Notwendigkeit für die Auffangregelung des § 98 besteht daher nicht mehr.

Zu Nummer 32 (Überschrift Abschnitt 2)

Die Überschrift wird an den verbliebenen Regelungsinhalt von Abschnitt 2 angepasst.

Zu Nummer 33 (Zwischenüberschrift Abschnitt 2 Unterabschnitt 1)

Die Zwischenüberschrift zum Unterabschnitt 2 wird neu gefasst.

Zu Nummer 34 (§ 109 LuftPersV)

Nach der letzten Änderung der LuftPersV wurde in § 108 der Absatz 4 angefügt. Die Regelungen über Erlaubnis zur Ausübung der Rechte als Prüfer sind nun in Absatz 4 verankert. Es erfolgt die redaktionelle Richtigstellung des Verweises.

Zu Nummer 35 (Zwischenüberschrift Abschnitt 2 Unterabschnitt 2)

Die Zwischenüberschrift wird neu gefasst.

Zu Nummer 36 (§ 111a LuftPersV)

Absatz 1 definiert den Umfang der Rechte des freigabeberechtigten Personals. Die Rechte werden in einer allgemeinen Begriffsdefinition auf Tätigkeiten nach dieser Verordnung festgelegt. Damit wird verhindert, dass das freigabeberechtigte Personal jedes Mal dann einer Ergänzungsgenehmigung bedarf, wenn Arbeiten an Luftfahrzeugen nach Annex II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgenommen werden sollen. Diese in Klassen zusammengefassten Luftfahrzeuge sind im Wesentlichen technisch mit den Luftfahrzeugen vergleichbar, die durch die EU-Verordnungen geregelt werden, bedürften aber aus formalen Gründen einer gesonderten Freigabe. Daher werden hier die Rechte auf diese Luftfahrzeuge erweitert.

Absatz 5 wird eingefügt und übernimmt die Regelungen aus dem bisherigen § 21 Absatz 3 LuftVZO, um die Anwendung der Erlaubnis für freigabeberechtigtes Personal nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 auch auf Luftfahrtgerät zu ermöglichen, welches nicht durch die EU geregelt wird.

Zu Nummer 37 (Zwischenüberschrift Abschnitt 2 Unterabschnitt 3)

Die Zwischenüberschrift wird neu gefasst.

Zu Nummer 38 (§ 112 LuftPersV)

Redaktionelle Anpassung an den Begriff „Luftfahrerschein für Flugdienstberater“.

Zu Nummer 39 (§ 114 LuftPersV)

Redaktionelle Anpassung an den Begriff „Luftfahrerschein für Flugdienstberater“. Die Nummerierung des Musters erfolgt in Anpassung an die verbleibenden Muster der LuftPersV. Die Angabe „JAR-OPS 1 deutsch“ wird durch die korrekte Bezeichnung der einschlägigen EU-Verordnung über den Flugbetrieb ersetzt.

Zu Nummer 40 (Zwischenüberschrift Abschnitt 2 Unterabschnitt 2)

Die Zwischenüberschrift wird neu gefasst.

Zu Nummer 41 (§ 115 LuftPersV)

Redaktionelle Anpassung an den Begriff „Ausweis für Steuerer von Flugmodellen“.

Zu Nummer 42 (§ 116 LuftPersV)

Redaktionelle Anpassung an den Begriff „Ausweis für Steuerer von Flugmodellen“. Im Übrigen erfolgt die Nummerierung des Musters in Anpassung an die verbleibenden Muster der LuftPersV.

Zu Nummer 43 (Überschrift Abschnitt 3)

Die Überschrift wird in Form und Inhalt an den verbleibenden Regelungsgehalt angepasst.

Zu Nummer 44 (§ 117 LuftPersV)

§ 117 wird redaktionell angepasst an die Bedingungen für Alleinflüge bei den Ausbildungsgängen, die in nationaler Verantwortung verbleiben und bei denen ein Alleinflug zum Tragen kommt (Luftsportgeräteführer).

Zu Nummer 45 (Abschnitt 3 Unterabschnitt 2)

Die Zwischenüberschrift wird neu gefasst.

Zu Nummer 46 (§ 120 LuftPersV)

Absatz 1 legt entsprechend der Vorgabe in Anhang I FCL.050 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 für das erlaubnispflichtige Personal, welches aktiv in die Steuerung oder Flugführung eines Luftfahrzeuges eingebunden ist oder diese unterstützt, die Pflicht zum Führen eines Flugbuches fest.

Weiter wird klargestellt, welche konkreten Angaben in dem Flugbuch zu erfassen sind.

In Absatz 2 wird der Begriff „registrierte Ausbildungseinrichtung“ gestrichen, da die Nutzung des aus § 24 definierten Oberbegriffs alle Arten von Ausbildungsbetrieben abdeckt.

Absatz 3 enthält keine Änderungen gegenüber der gültigen Fassung der LuftPersV.

Für Personal nach § 1 Nummer 1 gelten die Vorgaben der von der EASA veröffentlichten sog. Anerkannten Nachweisverfahren („Acceptable Means of Compliance“-AMC) zu Anhang I FCL.050 zu beachten.

Zu Nummer 47 (§ 121 LuftPersV)

Die Regelung über den Nachweis der theoretischen Kenntnisse bezieht sich nur noch auf die in nationaler Verantwortung verbleibenden Ausbildungsgänge. Daher werden die Begriffe „Luftfahrerschein“ und „Ausweis“ genutzt. Der Oberbegriff „Ausbildungsbetrieb“ wird durch die für nationale Betriebe vorgesehene Bezeichnung „genehmigte Ausbildungseinrichtung“ ersetzt.

Zu Nummer 48 (§ 122 LuftPersV)

In § 122 werden Privatluftfahrzeugführer von den Anforderungen des § 122 hinsichtlich der Flugerfahrung ausgenommen, da die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 insoweit eine abschließende Regelung enthält.

Zu Nummer 49 (§ 124 LuftPersV)

Die Anrechnung von Flugstunden zum Nachweis der Bedingungen zur Verlängerung einer Berechtigung für Inhaber einer Privatpilotenlizenz für Flugzeuge und Hubschrauber erfolgt

nach den Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Aus diesem Grund wird § 124 entsprechend angepasst.

Zu Nummer 50 (§ 125 LuftPersV)

Anhang I FCL. 055 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 fordert einen Spracheintrag in der Lizenz. Die Richtlinien zur Bewertung der Sprachkenntnisse sind ebenfalls in der EU-Verordnung festgelegt (Anlage 2 zu Anhang I). Die Verfahren zur Durchführung der Sprachprüfungen werden mit § 125 national festgelegt.

Absatz 1 regelt die Notwendigkeit einer Prüfung zum Nachweis entsprechender Sprachkenntnisse oder alternativ die Vorlage entsprechender Dokumente, aus denen Sprachkenntnisse abgeleitet werden können. Gleichzeitig werden die für die Abnahme von Sprachprüfungen zuständigen Stellen festgelegt. Dabei werden die Verfahren zum Ablegen der Sprachprüfung in der englischen Sprache aus der Verordnung über Flugfunkzeugnisse (FlugFunkV) berücksichtigt.

Absatz 2 legt die zuständigen Stellen fest, bei denen eine Neubewertung zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Sprachkenntnisse absolviert werden kann. Die Neubewertung kann nur bei noch gültigem Nachweis der Sprachkenntnisse durchgeführt werden. Nach Ablauf der Gültigkeit ist vor den nach § 125a zuständigen Stellen ein neuer Nachweis der Gültigkeit zu erbringen. Dem Bewerber wird das Ergebnis der Neubewertung jeweils mitgeteilt, ein Eintrag in die Lizenz wird von den nach § 5 zuständigen Stellen vorgenommen oder in Anwendung der Bestimmungen von Anhang VI ARA.FCL.200 Buchstabe c) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durch hierzu ermächtigte Stellen oder Prüfer.

Absatz 3 regelt die Anerkennung von in einem anderen EU-Mitgliedstaat erworbenen Sprachnachweisen. Dabei ist in diesem Fall das Niveau der Sprachkenntnisse durch die ausländische Stelle zu bestätigen. Zusätzlich ist ein Nachweis erforderlich, dass die ausstellende Stelle im jeweiligen Mitgliedstaat die Berechtigung hat, Sprachnachweise abzunehmen und auszustellen. Dieser Nachweis erscheint zwingend erforderlich, da die Benennung der sprachprüfenden Stellen und das Verfahren der Prüfung in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten verbleibt und daher nicht einheitlich ist.

Absatz 4 regelt die Anerkennung der in der Ausbildung zum Fluglotsen oder in der Ausbildung des sonstigen Flugsicherungsbetriebspersonals erworbenen Sprachnachweise und den Eintrag in den Lizenz- oder Erlaubnisschein.

Zu Nummer 51 (§ 125a LuftPersV)

In Absatz 1 wird die Nummerierung der Anlage an die verbleibenden Anlagen angepasst.

Die Anerkennung zur Durchführung von Sprachprüfungen gilt zukünftig unbefristet, solange die Voraussetzungen für die Erteilung fortbestehen. Die Anerkennung kann auf die Prüfung bestimmter Sprachen und Befähigungsstufen eingeschränkt werden. Dies wird in der Anerkennung vermerkt.

Zu Nummer 52 (Zwischenüberschrift)

Die Zwischenüberschrift wird gestrichen, weil der Regelungsgehalt mit der Aufhebung von § 127 wegfällt.

Zu Nummer 53 (§§ 126 und 127 LuftPersV)

Mit der Streichung des § 126 werden die Anforderungen zur Erlangung einer Lizenz, eines Luftfahrerscheines oder eines Ausweises harmonisiert. Ein Lehrgang über Sofortmaßnahmen am Unfallort ist in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht gefordert und in der Luftfahrt auch nicht gesondert erforderlich.

§ 127 entfällt, da die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu diesem Sachverhalt eine andere Normierung der Altersgrenzen vorsehen. Eine abweichende nationale Regelung ist nicht mehr zulässig.

Zu Nummer 54 (Abschnitt 3 Unterabschnitt 3)

Die Zwischenüberschrift wird neu gefasst.

Zu Nummer 55 (§ 128 LuftPersV)

Absatz 1 bestimmt die Rechtsgrundlagen für Prüfungen und die Verfahren zur Durchführung von Prüfungen nach Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 neu.

Absatz 2 regelt das Verfahren der Bestimmung von Prüfern zur Durchführung praktischer Prüfungen (Anhang VI ARA.FCL.205 c) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011). Dieses Verfahren sieht beim Erwerb einer Erlaubnis die Zuweisung eines Prüfers durch die Behörde oder die Prüfung unmittelbar durch die Behörde vor. Unter dem Erwerb einer Erlaubnis ist dabei der erstmalige Erwerb einer Lizenz oder eines Luftfahrerscheins unter Ausstellung eines neuen Papiers zu verstehen. Dies gilt z. B. für den Fall, dass ein Bewerber erstmals eine LAPL(A) erwirbt, selbst wenn er bereits Inhaber einer LAPL(H) ist.

Ein erstmaliger Erwerb liegt hingegen nicht vor, wenn lediglich eine weitere Berechtigung (z. B. Kunstflugberechtigung, Klassenberechtigung) hinzuerworben wird. In diesen Fällen kann der Bewerber einen jeweils anerkannten Prüfer mit der entsprechenden Berechtigung zur Durchführung der Prüfung selbst wählen. Dies gilt jedoch nicht für den erstmaligen Hinzuerwerb einer Instrumentenflugberechtigung.

Absatz 3 regelt die Anerkennung von Prüfern in Anlehnung an die Bedingungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Unabhängig davon werden Prüfer, die ausschließlich nach dieser Verordnung Prüfungen durchführen, durch Vorgaben der jeweils zuständigen Stelle, unabhängig von den Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, zertifiziert.

Absatz 4 n. F. legt fest, nach welchem Verfahren die jeweils zuständige Behörde die Daten über die von ihr zertifizierten Prüfer erhebt und bearbeitet. Dabei werden die jeweils zu erhebenden Daten und deren Nutzungszweck festgelegt. Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein zentrales Verzeichnis über die Prüfer und ihre Berechtigungen; auf diese Weise wird den Vorgaben von Anhang VI ARA.FCL.205 b) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Rechnung getragen. Dabei wird den Betroffenen das Recht eingeräumt, der Veröffentlichung der Daten ganz oder teilweise zu widersprechen. Die Veröffentlichung der Daten erfolgt ausschließlich durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Absatz 5 gilt lediglich für national geregeltes Personal und enthält eine redaktionelle Anpassung an den Begriff „genehmigte Ausbildungseinrichtung“, da dieser Absatz in Anlehnung an die Verfahren der EU-Verordnung nur für national geregeltes erlaubnispflichtiges Personal gilt.

Absatz 6 regelt die Bewertungskriterien und die Gültigkeit einer theoretischen Prüfung nach dieser Verordnung. Dabei werden die Grenzwerte für das Bestehen einer theoretischen Prüfung, die Häufigkeit der Wiederholungen, die Gesamtdauer für das Ablegen der kompletten Theorieprüfung und die Gültigkeit der bestandenen Prüfung an die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 angeglichen.

Die theoretischen Prüfungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind abschließend in Anhang I FCL.025 geregelt.

Absatz 7 betrifft die Bewertung von Prüfungsergebnissen und die Anzahl der praktischen Prüfungsversuche. Bei nicht bestandener Prüfung entscheidet der Prüfer über die Art und Weise der Wiederholung. Eine Untersagung der weiteren Ausbildung eines Bewerbers bei Nichteignung nach § 20 bleibt unberührt.

Absatz 8 enthält eine redaktionelle Anpassung an den Begriff „Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer“.

Absatz 9 regelt die Verfahren zur Dokumentation von durchgeführten Prüfungen. Zunächst wird für die schriftliche Dokumentation der gleiche Begriff wie in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 eingeführt. Die Verfahren zum weiteren Umgang mit der Prüfungsdokumentation (Übermittlung an die zuständige Behörde, Aufbewahrung der Kopie durch den Prüfer) werden

an die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 angeglichen, um eine weitgehende Verfahrensgleichheit zu erreichen.

Die Aufbewahrungsdauer der Dokumentation wird ebenfalls an die EU-Verordnung angeglichen. Eine Löschungsverpflichtung wird aus Gründen des Datenschutzes explizit normiert.

Zu Nummer 56 (§ 128a LuftPersV)

Absatz 1 bestimmt die maßgeblichen Rechtsgrundlagen. Absatz 2 legt fest, dass die praktische und theoretische Prüfung sowohl unmittelbar bei der Behörde oder bei von ihr bestimmten Prüfern abgelegt werden können. Dabei legt die Behörde Ort und Zeit der theoretischen Prüfung fest.

Zur Nachvollziehbarkeit der Prüfungsbedingungen sind jeweils Prüfungsdokumentationen anzufertigen und an die zuständige Behörde zu übersenden bzw. durch diese anzufertigen. Die Fristen und weiteren Bestimmungen zur Aufbewahrung richten sich nach den Bestimmungen des § 65 LuftVG.

Absatz 3 regelt die Voraussetzungen für das Bestehen und die Anzahl der möglichen Wiederholungsversuche für die theoretische Prüfung für freigabeberechtigte Personal und Prüfer von Luftfahrtgerät. Zwar werden die Rahmenbedingungen für dieses Personal nicht auf europäischer Ebene festgelegt und daher national geregelt; sie werden jedoch weitgehend an die Voraussetzungen zum Erwerb von Lizenzen und Luftfahrerscheine angepasst. Der Gesamtzeitraum, in dem alle Teile einer Theorieprüfung abzulegen sind, beträgt abweichend zu den Lizenzen des fliegenden Personals zwölf Monate, beginnend mit dem Datum des Ablegens der ersten Teilprüfung.

Absatz 4 bestimmt, dass vor Ablegen der praktischen Prüfung zunächst die theoretische Prüfung zu absolvieren ist. Ein vorheriger Beginn der praktischen Ausbildung ist jedoch zulässig.

Praktische Prüfungen werden lediglich mit „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“ bewertet; die Anzahl der Versuche ist grundsätzlich unbeschränkt. Der jeweilige Prüfer bewertet dabei die Prüfung im Ergebnis, legt aber im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde den Wiederholungsumfang fest. Zusätzlich werden die maximalen Gültigkeitszeiträume der jeweiligen Prüfungsteile festgelegt.

Mit Ablegen der theoretischen Prüfung beginnt die Frist von zwölf Monaten zu laufen. Innerhalb dieser Frist muss der Bewerber die praktische Prüfung ablegen und den Antrag auf Erteilung der Prüferlaubnis stellen. Dabei darf im Zeitpunkt der Antragstellung kein Prüfungsteil älter als zwölf Monate sein.

Im Falle des Ersterwerbs einer Erlaubnis erfolgt gemäß Absatz 5 eine Beauftragung des Prüfers durch die zuständige Behörde. Die Prüfer dürfen dabei nur Prüfungen durchführen, für die sie selber die entsprechende Berechtigung besitzen. Die Gültigkeitsdauer der Anerkennung ist (in Anlehnung an die Gültigkeitsdauer der Prüfer nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) auf drei Jahre beschränkt. Die Verlängerung einer Anerkennung liegt im Ermessen der zuständigen Stelle. Die Berechtigung zur Benennung durch die Behörde ergibt sich aus 66.B.200 Buchstabe b) des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003.

Zu Nummer 57 (§ 129 LuftPersV)

In § 129 wird national die Anrechnung besonderer theoretischer Vorkenntnisse aus allgemeinen luftfahrtspezifischen Bereichen geregelt. Hierdurch wird die Möglichkeit eingeräumt, ein Studium oder eine vergleichbare Ausbildung in einem luftfahrtverwandten Ausbildungsgang auf die theoretische Ausbildung und zusätzlich auch auf die theoretische Prüfung anzurechnen. Die Entscheidung über den Umfang der Befreiung trifft die zuständige Behörde.

Zu Nummer 58 (§ 130 LuftPersV)

§ 130 wird aufgehoben, da die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 keine Erneuerung von abgelaufenen Berechtigungen vorsieht. Im Zuge der Gleichbehandlung national erworbener Berechtigungen mit identischen Berechtigungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird hier in Anlehnung an die EU-Verordnung vorgegangen.

Zu Nummer 59 (Abschnitt 3 Unterabschnitt 4)

Die Zwischenüberschrift wird neu gefasst.

Zu Nummer 60 (§ 131 LuftPersV)

Hier erfolgt eine Anpassung der Verweisung auf den neuen § 5 und an den Oberbegriff der „Erlaubnis“.

Zu Nummer 61 (§ 132 LuftPersV)

Anpassung an die mit Übertrag der entsprechenden Paragraphen aus der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in die LuftPersV geregelten Verfahren zur Antragstellung über die national geregelten und vorgeschriebenen Prüfungen zur Erlangung von Erlaubnissen.

Zu Nummer 62 (Überschrift Abschnitt 4)

Da die Durchführungsvorschriften bereits in Abschnitt 1 (§ 6) geregelt sind, wird die Überschrift angepasst.

Zu Nummer 63 (§ 133a LuftPersV)

§ 133a wird aufgehoben, da diese Regelung bereits in § 6 abgebildet ist.

Zu Nummer 64 (§ 134 LuftPersV)

Absatz 1 wird an die neue Systematik der Verordnung angepasst.

Des Weiteren ist es zur Umsetzung der Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erforderlich, zahlreiche neue Ordnungswidrigkeitentatbestände zu schaffen. Diese Ergänzung erfolgt mit dem neuen Absatz 2. Dabei wird entsprechend der Struktur der Verordnung unterteilt in die Anhänge I (Teil-FCL), IV (Teil-MED), VI (Teil-ARA) und VII (Teil-ORA).

Zu Nummer 65 (§ 135 LuftPersV)

Absatz 1 regelt die Umwandlung von Lizenzen, welche nach den Regelungen von JAR-FCL ausgestellt worden sind. Diese auf 60 Monate befristeten Lizenzen werden im Rahmen der regelmäßigen Erneuerung durch Lizenzen nach Anhang I („Teil-FCL“) ersetzt, da sie rechtlich den Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gleichgestellt sind und lediglich das Format (nach Anlage I zu Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) geändert werden muss.

Gemäß Absatz 2 werden Lizenzen, die nach der bisherigen LuftPersV oder nach ICAO-Richtlinien ausgestellt wurden, nach Maßgabe der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt gemachten Umwandlungsberichte umgewandelt. Das Verfahren richtet sich nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

Absatz 3 regelt die Umwandlung der nicht JAR-gemäßen Lizenzen für Segelflugzeuge, Luftschiffe und Freiballone. Diese werden nach den Vorgaben von Umwandlungsberichten auf Antrag umgewandelt, jedoch ist aufgrund des in Anspruch genommenen Opt-outs hier eine Umwandlung bis zum 8. April 2015 möglich.

Absatz 4 regelt die Umwandlung der nicht JAR-gemäßen Lizenzen in den Fällen, in welchen der Antrag auf Umwandlung erst nach dem Ende der Opt-out Regelungen gestellt wird. Insofern erfasst Absatz 4 insbesondere die Lizenzen solcher Luftfahrer, die die Rechte aus ihren Lizenzen aktuell nicht ausüben und daher eine Umwandlung bis zum 8. April 2015 nicht veranlassen können oder wollen. In Abstimmung mit der EASA sind in diesem Fall sowohl die Vorgaben der Lizenzierungsbestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu beachten als auch die Vorgaben aus den Umwandlungsberichten. Hiermit wird sichergestellt, dass die Rechte aus einer einmal erworbenen Lizenz auch zu einem späteren Zeitpunkt wieder ausgeübt werden können.

Zu Nummer 66 (Anlage 1)

Die Lizenzen für Flugzeuge und Hubschrauber werden nur noch nach dem Muster der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgestellt, so dass die Muster 1 und 2 aufgehoben werden. Die übrigen Muster behalten ihre Gültigkeit.

Zu Nummer 67 (Anlagen 2 und 3 LuftPersV)

Die Anlagen 2 und 3 sind aufgrund der Anlage 2 zu Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 obsolet und werden daher aufgehoben.

Zu Nummer 68 (Anlage 4 LuftPersV)

Anlage 4 wird neu nummeriert und redaktionell angepasst. In Nummer 1 c) (3) wird der Bezug zur Bewertungsgrundlage für Sprachprüfungen in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hergestellt.

In Nummer 3 erfolgt eine begriffliche Anpassung. Zudem wird die Befähigungsstufe aus der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 übernommen. Da die Durchführung der Prüfungen, nicht aber der Bewertungsmaßstab national geregelt wird, wird das Luftfahrt-Bundesamt ermächtigt, zum Verfahren generell Ausnahmen zu genehmigen. Der Bereich, in dem Ausnahmen zugelassen werden können, wird daher erweitert.

Nummer 4 wird redaktionell an den neuen Bezug angepasst.

Zu Nummer 69 (Anlage 3 zu § 27)

Die Anlage 3 wird aus der LuftVZO (alt) übernommen und dient der weiteren Festlegung von Angaben für ausschließlich in nationaler Verantwortung ausbildende Schulen. Diese erhalten mit Antragstellung nationale Ausbildungsgenehmigungen. Die Angaben auf dem auch bisher genutzten Formblatt entsprechen dabei den Anforderungen von Anhang VII ORA.ATO.105 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bis auf die Verpflichtung zur Vorlage der Ausbildungs- und Betriebshandbücher.

Zu Artikel 3 (Weitere Änderung der LuftPersV)

Die LuftPersV wird aufgrund der durch die Bundesrepublik Deutschland in Anspruch genommenen Opt-out Fristen nach Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in zwei Schritten geändert.

Zum 8. April 2014 sind die Bestimmungen über die nicht JAR-gemäßen Hubschrauber- und Flugzeuglizenzen nicht mehr anzuwenden. Ab diesem Datum gelten für diese Lizenzen ausschließlich die Bestimmungen des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Die Umwandlung dieser Lizenzen war bis zu diesem Datum abzuschließen; davor begonnene Ausbildungsgänge werden mittels Anrechnungsbericht anerkannt.

Ab dem 8. April 2015 sind auch die Bestimmungen nach Part-FCL für Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Luftschiffführer verbindlich anzuwenden. Artikel 3 tritt daher zum 8. April 2015 in Kraft und setzt die verbleibenden Inhalte um.

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis)

Das Inhaltsverzeichnis wird an die verbleibenden Regelungsinhalte der Verordnung angepasst. Die Muster 3, 4 und 6 der Anlage 1 werden aufgehoben.

Zu Nummer 2 (§ 3 LuftPersV)

Die bis zum Ende des Opt-out noch regelungsbedürftigen fachlichen Voraussetzungen zum Erwerb der nationalen Lizenzen für Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Luftschiffführer werden ab dem 8. April 2015 abschließend durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt. Die diese Erlaubnisse betreffenden Regelungen der LuftPersV werden daher in der Folge jeweils aufgehoben.

Zu Nummer 3 (§ 4 LuftPersV)

Die Nummerierung des Absatzes wird aufgehoben, da nur noch ein Absatz verbleibt. Die Regelungen zum Mindestalter bei Erwerb der Lizenz werden aufgehoben, da ab dem 8. April 2015 für alle Lizenzen insoweit abschließend die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gilt.

Zu Nummer 4 (§ 17 LuftPersV)

Die Nummerierung des Absatzes wird aufgehoben. Die Regelungen zum Mindestalter bei Beginn der Ausbildung werden aufgehoben, da diese zum Stichtag 8. April 2015 für alle Lizenzen abschließend durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt werden.

Zu Nummer 5 (Unterabschnitt2 Segelflugzeugführer)

Die Überschrift des Unterabschnitts wird gestrichen, da die Regelungen über die Ausbildung und Lizenzierung von Segelflugzeugführern aufgehoben werden.

Zu Nummer 6 (§§ 36 – 41 LuftPersV)

Die §§ 36 bis 41 regeln die Lizenzierung der Segelflugzeugführer. Diese werden zukünftig in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 umfassend geregelt, so dass nationale Regelungen hierzu obsolet geworden und damit aus Gründen der Rechtsklarheit zu streichen sind.

Zu Nummer 7 (Unterabschnitt 3 Luftsportgeräteführer)

Die Überschrift des Unterabschnitts für Luftsportgeräteführer wird wie im Inhaltsverzeichnis neu nummeriert.

Zu Nummer 8 (§§ 45a, 45b)

§ 45a regelt die erforderliche Flugerfahrung bei Mitnahme von Fluggästen für Luftsportgeräteführer. Die nationale Regelung wird aus § 122 aufgrund der inhaltlichen Zuordnung in den Abschnitt über die Regelung von Luftsportgeräten überführt.

Die bisher in § 122 ebenfalls geregelte Flugerfahrung bei der Mitnahme von Fluggästen für die Privatflugzeugführer, Segelflugzeugführer und Luftschiffführer wird in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt und fällt daher weg.

§ 45b regelt die Anrechnung von Flugzeiten in besonderen Fällen. Hierzu gehören Zeiten als Fluglehrer sowie die Flugzeit als Prüfer bei Flugprüfungen, bei denen der Fluglehrer/Prüfer das Luftfahrzeug in der Regel nicht aktiv führt und die Flugzeit als Flugschüler mit Fluglehrer und als Bewerber bei der Absolvierung einer praktischen Prüfung vor Erteilung des Luftfahrerscheins.

Zu Nummer 9 (Unterabschnitt 4 Freiballonführer)

Der Unterabschnitt wird gestrichen, da die Regelungen über die Ausbildung und Lizenzierung von Freiballonführern aufgehoben werden.

Zu Nummer 10 (§§ 46 bis 49 LuftPersV)

Die §§ 46 bis 53 entfallen, da die Lizenz für Freiballonführer abschließend durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt wird.

Zu Nummer 11 (Unterabschnitt 5 Luftschiffführer)

Der Unterabschnitt wird gestrichen, da die Regelungen über die Ausbildung und Lizenzierung von Luftschiffführern aufgehoben werden.

Zu Nummer 12 (§§ 50 bis 53 LuftPersV)

Die §§ 50 bis 53 entfallen, da die Lizenz für Luftschiffführer abschließend durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt wird.

Zu Nummern 13 und 14 (Zwischenüberschriften)

Die Nummerierung der Zwischenüberschriften wird an das Inhaltsverzeichnis angepasst.

Zu Nummer 15 (Unterabschnitt 5 Berechtigung für Schleppflug und Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer)

Der Unterabschnitt wird neu nummeriert und an den verbleibenden Regelungsgehalt angepasst.

Zu Nummer 16 (§ 81 LuftPersV)

Der § 81 entfällt, da die Kunstflugberechtigung nach dem 8. April 2015 für alle Arten von Luftfahrzeugen ausschließlich durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt wird.

Zu Nummer 17 (§ 84 LuftPersV)

Die Schleppberechtigung für lizenziertes Personal ist in Anhang I FCL.805 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt.

Daher ist lediglich die Schleppberechtigung für Luftsportgeräte national zu regeln und § 84 entsprechend anzupassen. Die Flugerfahrung und der Ausbildungsumfang werden von der bisherigen Schleppberechtigung für motorgetriebene Luftfahrzeuge übernommen, da der Erwerb der Schleppberechtigung nur für motorgetriebene Luftsportgeräte möglich ist.

Zu Nummer 18 (§ 85 LuftPersV)

Die Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer ist durch die Verordnung (EU) Nr. 245/2014 geregelt worden. Diese Regelungen sind mit Ablauf des Opt-out zum 8. April 2015 für Segelflugzeuge verbindlich anzuwenden.

Zu Nummer 19 (Unterabschnitt 9)

Der Unterabschnitt 9 wird neu nummeriert.

Zu Nummer 20 (§ 89 LuftPersV)

§ 89 entfällt, da die Bedingungen zum Erwerb der Lehrberechtigung durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 abschließend geregelt werden.

Zu Nummer 21 (§§ 94 und 95 LuftPersV)

§§ 94 und 95 entfallen, da diese Berechtigungen durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt werden.

Zu Nummer 22 (§ 96 LuftPersV)

Neben einer redaktionellen Anpassung an die Vorschriften, welche die Ausbildung in nationaler Verantwortung regeln, erfolgt in Absatz 2 eine Anpassung an die in nationaler Regelungskompetenz verbleibende Berechtigung zur Ausbildung von Luftsportgeräteführern und Flugingenieuren.

Hiernach darf ein Luftsportgeräteführer nur auf solchen Luftsportgeräten ausbilden, die er nach seinem Luftfahrerschein selbst verantwortlich führen darf. Ebenso darf ein Flugingenieur mit der Berechtigung zur Ausbildung von Flugingenieuren nur auf solchen Mustern ausbilden, auf denen er selbst eingewiesen ist bzw. die in seine Erlaubnis eingetragen sind.

Absatz 3 regelt die Voraussetzungen, nach denen ein Lehrberechtigter für Luftsportgeräte zum Erwerb der Schleppberechtigung ausbilden darf. Hierzu muss er selber über die entsprechende Berechtigung in seinem Luftfahrerschein verfügen.

Absatz 4 übernimmt die bisher in der LuftVZO geregelten Bedingungen für eine Verlängerung für Lehrberechtigungen für Luftsportgeräteführer. Die Voraussetzungen für eine Verlängerung der Lehrberechtigung für Flugingenieure richten sich weiter nach JAR-FCL 4 deutsch.

Zu Nummer 23 (§ 117 LuftPersV)

§ 117 wird redaktionell angepasst an die Bedingungen für Alleinflüge bei den Ausbildungsgängen, die in nationaler Verantwortung verbleiben und bei denen ein Alleinflug zum Tragen kommt (Luftsportgeräteführer).

Zu Nummer 24 (§ 122 LuftPersV)

§ 122 LuftPersV wird aufgehoben und mit Änderungen als neuer § 45a eingefügt, da diese Regelung nunmehr nur noch auf Luftsportgeräteführer anzuwenden ist.

Zu Nummer 25 (§ 124 LuftPersV)

§ 124 wird aufgehoben und mit Änderungen als neuer § 45b eingefügt, da diese Regelung nunmehr lediglich auf Luftsportgeräteführer anzuwenden ist.

Zu Nummer 26 (Unterabschnitt 2a)

Die Regelungsinhalte des Unterabschnitts 2a des dritten Abschnitts sind entfallen.

Zu Nummer 27 (§ 134 LuftPersV)

§ 45a wird mit Artikel 3 dieser Verordnung eingeführt. Das Führen eines Luftsportgerätes mit Fluggästen, einschließlich der Sprungfallschirme, ohne über die erforderliche Übung zu verfügen wird mit einer Ordnungswidrigkeit belegt. Diese Regelung wird zum Schutz der Fluggäste eingeführt.

Zu Nummer 28 (Anlage 1 LuftPersV)

In Anlage 1 erfolgt eine Anpassung an die national geregelten Erlaubnisse und die notwendigen Muster der Luftfahrerscheine und Ausweise hierzu. Die Muster 3, 4 und 6 werden durch Muster nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ersetzt.

Artikel 4 (Änderung der BeauftrV)

Zu Nummer 1 (§ 1 BeauftrV)

Redaktionelle Korrektur.

Zu Nummer 2 (§ 1 und § 2 BeauftrV)

Die Änderung der §§ 1 und 2 ist eine erforderliche Folgeänderung zu der zwischenzeitlich geänderten Vorschrift des § 1 Absatz 4 Nummer 1 LuftVZO. Dort ist die neue Luftfahrzeugklasse aerodynamisch gesteuerter Luftsportgeräte bis 120 Kilogramm Leermasse aufgenommen worden; die Beauftragungsverordnung ist daher entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 3 (§ 3a BeauftrV)

In § 3a erfolgt eine Anpassung an die neue Terminologie des § 1 Absatz 4 Nummer 1 LuftVZO.

Artikel 5 (Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV))

Zu Nummer 1

Im Gebührenverzeichnis erfolgt die redaktionelle Anpassung an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 als Bezugsdokument im Bereich der Regelungen zum fliegenden Personal.

Zu Nummer 2 (Abschnitte III, IV und VII des Gebührenverzeichnisses)

Anpassung der in den Gebührentatbeständen enthaltenen Bezugnahmen an die relevanten Normen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Im Einzelnen:

Abschnitt III:

Rechtsgrundlage für die kostenpflichtigen Verwaltungshandlungen waren bisher nationale Rechtsnormen der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der LuftPersV oder die Regelungen zu JAR-FCL 1 bis 4 (deutsch). Diese Regelungen werden nun weitgehend durch die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ersetzt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird der gesamte Abschnitt III neu gefasst. Die Gebührenhöhe bleibt dabei im Wesentlichen unverändert. Eine Korrektur der Bezugnahme auf die nunmehr in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verankerten Amtshandlungen wird vorgenommen in den Nummern 3 bis 7, 14, 17, 28, 30 und 31.

Aufgrund der von Deutschland in Anspruch genommenen Opt-out-Möglichkeit bleiben im Bereich der Lizenzen für Segelflieger, Ballonfahrer und Luftschiffführer die nationalen Normen noch bis zum 8. April 2015 neben den Normen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bestehen.

Neben den Verweisen auf die LuftPersV sind die Verweise auf die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auf die inhaltsgleichen Kostentatbestände hinzugekommen. Dies betrifft im Abschnitt III die Nummern 8, 10 und 11 sowie 17 und 21.

Aufgrund der Überführung der §§ 20 bis 37 der LuftVZO in die LuftPersV ist eine Anpassung die Verweise in den Nummern 12 bis 14 und 31 erforderlich.

Die Kostentatbestände 9, 15 und 16, 19, 22, 25 bis 27 und 29 bleiben unverändert.

Die Kostentatbestände 1a) und 1b) regeln den Bereich Privatflugzeugführer für Flächenflugzeuge (PPL (A) und LAPL (A)). Der bisherige Tatbestand 1b) regelte dabei den Tatbestand der Privatflugzeugführer nach JAR-FCL. Die Verweise auf JAR-FCL werden durch die Verweise auf Part-FCL ersetzt und der Tatbestand inhaltsgleich in Nummer 1a) überführt.

Der bisherige PPL (A) nach LuftPersV entspricht im Umfang der Ausbildung, sowohl in Theorie als auch in Praxis, dem LAPL (A) nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Einschränk-

kungen zum PPL (A) ergeben sich durch die auf Europa beschränkte Nutzung des LAPL (der LAPL ist nicht ICAO-konform und gilt daher nicht weltweit wie der PPL), sowie die Beschränkung auf maximal vier Personen an Bord. Dem geringeren wirtschaftlichen Nutzen des LAPL wird daher durch eine geringere Prüfungsgebühr für die Praxis Rechnung getragen (wie beim bisherigen PPL (A) nach LuftPersV) und der Tatbestand in Nummer 1b) aufgenommen.

Nummer 2 Buchstabe a) wird gestrichen. Die Überschrift von Nummer 2 wird geändert, um die Prüfung im Rahmen der geforderten Umwandlung der Lizenzen in das System nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 abzubilden. Die „Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge“ entfällt, so dass Prüfungen hierzu gestrichen werden können. Im Zuge der Umwandlung bestehender Lizenzen (PPL (A)) nach ICAO und nach § 1 bis 3 LuftPersV in Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird gefordert, Kenntnisse in Funknavigation nachzuweisen. Der Nachweis dieser Kenntnisse zur Lizenzumwandlung wird durch eine praktische Prüfung erbracht. Die Anforderungen für diese praktische Prüfung wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Abstimmung mit den Ländern festgelegt. Da sie der praktischen Prüfung für die gestrichene Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge entsprechen, wurden die Kosten für die praktische Prüfung beibehalten.

In Nummer 3a erfolgt eine Anpassung der Gebührenhöhe des Buchstaben a) an den Betrag der Nummer 4 Buchstabe a), da es sich hier um eine inhaltlich identische theoretische Prüfung handelt, welche im Ergebnis mit der Bescheinigung über die bestandene Theorieprüfung auf dem Niveau der ATPL (Lizenz für Verkehrspiloten) endet. Die spätere Zuerkennung der ATPL erfolgt nach Absolvierung einer bestimmten praktischen Erfahrung ohne weitere theoretische Prüfung.

Die Nummer 5a wird eingefügt, da nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auch bei Hubschrauberführern der Erwerb einer Leichtluftfahrzeuglizenz vorgesehen ist. Die Gebührenhöhe bemisst sich in der Höhe nach dem Erwerb der Leichtluftfahrzeugführerlizenz für Flächenflugzeuge (LAPL (A)) mit der identischen Begründung hinsichtlich der geringeren Gebührenhöhe der praktischen Prüfung aufgrund des geringeren wirtschaftlichen Nutzens der Lizenz.

Die bisherige Nummer 18 entfällt, da die Streu- und Sprühberechtigung mit Einführung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entfällt. Nummer 18 n. F. beinhaltet nunmehr die Gebühr für den Eintrag der Startarten und die Erweiterung der Größenklassen bei Freiballonen. Diese sind durch einen behördlichen Verwaltungsakt in die Lizenz einzutragen. Zur Berechnung der Kosten wird der geringste Stundensatz mit einem Aufwand von 0,25 Stunden zur Prüfung der Voraussetzungen (wird in der Regel mit einer Bescheinigung nachgewiesen) und dem Verwaltungsaufwand zum Ausdruck/Eindruck der Lizenz genutzt.

Nummer 20 wird redaktionell klarer gefasst, um die Verständlichkeit zu verbessern. Es werden drei Kategorien von Lehrberechtigungen unterschieden, nämlich die Lehrberechtigung für Luftfahrzeugführer (ausgenommen Privatluftfahrzeugführer), die Lehrberechtigung für Klassen- und oder Musterberechtigungen („Class Rating Instructor“ oder „Type Rating Instructor“) sowie die Lehrberechtigung für Flugingenieure. Die Verweise werden an die maßgeblichen Normen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, JAR-FCL 4 und der LuftPersV angepasst.

In Nummer 21 werden die Kompetenzbeurteilungen für Privatpilotenlizenzen nun komplett geregelt, da diese mittlerweile insgesamt in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erfasst sind.

In Nummer 22 wird die Bezugnahme präzisiert.

In Nummer 23 erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die Bezeichnung der Prüfer von Luftfahrtgerät. Auch hier können mehrere Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen erworben werden, dementsprechend werden diese in den Plural gesetzt. Der Verweis in Buchstabe c auf § 108 LuftPersV ist aufgrund der Änderung vom 15. Februar 2013 (BGBl. I S. 293) angepasst worden. Die Prüfer der Klasse 2 sind weggefallen und daher nicht mehr aufgeführt.

In Nummer 24 wird ein neuer Gebührentatbestand für die Abnahme der praktischen Prüfung für Flugdienstberater durch das Luftfahrt-Bundesamt aufgenommen. Nach § 113 Absatz 1 Satz 1 ist unverändert eine theoretische und praktische Prüfung zum Nachweis der entsprechenden Fertigkeiten gefordert.

Die bisherige LuftKostV hatte für die praktische Prüfung bisher keine Gebühr vorgesehen. Dieser Kostentatbestand wird nunmehr in Nummer 24 Buchstabe b) verankert. Die Höhe der Gebühr für die Abnahme der praktischen Prüfung wird dabei der Gebühr der praktischen Prüfung für Berufsflugzeugführer aus Nummer 3 Buchstabe b) gleichgesetzt, da die Flugdienstberater die Prüfung mit dem Ziel der Berufsausübung ablegen.

In Nummer 28 werden die Verweisungen an den geänderten § 128 und den neu eingeführten § 128a angepasst. Die §§ 128 und 128a regeln die Anzahl und Modalitäten von Wiederholungsprüfungen. Ebenso sind die diesbezüglichen Tatbestände von Wiederholungsprüfungen aus der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 eingefügt. Die Prüfung ist in der Gebührenhöhe variabel, da sowohl die theoretische als auch die praktische Prüfung in Teilen bestanden sein können bzw. wiederholt werden müssen. Der Umfang der theoretischen Prüfung unterscheidet sich abhängig von der Art der Erlaubnis stark (zwischen sechs Prüfungsstunden bis zu zwei Tagen). Dabei ist behördlicherseits jeweils ein Prüfer als Aufsichtspersonal bzw. Ansprechpartner während der Prüfung zu stellen, der die Fragen auswählt und die Prüfung überwacht.

Die praktische Prüfung wird im Luftfahrzeug oder Simulator im Beisein des praktischen Prüfers absolviert und kann ebenfalls in Gänze oder Teilen bestanden werden und ist zudem im Umfang der Prüfung (festgelegt in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) stark unterschiedlich, abhängig von der Art der Erlaubnis sowie der Art der Berechtigung. Vor diesem Hintergrund ist die jeweils gewählte Rahmengebühr angemessen.

Nummer 31 wird neben der Anpassung der Verweise auch inhaltlich klarer gefasst, um den kostenpflichtigen Tatbestand zu präzisieren.

In Nummer 32 werden Anpassungen an die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vorgenommen. Das freigabeberechtigte Personal der Kategorie B ist nach Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 nunmehr in die Kategorien B 1 bis B 3 aufgeteilt. Der Verwaltungsaufwand zur Erteilung der Berechtigung ist jeweils gleich und daher wird der Kostenaufwand für die Berechtigung angepasst. Der Buchstabe f wird eingeführt, da im Rahmen der weiteren Anpassungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 weitere Kategorien des freigabeberechtigten Personals eingeführt werden. Der Verwaltungsaufwand für die Erteilung dieser Berechtigungen ist jeweils gleich hoch und wird daher mit einer einheitlichen, weiteren Kostenposition belegt.

In Buchstabe h erfolgt eine sprachliche Anpassung an den in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 verwendeten Begriff der Gruppenberechtigung

In Nummer 33 berücksichtigt die derzeitige Formulierung nur die Fälle, in denen ein Bewerber nicht zur Prüfung erschienen ist, d. h. der Prüfungstermin also verstrichen ist. Die Prüfungsteilnahme kann auch vom Bewerber vor dem Termin, zu dem er bereits geladen ist, abgesagt werden und er ist für einen neuen Prüfungstermin zu laden. Der Verwaltungsaufwand für die Umplanung und eine erneute Ladung ist in beiden Fällen gleich groß. Die neue Formulierung deckt beide Fälle ab.

Abschnitt IV:

Abschnitt IV wird neu gefasst.

Die Kostentatbestände der Nummern 5, 12 bis 14, 17, 18 und 20 bleiben unverändert.

In den Nummern 4, 8, 9 und 15 sind die Verweisungen auf die jeweils neue Rechtsgrundlage angepasst worden. Dabei bleibt die gebührenpflichtige Amtshandlung inhaltlich unverändert; sie ist nun lediglich in den EU-Normen verankert.

Neben den Verweisen auf die LuftPersV sind die Verweise auf die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bei Beibehaltung der inhaltsgleichen Kostentatbestände hinzugekommen. Dies

betrifft im Abschnitt IV die Nummern 1 bis 3, 6, 7, 11, 16 und 19. Dabei wurden die Nummern 1, 2, 9, 11 und 19 zusätzlich redaktionell klarer gefasst.

In Nummer 1 wird eine Gebühr die Erteilung der Flugbegleiterbescheinigung im Sinne einer Erlaubnis aufgenommen.

In Nummer 6 entfällt die Berechtigung für das Streuen und Sprühen von Stoffen, da diese Berechtigung nicht mehr existiert.

In Nummer 19 erfolgt eine Präzisierung des Bezuges über den erstmaligen Eintrag von Sprachkenntnissen auf § 125 Absatz 1 sowie die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Redaktionell klarer gefasst wird die Verwaltungshandlung dahingehend, dass die Gebühr je eingetragener Sprache erhoben wird, da der Verwaltungsaufwand mit jedem Eintrag in gleicher Höhe entsteht.

Abschnitt VII:

Im Abschnitt VII werden in den Nummern 13 bis 15, 17 bis 24, 26 und 27, 29, 31 und 32 die bisherigen Verweisungen auf die nationalen Rechtsgrundlagen durch Verweisungen auf die einschlägigen EU-rechtlichen Bestimmungen ersetzt. Die gebührenpflichtige Amtshandlung als solche bleibt unverändert.

Nummer 1b) wird gestrichen, da dieser Gebührentatbestand in der Praxis keine tatsächliche Relevanz hatte und bisher noch nie angewandt wurde.

In Nummer 17 Buchstabe b) wurde die Bezeichnung „SFI“ für Synthetic Flight Instructor gestrichen und durch die Bezeichnung „Lehrpersonal“ ersetzt.

Nummer 35 wird gestrichen. Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 fordert für das erlaubnispflichtige Personal grundsätzlich keinen Lehrgang für Sofortmaßnahmen am Unfallort. Aus Gründen der Gleichbehandlung des Personals, welches der EU-Verordnung unterfällt, und des nationalen Personals wurde auch national auf den Nachweis des entsprechenden Lehrgangs verzichtet. Es entfällt daher auch die Notwendigkeit zur Anerkennung der entsprechenden Ausbildungseinrichtungen.

Zu Artikel 6 (Weitere Änderung der LuftKostV)

Die Verweisungen auf die nationalen Regelungen der LuftPersV sind mit Ablauf des Opt-out zum 8. April 2015 zu streichen, da die den Kostentatbeständen zugrundeliegenden Amtshandlungen dann ausschließlich in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verankert sind. Dabei bleiben die kostenpflichtigen Tatbestände in ihrem Wesen identisch mit den bisherigen nationalen Regelungen.

In Abschnitt III werden die Nummern 2 und 16 aufgehoben, da beide kostenpflichtigen Tatbestände nach Ablauf der Opt-out Fristen in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht mehr vorgesehen sind.

Artikel 7 (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 können Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen zu Pilotenlizenzen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffe, Ballone und Segelflugzeuge bis zum 8. April 2015 nicht anzuwenden. Deutschland hat von dieser Regelung Gebrauch gemacht, daher sollen die Regelungen der Artikel 3 und 6 erst zum 9. April 2015 in Kraft treten.

Um den Flugplatzbetreibern einen ausreichenden Zeitraum zur Einrichtung der Bodenfunkstelle unter Berücksichtigung technischer und monetärer Rahmenbedingungen zu einzuräumen, wird das Inkrafttreten von Artikel 1 Nummer 4 bzgl. § 45 Absatz 5 LuftVZO um zwölf Monate verzögert.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz: Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt und zur Anpassung an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (NKR-Nr. 2442)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. ZusammenfassungErfüllungsaufwand aus der nationalen Verordnung

Bürgerinnen und Bürger und Verwaltung	keine Auswirkungen
Wirtschaft	Geringe Auswirkungen
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

Erfüllungsaufwand aus der EU-Verordnung

Das Ressort hat die Auswirkungen der unmittelbar geltenden EU-Verordnung abgeschätzt

Bürgerinnen und Bürger (einmalig)	Einfache Umwandlung	Umwandlung mit Ausbildung / Kennnismachweis
Zeit pro Person	25 Minuten	94 Minuten
Fallzahl	36.061	13.263
Sachaufwand Euro	60 Euro	310 / 450 Euro (je nach Lizenzart)
Fallzahl	38 840	6 064
Nach der Umwandlung in die zukünftig unbegrenzt gültigen Lizenzen ergibt sich eine Ersparnis in Höhe von 50 000 Euro im Jahr		
Wirtschaft	geringer Umstellungsaufwand	

Verwaltung	Personalbedarf (bereits 2013 vollzogen) 7 Stellen mittlerer Dienstag 4 Stellen höherer Dienst Darüber hinaus dürfte bei den Luftfahrtbehörden der Länder weiterer Personalbedarf entstehen. 450 000 Euro einmaliger Umstellungsaufwand für IT-Systeme (Kosten sind bereits im entsprechenden Haushalt berücksichtigt)
Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt, dass das Ressort den Aufwand der unmittelbar aus der EU-Verordnung entsteht, abgeschätzt und dargestellt hat.	

II. Im Einzelnen:

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf erfolgen Anpassungen der luftrechtlichen Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt und zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren. Dies betrifft im Wesentlichen die Anforderungen an das fliegende Personal, dessen Lizenzierung und die Neuregelung der Flugmedizin. Das bisherige System der JAA - Joint Aviation Authorities und die dazu gehörigen Regelungen (JAR – Joint Aviation Requirements) wird durch das Lizenzwesen der Verordnung (EU) 1178/2011 abgelöst. Diese regelt den gesamten Bereich der Privat- und Berufsflierei. Dabei gelten alle europäischen Lizenzen (nicht Berechtigungen) unbegrenzt. Die Rechte für die Ausübung der Lizenzen für Leichtluftfahrzeugpiloten, Segelflugzeugpiloten und Ballonpiloten werden rollend (nun nicht mehr Stichtaggebunden) verlängert. Hierfür sind die Voraussetzungen jeweils für die letzten 24 Monate nachzuweisen. Mit der Einführung der Leichtluftfahrzeugpilotlizenz (LAPL) wird ein erleichterter Einstieg in die Fliegerei geschaffen. Es werden die Anforderungen an die Ausbildung verringert und eine Beschränkung der Gültigkeit auf Europa geschaffen. Darüber hinaus wird die Flugbegleiterbescheinigung (umfasst die Verpflichtung zum Erwerb der Musterberechtigung und eines medizinischen Tauglichkeitszeugnisses) neu eingeführt, mit der erstmals das Kabinenpersonal lizenziert wird. Die Ausbildung der Flugbegleiter wird ebenfalls inhaltlich wie formal durch die EU-Verordnung geregelt.

Mit der europaweiten Regelung der Lizenzen fällt die bisher erforderliche gegenseitige Anerkennung der Lizenzen weg.

A: Erfüllungsaufwand (nationale Regelung):

Das Regelungsvorhaben enthält Vorgaben für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung, die bereits durch die zugrunde liegende Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vorgegeben sind. Es werden für Bürgerinnen und Bürger sowie Verwaltung keine über

diese unmittelbar geltenden EU-Vorgaben hinausgehende Verpflichtungen geschaffen. Für Betreiber von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollen ergibt sich geringer Aufwand durch die Verpflichtung, Bodenfunkstellen für die Direktkommunikation zwischen Feuerwehr und Luftfahrzeugführer einzurichten.

B: Erfüllungsaufwand (EU-Verordnung):

Der Aufwand aus der EU-Verordnung selbst wird vom Ressort wie folgt abgeschätzt:

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht zusätzlicher sächlicher wie auch zeitlicher Erfüllungsaufwand:

	Zeitaufwand	
	Einfache Umwandlung von Lizenzen	Umwandlung mit Nachweis der Kenntnisse
Summe je Fall	25 Minuten	94 Minuten
Fallzahl	36.061	13.263
Stunden insgesamt	15 025	20 779

Aufwandsart	Sachaufwand bis 08.04.2014	
	Einfache Umwandlung von Lizenzen	Umwandlung mit Nachweis der Kenntnisse
Summe je Fall	60 Euro	310 / 450 Euro (je nach Lizenz)
Fallzahl	38 840	6 064
Sachaufwand insgesamt in Mio. €	2,4	1,8

Erfüllungsaufwand	Einfache Umwandlung	Umwandlung mit Ausbildung / Kenntnissnachweis
Jährlicher Zeitaufwand in Stunden	15 025	20 779
Jährlicher Sachaufwand in Mio. €	2,4	1,8
Zeitaufwand insgesamt in Stunden	35 804	
Sachaufwand insgesamt in Mio. €	4,2	

Nach der Umwandlung in die zukünftig unbegrenzt gültigen Lizenzen ergibt sich eine Ersparnis in Höhe von 50 TSD Euro im Jahr, da die Verlängerung der

Klassenberechtigung und die damit verbundene Gebühr für bestimmte Lizenzarten zukünftig entfällt.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein Aufwand dadurch, dass Ausbildungsorganisationen zukünftig sowohl ein Ausbildungshandbuch als auch ein Betriebshandbuch erstellen und führen müssen. Die Handbücher waren bisher nur bei Ausbildungseinrichtungen gefordert, die nach dem System JAR-FCL (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing) ausgebildet haben und entsprechend zugelassen waren (Ausbildungseinrichtungen aller großen Fluggesellschaften sowie Schulen die zum Berufs- und Verkehrsflugzeugführer ausbilden). National zugelassenen Ausbildungseinrichtungen, die teilweise nach JAR-FCL ausbildeten, brauchten entsprechende Handbücher bisher nicht. Für diese Einrichtungen erfolgt nunmehr eine Umstellung, wobei das BMVI den Ausbildungseinrichtungen in Form von kostenlosen Beispielhandbüchern Hilfestellungen anbietet.

Die bisher in der Flugbegleiterausbildung erfolgte Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen (Ausbildungsnachweis) durch die Luftfahrtunternehmen wird nunmehr durch eine verbindliche Lizenzierung ersetzt. Geändert wurde diesbezüglich, dass nun auch Unternehmen und Schulen die Flugbegleiter ausbilden dürfen, wofür es einen entsprechend vorgeschriebenen Lehrplan in der EU-Verordnung sowie Regelung über eine theoretische und praktische Prüfung gibt. Neu ist auch die Ausstellung der Flugbegleiterbescheinigung (im Sinne einer Lizenz) in die eine Musterberechtigung (Luftfahrzeug, auf dem der Flugbegleiter ausgebildet wurde) eingetragen wird. Aufgrund einer behördlichen Verpflichtung zur Kontrolle dieser Lizenz (Flugbegleiterdatenbank), sind die Unternehmen zu entsprechenden Mitteilungen an die zust. Behörde verpflichtet.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Aufgrund der Umsetzung der Verordnung, im Besonderen hinsichtlich der Anforderungen an Behörden, kommen auf die Luftfahrtbehörden zukünftig eine Reihe von Zusatzaufgaben zu. Im Rahmen einer Personalbedarfsermittlung im Vorgriff auf die Einführung der EU-Verordnung wurden die zusätzlichen Planstellen beim Luftfahrt-Bundesamt bereits auf 11 Dienstposten beziffert und abgebildet. Es werden etwa 7 zusätzliche Stellen im mittleren Dienst sowie 4 Stellen im höheren Dienst benötigt. Darüber hinaus ist bei den Luftfahrtbehörden der Länder weiterer Personalbedarf erforderlich.

Die Kosten für die IT-Unterstützung belaufen sich auf einmalig 450 TSD Euro. Die IT-Kosten begründen sich in der Anpassung vorhandener Software und der

Nachbeschaffung für neue Aufgaben. Die Kosten sind im IT-Titel des Luftfahrt-Bundesamtes in dieser Höhe berücksichtigt.

Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt, dass das Ressort den Aufwand, der unmittelbar aus der EU-Verordnung entsteht, abgeschätzt und dargestellt hat.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin