

07.11.14

Beschlussdes Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 927. Sitzung am 7. November 2014 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 6 Nummer 2 LuftPersV)

In Artikel 2 Nummer 4 sind in § 6 Nummer 2 nach den Wörtern "Verfahren nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011" die Wörter "mit Ausnahme von Verfahren oder Verfahrensregeln zur Umsetzung des Anhangs VI - Anforderungen an Behörden bezüglich des fliegenden Personals (Teil ARA)" einzufügen.

Begründung:

Das Luftfahrt-Bundesamt war bisher bereits mit § 20 Absatz 1 Nummer 6 LuftVZO ermächtigt, Einzelheiten zur Durchführung von Anforderungen durch Rechtsverordnung zu regeln, soweit das zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs notwendig ist.

Die Ermächtigung in § 20 Absatz 1 Nummer 6 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bezog sich auf Sachverhalte entsprechend

- § 32 Absatz 1 Nummer 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) (Regelungen zum Kreis der Personen, die einer Erlaubnis und/oder Berechtigung bedürfen sowie Verfahren zur Erlangung von Erlaubnissen oder Berechtigungen),
- § 32 Absatz 1 Nummer 5 LuftVG (Ausbildung von Luftfahrern und den Betrieb von Fliegerschulen),
- der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassungen der JAR-FCL 1 bis 4 deutsch.

Dabei handelte es sich um Bestimmungen zu Verfahren der Erlangung und des Erhalts von Lizenzen und Berechtigungen, der Tauglichkeit von Luftfahrtpersonal sowie um Voraussetzungen, die von registrierten Ausbildungseinrichtungen und/oder FTO nachgewiesen werden mussten, um eine Erlaubnis zur Ausbildung von Luftfahrtpersonal zu erhalten.

Gegen die Ermächtigung in diesem bisherigen Umfang bestehen praktisch auch keine Bedenken. Bestandteil der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind im Anhang VI allerdings nunmehr auch Anforderungen bzw. Vorgaben zu einzuhaltenden Standards, die sich direkt auf die Organisation, personelle Sicherstellung, Qualifikation sowie die Prozessorganisation der zuständigen Luftfahrtbehörden beziehen. Ähnliche Regelungen waren bisher weder Bestandteil der LuftVZO noch der Regelungen der JAR-FCL. Eine Ermächtigung des Luftfahrt-Bundesamts zur Regelung von Prozessen bzw. Verfahren, die zur Umsetzung der Anforderungen in den Luftfahrtbehörden der Länder erforderlich sind und gegebenenfalls direkt in Prozesse und Strukturen der zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder eingreifen, ist von daher aus dem LuftVG nicht abzuleiten und die durch die Vorlage dem LBA als nachgeordneter Bundesbehörde insoweit eingeräumte Rechtssetzungsbefugnis mit Blick auf Artikel 84 Absatz 1 Grundgesetz abzulehnen. Grundsätzlich hat das Luftfahrt-Bundesamt keinerlei Aufgaben der Fach- oder sogar Bundesaufsicht gegenüber den Luftfahrtbehörden der Länder wahrzunehmen. Die aus der Umsetzung des EU-Rechts erforderlichen Rahmenvorgaben zu Prozessen, Organisation und Qualitätsmanagement sollten vom Bund vielmehr in Form von allgemeinen Verwaltungsvorschriften gemäß Artikel 84 Absatz 2 Grundgesetz, z. B. als "Nationales Betriebssicherheitsprogramm" erarbeitet werden.

2. Zu Artikel 2 Nummer 4, Nummer 9 Buchstabe b (§ 16 Absatz 2 Satz 3, § 45 Absatz 1 Satz 2 LuftPersV)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 4 ist in § 16 Absatz 2 Satz 3 das Wort "Ultraleichtflugzeuge" durch die Wörter "Luftsportgeräte, die eine höchstzulässige Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät überschreiten," zu ersetzen.

- b) In Nummer 9 Buchstabe b ist in § 45 Absatz 1 Satz 2 das Wort "Ultraleichtflugzeugführer" durch die Wörter "Luftsportgeräteführer, die Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von mehr als 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät betreiben," zu ersetzen.

Begründung:

Mit den Begriffen Ultraleichtflugzeuge bzw. Ultraleichtflugzeugführer werden abweichend von § 1 Nummer 4 LuftPersV (Artikel 2 Nummer 4) Untergruppen zu Luftsportgeräten bzw. Luftsportgeräteführern, die nicht alle betreffenden Luftsportgeräte bzw. Luftsportgeräteführer (z.B. Tragschrauber und Ultraleichtschrauber) erfassen, geschaffen. Mit der Änderung wird hier Klarheit erreicht und im Kern an der bislang geltenden und bewährten Regelung zu den flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnissen (Medical) für Luftsportgeräteführer festgehalten. Die konkretisierte Forderung nach einem Medical für die oben genannten Luftsportgeräteführer ist unter dem Aspekt der Gefahrenabwehr bei der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und der Gleichbehandlung aller Luftfahrzeugführer geboten.

3. Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 26 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e LuftPersV)

In Artikel 2 Nummer 4 sind in § 26 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e die Wörter "beschränkt auf den Erwerb von" durch die Wörter "einschließlich der" zu ersetzen.

Begründung:

Mit dem derzeitigen Wortlaut bestünde eine Unsicherheit darüber, für welche Art von Ausbildung an Hubschrauber-Flugschulen die Landesluftfahrtbehörden zuständig sein sollen. Unklar ist, ob für Piloten, die bereits Inhaber einer Privatpilotenlizenz für Hubschrauber (PPL(H)) sind, der Hinzuerwerb weiterer Musterberechtigungen für Hubschrauber mit einem Piloten und Kolbentriebwerk an einer Flugschule in Landeszuständigkeit zulässig wäre. Darüber hinaus ist aufgrund der Formulierung "(...), beschränkt auf den Erwerb von Musterberechtigungen (...)" unklar, ob solche Ausbildungsinhalte für den Erwerb des PPL(H), welche keinen direkten Bezug zum Erwerb einer Musterberechtigung aufweisen, an einer Flugschule in Landeszuständigkeit gelehrt werden dürften, was jedoch nicht in Frage gestellt werden sollte. Um die erwähnten Auslegungsunsicherheiten zu vermeiden, sollte die Formulierung wie in Buchstabe d lauten.

4. Zu Artikel 2 Nummer 21 (§ 84 LuftPersV)

Artikel 2 Nummer 21 ist zu streichen.

Begründung:

Die in Artikel 2 Nummer 21 geregelte Änderung von § 84 LuftPersV, welche nach Artikel 7 Satz 1 bereits am Tag nach Verkündung in Kraft treten soll, ist gleichlautend in Artikel 3 Nummer 14 geregelt, welcher nach Artikel 7 Satz 3 erst zum 9. April 2015 in Kraft treten soll. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass § 84 LuftPersV in seiner derzeitigen Fassung noch als Rechtsgrundlage bis zum 8. April 2015 benötigt wird, sollte Artikel 2 Nummer 21 gestrichen werden.

5. Zu Artikel 2 Nummer 44 Buchstabe a und b, Artikel 3 Nummer 20 Buchstabe a, c, und d (§ 117 LuftPersV)

a) Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nummer 44 ist wie folgt zu ändern:

aaa) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

'a) In der Überschrift werden die Wörter "einer Lizenz oder" durch die Wörter "einer Lizenz, eines Luftfahrerscheins oder einer" ersetzt.'

bb) Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

'b) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter "Lizenz oder" durch die Wörter "Lizenz, einen Luftfahrerschein oder eine" ersetzt und die Wörter "Flugzeugen, Hubschraubern," gestrichen.'

b) Artikel 3 Nummer 20 ist wie folgt zu ändern:

aa) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

'a) In der Überschrift werden die Wörter "einer Lizenz," gestrichen.'

bb) Die Buchstaben c und d sind zu streichen.

Folgeänderungen:

- In Artikel 2 Nummer 1 ist in der Inhaltsübersicht die Angabe zum Abschnitt 3 Unterabschnitt 1 wie folgt zu fassen:

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

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

§§ 118 und 119 (weggefallen)".

- In Artikel 3 Nummer 1 ist nach Buchstabe q folgender Buchstabe q1 einzufügen:

'q1) In den Angaben zum Abschnitt 3 Unterabschnitt 1 und zu § 117 werden jeweils die Wörter "einer Lizenz," gestrichen.'

Begründung:

Die in Artikel 2 Nummer 44 geregelte Änderung von § 117 Absatz 1 LuftPersV geht zu weit. Die Regelung über Alleinflüge wird für den Erwerb nationaler Lizenzen zum Führen von Luftschiffen, Segelflugzeugen und Heißluft-Luftschiffen noch bis zum 8. April 2015 benötigt. Die bislang gleichlautende Regelung in Artikel 3 Nummer 20 ist ebenfalls entsprechend anzupassen.

6. Zu Artikel 2 Nummer 64, Artikel 3 Nummer 24 Buchstabe a0 - neu - (§ 134 Absatz 1 Nummer 1 LuftPersV)

- a) In Artikel 2 Nummer 64 ist in § 134 Absatz 1 Nummer 1 nach den Wörtern "§ 45 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 4 Satz 1" das Wort "oder" durch ein Komma zu ersetzen und sind nach den Wörtern "§ 65 Absatz 2 Satz 1" die Wörter "oder § 122" einzufügen.

- b) In Artikel 3 Nummer 24 ist dem Buchstaben a folgender Buchstabe a0 voranzustellen:

' "a0) In Nummer 1 wird nach den Wörtern "§ 45 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 4 Satz 1" das Komma durch das Wort "oder" ersetzt und werden die Wörter "oder § 122" gestrichen." '

Begründung:

Eine nach § 122 LuftPersV erforderliche, im Einzelfall aber möglicherweise fehlende Flugerfahrung von Segelflugzeugführern, Luftschiffführern oder Luftsportgeräteführern für die Mitnahme von Fluggästen bliebe ohne Erwähnung der Angabe "§ 122" in § 134 Absatz 1 Nummer 1 LuftPersV im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage sanktionslos.

Mit der zum 9. April 2015 vorgesehenen Aufhebung des § 122 LuftPersV (vgl. Artikel 7 Satz 3 in Verbindung mit Artikel 3 Nummer 21) ist § 134 Absatz 1 Nummer 1 LuftPersV dann wieder zu bereinigen.

7. Zu Artikel 2 Nummer 64 (§ 134 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe n LuftPersV)

In Artikel 2 Nummer 64 ist § 134 Absatz 2 Nummer 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe l ist das Komma am Ende durch das Wort "oder" zu ersetzen.
- b) In Buchstabe m ist das Wort "oder" am Ende durch ein Komma zu ersetzen.
- c) Buchstabe n ist zu streichen.

Begründung:

Mit § 134 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe n soll die Durchführung von Flugunterricht in Luftfahrzeugen ohne gültige Pilotenlizenz und entsprechende Lehrberechtigung nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 künftig als Ordnungswidrigkeit sanktioniert werden. Nach § 60 Absatz 1 Nummer 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist die Erteilung praktischer Flugausbildung ohne Lehrberechtigung nach § 5 Absatz 3 LuftVG, worunter ausdrücklich auch Lehrberechtigungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 fallen, jedoch bereits strafrechtlich sanktioniert. Um Widersprüche zu vermeiden, sollte Buchstabe n gestrichen werden.

8. Zu Artikel 5 Nummer 2 (Abschnitt III. Nummern 20 und 21 der Anlage Gebührenverzeichnis zu § 2 Absatz 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung),

Artikel 6 Nummer 1 Buchstabe h (Abschnitt III. Nummer 21 der Anlage Gebührenverzeichnis zu § 2 Absatz 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

- a) In Artikel 5 Nummer 2 sind in Abschnitt III. die Nummern 20 und 21 wie folgt zu fassen:

"20. Abnahme einer Kompetenzbeurteilung zur Berechtigung zur Ausbildung

- a) von Flugzeugführern und Hubschrauberführern, einschließlich der jeweiligen Berechtigung zur Ausbildung von Leichtluftfahrzeugführern,
- b) zum Erwerb der Klassen- und Musterberechtigung sowie der Instrumentenflugberechtigung und
- c) von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 Abschnitt H; Anhang I FCL.935 und FCL.935.TRI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; § 88 LuftPersV)

100 bis 500 EUR

21. Abnahme einer Kompetenzbeurteilung oder Prüfung zur Berechtigung, Segelflugzeugführer, Luftschiffführer und Ballonführer auszubilden (Anhang I FCL.935 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sowie § 89 Absatz 1 Nummer 3, § 94 Absatz 1 Nummer 3, § 95 Absatz 1 Nummer 3 LuftPersV)

35 bis 250 EUR"

b) Artikel 6 Nummer 1 Buchstabe h ist wie folgt zu fassen:

h) Nummer 21 wird wie folgt gefasst:

"21. Abnahme einer Kompetenzbeurteilung zur Berechtigung, Segelflugzeugführer, Luftschiffführer und Ballonführer auszubilden (Anhang I FCL.935 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011)."

Begründung:

Der Aufwand für die Abnahme einer Kompetenzbeurteilung (nicht Prüfung, Anpassung an die Begrifflichkeit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) zur Berechtigung zur Ausbildung von Privatflugzeugführern, einschließlich Leichtluftfahrzeugführern (Unterschied liegt lediglich im Nachweis theoretischer CPL-Kenntnisse und nicht im Prüfungsaufwand), hat sich gegenüber der bisherigen Prüfung nach alter Rechtslage nicht vermindert, so dass eine Reduzierung des Gebührenansatzes nicht gerechtfertigt und den Prüfern gegenüber nicht vermittelbar ist. Ferner ist eine gebührenmäßige Unterscheidung zwischen der Lehrberechtigung für Privatflugzeugführer und Privathubschrauberführer, wie in der Vorlage vorgesehen, nicht gerechtfertigt, da der jeweilige Aufwand identisch ist. Die Kompetenzbeurteilung zum Erwerb der PPL-Lehrberechtigung stellt in der Regel auch den Einstieg in die Ausbildungstätigkeit eines entsprechenden Bewerbers dar, so dass hier der größte Prüfungsaufwand entsteht, weil stets "Lehren und Lernen" abzuprüfen ist (vgl. FCL.920). Zudem ergäbe sich hier auch das nicht vertretbare Ergebnis, dass die wesentlich weniger aufwendige Prüfung zum Erwerb der Lehrberechtigung für Klassen-/Musterberechtigungen eine weitaus höhere Gebührenfolge auslöst.

Mit der Aufhebung von § 89 Absatz 1 Nummer 3, § 94 Absatz 1 Nummer 3, § 95 Absatz 1 Nummer 3 LuftPersV und ihrer Streichung aus dem Gebührenverzeichnis zum 9. April 2015 ist der Begriff der "Prüfung" ebenfalls aus dem Gebührenverzeichnis zu streichen.

9. Zu Artikel 5 Nummer 3 (Abschnitt IV. Nummer 9 Buchstabe a und Buchstabe a1 - neu - der Anlage Gebührenverzeichnis zu § 2 Absatz 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

In Artikel 5 Nummer 3 ist in Abschnitt IV. die Nummer 9 wie folgt zu ändern:

a) In Buchstabe a sind die Angabe "und 2" zu streichen und die Wörter "110 bis 250 EUR" durch die Wörter "110 bis 600 EUR" zu ersetzen,

b) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe a1 einzufügen:

"a1) im Falle des § 28 in Verbindung mit
§ 26 Absatz 1 Nummer 2 LuftPersV 110 bis 250 EUR".

Begründung:

In der vorgelegten Fassung wird nicht berücksichtigt, dass die Zulassung bzw. Erteilung eines Zeugnisses für Approved Training Organisations (ATO, genehmigte Ausbildungseinrichtung), die in Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden der Länder erfolgt, bezüglich der Vorgaben und des resultierenden Verwaltungsaufwands analog den Anforderungen der ATO - Zulassungen in Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes anzusiedeln ist. Differenzierungen bestehen lediglich hinsichtlich der Komplexität der Unternehmen. Die vorgeschlagene Fassung stellt eine entsprechende Verhältnismäßigkeit gegenüber dem objektiv wesentlich geringeren Aufwand in den Fällen der Erteilung einer Ausbildungserlaubnis nach § 26 Absatz 1 Nummer 2 LuftPersV für Luftsportgeräte her, die bekanntermaßen nicht der EU-Regulierung unterliegen.