

**15.02.07****Vk - G - In****Verordnung  
des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

**Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften  
über Anforderungen an Flugbesatzungen****A. Problem und Ziel**

Mit der Ersten Verordnung vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182) wurden die von der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz im Rahmen der „Joint Aviation Regulations (JAR)“ getroffenen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Durchführung gemeinsamer Vorschriften auf allen Gebieten, die mit dem sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen zusammenhängen, in nationales Recht umgesetzt. Die in den letzten drei Jahren gesammelten Erfahrungen haben verdeutlicht, dass die Umsetzung im Bereich des Luftfahrtpersonals an mehreren Stellen einer Überarbeitung oder Ergänzung bedarf. Das Verfahren zur Feststellung der flugmedizinischen Tauglichkeit ist umständlich und kostenintensiv. Am 15. Januar 2005 trat außerdem das Luftsicherheitsgesetz (BGBl. I S. 78) in Kraft. Nach § 7 dieses Gesetzes sind auch Luftfahrer auf ihre Zuverlässigkeit zu überprüfen.

**B. Lösung**

Fachliche und rechtliche Probleme, die sich nach der Einführung der neuen Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen ergeben haben, werden nachhaltig gelöst. Die Vorgaben des Bundesrates 20. Dezember 2002 (BR-Drucksache 842/02 [Beschluss]) werden berücksichtigt. Umfassende Änderungen des Luftfahrtpersonalwesens werden vor dem Hintergrund der geplanten erweiterten Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) nicht angestrebt. Das Verfahren zur Überprüfung der erforderlichen Tauglichkeit wird vereinfacht. Die aufgrund § 7 des Luftsicherheitsgesetzes durchgeführte Zuverlässigkeitsüberprüfung wird zur Voraussetzung für die Erteilung einer Luftfahrerlizenz.

### **C. Alternativen**

Fortbestand erkannter Lücken, teils mit negativen Auswirkungen auf die Luftverkehrssicherheit sowie auf die allgemeine Anerkennung von europäischen Lizenzen für Luftfahrzeugführer innerhalb der europäischen Staaten.

### **D. Finanzielle Auswirkungen**

#### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

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

#### **2. Vollzugsaufwand**

Für Bund und Länder ist mit Gebührenmindereinnahmen aufgrund des vereinfachten Verfahrens bei der Überprüfung der flugmedizinischen Tauglichkeit in Höhe von 120.000 EUR (Bund) und 100.000 EUR (Länder) zu rechnen.

### **E. Sonstige Kosten**

Aufgrund des vereinfachten Verfahrens zur Tauglichkeitsüberprüfung werden sich die Kosten, insbesondere die Gebühren, für die Luftfahrer in einer Vielzahl von Einzelfällen ermäßigen. Für eine Vielzahl von Luftfahrern reduzieren sich die Kosten für die Tauglichkeitsuntersuchung, da die Gültigkeitsdauer der Tauglichkeitszeugnisse verlängert wird. Geringfügige, kosteninduzierte Einzelpreisänderungen lassen sich nicht ausschließen. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

### **F. Bürokratiekosten**

Die Ressortabstimmung ist vor dem 01. Dezember 2006 eingeleitet worden.

**15.02.07**

**Vk - G - In**

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

### **Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen**

Bundeskanzleramt  
Staatssekretär

Berlin, den 14. Februar 2007

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung zu erlassende

Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über  
Anforderungen an Flugbesatzungen

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans Bernhard Beus



**Zweite Verordnung  
zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften  
über Anforderungen an Flugbesatzungen**

**Vom**

**2006**

Aufgrund von § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 13 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 3 und Nr. 9a in Verbindung mit Abs. 1 Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 5 Nr. 9 des Gesetzes vom 09. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hinsichtlich § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 und 13 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und hinsichtlich § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9a im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

**Artikel 1**

**Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 05. Januar 2007 (BGBl. I S. 42), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zum Zweiten Abschnitt wie folgt gefasst:  
„Zweiter Abschnitt  
Luftfahrtpersonal und synthetische Flugübungsgeräte“.
  2. In der Überschrift des Zweiten Abschnitts nach § 19a werden nach dem Wort „Luftfahrtpersonal“ die Wörter „und synthetische Flugübungsgeräte“ angefügt.
  3. In § 1 Abs. 1 Nr. 11, § 7 Satz 2, § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 5, Satz 2 und Abs. 6 Satz 1 Nr. 2, § 61 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Abs. 3 und 4 Nr. 1 und 2, § 63 Abs. 1, § 63a Satz 1 Nr. 2, § 65 Abs. 2, § 73 Nr. 2, § 90, § 92 Abs. 3 Satz 1, §§ 94, 97 Abs. 1 sowie § 99 Abs. 3 werden jeweils die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.
-

## 4. § 20 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nr. 4 wird das Wort „genannten“ durch das Wort „genannte“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird die Angabe „der Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR FCL 3 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 81a vom 30. April 2003)“ durch die Angabe „der Bestimmungen über die Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch) vom ..... (BAnz. Nr. ....)“ ersetzt.

*(Bemerkung: Die erforderlichen Übersetzungen für die Überarbeitung der JAR FCL 3 deutsch vom 15. April 2003 werden gegenwärtig vorgenommen, so dass bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens die Fundstellen im Bundesanzeiger vorliegen werden. Gegenstand sind außerdem die Erleichterungen für die Tauglichkeitsklasse 2).*

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

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

1. für Flugzeuge nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Qualifikation von synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-STD 1A bis 4A deutsch) vom ..... (BAnz. Nr. ... vom.....S...),
2. für Hubschrauber nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Qualifikation von synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-STD 1H bis 3H deutsch) vom ..... (BAnz. Nr. ... vom..... S....).“

*(Bemerkung: Die erforderlichen Übersetzungen werden gegenwärtig vorgenommen, so dass bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens die Fundstellen im Bundesanzeiger vorliegen werden.)*

## c) In Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

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

5. In § 21 Abs. 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Luftfahrtgerät“ die Wörter „und freigabeberechtigtes Personal“ angefügt.
6. § 22 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Nr. 2 werden nach dem Wort „Luftfahrtgerät“ die Wörter „und freigabeberechtigtes Personal“ eingefügt.
  - b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Prüfungen“ die Wörter „und Prüfern“ eingefügt.
7. § 24 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Zuverlässigkeit von Bewerbern um eine Lizenz zum Führen eines Luftfahrzeuges nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes liegt nicht vor, wenn die Zuverlässigkeit der Bewerber nach § 7 des Luftverkehrsgesetzes nicht festgestellt worden ist. Die erforderliche Zuverlässigkeit besitzen Bewerber um eine Lizenz nach § 20 ferner in der Regel nicht,

1. die rechtskräftig verurteilt worden sind
  - 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. die erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen haben, wenn diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind,
3. die regelmäßig Alkohol, Rauschmittel oder Medikamente missbrauchen,

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

Die Zuverlässigkeit kann auch im Falle von Verurteilungen, die nicht von Nr. 1 erfasst sind, oder im Falle 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.“

- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Der Bewerber hat dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Ausbildungseinrichtung vor Beginn der Ausbildung folgende Unterlagen vorzulegen:

1. der Personalausweis oder Pass zur Feststellung der Identität und zur Erhebung der Daten nach § 65 Abs. 3 Nr. 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes,
2. das Tauglichkeitszeugnis nach § 24a,
3. eine Erklärung über laufende Ermittlungs- oder Strafverfahren und darüber, dass eine Auskunft nach § 30 Abs. 8 des Straßenverkehrsgesetzes beantragt worden ist,
4. bei Personen, die sich erstmalig um eine Lizenz für das Führen eines Luftfahrzeuges nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes bewerben, eine Bescheinigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde über die Feststellung der Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes, deren Ausstellungsdatum nicht länger als drei Monate zurückliegen darf, oder die Bestätigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde, dass eine Überprüfung beantragt worden ist, oder bei Personen, die sich erstmalig um eine andere Lizenz bewerben, eine Bescheinigung, dass ein Führungszeugnis nach § 30 Abs. 5 des Bundeszentralregistergesetzes beantragt worden ist,



5. bei einem minderjährigen Bewerber die Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Die Vorlagepflicht nach Satz 1 Nr. 2, 3 und 4 gilt nicht für Bewerber um eine Lizenz für Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4, Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 und für Flugdienstberater nach § 114 der Verordnung über Luftfahrtpersonal. Absatz 5 bleibt unberührt.“

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

d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Abweichend von der Vorlagepflicht nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 haben Bewerber um eine Lizenz für Segelflugzeugführer nach § 36 der Verordnung über Luftfahrtpersonal ein Tauglichkeitszeugnis dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Einrichtung spätestens vor dem ersten Alleinflug vorzulegen. Der Ausbildungsbetrieb oder die registrierte Einrichtung weist den Bewerber vor Beginn der Ausbildung darauf hin, dass die Lizenz nur bei nachgewiesener Tauglichkeit erteilt wird. Inhaber einer Lizenz für Segelflugzeugführer haben spätestens sechs Wochen nach Beginn der Ausbildung mit dem Ziel des Erwerbs einer Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach § 40a der Verordnung über Luftfahrtpersonal durch Vorlage einer Mitteilung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nachzuweisen, dass Zweifel an ihrer Zuverlässigkeit im Sinne des § 7 des Luftsicherheitsgesetzes nicht bestehen. Die Meldung nach Absatz 4 ist bei Bewerbern um eine Lizenz für Segelflugzeugführer oder Führer von nicht Motor getriebenen Luftsportgerät nur erforderlich, wenn der für die Ausbildung Verantwortliche Zweifel hat, dass der Bewerber die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht erfüllt oder die erforderliche Zuverlässigkeit nach Absatz 2 Satz 2 nicht besitzt.“

8. § 24a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Tauglichkeitszeugnis wird gemäß dem entsprechenden Muster in Anlage 3 nach dem vollständigen Abschluss der entsprechenden flugmedizinischen Untersuchung erteilt.“

b) In Absatz 2 wird das Wort „, Flugingenieure“ gestrichen.

c) In Absatz 3 wird nach dem Wort „Segelflugzeugführer,“ das Wort „Flugingenieure,“ eingefügt.

9. § 24b wird wie folgt gefasst:

### **„§ 24b**

#### **Tauglichkeitsuntersuchungen**

(1) Untersuchungen zur erstmaligen Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 werden von den nach § 24e Abs. 4 anerkannten flugmedizinischen Zentren durchgeführt. Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sowie sonstige Untersuchungen zur Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit werden von den nach § 24e Abs. 4 anerkannten flugmedizinischen Zentren oder von den nach § 24e Abs. 3 anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen durchgeführt.

(2) Untersuchungen zur erstmaligen Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2, Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 sowie sonstige Untersuchungen zur Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit werden von den nach § 24e Abs. 4 anerkannten flugmedizinischen Zentren oder von den nach § 24e Abs. 2 oder 3 anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen durchgeführt.

(3) Bei der Untersuchung hat der Bewerber seine Identität durch Vorlage eines amtlichen Ausweisdokuments nachzuweisen, soweit er dem flugmedizinischen Sachverständigen nicht persönlich bekannt ist. Bei Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses ist zusätzlich das letzte Tauglichkeitszeugnis vorzulegen.

(4) Der anerkannte flugmedizinische Sachverständige nach § 24e Abs. 2 oder 3 oder das anerkannte flugmedizinische Zentrum nach § 24e Abs. 4 übermittelt dem Luftfahrt-Bundesamt nach jeder, auch abgebrochenen Untersuchung in der vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Form den Familiennamen, den Geburtsnamen und sonstige frühere Namen, die Vornamen, das Geburtsdatum, den Geburtsort, das Geschlecht, die Anschrift des Bewerbers, die Referenznummer, die Bezeichnung der Stelle, die über die Tauglichkeit entschieden hat, den Tag dieser Entscheidung und im Falle der Feststellung der Tauglichkeit das Tauglichkeitszeugnis. Ist keine abschließende Entscheidung getroffen worden, da Tatsachen festgestellt wurden, die Zweifel an der Tauglichkeit des Luftfahrers begründen, und eine Überprüfung nach § 24c erforderlich ist, oder ist die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt worden, ist dies ebenfalls zur Eingabe in die Zentrale Luftfahrerdatei nach § 65 des Luftverkehrsgesetzes mitzuteilen.

(5) Das Luftfahrt-Bundesamt übermittelt auf Antrag der für die Lizenzerteilung zuständigen Stelle die ihm nach Absatz 4 übermittelten Daten zum Zweck der Durchführung der Aufsicht nach § 24e Abs. 7 über die nach § 24e Abs. 2 anerkannten Sachverständigen.“

10. § 24c wird wie folgt gefasst:

**„§ 24c**

**Weitergehende Überprüfung der Tauglichkeit**

(1) Wenn ein anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder ein nach § 24e Abs. 3 anerkannter flugmedizinischer Sachverständiger bei einem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt hat oder Tatsachen, die Zweifel an der Tauglichkeit begründen, kann der Bewerber bei einem anerkannten flugmedizinischen Zentrum diese Feststellung weitergehend überprüfen lassen. Wenn ein anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder ein nach § 24e Abs. 2 oder 3 anerkannter flugmedizinischer Sachverständiger bei einem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt hat oder Tatsachen, die Zweifel an der Tauglichkeit des Bewerbers begründen, kann der Bewerber bei einem anerkannten flugmedizinischen Zentrum oder einem nach § 24e Abs. 3 anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen diese Feststellungen weitergehend überprüfen lassen. Der überprüfende flugmedizinische Sachverständige oder das überprüfende flugmedizinische Zentrum prüft unter Anwendung der Bestimmungen von JAR-FCL 3 deutsch, ob ein Tauglichkeitszeugnis oder ein

Tauglichkeitszeugnis mit Auflagen und Einschränkungen ausgestellt werden kann oder die Untauglichkeit zu bestätigen ist, und kann Fachärzte, andere flugmedizinische Sachverständige und Psychologen hinzuziehen und die für eine Überprüfung erforderlichen medizinischen Befunde mit Einwilligung des Bewerbers an diese übermitteln. Das nach abgeschlossener Überprüfung ausgestellte Tauglichkeitszeugnis oder die Bestätigung der Untauglichkeit wird dem Bewerber übergeben und gemäß § 24d Abs. 1 in Kopie der für die Lizenzerteilung zuständigen Stelle übermittelt. § 24b Abs. 3 und 4 gilt sinngemäß. Wenn nach dieser Überprüfung ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wird, ist auf diesem zu vermerken, dass die Tauglichkeit nach einer weitergehenden Überprüfung festgestellt wurde.

(2) Werden Tatsachen bekannt, die Zweifel an der Tauglichkeit eines Inhabers eines Tauglichkeitszeugnisses begründen, kann die für die Lizenzerteilung zuständige Stelle anordnen, dass der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses seine Tauglichkeit durch ein Gutachten nachweist. Für die Zuständigkeit für die Erstellung dieses Gutachtens gilt Absatz 1 Satz 1 und 2 sinngemäß.“

11. § 24d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Nach vollständigem Abschluss einer Untersuchung nach § 24b oder der Überprüfung nach § 24c stellt die untersuchende oder überprüfende Stelle im Falle der Tauglichkeit ein Tauglichkeitszeugnis aus. Ein Original oder eine vom ausstellenden flugmedizinischen Zentrum oder flugmedizinischen Sachverständigen bestätigte Kopie des Tauglichkeitszeugnisses ist der für die Lizenz zuständigen Stelle zu übermitteln. Wenn die Untauglichkeit eines Bewerbers festgestellt wurde, ist ihm dies schriftlich mitzuteilen. Die für die Lizenz zuständige Stelle ist hierüber zu unterrichten. Die Pflicht zur Übermittlung der Daten nach § 24b Abs. 4 bleibt unberührt.“

b) Absatz 2 Satz 1 wie folgt gefasst:

„Die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses beträgt ab dem Tag des Abschlusses der Untersuchung

1. für Klasse 1:

Zwölf Monate, jedoch längstens bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, danach sechs Monate, bei Inhabern einer Lizenz zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern bereits nach Vollendung des 40. Lebensjahres sechs Monate, wenn diese gewerbsmäßig Transport von Fluggästen mit Luftfahrzeugen, die mit nur einem Piloten betrieben werden, durchführen;

2. für Klasse 2:

60 Monate bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres, danach 24 Monate bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres und danach zwölf Monate.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

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

d) Absatz 4 Satz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„(4) Sind im Rahmen einer Untersuchung der Tauglichkeit Einschränkungen oder Auflagen im Tauglichkeitszeugnis zu vermerken, werden diese Eintragungen durch das flugmedizinische Zentrum nach § 24e Abs. 4 oder durch den flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 und 3 vorgenommen und der für die Lizenz zuständigen Stelle mitgeteilt. Dies gilt auch im Falle der Aufhebung oder Änderung bereits eingetragener Auflagen oder Einschränkungen. § 24b Abs. 4 bleibt unberührt. Wurden im Rahmen einer Tauglichkeitsuntersuchung Tatsachen bei einem Inhaber einer Lizenz festgestellt, die eine Nichttauglichkeit begründen, verliert das bereits erteilte Tauglichkeitszeugnis seine Gültigkeit.“

12. § 24e wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen kann nur eine Anerkennung ausgesprochen werden.“

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 3 wird die wie folgt gefasst:

„Für die Verlängerung der Anerkennung um jeweils drei Jahre sind

1. das Vorliegen der Voraussetzungen für die Verlängerung der Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger nach Absatz 6,
2. weitere wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtmedizin und deren Publikation

nachzuweisen.“

bb) Satz 4 wird aufgehoben.

c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Für die Verlängerung der Anerkennung um jeweils drei Jahre ist die Teilnahme an vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Fortbildungslehrgängen im Umfang von mindestens 20 Stunden seit der letzten Anerkennung oder Verlängerung nachzuweisen.“

bb) Satz 4 wird aufgehoben.

d) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Die für die Anerkennung zuständige Stelle führt die Aufsicht über die von ihr anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren. Sie prüft, ob die Voraussetzungen, die für die Anerkennung maßgeblich waren, fortbestehen und die erteilten Auflagen eingehalten werden. Sie kann ferner fachlich prüfen, ob die

flugmedizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen und die weitergehenden Überprüfungen nach den Bestimmungen über die Anforderungen an die Tauglichkeit nach JAR-FCL 3 deutsch durchgeführt und die erforderlichen Eintragungen in die Tauglichkeitszeugnisse nach § 24d Abs. 4 vorgenommen wurden. Zu diesem Zweck können Beschäftigte der für die Anerkennung zuständigen Stelle auf Verlangen die Räumlichkeiten der flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren betreten. Der flugmedizinische Sachverständige oder der Leiter des flugmedizinischen Zentrums oder dessen Vertreter haben die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einsicht in flugmedizinische Unterlagen zu gewähren. Entsprechende Informationen sind der für die Anerkennung zuständigen Stelle auf deren Verlangen auch zu übersenden. Medizinische Befunde und die auf diesen beruhende Tauglichkeitszeugnisse werden in einer Weise übermittelt, dass eine Zuordnung zu dem untersuchten Bewerber nicht möglich ist. Die für die Anerkennung zuständige Stelle hat alle Unterlagen, die personenbezogene, insbesondere medizinische Daten enthalten und ihr entgegen Satz 7 übermittelt worden sind, an den flugmedizinischen Sachverständigen oder das flugmedizinische Zentrum zurückzugeben oder zu vernichten. Bereits bei ihr gespeicherte Daten sind zu löschen.“

e) Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 8 angefügt:

"(8) Stellt die für die Anerkennung zuständige Stelle im Rahmen einer Überprüfung nach Absatz 7 fest, dass einem offensichtlich untauglichen Bewerber ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wurde und die Voraussetzungen des § 65 Abs. 5 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes gegeben sind, hat der flugmedizinische Sachverständige der Aufsicht führenden Stelle auf Verlangen im Einzelfall die Zuordnung zu der Person des Bewerbers zu ermöglichen, um die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gegenüber dem Inhaber dieses Zeugnisses treffen zu können. Die Aufsicht führende Stelle hat die nach § 22 für die Lizenzerteilung zuständige Stelle über die Untauglichkeit des Bewerbers zu unterrichten."

f) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 9.

13. § 26a Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Bei der Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz müssen die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 und 2 fortbestehen. Ferner sind ein Tauglichkeitszeugnis nach § 24a und in den Fällen des § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes eine gültige Bescheinigung über das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes vorzulegen.“

14. Nach § 26a wird folgender § 26b eingefügt:

**„26b**

**Ausübung der Rechte aus einer Lizenz**

„Die Rechte aus der Lizenz dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber neben dem Luftfahrerschein ein gültiges Tauglichkeitszeugnis nach § 24d mitführt.“

15. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

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

b) In Absatz 4 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Auf Anforderung sind dem Luftfahrt-Bundesamt die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit erforderlichen gültigen Unterlagen nach § 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 vorzulegen.“

16. Nach § 28a wird folgender § 28b eingefügt:

**„§ 28b**

**Anerkennung synthetischer Flugübungsgeräte anderer Staaten**

(1) Qualifikationen von synthetischen Flugübungsgeräten, die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilt worden sind, können vom Luftfahrt-Bundesamt allgemein



oder im Einzelfall anerkannt werden, sofern sie nach Bestimmungen bewertet worden sind, die den jeweils anwendbaren Bestimmungen JAR-STD deutsch entsprechen. Die Staaten, deren Qualifikationen allgemein anerkannt sind, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht.

(2) Synthetische Flugübungsgeräte, die bereits von einer ausländischen Behörde nach anderen Vorschriften als den JAR-STD bewertet worden sind, können vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt werden, sofern ein vergleichbares Ergebnis in Bezug auf die Eignung für die Ausbildungs-, Prüfungs- oder Überprüfungs-zwecke sichergestellt werden kann.“

17. § 29 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Lizenz ist von der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle zu widerrufen und der Luftfahrerschein oder Ausweis einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. An Stelle des Widerrufs kann eine Lizenz beschränkt oder mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn dies ausreicht, die Sicherheit des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. In den Fällen des § 24c Abs. 2 und des § 24d Abs. 4 kann die zuständige Stelle das Ruhen der Lizenz anordnen und den Luftfahrerschein einziehen, bis der Inhaber der Lizenz seine Tauglichkeit nachgewiesen hat.“

b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

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

18. § 30 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

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

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

Die Ausbildung von Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer zum Erwerb einer Berechtigung für weitere Luftfahrzeugmuster, Luftfahrzeugklassen oder Ballonarten, die nicht unter Satz 1 fallen, richtet sich nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal und kann auch außerhalb von Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen erfolgen."

19. § 108 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 werden nach dem Wort „Ausbildungsbetriebes“ die Wörter „oder einer registrierten Ausbildungseinrichtung“ eingefügt.

b) Nummer 12 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„entgegen § 24e Abs. 7 Satz 4, 5 und 6 und Abs. 8 die im Einzelfall zur Aufsichtsführung erforderliche Auskunft nicht erteilt, die Einsicht nicht gewährt oder die Informationen auf Verlangen der Behörde nicht übersendet.“

c) In Nummer 12 Buchstabe c wird die Angabe „§ 24d Abs. 4 Satz 3“ durch die Angabe „§ 24d Abs. 4 Satz 4“ ersetzt.

d) Nummer 12 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„entgegen § 24b Abs. 4 die dort genannten Informationen nicht übermittelt,“

e) Nach Buchstabe d wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) entgegen § 24c Abs. 1 die Kopie des Zeugnisses oder die Bestätigung der Untauglichkeit nicht an die zuständige Stelle übermittelt.“

20. § 110 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Nachweis der Zusatzbezeichnung „Flugmedizin“ gemäß § 24e Abs. 3 Nr. 1 ist bis zum 30. April 2009 zu erbringen.“

b) Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.

**Artikel 2****Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal**

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 17. November 2006 (BGBl. I S. 2644), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angaben zu Nummer 18 werden wie folgt gefasst:

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

b) Die Angaben zu Nummer 19 werden wie folgt geändert:

aa) In der Überschrift wird nach dem Wort „Kunstflug“ ein Komma und das Wort „Nachtflug“ eingefügt.

bb) Die Angabe „§§ 82 und 83 (weggefallen)“ wird durch folgende Angaben ersetzt:

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

c) Im Dritten Abschnitt wird nach der Angabe zu § 126 die folgende Überschrift eingefügt:

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

d) Die Angabe „§ 127 (weggefallen)“ wird durch folgende Angabe ersetzt:

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

e) Die Angabe „§ 130 (weggefallen)“ wird durch folgende Angabe ersetzt:

„§ 130 Erneuerung einer Berechtigung“

2. In § 3 Abs. 3 Satz 2, § 5 Abs. 1 bis 4, § 40 Satz 2 Nr. 5, § 88, § 98, §128 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 sowie § 133a Abs. 1 Nr. 2 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.
3. § 3 Abs. 3 wird aufgehoben.
4. § 4 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 werden die Sätze 1 und 2 durch folgenden Satz ersetzt:

„(1) Die Lizenz nach § 1 wird für einen Zeitraum von 60 Monaten ausgestellt.“
  - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In den Sätzen 1 und 2 wird die Zahl „12“ jeweils durch das Wort „zwölf“ ersetzt.
    - bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Fluglehrers“ die Wörter „mit der erforderlichen Klassenberechtigung“ eingefügt.
    - cc) In Satz 3 werden nach dem Wort „Prüfer“ die Wörter „mit der erforderlichen Klassenberechtigung“ eingefügt.
5. § 5 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. die Ausbildung nach § 82 Abs. 3,“
  - b) In Nummer 3 werden die Zahl „10“ durch das Wort „zehn“ und die Wörter „Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät - Typ II (FNPT II) oder Flugsimulator“ durch die Wörter „synthetischen Flugübungsgerät (STD)“ ersetzt.

6. In § 39 Abs. 2 werden die Wörter „und von Motorseglern der eingetragenen Arten“ durch die Wörter „oder von Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb“ ersetzt.

7. § 41 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird die Zahl „12“ durch das Wort „zwölf“ ersetzt.

b) Absatz 4 wird aufgehoben.

8. § 42 wird wie folgt geändert:

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

b) In Absatz 5 Nr. 1 wird die Zahl „10“ durch das Wort „zehn“ ersetzt.

9. § 48 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird die Zahl „12“ durch das Wort „zwölf“ ersetzt.

b) In Nummer 4 Buchstabe a wird die Zahl „10“ durch das Wort „zehn“ ersetzt und die Wörter „und Körbe von mehr als 6 bis 10 Insassen“ und „und Körbe von mehr als 10 bis 19 Insassen“ gestrichen.

c) In Nummer 4 Buchstabe a wird die Zahl „10“ durch das Wort „zehn“ ersetzt.

d) In Nummer 4 Buchstabe b wird die Zahl „10“ durch das Wort „zehn“ ersetzt.

10. Die Überschrift zu Nummer 18 wird wie folgt gefasst:

**„18. Berechtigung für Langstreckenflug“**

11. Nach der Überschrift zu Nummer 18 wird folgender § 77 eingefügt:

**„§ 77**

### **Langstreckenflugberechtigung für Flugzeugführer**

(1) Inhaber von Erlaubnissen, die nicht nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) oder Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) ausgestellt worden sind, bedürfen im gewerbsmäßigen Luftverkehr oder bei berufsmäßiger Betätigung zur Beförderung von Personen für Langstreckenflüge der Langstreckenflugberechtigung nach Maßgabe der Absätze 2 und 3. Als Langstreckenflug gilt ein Flug, der außerhalb des durch die Koordinaten 72 N 30 E - 25 N 55 E - 25 N 20 W - 30 N 20 W - 40 N 10 W - 60 N 10 W - 72 N 30 E begrenzten Gebietes (Europa und Mittelmeerraum) durchgeführt wird und bei dem die Entfernung zwischen Start- und Landeort mehr als 500 Kilometer beträgt.

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Langstreckenflugberechtigung sind

1. die Instrumentenflugberechtigung,
2. die theoretische Ausbildung.

(3) Die theoretische Ausbildung umfasst im Rahmen eines vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigten Lehrgangs in einem Ausbildungsbetrieb (FTO) mindestens 70 Unterrichtsstunden innerhalb der letzten 18 Monate vor Ablegung der Prüfung nach Absatz 4. Sie erstreckt sich auf die Vermittlung der für den Langstreckenflug erforderlichen Kenntnisse aus den Sachgebieten

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungs Vorschriften,
2. Navigation,
3. Meteorologie.

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

12. In der Überschrift zu Nummer 19 werden nach den Wörtern „Berechtigung für“ die Wörter „kontrollierten Sichtflug, Nachtflug,“ eingefügt.

13. § 82 wird wie folgt gefasst:

#### **„§ 82**

#### **Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge**

(1) Inhaber von Erlaubnissen für Privatflugzeugführer und Privathubschrauberführer und Segelflugzeugführer mit der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler, die nicht nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) oder Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) ausgestellt worden sind, bedürfen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln in bestimmten Teilen des kontrollierten Luftraumes der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge, sofern sie nicht im Besitz einer Instrumentenflugberechtigung sind.

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung sind

1. die theoretische Ausbildung,
2. die Flugausbildung.

(3) Die theoretische Ausbildung erstreckt sich auf die Sachgebiete

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

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

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

14. § 83 wird wie folgt gefasst:

### **„§ 83**

#### **Nachtflugqualifikation**

(1) Inhaber von Erlaubnissen für Privatflugzeugführer und Privathubschrauberführer und Segelflugzeugführer mit der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler, die nicht nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL



1 deutsch) oder Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) ausgestellt worden sind, bedürfen zur Durchführung von Flügen bei Nacht einer Nachtflugqualifikation nach Maßgabe der Absätze 2 und 3.

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Qualifikation sind

1. die Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge nach § 82,
2. die Flugausbildung.

(3) Die Flugausbildung umfasst mindestens fünf Flugstunden mit Flügen unter Sichtflugbedingungen bei Nacht, davon drei Stunden mit Fluglehrer mit mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation sowie fünf Alleinstarts und Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand.“

**15.** § 84 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

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

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „fünf“ durch das Wort „zehn“ und die Zahl „12“ durch die Zahl „24“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird nach der Angabe „Absatz 2 Nr. 2“ die Angabe „oder Absatz 3 Nr. 2“ eingefügt.

**16.** In § 88a Abs. 1 Nr. 4 werden die Wörter „in einem Ausbildungsbetrieb nach § 30 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ gestrichen.

**17.** § 96 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „eine ausreichende Flugerfahrung“ durch die Wörter „mindestens 20 Flugstunden nach Erwerb der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung nachgewiesen“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

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

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

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

18. In § 108 Abs. 2 Nr. 2 wird nach dem Buchstaben b der Punkt am Satzende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe c angefügt:

„c) bei Klasse 5 für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber für die Fachrichtung Flugwerk mit Triebwerk und elektronische Ausrüstung.“

19. § 120 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „Abflugzeit, Landezeit mit der sich daraus ergebenden Flugdauer, Abflugort und Landeort“ durch die Wörter „Start-/Landeflugplatz sowie Abflug- und Ankunftszeit (Zeiten in Blockzeit in koordinierter Weltzeit (UTC)), Gesamtdauer des Fluges, Gesamtflugzeit“ ersetzt.

b) Die Sätze 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„Das Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch ist zwei Jahre, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren. Das Flug-, Fahrten- oder Sprungbuch ist während der lizenzpflichtigen Tätigkeit außerhalb des Flugplatzbereiches mitzuführen und ansonsten am Flugplatz vorzuhalten.“

c) In Satz 5 und 6 werden nach dem Wort „Flug-“ jeweils ein Komma und das Wort „Fahrten-“ eingefügt.

20. § 122 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für einen Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht gilt Absatz 1 Satz 1 mit der Maßgabe, dass von den drei Starts und den drei Landungen mindestens ein Start und eine Landung bei Nacht durchgeführt wurden. Absatz 1 Satz 3 gilt mit der Maßgabe, dass mindestens ein Start mit Freiballonen bei Nacht durchgeführt wurde.“

21. Nach § 126 wird die folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a.

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

22. § 127 wird wie folgt gefasst:

„§ 127

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

Der Inhaber einer in der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Berufs- oder Verkehrspilotenlizenz oder der Inhaber einer Lizenz gemäß § 46 Abs. 5 darf nach Vollendung des 60. Lebensjahres bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres die Rechte seiner Lizenz auch in Luftfahrzeugen mit einer Mindestbesatzung von einem Piloten bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht, beschränkt auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, ausüben. Der Inhaber einer Lizenz nach Satz 1 darf nach Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr als Luftfahrzeugführer bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht eingesetzt werden.“

23. § 128 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 7 wird folgender Satz angefügt:

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

b) In Absatz 10 Satz 1 und 2 werden jeweils nach dem Wort „Lizenz“ die Wörter „oder einer Berechtigung“ eingefügt.

c) Absatz 11 wird aufgehoben.

24. § 129 Abs. 2 Satz 3 und 4 wird wie folgt gefasst:

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

25. § 130 wird wie folgt gefasst:

### **„§ 130**

#### **Erneuerung einer Berechtigung**

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

26. § 134 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach den Wörtern „ohne Berechtigung nach“ wird die Angabe „§§ 3a Abs. 1 oder 3b Abs. 1,“ eingefügt.

bb) Nach der Angabe „§ 81 Abs. 1“, werden die Angaben „§ 82 Abs. 1, § 83 Abs. 1,“ eingefügt.

cc) Die Angabe „ohne Qualifikation nach § 41 Abs. 4 Satz 1,“ wird gestrichen.

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

c) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 angefügt:

„7. entgegen § 120 Abs. 1 Satz 2 das Flug- oder Sprungbuch nicht für zwei Jahre, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufbewahrt.“

27. § 135 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eine Erlaubnis, die nicht nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) oder Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) oder die Lizenzierung von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) erteilt worden ist, kann in die entsprechende Lizenz in Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen umgeschrieben werden, sobald die erforderlichen Voraussetzungen zur Anpassung des Ausbildungsstandes an die entsprechenden Anforderungen gemäß diesen Bestimmungen erfüllt worden sind.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Eine gültige Lehrberechtigung, die aufgrund der Bestimmungen nach dieser Verordnung in der Fassung vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) oder älterer Fassungen erteilt worden ist, berechtigt den Inhaber in einem seiner erworbenen Rechte und Befähigungen entsprechenden Umfang auch zur Ausbildung von Luftfahrtpersonal gemäß den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) oder Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch). Dies gilt für Prüferanerkennungen sinngemäß wobei die Fristenregelungen nach JAR-FCL 1.005 (c) Satz 2 deutsch, nach JAR-FCL 2.005 (c) Satz 2 deutsch sowie nach JAR-FCL 4.005 (c) keine Anwendung finden und von dem Erfordernis des Besitzes einer JAR-FCL Lizenz gemäß JAR-FCL 1.425 (a) (1) deutsch, JAR-FCL 2.425 (a) (1) Satz 2 deutsch sowie nach JAR-FCL 4.425 (a) (1) abgesehen wird, sofern der anerkannte Prüfer weiterhin im Besitz einer gültigen Erlaubnis gemäß § 20 LuftVZO ist und diese in Übereinstimmung mit internationalen Sicherheitsstandards von der zuständigen Stelle nach § 22 LuftVZO erteilt wurde.“

c) Die Absätze 3 bis 7 werden aufgehoben.

28. In den in der Anlage enthaltenen Mustern 1, 3, 4, 5 und 6 werden im Feld IX folgende Sätze gestrichen:

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

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

### Artikel 3

#### Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182), wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt III der Anlage (zu § 2 Abs. 1) wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 15 wird die Angabe in der Klammer „§ 135 Abs. 1 Nr. 2“ ersetzt durch die Angabe „§ 77“.

b) Nummer 17 wird wie folgt gefasst:

„17. Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge, Nachtflugberechtigung (§§ 82, 83 LuftPersV)	75 EUR“
---	---------

2. Abschnitt IV der Anlage (zu § 2 Abs. 1) wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 6 wird die Angabe „§ 135 Abs. 1 Nr. 1“ durch die Angabe „§ 77“ ersetzt.

b) In Nummer 7 wird die Angabe in der Klammer wie folgt gefasst:

„§§ 81 bis 84 und 85 bis 86 LuftPersV, JAR-FCL 1.125 deutsch, JAR-FCL 2.125 deutsch“.

3. Abschnitt VII der Anlage (zu § 2 Abs. 1) wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 15 wird vor der Angabe „JAR-FCL 1.005 deutsch“ die Angabe „28b LuftVZO,“ eingefügt.
- b) Nummer 24 wird aufgehoben.
- c) Nummer 25 wird wie folgt gefasst:

„25. Anordnung, die Tauglichkeit durch ein Gutachten nachzuweisen (§ 24c Abs. 2 LuftVZO)	50 bis 150 EUR“
--	-----------------

#### **Artikel 4**

##### **Inkrafttreten**

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den ....

**Der Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Wolfgang Tiefensee**

## Begründung

### **I. Allgemeiner Teil**

Die Änderungsverordnung ist, wie bereits die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182), grundsätzlich ein Beitrag zur Luftverkehrssicherheit. Mit der ersten Verordnung wurden die von der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz getroffenen Vereinbarungen und von den Joint Aviation Authorities („JAA“), einer Arbeitsgruppe europäischer, nationaler Luftfahrtbehörden, ausgearbeiteten Bestimmungen im Bereich des Luftfahrtpersonals in nationales Recht umgesetzt. Aufgrund erster Erfahrungen bei der Anwendung der neuen Vorschriften werden Anpassungen vorgenommen. Einige Bestimmungen werden geändert oder aufgehoben, da die eingeräumten Übergangsfristen mittlerweile ausgelaufen sind.

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

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

Den Ländern und Gemeinden entstehen durch diese Verordnung keine Kosten.

Für Bund und Länder ist mit Gebührenmindereinnahmen aufgrund des vereinfachten Verfahrens bei der Überprüfung der flugmedizinischen Tauglichkeit in Höhe von 120.000 EUR (Bund) und 100.000 (Länder) zu rechnen.

Aufgrund des vereinfachten Verfahrens zur Tauglichkeitsüberprüfung werden sich die Kosten, insbesondere die Gebühren, für die Luftfahrer in einer Vielzahl von Einzelfällen ermäßigen. Für eine Vielzahl von Luftfahrern reduzieren sich außerdem die Kosten für die Tauglichkeitsuntersuchung, da die Gültigkeitsdauer der Tauglichkeitszeugnisse verlängert wird. Geringfügige kosteninduzierte Einzelpreisänderungen lassen sich nicht ausschließen. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch



nicht zu erwarten. Die Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte erfordert keine Gegenfinanzierung, die unmittelbare preisrelevante Effekte generiert. Etwaige Mehrausgaben sowie Mehrbedarf an Planstellen und Stellen werden in den jeweiligen Einzelplänen gegenfinanziert.

## **II. Zu den einzelnen Vorschriften**

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

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht):

Redaktionelle Anpassung des Inhaltsverzeichnisses in Folge der Änderung gemäß § 20 Abs. 2a und § 28b.

Zu Nummer 2 (Zweiter Abschnitt):

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

Zu Nummer 3:

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 4, Buchstabe a (§ 20 Abs. 2):

Die JAR-FCL 3 deutsch vom 15. April 2003 entsprechen in mehreren Punkten nicht mehr den regelmäßig von der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA) überarbeiteten einheitlichen europäischen Standards zur Tauglichkeit von Luftfahrtpersonal. Mehrere Änderungen, die nach April 2003 vorgenommen worden sind, sind daher im Wege einer Neubekanntmachung in die deutschen Bestimmungen mit einzubeziehen. Außerdem dient die Neubekanntmachung der JAR-FCL 3 deutsch dem Zweck, Voraussetzungen insbesondere an die augenmedizinische Tauglichkeit für Luftfahrtpersonal, das nur ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 bedarf, zu reduzieren, ohne dass negative Auswirkungen für die Luftverkehrssicherheit zu erwarten sind. Durch die Änderung des Absatzes 2 Satz 2

wird die erforderliche Verweisung auf die neu bekannt gemachten Bestimmungen JAR-FCL 3 deutsch vorgenommen.

Zu Nummer 4, Buchstabe b (§ 20 Abs. 2a):

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

Zu Nummer 4, Buchstabe c (§ 20 Abs. 3):

Mit Inkrafttreten der „Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen“ vom 10. Februar 2003 ist § 90 LuftPersV, der den Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrzeugführern im Instrumentenflug regelte, entfallen. An Stelle von § 90 LuftPersV wurde § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 LuftVZO geschaffen, der festlegt, dass für das Lehrpersonal (nach § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3) die jeweiligen Bestimmungen der JAR-FCL deutsch gelten. Die Lehrberechtigung zur Ausbildung von Luftschiffführern im Instrumentenflug fällt jedoch nicht unter JAR-FCL deutsch, so dass bisher dieser Bereich nicht geregelt wurde. Die Ergänzung in § 20 Abs. 3 schließt diese Regelungslücke.

Zu Nummer 5 und Nummer 6, Buchstabe a (§ 21 Abs. 1 und § 22 Abs. 1):

Die mittels Verordnung vom 31. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) in nationales Recht überführte JAR-66 wird mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Europäischen Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und

Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EG Nr. L 315 S. 1) durch europäisches Recht ersetzt. Dabei wird die bisher in der JAR-66 enthaltene Forderung der Zuverlässigkeit des Antragstellers ersatzlos gestrichen. Damit die im § 24 des zweiten Abschnitts der LuftVZO enthaltene gleichwertige Forderung tragen kann, muss dieser Personenkreis (freigabeberechtigtes Personal) in den Anwendungsbereich des zweiten Abschnitts, hier § 21, aufgenommen werden. Daneben wird in § 22 das Luftfahrt-Bundesamt als die zuständige Stelle für diese Lizenzen bestimmt.

Zu Nummer 6, Buchstabe b (§ 22 Abs. 2):

Klarstellung, dass die erstmalige Anerkennung von Bewerbern für die Funktion eines „anerkannten Prüfers“ durch die Stelle (Luftfahrt-Bundesamt beziehungsweise Länderbehörde) erfolgt, die auch die Lizenz des Bewerbers führt.

Zu Nummer 7, Buchstabe a (§ 24 Abs. 2):

Durch § 7 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78) wurden die Anforderungen an die Zuverlässigkeit von Luftfahrtpersonal verschärft. Gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG ist auch die Zuverlässigkeit von Luftfahrern nach dem dort und in der Verordnung über die Durchführung der Luftsicherheitszuverlässigkeitsüberprüfung vorgegebenen Verfahren zu überprüfen. Ausgenommen sind nur Inhaber von Lizenzen für Luftfahrzeuge mit geringem Gefährdungspotential (zum Beispiel Segelflugzeuge, Ballone, Luftsportgeräte). Für diese gelten aber die auch schon bisher in der LuftVZO enthaltenen Zuverlässigkeitskriterien, die als Regelbeispiele in Anlehnung an den Aufbau der Zuverlässigkeitskriterien anderer Rechtstexte in Absatz 2 aufgeführt sind. Aufgrund der stellenweise unterschiedlichen Zielrichtung und Prüfinhalte (Abwehr von äußeren Gefahren einerseits und Verkehrssicherheit andererseits) gelten aber auch die schon bisher in der LuftVZO enthaltenen Kriterien grundsätzlich weiterhin auch für die Luftfahrer, die sich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG unterziehen müssen. Der Auszug aus dem Bundeszentralregister kann allerdings durch einen Nachweis der abgeschlossenen Zuverlässigkeitsüberprüfung ersetzt werden.

Demnach führen die unter Nr. 1 genannten rechtskräftigen Verurteilungen in den letzten zehn Jahren wegen Straftaten regelmäßig zur Unzuverlässigkeit. Bei Vergehen ist jedoch ein Bezug zum Führen von Luftfahrzeugen erforderlich,

Gleichermaßen können auch wiederholte oder erhebliche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften eine Unzuverlässigkeit begründen, wenn sie Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten des Bewerbers im Allgemeinen und damit auch auf das Verhalten als Luftfahrer zulassen (Nr. 2). Ein direkter Zusammenhang des Verstoßes mit dem Luftverkehr ist nicht erforderlich. Auf den Verweis auf § 66 des Luftverkehrsgesetzes wird verzichtet, da die dort aufgezählten Gerichtsentscheidungen nicht ausreichen, um eine Regelvermutung zu begründen.

Ebenfalls stellen gemäß Nrn. 3 und 4 der regelmäßige Missbrauch von Alkohol, Rauschmitteln und von Medikamenten sowie ferner die Anordnung der Betreuung regelmäßig Gründe einer Unzuverlässigkeit dar, ohne dass der Missbrauch dabei zu einer Abhängigkeit des Bewerbers geführt haben muss.

Auch in den Fällen von Verurteilungen, die nicht unter Absatz 1 fallen, und von Entscheidungen der Staatsanwaltschaften oder der Gerichte nach § 153a der Strafprozessordnung kann sich die Unzuverlässigkeit des Bewerbers ergeben. Sie sind ebenfalls bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit zu berücksichtigen. Diese Fälle begründen allerdings keine Regelvermutung.

Zu Nummer 7, Buchstabe b (§ 24 Abs. 3):

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

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

Abs. 3 Nr. 1 Buchstabe d berücksichtigt die Tatsache, dass nur Führer von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftschiffen und von Motorseglern eine Bescheinigung über die festgestellte Zuverlässigkeit nach dem Luftsicherheitsgesetz vorlegen müssen. Bei den Führern anderer Luftfahrzeuge, für die eine Lizenz erforderlich ist, genügt die Vorlage eines Führungszeugnisses.

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

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

Zu Nummer 7, Buchstabe c (§ 24 Abs. 4):

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

Zu Nummer 7, Buchstabe d (§ 24 Abs. 5):

Absatz 5 führt Besonderheiten für Segelflieger auf. Aus Sicherheitsgründen ist es ausreichend, wenn Flugschüler mit dem Ziel des Erwerbs einer Segelfluglizenz erst vor dem ersten Alleinflug ein Tauglichkeitszeugnis vorlegen. Mit dieser Regelung können Vereine gezielte Nachwuchsförderung betreiben, ohne dass interessierte Personen, zum Beispiel luftfahrtbegeisterte Jugendliche allein im Hinblick auf kostenintensive Tauglichkeitsuntersuchungen von weiteren Aktivitäten abgeschreckt werden. Segelflugschulen und -vereine sind aber verpflichtet Flugschüler, die erst später ein Tauglichkeitszeugnis vorlegen, darauf hinzuweisen, dass ohne Tauglichkeitszeugnis

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

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

Flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchungen setzen sich in der Regel aus einer körperlichen Untersuchung sowie darüber hinausgehenden erweiterten Untersuchungen (z. B. medizinisch-technische Untersuchungen wie zum Beispiel Laboruntersuchungen, Untersuchungen durch andere Fachärzte) zusammen. Ein Tauglichkeitszeugnis kann erst dann erstellt werden, wenn alle Untersuchungsergebnisse vorliegen. Dieser Sachverhalt wird durch den Zusatz „nach dem vollständigen Abschluss“ klargestellt. Die Anforderungen an die Tauglichkeit ergeben sich aus den Bestimmungen an die Tauglichkeit nach JAR-FCL 3 deutsch.

Zu Nummer 8 Buchstabe b und c (§ 24a Abs. 2 und 3):

Aufgrund einer Änderung des entsprechenden internationalen Standards (Anhang 1 zum Internationalen Abkommen über die Zivilluftfahrt) ist ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 für Flugingenieure nunmehr ausreichend. Ohnehin werden Flugingenieure auf heute gängigen Verkehrsflugzeugmustern nicht mehr eingesetzt.

Zu Nummer 9 (§ 24b):

Die Änderung in Absatz 1 stellt klar, welche Stellen die Untersuchungen im Zusammenhang mit Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 durchführen:

Ersterwerb: Flugmedizinische Zentren,

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

Das Luftfahrt-Bundesamt hat in der Vergangenheit keine, ihm nach bisheriger Rechtslage möglichen Tauglichkeitsuntersuchungen durchgeführt und auch keine entsprechenden Zeugnisse ausgestellt. Sowohl aus diesem Grund als auch insbesondere deshalb, weil diese Änderungsverordnung eine deutlichere Trennung der Aufgaben der Luftfahrtbehörden einerseits und der Fliegerärzte andererseits beabsichtigt, wird diese Möglichkeit gestrichen.

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

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

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

Um möglichen Missbrauch vorzubeugen, ist die Identität des Bewerbers nunmehr mittels eines amtlichen Ausweisdokuments zu prüfen, es sei denn, der Bewerber ist dem Sachverständigen persönlich bekannt (Absatz 3).

Zur schnellen Datenübermittlung wurde zwischen den Fliegerärzten und dem Luftfahrt-Bundesamt ein Datenverbundsystem eingerichtet, das dazu dient, die für die Aufnahme in die Luftfahrerdatenbank nach § 65 des Luftverkehrsgesetzes erforderlichen Daten zu sammeln. Absatz 4 Satz 1 regelt, welche Informationen bezüglich der Tauglichkeit und der Tauglichkeitsuntersuchung im Rahmen dieses Verbundsystems zu übermitteln sind. Diese Informationen können außerdem dazu verwendet werden, Maßnahmen im Rahmen der Aufsicht über die Fliegerärzte nach § 24e Abs. 7 vorzubereiten, so etwa die Anzahl von durchgeführten Untersuchungen. Da für die medizinischen Sachverständigen der Klasse 2 die Länder zuständig sind (§ 31 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG), übermittelt das Luftfahrt-Bundesamt zu diesem Zweck die ihren Zuständigkeitsbereich betreffenden Daten in geeigneter Form an die Länderbehörden, wenn diese einen entsprechenden Antrag stellen. Die aufgezählten, zu übermittelnden Informationen sind erforderlich, um eine eindeutige Zuordnung des Tauglichkeitszeugnisses zu ermöglichen (Absatz 5).

Medizinische Befunde werden von der in Absatz 4 Satz 1 geregelten Übermittlung nicht erfasst. Diese Daten sind jedoch im Einzelfall für die für die Anerkennung der Fliegerärzte zuständigen Stellen erforderlich, um die Arbeit der flugmedizinischen Sachverständigen beaufsichtigen zu können. Die Rechtsgrundlage für die Übermittlung anonymisierter medizinischer Befunde im Einzelfall wird durch die Ergänzung des § 24e Abs. 7 geschaffen.

Zu Nummer 10 (§ 24c):

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

Die Änderung sieht vor, dass eine sich an die erste Untersuchung anschließende vertiefte Überprüfung der Auffälligkeit, die dazu geführt hat, dass die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt wurde, ohne Beteiligung der zuständigen Behörde vorgenommen werden kann. Die Überprüfung hat eine genauere Untersuchung des medizinischen Sachverhalts zum Gegenstand. Abschließend ist zu beurteilen, ob unter Anwendung der Bestimmungen zur Tauglichkeit nach JAR-FCL 3 deutsch dem Bewerber nicht doch die Tauglichkeit (mit oder ohne Einschränkungen) bescheinigt werden kann. Der die Überprüfung durchführende Sachverständige kann dann selbst das Tauglichkeitszeugnis ausstellen (§ 24d Abs. 1). Der Umstand, dass die Tauglichkeit erst nach einer weitergehenden Überprüfung festgestellt werden konnte, ist auf dem Zeugnis zu vermerken, um sicherzustellen, dass bei der nächsten Untersuchung sicherheitsrelevante Sachverhalte nicht übersehen werden.

Die Überprüfung wird immer von flugmedizinischen Sachverständigen durchgeführt, die höhere Anforderungen erfüllen als derjenige, der die erste Untersuchung durchgeführt hat (bei Tauglichkeitsklasse 1 ein flugmedizinisches Zentrum, bei Tauglichkeitsklasse 2 ein flugmedizinisches Zentrum oder ein Sachverständiger gem. § 24e Abs. 3). Da bei Überprüfungen häufig spezielle Fachthemen der Medizin und auch der Psychologie berührt werden, kann der durchführende Sachverständige



Fachärzte und Psychologen zu Rate ziehen. Die ärztliche Schweigepflicht ist dabei zu berücksichtigen, so dass der Betroffene hierzu seine Zustimmung zu erteilen hat.

Durch die Änderung des § 24c wird das flugmedizinische Verfahren im Übrigen vereinfacht und eine Trennung der Zuständigkeiten der flugmedizinischen Sachverständigen und der Luftfahrtbehörden vorgenommen. Waren die zuständigen Behörden bisher in das Verfahren zur Feststellung der Tauglichkeit im Fall einer zweiten Überprüfung eingebunden, so beschränkt sich nunmehr ihre Tätigkeit weitestgehend auf die Anerkennung und Überwachung der flugmedizinischen Sachverständigen sowie auf eine Standardisierung der anzuwendenden Verfahren anhand der in § 24e aufgeführten Möglichkeiten. Aufgrund dessen werden mehrere Absätze des § 24c in der alten Fassung aufgehoben. Die zuständige Stelle erhält eine Kopie des Tauglichkeitszeugnisses einschließlich der eingetragenen Einschränkungen und Auflagen, um gegebenenfalls daraus resultierende Auflagen zur Lizenz bzw. Luftfahrerschein eintragen zu können. Dem Luftfahrt-Bundesamt, soweit es nicht auch die für die Anerkennung und Aufsicht zuständige Stelle ist, werden die für das Führen der Luftfahrer-Datei (§ 65 LuftVG) und zur Ausübung der Aufsicht nach § 24e Abs. 7 erforderlichen Informationen auf Grundlage des § 24b Abs. 4 übermittelt.

Absatz 2 berücksichtigt, dass bei gegebenem Anlass die Möglichkeit für die Behörde bestehen muss, bei offensichtlichen Fehlern der Untersuchung oder bei festgestellten flugmedizinischen Defiziten zur Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit einzugreifen. Denkbare Situationen sind etwa, dass im Rahmen der Aufsicht die zuständige Stelle feststellt, dass Tauglichkeitsuntersuchungen offensichtlich mangelhaft durchgeführt worden sind (§ 24e Abs. 8) oder Tatsachen bekannt werden, die die Annahme rechtfertigen, dass sich der Gesundheitszustand eines Bewerbers nach Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses verschlechtert hat. In diesem Fall kann dem Luftfahrer auferlegt werden, seine Tauglichkeit durch ein Gutachten zu den einschlägigen Sachverhalten nachzuweisen. Für die Erstellung des Gutachtens sind die flugmedizinischen Zentren (Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1) beziehungsweise die flugmedizinischen Zentren und die Sachverständigen nach § 24e Abs. 3 (Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2) zuständig. Erfolgt der entsprechende Nachweis nicht, kann die für die Lizenz zuständige Stelle die erforderlichen Maßnahmen nach § 29 Abs. 1 treffen.

Zu Nummer 11, Buchstabe a (§ 24d Abs. 1):

Auflagen oder Einschränkungen sind bei der Eintragung in das Tauglichkeitszeugnis durch ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen vorzunehmen. Damit ist gewährleistet, dass flugmedizinische Sachverhalte von den flugmedizinischen Zentren oder den flugmedizinischen Sachverständigen abschließend entschieden werden. Die Übermittlung einer mit Stempel und Unterschrift versehenen Kopie bzw. einer amtlich beglaubigten Kopie des Tauglichkeitszeugnisses an die zuständige Stelle stellt eine Erleichterung gegenüber der bisherigen kostenintensiven Übermittlung des Originals eines Tauglichkeitszeugnisses dar.

Zu Nummer 11, Buchstabe b (§ 24d Abs. 2):

Die Änderungen bezüglich der Gültigkeitsdauer werden den geänderten internationalen Vorgaben angepasst. Damit wird dem medizinischen Fortschritt Rechnung getragen. Für die überwiegende Zahl von Luftfahrern ergeben sich dadurch Erleichterungen. Die untersuchenden Fliegerärzte können auch eine kürzere Gültigkeitsdauer des von ihnen ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses festlegen, zum Beispiel um bei medizinischer Indikation die Wiederholung eines EKG zu einem früheren Zeitpunkt sicherzustellen (siehe JAR-FCL 3.130 deutsch).

Zu Nummer 11, Buchstabe c (§ 24d Abs. 3):

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

Zu Nummer 11, Buchstabe d (§ 24d Abs. 4):

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

Befundung und Entscheidung über die Flugtauglichkeit eines Bewerbers durch die anerkannten fliegerärztlichen Sachverständigen einerseits und der hieraus zu ziehenden verwaltungsrechtlichen Konsequenzen für die Lizenz bei den zuständigen Stellen andererseits ist vorgesehen, dass zukünftig alle Eintragungen auf einem Tauglichkeitszeugnis ausschließlich durch die mit der Untersuchung befassten flugmedizinischen Sachverständigen vorgenommen werden. Für das Führen eines Luftfahrzeugs ist der Luftfahrer nach § 24d Abs. 5 und nach § 26 Abs. 2 verpflichtet, nicht nur seine Lizenz oder seinen Luftfahrerschein im Luftfahrzeug zusammen mit dem Personalausweis oder Reisepass mitzuführen, sondern ebenfalls sein Tauglichkeitszeugnis, aus dem die gegebenenfalls vorliegenden flugmedizinischen Einschränkungen oder Auflagen hervorgehen. Absatz 2 berücksichtigt, dass Luftfahrer regelmäßig nicht erst nach Ablauf eines Tauglichkeitszeugnisses sich erneut untersuchen lassen, sondern schon während der Gültigkeit des älteren Zeugnisses. Wird während dieser Untersuchung dann eine Untauglichkeit festgestellt, muss sichergestellt sein, dass der Luftfahrer unter Hinweis auf sein zeitlich noch nicht abgelaufenes Zeugnis nicht weiter Luftfahrzeuge führen kann. Daher ist in diesen Fällen die Ungültigkeit dieses Zeugnisses anzunehmen. Die Maßnahmen der Behörde zur Durchsetzung sind Gegenstand des § 29 Abs. 1 Satz 3. Nach § 26b dürfen die Rechte einer Lizenz ohne gültiges Tauglichkeitszeugnis nicht ausgeübt werden.

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

Zu Nummer 12, Buchstabe a (§ 24e Abs. 1):

Durch die Ergänzung wird verhindert, dass sich Fliegerärzte sowohl als flugmedizinischer Sachverständiger der Klasse 1 als auch als Sachverständiger der Klasse 2 anerkennen lassen. Aufgrund der für die Anerkennung und Aufsicht unterschiedlichen Luftfahrtbehörden würde die Aufsicht bei einer solchen Doppelerkennung erheblich erschwert. Aufsichtliche Maßnahmen der einen zuständigen Stelle würden ins Leere laufen können, da der Sachverständige aufgrund der zweiten Anerkennung weiter Tauglichkeitszeugnisse ausstellen kann. Eine Notwendigkeit einer solchen doppelten Anerkennung besteht ohnehin nicht, da die Anerkennung der Klasse 1 die Anerkennung der Klasse 2 mit einschließt.

Zu Nummer 12, Buchstabe b und c (§ 24e Abs. 5 und 6):

Im Fliegerarztwesen werden die Anerkennungen befristet erteilt, so dass nach Ablauf der Frist von regelmäßig drei Jahren der Fliegerarzt sich um Verlängerung seiner Anerkennung bemühen muss. Die Verlängerung der Anerkennung ist weniger aufwendig als die Anerkennung und auch mit geringeren Gebühren verbunden. Bisher war es eine Voraussetzung für die Verlängerung sowohl der Anerkennung der flugmedizinischen Sachverständigen als auch den Zentren eine bestimmte Anzahl von flugmedizinischen Untersuchungen erforderlich. Dies führte jedoch zu erheblichen bürokratischen Aufwand und stellte mitunter die bereits anerkannten Fliegerärzte schlechter als solche, die die Neu-Anerkennung beantragen und keine Mindestzahl von Untersuchungen nachweisen müssen. Außerdem waren die gewählten Mindestzahlen derart hoch, dass die flächendeckende Versorgung an Fliegerärzten gefährdet war. Aus diesen Gründen wird auf das Erfordernis von Durchführung einer Mindestzahl von Untersuchungen verzichtet und somit auch ein Beitrag zum Bürokratieabbau geleistet. Eine Verschlechterung der Untersuchungsqualität ist damit nicht verbunden, da an den anderen Verlängerungsvoraussetzungen festgehalten wird. Außerdem steht der zuständigen Behörde die Mittel der Aufsicht nach Absatz 7 zur Verfügung, um die Qualität der Arbeit der Fliegerärzte zu überwachen.

Zu Nummer 12, Buchstabe d (§ 24e Abs. 7):

Aufgrund der zukünftig deutlicheren Trennung der Aufgaben der Luftfahrtbehörden und denen der Fliegerärzte im einzelnen Verfahren zur Feststellung der Tauglichkeit eines Luftfahrers gewinnt die allgemeine Aufsicht über die Arbeitsweise der Fliegerärzte an Bedeutung, da die zuständige Stelle diese nicht mehr anhand routinemäßig zugesandter Untersuchungsergebnisse überwachen kann. Diesem Umstand wird durch die Ergänzung des Absatzes 7 Rechnung getragen. Die Aufsicht wird insbesondere durch eine Inspektion vor Ort wahrgenommen. Die Behörde sucht den Fliegerarzt in seinen Räumlichkeiten auf und stellt fest, ob die Voraussetzungen zur Annerkennung weiterhin vorliegen. Ebenso kann durch Sichtung medizinischer Akten und der entsprechenden Tauglichkeitszeugnisse festgestellt werden, ob sich der Fliegerarzt bei der Beurteilung der Tauglichkeit an die Bestimmungen über die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 deutsch hält. Um den Reiseaufwand für die zuständigen Behörden nicht ausufern zu lassen, wird darüber hinaus die Möglichkeit geschaffen, dass sich die Behörde von den Fliegerärzten medizinische Befunde und

die auf diesen basierenden Tauglichkeitszeugnisse übermitteln lässt. Da zur Überwachung der Arbeit der Fliegerärzte die Personennamen, Anschrift, Geburtsort und Geburtsdatum der untersuchten Personen nicht erforderlich sind, sind diese aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht der Aufsicht führenden Stelle mitzuteilen, soweit eine Zuordnung zwischen medizinischen Befunden und dem Tauglichkeitszeugnis anderweitig möglich ist. Werden personenbezogene Informationen dennoch mitgeteilt, dürfen sie von der aufsichtsführenden Stelle nicht gespeichert bzw. müssen umgehend gelöscht werden. Die Übermittlung medizinischer Daten an die zuständige Stelle zur Gewährleistung einer angemessenen Überprüfung der Fliegerärzte entspricht auch internationalen Standards (siehe Standard 1.2.4.7.1 im Kapitel 1 des Anhangs 1 zum Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt).

Zu Nummer 12, Buchstabe e und f (§ 24e Abs. 8 und 9):

Bei der Ausübung der Aufsicht über die flugmedizinischen Sachverständigen ist die Situation denkbar, dass die dafür zuständige Stelle feststellt, dass dem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses in Anbetracht der medizinischen Befunde ein solches nicht hätte ausgestellt werden dürfen. Die Aufsicht führende Stelle kann jedoch nur Maßnahmen gegenüber dem Sachverständigen ergreifen. In solch offenkundigen Fällen, in denen eine andere fachliche Bewertung als die Feststellung der Untauglichkeit nicht möglich ist und die medizinischen Befunde auf eine derart erhebliche Beeinträchtigung schließen lassen, dass das Ausüben der Rechte der Lizenz durch den betreffenden Luftfahrer eine erhebliche Gefahr für das Gemeinwohl oder eine unmittelbar drohende Gefahr für die öffentliche Sicherheit gemäß § 65 des Luftverkehrsgesetzes darstellt, bedarf es aber zusätzlich geeigneter rechtlicher Instrumente, um Maßnahmen gemäß § 24c Abs. 2 oder § 29 gegenüber dem Luftfahrer ergreifen zu können. Absatz 8 räumt der Aufsicht führenden Stelle daher die Möglichkeit ein, von dem flugmedizinischen Sachverständigen ausnahmsweise erforderliche Auskünfte über die Person des Bewerbers zu verlangen und die für die Lizenzerteilung zuständige Stelle zu informieren. Die für die Lizenzerteilung zuständige Stelle ist aber nur über den Verdacht der Untauglichkeit des Luftfahrers und über dessen Namen in Kenntnis zu setzen. Die grundsätzliche Verantwortung des flugmedizinischen Sachverständigen für die sachgemäße Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses bleibt unberührt. Dies wird durch die engen Voraussetzungen, unter denen Maßnahmen nach Absatz 8 nur ergriffen werden

können, unterstrichen. So bleibt diese Vorgehensweise auf wenige begründete Einzelfälle beschränkt.

Zu Nummer 13 (§ 26a):

Bei der Verlängerung einer Lizenz, in der Regel durch Neuausstellung des Luftfahrerscheins, bedarf es auch weiterhin der Vorlage eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses. Dadurch wird sichergestellt, dass Luftfahrern, deren Untauglichkeit bereits festgestellt wurde, kein entsprechendes Dokument ausgestellt wird. Die Vorgabe, dass ohne Tauglichkeitszeugnis nicht geflogen werden darf (§ 26b), wird als nicht ausreichend angesehen. Für den Luftfahrer ist das mit keinem besonderen Aufwand verbunden, da er zum Ausüben seiner Rechte aus der Lizenz ohnehin eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses bedarf. Neu aufgenommen wurde ferner die Forderung der Vorlage einer Bescheinigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde, dass Zweifel an der Zuverlässigkeit des Luftfahrers nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes nicht bestehen. Grundsätzlich ist, abgesehen von der erstmaligen Lizenzerteilung, das Verfahren zur Überprüfung der Zuverlässigkeit und die Lizenz voneinander getrennt. Die Vorlagepflicht der Bescheinigung bei der Verlängerung der Lizenz stellt aber einen zusätzlichen Schutz dar und gibt der zuständigen Stelle die Möglichkeit, im Falle von Zweifeln an der Zuverlässigkeit die Lizenz gar nicht erst zu verlängern, anstatt auf das aufwendigere Verfahren des Widerrufs der Lizenz zurückgreifen zu müssen.

Zu Nummer 14 (§ 26b)

Während in § 26a die Verpflichtung aufgeführt ist, dass der Luftfahrer das Tauglichkeitszeugnis beim Fliegen mitzuführen hat, stellt der neue § 26b darüber hinaus klar, dass ohne Tauglichkeitszeugnis nicht geflogen werden darf. Damit wird aus der bisherigen Mitführungspflicht eine Unterlassungspflicht. Ein Zuwiderhandeln stellt eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 108 Abs. 1 Nr. 5 d in Verbindung mit § 24d Abs. 5). Eine höhere Ordnungsgeld für die Luftfahrer, die im Wissen ihrer Untauglichkeit fliegen, wird gegenüber denjenigen, die ihr Zeugnis lediglich vergessen haben, in diesem Zusammenhang für sinnvoll erachtet. Durch die Änderung des § 26b wird auch klargestellt, dass es im Rahmen der Luftaufsicht gemäß § 29 des Luftverkehrsgesetzes erforderlich ist, Luftfahrern ohne gültiges Tauglichkeitszeugnis das Fliegen zu untersagen, da sie die Rechte ihrer Lizenz nicht ausüben dürfen.

Zu Nummer 15, Buchstabe a (§ 28 Abs. 2):

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

Zu Nummer 15, Buchstabe b (§28 Abs. 4):

Das Luftfahrt-Bundesamt kann vor Anerkennung der Lizenz eine gültige Bescheinigung einer abgeschlossenen Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes verlangen, da auch Inhaber von Lizenzen, die in einem anderen Staat ausgestellt worden sind, Luftfahrer im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes sind. Der Entwurf der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung sieht ebenfalls eine Überprüfung der Zuverlässigkeit bei der Anerkennung ausländischer Lizenzen vor (§ 1 Abs. 2 Nr. 4). Anderenfalls würden Inhaber eines nationalen Luftfahrerscheins gegenüber dem im § 28 genannten Personenkreis benachteiligt. Negative Auswirkungen auf die Luftsicherheit wären nicht auszuschließen.

Zu Nummer 16 (§ 28b):

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

Zu Nummer 17, Buchstabe a (§ 29 Abs. 1):

Diese Vorschrift konkretisiert § 4 Abs. 3 LuftVG. Bei Wegfall der in § 4 Abs. 1 LuftVG genannten Voraussetzungen für die Lizenzerteilung, wiederum konkretisiert durch §

24 LuftVZO, ist die Lizenz zu widerrufen. Dies umfasst auch Zweifel an der Zuverlässigkeit des Luftfahrers nach abgeschlossener oder aufgrund der verweigerten Mitarbeit nicht durchgeführten Überprüfung nach § 7 LuftSiG, die durch das Gesetz zur Neuregelung der Luftsicherheitsaufgaben vom 11. Januar 2005 in den Katalog der Voraussetzungen in § 4 Abs. 3 LuftVG aufgenommen wurde. Satz 2 sieht die Möglichkeit vor, dass die Luftfahrtbehörden die Lizenz mit Nebenbestimmungen versehen anstatt sie zu widerrufen, soweit die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird. Eine solche Maßnahme erscheint insbesondere sinnvoll, wenn die Überprüfung an der Verweigerung des Luftfahrers scheitert, an der Überprüfung mitzuwirken (siehe § 7 Abs. 3 Satz 2 des Luftsicherheitsgesetzes), da in diesen Fällen nicht davon ausgegangen werden muss, dass die Voraussetzungen zur Erteilung nicht nur vorübergehend entfallen sind.

Satz 3 regelt besondere Fälle, bei denen Zweifel an der Tauglichkeit bestehen oder eine Untersuchung die Tauglichkeit des Luftfahrers nicht bestätigen konnte, dass das Ruhen der Lizenz angeordnet und der Luftfahrerschein eingezogen werden kann. Ein Widerruf der Lizenz wäre eine zu weit gehende Maßnahme, da zunächst der Luftfahrer die Möglichkeit eingeräumt bekommen sollte, einen neuen Tauglichkeitsnachweis zu erbringen.

Zu Nummer 17, Buchstabe b (§ 29 Abs. 5 und 6):

Mit der Ergänzung des § 29 Abs. 5 wird eine an § 5 des Straßenverkehrsgesetzes angelehnte Befugnis zur Abnahme eidesstattlicher Versicherungen vollzogen. Erfahrungen der Luftfahrtbehörden der Bundesländer haben verdeutlicht, dass anderenfalls eine aus Sicherheitsgründen erforderliche Einziehung des Luftfahrerscheins durch die nicht ohne weiteres überprüfbare Aussage, dass das Dokument verloren sei, folgenlos bleibt.

Zu Nummer 18 (§ 30 Abs. 2):

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

Zu Nummer 19 (§ 108 Abs. 1):



Anpassung der Ordnungswidrigkeitstatbestände an die Änderungen der Vorschriften §§ 24c, 24d und 30. Aus Gründen der Luftverkehrssicherheit ist nicht nur eine Übermittlung der Untauglichkeit an die zuständige Behörde wichtig, sondern auch die Mitteilung über die eingeschränkte Tauglichkeit. Der zentralen Luftfahrer-Datenbank sollten etwaige Auflagen zu der Lizenz, etwa das Tragen von Sehkorrekturhilfen oder die Verpflichtung, einen „Sicherheitspiloten“ mitzunehmen, zu entnehmen sein. Daher stellt nunmehr auch das Unterlassen der Übermittlung dieser Informationen eine Ordnungswidrigkeit dar.

Zu Nummer 20 Buchstabe a (§ 110 Abs. 1):

§ 110 Abs. 1 Satz 1 und 2 können aufgehoben werden, da der Zeitraum von drei Jahren seit Inkrafttreten der ersten Änderungsverordnung mittlerweile verstrichen ist und die Anerkennung aller Fliegerärzte nunmehr nach den neuen rechtlichen Vorgaben verlängert worden ist.

Zu Nummer 20 Buchstabe b (§ 110 Abs. 2 und 3):

Die Registrierung als Ausbildungsstellen nach § 34 ist mittlerweile erfolgt, so dass Absatz 2 nicht mehr erforderlich ist. Absatz 3 ist mit Überschreiten des Datums 31. Dezember 2004 entbehrlich geworden, da bei den betreffenden Tauglichkeitszeugnissen, die spätestens am 31. Dezember 2004 ausgestellt wurden, die Dauer der Gültigkeit (24 Monate) eingetragen wurde.

**Zu Artikel 2 (Verordnung über Luftfahrtpersonal)**

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht):

Redaktionelle Änderung in der Inhaltsübersicht als Folge von Änderungen im Regelungswortlaut.

Zu Nummer 2:

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 3 (§ 3 Abs. 3):

Die Angaben zu den fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Nachtflugqualifikation finden sich entweder in § 83 oder in den Bestimmungen nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch. Einer Regelung, die gesondert auf die Möglichkeit hinweist, dass eine Privatpilotenlizenz um eine Nachtflugqualifikation ergänzt werden kann, bedarf es nicht.

Zu Nummer 4, Buchstabe a (§ 4 Abs. 1):

Änderung des Wortlauts zur Klarstellung ohne inhaltliche Änderung.

Zu Nummer 4, Buchstabe b (§ 4 Abs. 2):

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

Zu Nummer 5 (§ 5 Abs. 1):

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

Zu Nummer 6 (§ 39 Abs. 2):

Klarstellung, dass sich die Lizenz nach Absatz 2 nur auf das Führen von Segelflugzeugen bezieht. Segelflugzeugführer-Lizenzen mit der Klassenberechtigung Reisemotorsegler werden durch § 40a erfasst.

Zu Nummer 7 (§ 41 Abs. 4):

Aufgrund der Wiedereinführung des § 83 kann Absatz 4 gestrichen werden. Inhaber von Klassenberechtigungen für Reisemotorsegler werden im § 83 aufgeführt.

Zu Nummer 8 (§ 42 Abs. 4):

Fachliche Klarstellung, wer die Einweisung zum Erwerb der Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge im Auftrag des Beauftragten nach § 31 Abs. 1 LuftVZO durchführen darf. Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine einfache Einweisung durch einen Fluglehrer oft nicht dem erforderlichen Ausbildungs-Qualitätsstandard entspricht.

Zu Nummer 9 (§ 48 Abs. 3):

Bisher erfolgte die Zuordnung einer Größenklasse kumulativ über das Hüllenvolumen und die Größe des Korbes. Dadurch konnten Ballons nicht klassifiziert werden, wenn diese nicht gleichzeitig beide Voraussetzungen erfüllt haben. Indem nun nur noch auf das Hüllenvolumen abgestellt wird, werden diese Zuordnungsprobleme vermieden.

Zu Nummer 10:

Redaktionelle Änderung

Zu Nummer 11 (§ 77):

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

Absätze 2, 3 und 4 beinhalten die fachlichen Voraussetzungen sowie die Ausbildung und Prüfung für den Erwerb.

Zu Nummer 12:

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 13 (§ 82):

Die Begründung zu Nummer 11 gilt in ähnlicher Weise für die Wiedereinführung des § 82. Auch hier gilt, dass Flugzeug- und Hubschrauberführer, die eine Lizenz nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erworben haben, aufgrund der umfassenderen Ausbildung damit gleichzeitig die Berechtigung zur Durchführung von Flügen im kontrollierten Luftraum erworben haben. Diejenigen Piloten, die diese Ausbildung nicht absolviert haben, bekommen die Möglichkeit, diese Berechtigung bei Bedarf als getrennte Ausbildung nachzuholen. Dies ist insbesondere erforderlich, wenn ein Luftfahrer seine Lizenz in eine Lizenz nach JAR-FCL umschreiben lassen möchte (siehe § 135 Abs. 1).

Zu Nummer 14 (§ 83):

Ähnlich wie in § 77 wird hier wieder eine Ausbildung eingeführt, um auch Inhabern von Lizenzen, die nicht in Übereinstimmung mit den Lizenzen nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch ausgestellt worden sind, die Erlangung einer Berechtigung zu ermöglichen. Für die Luftfahrer, die bereits über eine Lizenz gemäß JAR-FCL 1 oder 2 deutsch verfügen, also Lizenzen jüngeren Datums oder umgeschriebene Lizenzen, gelten die Bestimmungen nach JAR-FCL 1 und 2 deutsch, Abschnitt C. Die Anforderungen nach § 83 orientieren sich an den Vorgaben der JAR-FCL Bestimmungen. Insbesondere ist eine Nachflugqualifikation nur über den vorausgegangenen Erwerb einer „CVFR-Berechtigung“ zu erreichen.

Zu Nummer 15, Buchstabe a (§ 84 Abs. 2):

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

Zu Nummer 15, Buchstabe b (§ 84 Abs. 5):

Die Änderung in Absatz 5 Satz 1 stellt keine grundsätzliche inhaltliche Änderung dar; jedoch wird der zeitliche Rahmen an die im JAR-FCL-System üblichen 24 Monate angepasst. Außerdem wird die Möglichkeit erweitert, bei Nichterfüllung der Anforderungen für eine Verlängerung der Schleppberechtigung ersatzweise Flüge ohne und mit Fangschlepp durchzuführen.

Zu Nummer 16 (§ 88a Abs. 1):

Die redaktionelle Anpassung stellt klar, dass die Lehrgänge für den Erwerb der Berechtigung, Privatflugzeugführer nach § 1 praktisch auszubilden, nur im Rahmen einer amtlich anerkannten Ausbildung möglich sind.

Zu Nummer 17, Buchstabe a (§ 96 Abs. 2):

Fachliche Änderung im Absatz 2 durch Klarstellung des Begriffs „ausreichende Flugerfahrung“, der mit der Festlegung von „mindestens 20 Flugstunden“ nachprüfbar präzisiert wurde. Auf die Festlegung eines Zeitrahmens für die Flugerfahrung von 20 Flugstunden wurde bewusst verzichtet, da dies unter Umständen zu Härtefällen mit der Konsequenz eines Verlustes der Lehrberechtigung führen kann.

Zu Nummer 17, Buchstabe b (§ 96 Abs. 3):

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

Zu Nummer 17, Buchstabe c (§ 96 Abs. 4):

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

Zu Nummer 18 (§ 108 Abs. 2):

Ultraleichtflugzeuge können nach der zweiten Durchführungsverordnung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät je nach Bauart zugelassen werden als aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge, Schwerkraft gesteuerte Ultraleichtflugzeuge oder Tragschrauber.

Nach § 4 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) werden für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber abhängig von der Einsatzart besondere Funkausrüstungen gefordert, die einer Nachprüfung bedürfen.

Bisher wird die Nachprüfung aller Ultraleichtflugzeuge von Prüfern der Klasse 5 ohne spezielle Kenntnisse in Elektronik durchgeführt. Aufgrund der Forderung nach einer besonderen Funkausrüstung bei den aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen und Tragschraubern bedarf deren Nachprüfung einer Unterteilung in Flugwerk mit Triebwerk und elektronische Ausrüstung.

Eine entsprechende Änderung der Prüferklasse 3 ist nicht beabsichtigt, da diesen Prüfern eine Prüferlaubnis der Klasse 5 für die Fachrichtung elektronische Ausrüstung von den beauftragten Luftsportverbänden erteilt werden kann.

Zu Nummer 19, Buchstaben a und b (§ 120 Abs. 1):

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

Zu Nummer 20 (§ 122 Abs. 2):

Redaktionelle und fachliche Anpassung. Für verantwortliche Luftfahrzeugführer nach § 122 Abs. 1 werden für Flüge mit Fluggästen bei Nacht die fachlichen Voraussetzungen den Anforderungen nach JAR-FCL 1.026 (b) angeglichen.

Zu Nummer 21 (Überschrift zu § 127):

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 21 (§ 127):

Bezüglich der nach JAR-FCL 1 und 2 deutsch erteilten Lizenzen ist die gewerbsmäßige Beförderung von Personen, Post oder Fracht nur durch Piloten bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres gestattet (JAR-FCL 1.060 bzw. 2.060 deutsch). Zusätzlich ist es Freiballonführern nach § 46 Abs. 5 möglich, berufs- und gewerbsmäßig am Luftverkehr teilzunehmen. In JAR-FCL 1 und 2 deutsch gibt es für gewerbsmäßige Freiballonführer keine Regelung bezüglich einer Altersbegrenzung. § 127 schließt diese Regelungslücke in Anlehnung an die Festlegungen in JAR-FCL 1 und 2 deutsch. Die Altersbegrenzung war bisher Gegenstand von § 4 der Ersten Durchführungsverordnung zur LuftPersV (1. DV LuftPersV). Diese Regelung wird in die Verordnung übernommen. Die 1. DV LuftPersV wird in Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes überarbeitet.

Zu Nummer 22, Buchstabe a (§ 128 Abs. 7):

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

Zu Nummer 22, Buchstabe b (§ 128 Abs. 10):

Klarstellung, dass der in Abs. 10 genannte Zeitraum für die Akzeptanz einer bestandenen theoretischen Prüfung sich nicht nur auf den Erwerb einer Lizenz sondern auch auf den Erwerb einer Berechtigung bezieht.

Zu Nummer 22, Buchstabe c (§ 128 Abs. 11):

Die Erfahrung hat gezeigt, dass aufgrund der Vorgabe des Absatzes 11 in wiederholten Fällen die Sicherheit der Ausbildung beeinträchtigt wurde. Durch das Setzen einer Frist, bis zu welchem Zeitpunkt nach der theoretischen Prüfung die praktische Prüfung zu erfolgen hat, wurden insbesondere in der Segelflugausbildung Flugschüler faktisch unter Druck gesetzt, Prüfungs- oder Überlandsflüge bei widrigen und riskanten Wetterverhältnissen durchzuführen. Die Regelung wird daher ersatzlos gestrichen. Die Fristen des Absatzes 10 werden als ausreichend erachtet.

Zu Nummer 23 (§ 129 Abs. 2):

Redaktionelle Klarstellung. Außerdem wird § 129 Abs. 2 um den Bezug auf Absatz 1 ergänzt, da ansonsten lediglich die theoretische Ausbildung nach Absatz 1 erleichtert werden kann, nicht aber die theoretische Prüfung. Die Erleichterung der theoretischen Ausbildung und Prüfung steht im Ermessen der zuständigen Luftfahrtbehörde. Für Lizenzen, die nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) oder Helikoptern (JAR-FCL 2 deutsch) richten, sind nur Ausbildungserleichterungen vorgesehen, aber keine Prüfungserleichterungen (siehe JAR-FCL 1.1470 oder 2.470 deutsch).

Zu Nummer 24 (§ 130):

Die Verwaltungspraxis hat ein Bedürfnis für die Wiedereinführung des § 130 gezeigt. Ausreichend ist dabei jedoch eine auf drei Monate verkürzte Frist. Allerdings müssen die vorgebrachten Gründe vertretbar sein und glaubhaft gemacht werden, um möglichem Missbrauch vorzubeugen.

Zu Nummer 25, Buchstaben a und b (§ 134):

Redaktionelle Änderung. Insbesondere werden Berechtigungen nach §§ 82, 83 wieder aufgenommen, um das Ausüben der entsprechenden Tätigkeit ohne die erforderliche Berechtigung ahnden zu können. Auch die Mitnahme von Fluggästen, ohne dass der Pilot die erforderliche Flugerfahrung aufweist, stellt nunmehr eine Ordnungswidrigkeit dar.

Zu Nummer 25, Buchstabe c (§ 134 Nr. 7):

Auf Veranlassung einiger Bundesländer wird ein Ordnungswidrigkeits-Tatbestand für die Nichtbeachtung der Aufbewahrungsfrist nach § 120 Abs. 1 Satz 2 für Flug- und Sprungbücher eingeführt.

Zu Nummer 26, Buchstabe a (§ 135 Abs. 1):



Eine Umschreibung einer Lizenz, die nicht nach den Bestimmungen von JAR-FCL 1 oder 2 deutsch ausgestellt wurde, kann nunmehr jederzeit und nicht nur bei der erstmaligen Verlängerung erfolgen. Bei der Beantragung ist im Wesentlichen der Erwerb zusätzlicher Berechtigungen nachzuweisen, die in der umfangreicheren Ausbildung nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch bereits enthalten sind, so dass eine Gleichwertigkeit zu dem Ausbildungsstand nach JAR-FCL deutsch gegeben ist. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Berechtigungen nach §§ 77 und 82. Somit kann der Inhaber einer älteren Lizenz flexibel entscheiden, ob und wann er seine Lizenz umschreiben lässt. Eine Motivation dazu kann dann gegeben sein, wenn der Lizenzinhaber höherwertige Lizenzen erwerben oder in anderen JAR-FCL-Staaten registrierte Luftfahrzeuge führen möchte. Die weiteren Verlängerungen und Erneuerungen der eingetragenen Klassen- und Musterberechtigungen sowie sonstiger Berechtigungen richten sich im Übrigen nach § 20 Abs. 2 LuftVZO.

Zu Nummer 26, Buchstabe b (§ 135 Abs. 2):

Die Änderung beabsichtigt die Beantwortung der im Zusammenhang mit der Einführung von JAR-FCL 1 und 2 deutsch nicht ausreichend geklärten Frage, ob und wenn ja in welchem Umfang Personen mit einer Lehrberechtigung, die vor der JAR-FCL-Einführung erteilt worden ist, Personen nach den Bestimmungen gemäß JAR-FCL 1 und 2 deutsch ausbilden dürfen. Da eine wider Erwarten geringe Zahl von Ausbildern ihre Lehrberechtigung in eine den Bestimmungen von JAR-FCL 1 oder 2 deutsch entsprechende Lehrberechtigung hat umschreiben lassen, ist eine Diskontinuität im Ausbildungswesen aufgrund eines Mangels an geeigneten Ausbildern zu befürchten. Durch die Änderung können die Ausbilder im Rahmen ihrer erworbenen Rechte und Befähigungen auch für JAR-FCL-Lizenz-Bewerber oder -Inhaber tätig werden, was die Situation entspannt. Aufgrund einer gleich gelagerten Problematik im Prüfwesen soll dies in analoger Weise auch auf Prüfer-Anerkennungen Anwendung finden.

Zu Nummer 26, Buchstabe c (§ 135 Abs. 3 bis 7):

Aufgrund des Ablaufs der Übergangsfrist von drei Jahren seit Einführung von JAR-FCL 1 bis 4 deutsch im Mai 2003 besteht bezüglich mehrerer Sachverhalte kein Regelungsbedarf mehr, so dass die entsprechenden Absätze aufgehoben werden. Einzelheiten sowie sich gegebenenfalls zu späterer Zeit ergebende Fragen können

dann im Wege einer Durchführungsverordnung nach § 133a vom Luftfahrt-Bundesamt geklärt werden.

Zu Nummer 28 (Anlage):

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

### **Zu Artikel 3 (LuftKostV)**

Zu Nummer 1 und 2 (Abschnitt III und IV der Anlage (zu § 2 Abs. 1)):

Die Änderungen entsprechen der aufgrund der §§ 77, 82, 83 LuftPersV wieder eröffneten Möglichkeit, die dort genannten Berechtigungen separat zu erwerben. Des Hinweises auf die in § 135 Abs. 1 alte Fassung enthaltene Übergangsregelung bedarf es nicht mehr. Eine Änderung der Gebührenhöhe erfolgt nicht.

Zu Nummer 3 (Abschnitt VII der Anlage (zu § 2 Abs. 1)):

Die Änderungen nicht ausschließlicher redaktioneller Art ergeben sich aus den Neuerungen im Verfahren zur Feststellung der flugmedizinischen Tauglichkeit. Da in dem geänderten Verfahren nicht mehr vorgesehen ist, dass die Behörde selbst Untersuchungen vornimmt, kann der entsprechende Gebührentatbestand aufgehoben werden. Das Luftfahrt-Bundesamt überprüft auch nicht mehr selbst das Ergebnis einer Tauglichkeitsuntersuchung im Falle des Widerspruchs eines Lizenzinhabers bzw. –bewerbers. Nun kann die zuständige Stelle lediglich dem Lizenzinhaber bzw. –bewerber aufgeben, ein flugmedizinisches Gutachten einzuholen. Aufgrund des deutlich reduzierten Verwaltungsaufwandes ist eine Reduzierung der Gebühr angezeigt.

**Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)**

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten der Änderungsverordnung.

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