

08.11.02**Vk - Fz - G - In****Verordnung****des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

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

Nach der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 (ABl. Nr. L 373 S. 4) sorgen die Mitgliedstaaten dafür, die im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz getroffenen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Durchführung gemeinsamer Vorschriften auf allen Gebieten, die mit der Sicherheit und dem sicheren Betrieb zusammenhängen, ohne Vorbehalt vor dem 01. Januar 1992 zu unterzeichnen.

Mit der Unterzeichnung dieser Vereinbarungen am 11. September 1990 wurde die Verpflichtung eingegangen, die nach den Vereinbarungen beschlossenen Joint Aviation Requirements so bald wie möglich als alleinige Vorschriften in nationales Recht umzusetzen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass Luftfahrerschulen und Luftverkehrsunternehmen in EU-Mitgliedstaaten im zunehmenden Maße nur noch Lizenzen anerkennen, die nach JAR-FCL Bestimmungen erworben und ausgestellt sind. Deutsche Piloten, die in der Vergangenheit mit einer deutschen Lizenz im Ausland beruflich tätig waren, werden aus diesem Grund zunehmend arbeitslos, da die derzeit in Deutschland ausgestellten Lizenzen in vielen Ländern nicht mehr anerkannt werden. Zudem beginnen deutsche Flugschulen ihren Sitz in Länder, die bereits JAA-Bestimmungen in nationales Recht umgesetzt haben, zu verlegen oder zumindest Niederlassungen dort zu eröffnen. Piloten mit einem in Deutschland auf der Grundlage der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) ausgestellten

...

Luftfahrerschein haben im Ausland kaum mehr berufliche Perspektiven, eine Tätigkeit zu finden. Diese Situation wirkt sich insgesamt sehr zum Nachteil sowohl auf die Ausbildung zum Piloten, als auch auf die wirtschaftliche Lage deutscher Flugschulen aus.

B. Lösung

Dieser Verpflichtung wird mit der beabsichtigten Verordnung nachgekommen. Für die Anforderungen an die Flugbesatzungen von Flugzeugen und Hubschraubern haben die Joint Aviation Authorities (JAA) die Joint Aviation Requirements JAR-FCL 1 (Lizenzierung von Piloten (Flugzeug)), JAR-FCL 2 (Lizenzierung von Piloten (Hubschrauber)), JAR-FCL 3 (Tauglichkeitsanforderungen) und JAR-FCL 4 (Lizenzierung von Flugingenieuren) herausgegeben und den 1. Juli 1999 (JAR-FCL 1), den 1. Januar 2000 (JAR-FCL 2), den 1. Juli 1999 (JAR-FCL 3) und den 1. Januar 2003 (JAR-FCL 4) als Anwendungstermin festgelegt.

Der Verordnungsentwurf verweist auf die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassungen der Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit und an die Lizenzierung von Flugbesatzungen.

Der Änderungsentwurf enthält darüber hinaus noch Änderungen, die nicht im Zusammenhang mit der Einführung der JAA – Bestimmungen stehen. Diese sind Anpassungen der nicht von der JAA harmonisierten Anforderungen an Privatflugzeugführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Luftschiffführer, Luftsportgeräteführer und Flugtechniker auf Hubschraubern an die veränderte Rechtslage durch Überarbeitung der Verordnung über Luftfahrtpersonal.

Die Neufassung der Abschnitte III, IV und VII des Gebührenverzeichnisses zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) dient nur der Aufsplittung von Gebührentatbeständen aufgrund der neuen Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten und Flugingenieuren infolge der mit Artikel 1 und 2 geänderten Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) und der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) sowie der Gebührenumstellung auf EURO.

C. Alternativen

Die Umsetzung in nationales Recht ist für die Bundesregierung von besonderer Wichtigkeit und Eilbedürftigkeit, da die Regelungen JAR-FCL in allen EU-Mitgliedstaaten (außer Italien und Österreich) bereits verbindlich eingeführt wurden. Die entstandene Benachteiligung der deutschen Luftfahrt-Ausbildungsbetriebe sowie der Luftfahrer mit einer in Deutschland erworbenen Lizenz wird damit beseitigt.

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

Den für die Erteilung und Verlängerung örtlich zuständigen Stellen (Luftfahrtbehörden der Länder, Beauftragte nach § 31c LuftVG) könnten durch die Mitwirkung bei der Führung der Luftfahrerdateien und bei der Ausstellung von neuen Luftfahrerscheinen zusätzliche Kosten entstehen. Diese Kosten (Personal- und Sachkosten) dürften jedoch als gering zu bewerten sein. Dafür werden diese Stellen aufgrund der Verlängerung der Gültigkeit der Lizenzen von Verwaltungsarbeiten in erheblichem Umfang entlastet. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sie sich nicht quantifizieren.

Mit der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften werden behördlicherseits keine Mehrausgaben entstehen, die in der Finanzplanung des BMVBW zu berücksichtigen wären.

E. Sonstige Kosten

Durch die Einführung der harmonisierten europäischen Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen für Luftfahrtpersonal in nationales Recht entstehen bei der Wirtschaft (Luftfahrtunternehmen und Flugschulen) als auch für den Bewerber um eine in allen JAA-Mitgliedstaaten anerkannte Lizenz grundsätzlich keine erhöhten Kosten.

Die Neufassung der Abschnitte III, IV und VII des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV dient nur der Anpassung von Gebührentatbeständen aufgrund der neuen Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten und Flugingenieuren infolge der mit Artikel 1 und 2 geänderten Vorschriften der LuftVZO und LuftPersV sowie der Gebühreumstellung auf EURO. Bei einzelnen Gebührentatbeständen wird lediglich eine Glättung unrunder Umrechnungsbeträge durch Auf- und Abrundung vorgenommen, um zu einem neutralen Haushaltsergebnis zu kommen.

Für Inhaber einer Lizenz für Privatluftfahrzeugführer nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch oder nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal werden die Kosten für die Erhaltung der Gültigkeit einer Lizenz aufgrund der Verlängerung der Gültigkeitsdauer (bisherige Gültigkeit 24 Monate / neue Gültigkeit 60 Monate für Privatflugzeugführer und Hubschrauberführer) geringer. Für Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Luftsportgeräteführer wird die Lizenz künftig mit unbefristeter Gültigkeit erteilt. Die für die Erteilung und Verlängerung zuständigen Stellen (Luftfahrtbehörden) werden dadurch von Verwaltungsarbeiten in erheblichem Umfang entlastet.

Im Übrigen wirkt sich die Verordnung überregional weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus.

08.11.02

Vk - Fz - G - In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen

Der Chef des Bundeskanzleramtes
Staatssekretär Dr. Frank-Walter Steinmeier

Berlin, den 8. November 2002

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Präsident,

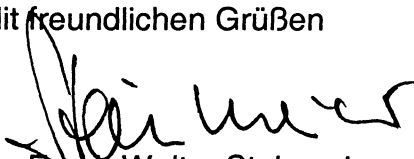
hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

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. Frank-Walter Steinmeier

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

Vom

2002

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verordnet auf Grund

- des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 in Verbindung mit Abs. 3 Satz 2 sowie des Absatzes 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550),
 - des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 in Verbindung mit Satz 3 des vorgenannten Gesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen,
 - des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 in Verbindung mit Satz 3 und 4 des vorgenannten Gesetzes und in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie,
- § 32 Abs. 1 Satz 1 und 3 zuletzt geändert durch Artikel 285 Nr. 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), § 32 Abs. 1 Satz 4 zuletzt geändert durch Artikel 285 Nr. 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb der vorgenannten Verordnung und § 32 Abs. 3 Satz 3 zuletzt geändert durch Artikel 285 Nr. 7 Buchstabe b der vorgenannten Verordnung:

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 Artikel 1 der Verordnung vom (Datum einsetzen) (BGBl. I S. einsetzen), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Im Vierten Abschnitt wird die Angabe „11. Anerkennung von Luftsportgeräten § 101“ gestrichen.
- b) Die Angaben zu den Anlagen 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„Anlage 2

Angaben zum Antrag auf Registrierung einer Ausbildungseinrichtung

Anlage 3

Muster Tauglichkeitszeugnis“

2. Der Zweite Abschnitt wird wie folgt gefasst:

**„Zweiter Abschnitt
Luftfahrtpersonal**

§ 20

Erlaubnispflichtiges Personal

(1) Das erlaubnispflichtige Personal im Sinne des § 4 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes umfasst:

- 1. Flugzeugführer,
- 2. Führer von Hubschraubern,
- 3. Flugingenieure,
- 4. Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder,
- 5. Luftschiffführer,
- 6. Segelflugzeugführer,
- 7. Freiballonführer,
- 8. Luftsportgeräteführer.

- (2) Die fachlichen Voraussetzungen und Prüfungen für den Erwerb von Lizenzen, deren Umfang einschließlich Berechtigungen, Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung sowie sonstige Bedingungen für die Ausbildung der mit einer Lizenz oder Berechtigung verbundenen Rechte richten sich nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal sowie
1. für Privatflugzeugführer, Berufsflugzeugführer und Verkehrsflugzeugführer nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen),
 2. für Privathubschrauberführer, Berufshubschrauberführer und Verkehrshubschrauberführer nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen),
 3. für Flugingenieure nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen),
 4. für das Lehrpersonal, die Prüfer sowie Ausbildungsbetriebe und registrierten Ausbildungseinrichtungen für das in Nummern 1 bis 3 genannten Luftfahrtpersonal nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung (JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch oder JAR-FCL 4 deutsch),
 5. für die Anerkennung von nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilten Lizenzen und Berechtigungen für das in den Nummer 1 bis 3 genannte Luftfahrtpersonal nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung (JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch oder JAR-FCL 4 deutsch); § 28a bleibt unberührt.

Die Anforderungen an die Tauglichkeit für das in Satz 1 Nr. 1 bis 3 genannte Luftfahrtpersonal richtet sich nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen).

- (3) Art, Umfang und fachliche Voraussetzungen für den Erwerb von Lizenzen für anderes erlaubnispflichtiges Personal nach Absatz 1 bestimmen sich ausschließlich nach dieser Verordnung und nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal.
- (4) Angehörige des technischen Personals bedürfen für das Rollen eines Luftfahrzeugs, das sich mit eigener Kraft fortbewegt, keiner Erlaubnis, wenn sie das Luftfahrzeug insoweit beherrschen und von dem Luftfahrzeughalter oder von dem Unternehmer eines luftfahrttechnischen Betriebes, unter dessen Verantwortung das Luftfahrzeug gerollt wird, schriftlich mit dem Rollen beauftragt sind. Das Gleiche gilt für Luftfahrzeugführer, deren Lizenz die Musterberechtigung für das betreffende Muster nicht umfasst.
- (5) Absatz 4 gilt nicht für Hubschrauber. Das Luftfahrt-Bundesamt kann für luftfahrttechnische Betriebe und Instandhaltungsbetriebe nach JAR-145 Ausnahmen zulassen.
- (6) Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs notwendig ist, durch Rechtsverordnungen die Einzelheiten zu regeln, die zur Durchführung
 - 1. der in dieser Verordnung enthaltenen Anforderungen nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 und 5 des Luftverkehrsgesetzes,
 - 2. der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch), die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch), von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) und von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) sowie nach den dieses Luftfahrtpersonal betreffenden Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal erforderlich sind.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat die internationalen Bestimmungen, die Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sowie die europäischen Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen im Rahmen dieser Verordnung zu beachten.

§ 21

Sonstiges erlaubnispflichtiges Personal

(1) Das sonstige erlaubnispflichtige Personal im Sinne des § 4 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes umfasst:

1. Prüfer von Luftfahrtgerät,
2. Flugdienstberater,
3. Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 und sonstigem Luftfahrtgerät nach § 6 Abs. 1 Nr. 9 .

(2) § 20 Abs. 3 gilt entsprechend.

§ 22

Zuständige Stellen

(1) Die Lizenz nach den §§ 20 und 21 wird erteilt

1. von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Bewerber seinen Hauptwohnsitz hat oder ausgebildet wurde, für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 mit einer höchstzulässigen Startmasse von über 150 Kilogramm und von sonstigem Luftfahrtgerät, das nach § 6 Abs. 1 Nr. 9 verkehrszulassungspflichtig ist,
2. vom Luftfahrt-Bundesamt für Verkehrsflugzeugführer, Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer, Verkehrshubschrauberführer, Flugingenieure, Luftschiffführer, Prüfer von Luftfahrtgerät, Flugdienstberater, Luftfahrtpersonal bei den Polizeien des Bundes und der Länder sowie für Luftfahrzeugführer nach Nummer 1 bei gleichzeitigem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung,

3. von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes für Luftsportgeräteführer, Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 mit einer höchstzulässigen Startmasse bis zu 150 Kilogramm und für Prüfer von Luftsportgerät.
- (2) Erweiterungen der Lizenz, die Erteilung besonderer Berechtigungen und die Anerkennung von Prüfungen werden von den in Absatz 1 jeweils zuständigen Stellen vorgenommen. Für die Erteilung der Instrumentenflugberechtigung ist allein das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Wird eine Lizenz, die nach Absatz 1 Nr. 1 in die Zuständigkeit des Landes fällt, um die Instrumentenflugberechtigung erweitert, tritt das Luftfahrt-Bundesamt für diese Lizenz an die Stelle der bisher zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Erlischt eine Instrumentenflugberechtigung, wird die betreffende Stelle nach Absatz 1 Nr. 1 für die verbleibende Lizenz zuständig.
- (3) Die Verlängerung und Erneuerung der Lizenz wird in den Fällen von Absatz 1 Nr. 1 von der für den Hauptwohnsitz des Antragstellers zuständigen Stelle, bei besonderen Umständen von der für den Ausbildungsbetrieb zuständigen Stelle und in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 und 3 von der hiernach zuständigen Stelle erteilt.
- (4) Die Lizenz nach Absatz 1 Nr. 1, ihre Verlängerung und Erneuerung sowie Erweiterungen und besondere Berechtigungen hierzu können auch von der zuständigen Stelle eines anderen Landes erteilt werden, wenn die nach Absatz 1 Nr. 1 zuständige Stelle zustimmt.
- (5) Absatz 3 gilt entsprechend für den Widerruf, das Ruhen und die Beschränkung der Lizenz nach § 29.

§ 23

Mindestalter

- (1) Das Mindestalter zum Erlangen einer Lizenz beträgt
 1. 16 Jahre für Segelflugzeugführer (ohne Klassenberechtigung für Reisemotorsegler), Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte und Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8,

2. 17 Jahre für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Segelflugzeugführer (mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler), Führer motorgetriebener Luftsportgeräte und Freiballonführer,
3. 18 Jahre für Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer und für Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder,
4. 21 Jahre für Verkehrsflugzeugführer, Verkehrshubschrauberführer, Flugingenieure, Luftschiffführer, Steuerer von Flugmodellen nach § 6 Abs. 1 Nr. 8 sowie zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät nach § 6 Abs. 1 Nr. 9, Prüfer von Luftfahrtgerät und Flugdienstberater.

(2) Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung beträgt

1. 14 Jahre für Segelflugzeugführer und Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte ,
2. 15 Jahre für Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 sowie zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät nach § 6 Abs1 Nr. 9,
3. 16 Jahre für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Führer motorgetriebener Luftsportgeräte und Freiballonführer,
4. 17 Jahre für Luftfahrtpersonal nach Absatz 1 Nr. 3 und 4.

Die zuständige Stelle kann im Einzelfall einen früheren Ausbildungsbeginn zulassen.

§ 24

Voraussetzungen für die Ausbildung

(1) Die Ausbildung von Luftfahrtpersonal ist nur zulässig, wenn

1. der Bewerber das Mindestalter nach § 23 Abs. 2 besitzt,
2. der Bewerber tauglich ist,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, die beabsichtigte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal auszuüben,
4. bei einem minderjährigen Bewerber der gesetzliche Vertreter zustimmt.

(2) Tatsachen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, sind insbesondere Trunksucht, Medikamentensucht, Rauschgiftabhängigkeit, bestandskräftige, unanfechtbare oder sofort vollziehbare Entscheidungen der Verwaltungsbehörden,

rechtskräftige Entscheidungen der Gerichte nach § 66 Abs. 2 Nr. 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes oder Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaften nach § 153a der Strafprozessordnung, die für die Beurteilung der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen für den Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind.

(3) Dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Ausbildungseinrichtung müssen vor Beginn der Ausbildung folgende Unterlagen vorliegen:

1. der Personalausweis oder Pass des Bewerbers 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 schwebende Strafverfahren und darüber, dass ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der zuständigen Stelle beantragt worden ist,
4. bei einem minderjährigen Bewerber die Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Die Vorlagepflicht nach Satz 1 Nr. 2 und 3 gilt nicht für Bewerber um eine Lizenz für nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte, Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 6 und für Flugdienstberater. Der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes kann für besondere Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal die Vorlage der Unterlagen nach Satz 1 Nr. 2 und 3 verlangen.

(4) Der Ausbildungsbetrieb oder die registrierte Ausbildungseinrichtung meldet jeden neu aufgenommenen Bewerber spätestens acht Tage nach Ausbildungsbeginn der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle. Die in Absatz 3 Satz 1 genannten Unterlagen sind der Meldung beizufügen oder spätestens bis zum ersten Alleinflug nachzureichen. Hat der für die Ausbildung Verantwortliche Zweifel an der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit des Bewerbers, teilt er die Gründe hierfür bei der Meldung oder während der Ausbildung der zuständigen Stelle mit. Die zuständige Stelle kann die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung davon abhängig machen, dass der Bewerber seine Eignung nach § 24c Abs. 2 nachweist. Die zuständige Stelle untersagt die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung, wenn der Bewerber die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 nicht erfüllt.

- (5) Die Meldung nach Absatz 4 ist bei Bewerbern, die sich als Segelflugzeugführer oder Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte ausbilden lassen wollen, nur erforderlich, wenn der für die Ausbildung Verantwortliche Zweifel hat, ob der Bewerber die Voraussetzungen von Absatz 1 erfüllt oder Unzuverlässigkeit im Sinne von Absatz 2 zu befürchten ist.

§ 24a

Tauglichkeitszeugnis

- (1) Das Tauglichkeitszeugnis nach § 24 Abs. 3 Nr. 2 wird gemäß dem Muster in Anlage 3 in Tauglichkeitsklassen nach entsprechender flugmedizinischen Untersuchung erteilt. Der Umfang der flugmedizinischen Untersuchung und die Beurteilungsmaßstäbe für die Tauglichkeit richten sich nach den Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch).
- (2) Die Anforderungen der Tauglichkeitsklasse 1 gelten für Verkehrsflugzeugführer, Berufsflugzeugführer, Verkehrshubschrauberführer, Berufshubschrauberführer, Luftschiffführer, Flugingenieure, Freiballonführer mit der Lizenz nach § 46 Abs. 5 Verordnung über Luftfahrtpersonal und Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder.
- (3) Die Anforderungen der Tauglichkeitsklasse 2 gelten für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer mit der Lizenz nach § 46 Abs. 1 Verordnung über Luftfahrtpersonal und Führer von Luftsportgeräten.

§ 24b

Tauglichkeitsuntersuchungen

- (1) Erstuntersuchungen für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 werden vom Luftfahrt-Bundesamt oder von den vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Zentren nach § 24e Abs. 4 durchgeführt. Nachuntersuchungen werden vom Luftfahrt-Bundesamt, den vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flug-

medizinischen Zentren nach § 24e Abs. 4 oder von flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 3 durchgeführt.

- (2) Erstuntersuchungen für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 und Nachuntersuchungen werden vom Luftfahrt-Bundesamt, den vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Zentren nach § 24e Abs. 4 oder flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 oder 3 durchgeführt.
- (3) Vor jeder der in den Absätzen 1 und 2 genannten Untersuchungen ist die Identität des Bewerbers zu prüfen. Bei Nachuntersuchungen ist das letzte Tauglichkeitszeugnis vorzulegen.
- (4) Nach jeder Untersuchung sind dem Luftfahrt-Bundesamt in der von ihm festgelegten Form folgende Daten und Einzelbefunde zu übermitteln:
 1. bei uneingeschränkter Tauglichkeit
Familiename, Geburtsname, sonstige frühere Namen, Vorname, Geschlecht, Anschrift, Tauglichkeitszeugnis der ausgestellten Klasse, Referenznummer,
 2. bei eingeschränkter Tauglichkeit
zusätzlich zu den Daten nach Nummer 1 die Einzelbefunde, soweit sie zu Auflagen oder zur Verkürzung der Gültigkeitsdauer geführt haben,
 3. bei Nichttauglichkeit
zusätzlich zu den Daten nach Nummer 1 die Bezeichnung der Stelle, die den Befund erhoben hat, und das Datum der Befunderhebung.

§ 24c

Überprüfung der Zuverlässigkeit und Tauglichkeit in besonderen Fällen

- (1) Hat ein vom Luftfahrt-Bundesamt anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder ein flugmedizinischer Sachverständiger im Rahmen der Tauglichkeitsuntersuchung, auch bei nicht abgeschlossener Untersuchung, Auffälligkeiten bei dem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis oder dem Inhaber einer Lizenz festgestellt, die Zweifel an dessen Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit oder eine Nichttauglichkeit begründen, sind diese Feststellung und die ihr zugrunde liegenden Tatsachen dem Bewerber oder dem Inhaber einer Lizenz, dem Luftfahrt-Bundesamt nach § 24b Abs. 4 und der für

die Lizenz zuständigen Stelle unverzüglich mitzuteilen. Widerspricht der Inhaber einer Lizenz bei der für die Lizenz zuständigen Stelle, entscheidet diese unter Hinzuziehung von für diese Überprüfung vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Sachverständigen, über die Art der Beschränkung, die Aufnahme der Weiterführung der Ausbildung, die Erteilung, den Widerruf oder die Einschränkung der Lizenz.

Ein Erstbewerber um ein Tauglichkeitszeugnis kann aufgrund dieser Mitteilung eine erneute Überprüfung beim Luftfahrt-Bundesamt beantragen. Das Luftfahrt-Bundesamt entscheidet über den Antrag unter Hinzuziehung von vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen.

- (2) Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit eines Bewerbers um eine Lizenz oder Inhabers einer Lizenz begründen, kann die für die Lizenz zuständige Stelle anordnen, dass der Betroffene seine Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit durch eine Begutachtung durch einen von der zuständigen Stelle bestimmten und vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Sachverständigen nachweist.
- (3) Das Ergebnis der Begutachtung nach Absatz 2 wird der zuständigen Stelle und dem Bewerber schriftlich mitgeteilt. Im Falle einer die Tauglichkeit verneinenden oder beschränkenden Begutachtung sind der zuständigen Stelle auch die diese Begutachtung tragenden Tatsachen mitzuteilen. Die zuständige Stelle entscheidet auf der Grundlage des Ergebnisses und der mitgeteilten Tatsachen über die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses, gegebenenfalls über die Art der Beschränkung, die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung, die Erteilung, den Widerruf oder die Einschränkung der Lizenz. Unbeschadet datenschutzrechtlicher Auskunftsrechte erhält der Betroffene auf Verlangen eine Abschrift des Gutachtens.
- (4) Eine erneute Tauglichkeitsuntersuchung ist nicht erforderlich bei Bewerbern, die eine Lizenz und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis besitzen und die Ausbildung für eine andere Tätigkeit nach § 20 anstreben, soweit nicht für diese Tätigkeit die höhere Tauglichkeitsklasse vorgeschrieben ist.

§ 24d

Erteilung und Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses

- (1) Die Erstaussstellung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 erfolgt durch das Luftfahrt-Bundesamt oder die von ihm anerkannten flugmedizinischen Zentren. Nachfolgende Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und alle Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 werden dem Umfang der Anerkennung entsprechend vom Luftfahrt-Bundesamt oder den von ihm anerkannten flugmedizinischen Zentren oder einem flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 oder 3 ausgestellt. Ein Original des Tauglichkeitszeugnisses ist der für die Lizenz zuständigen Stelle zu übermitteln. § 24b Abs. 4 bleibt unberührt.
 - (2) Die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses beträgt ab dem Tag des Abschlusses der Tauglichkeitsuntersuchung
 1. für Klasse 1:
zwölf Monate, jedoch längstens bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres, danach sechs Monate,
 2. für Klasse 2:
vorbehaltlich der Regelung von § 110 Abs. 3, 60 Monate, jedoch längstens bis zur Vollendung des 30. Lebensjahres, danach 24 Monate bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres und danach 12 Monate.
- Ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 schließt die Tauglichkeit der Klasse 2 mit der dieser zugeordneten Gültigkeitsdauer ein.
- Ist aufgrund des Befundes eine kürzere Gültigkeitsdauer für die betreffende Tauglichkeitsklasse erforderlich, ist dies in dem Tauglichkeitszeugnis zu vermerken.
- (3) Bei der wiederholten Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses beginnt die Gültigkeit nach Absatz 2 zum Zeitpunkt des Ablaufes der Gültigkeit des vorhergehenden Tauglichkeitszeugnisses, wenn die Nachuntersuchung innerhalb der letzten 45 Tage vor diesem Zeitpunkt durchgeführt worden ist. In allen anderen Fällen beginnt die Gültigkeitsdauer nach Absatz 2 am Tage der Nachuntersuchung.

- (4) Bei eingeschränkter Tauglichkeit können Auflagen, Bedingungen und Befristungen im Tauglichkeitszeugnis durch die zuständige Stelle vermerkt werden. In den Fällen der Verkürzung der Gültigkeitsdauer des Tauglichkeitszeugnisses und bei Auflagen zum Tragen von Sehhilfen können diese, durch vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannte flugmedizinische Zentren oder durch einen flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 oder 3, im Tauglichkeitszeugnis vermerkt werden. Wird die Tauglichkeit eines Bewerbers durch ein vom Luftfahrt-Bundesamt anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 oder 3 eingeschränkt, ist dies der für die Lizenz zuständigen Stelle und dem Luftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. § 29 bleibt unberührt.
- (5) Das Tauglichkeitszeugnis der für die Tätigkeit vorgeschriebenen Klasse ist beim Betrieb des Luftfahrzeugs mitzuführen.

§ 24e

Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger

- (1) Flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige bedürfen für die Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen des Luftfahrtpersonals und für die Erteilung der Tauglichkeitszeugnisse der Anerkennung. Die Anerkennung wird in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht.
- (2) Als flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 kann von den Luftfahrtbehörden der Länder, in denen der flugmedizinische Sachverständige seinen Wohnsitz hat, anerkannt werden, wer
1. die Anerkennung als Arzt für Innere Medizin, Allgemeinmedizin oder Arbeitsmedizin besitzt,
 2. auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder in einem nicht unter § 28 Abs. 2 fallenden Staat tätig ist,
 3. an einem vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Grundlehrgang für flugmedizinische Sachverständige erfolgreich teilgenommen hat und eine Lizenz für Flugzeugführer, Hubschrauberführer, Segelflugzeugführer oder Ultraleichtflugzeugführer nach § 20 Abs. 1 besitzt oder besaß und

4. über eine Untersuchungsstelle mit den medizintechnischen, personellen sowie organisatorischen Voraussetzungen für flugmedizinische Untersuchungen der Klasse 2 verfügt.

(3) Als flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 kann vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt werden, wer

1. die Anerkennung als Arzt für Innere Medizin, Allgemeinmedizin oder Arbeitsmedizin besitzt und die Zusatzbezeichnung " Flugmedizin " führt,
2. seit mindestens 3 Jahren die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger nach Absatz 2 besitzt,
3. auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder einem nicht unter § 28 Abs. 2 fallenden Staat tätig ist,
4. an einem vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Aufbaulehrgang für flugmedizinische Sachverständige erfolgreich teilgenommen hat,
5. mit den Arbeitsbedingungen beruflicher Luftfahrer in der Verkehrsluftfahrt vertraut ist und eine Lizenz für Flugzeugführer, Hubschrauberführer, Segelflugzeugführer oder Ultraleichtflugzeugführer nach § 20 Abs. 1 besitzt oder besaß und
6. über eine Untersuchungsstelle mit den medizintechnischen, personellen sowie organisatorischen Voraussetzungen für flugmedizinische Untersuchungen der Klasse 1 verfügt.

(4) Eine Einrichtung kann vom Luftfahrt-Bundesamt als flugmedizinisches Zentrum anerkannt werden, wenn

1. ihr Leiter
 - a) die Anforderungen nach Absatz 3 mit Ausnahme von Nummer 5 erfüllt,
 - b) die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klassen 1 und 2 seit mindestens 10 Jahren ununterbrochen besitzt oder
 - c) unter Aufsicht eines Leiters in den letzten 5 Jahren vor der Anerkennung mindestens 500 Untersuchungen von Bewerbern für die Ersterteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 durchgeführt hat und
 - d) in den letzten 10 Jahren vor der Anerkennung als Leiter wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtmedizin betrieben und die Ergebnisse dieser Forschung publiziert hat sowie

2. sie

- a) im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt und einer Universitätsklinik angeschlossen ist oder vertraglich mit dieser zusammenarbeitet,
- b) auf dem Gebiet der klinischen Luftfahrtmedizin tätig ist und
- c) die medizintechnischen, personellen sowie organisatorischen Voraussetzungen erfüllt.

(5) Die Anerkennung eines flugmedizinischen Zentrums kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Die Anerkennung ist auf die Dauer von 3 Jahren befristet und kann längstens bis zur Vollendung des 68. Lebensjahres des Leiters des flugmedizinischen Zentrums verlängert werden. Für die Verlängerung der Anerkennung um jeweils 3 Jahre sind

1. das Vorliegen der Voraussetzungen für die Verlängerung der Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger gemäß Absatz 6,
2. mindestens 300 flugmedizinische Untersuchungen von Bewerbern für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und
3. weitere wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtmedizin und deren Publikation nachzuweisen.

Können die Verlängerungsvoraussetzungen nicht nachgewiesen werden, kann frühestens nach 3 Jahren ein erneuter Antrag auf Anerkennung nach Absatz 4 gestellt werden.

(6) Eine Anerkennung nach Absatz 2 oder 3 kann auf die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen nach § 24a für bestimmte Arten von Luftfahrern beschränkt und mit Nebenbestimmungen versehen werden. Sie wird auf die Dauer von drei Jahren befristet und kann längstens bis zur Vollendung des 68. Lebensjahres des flugmedizinischen Sachverständigen verlängert werden. Für die Verlängerung der Anerkennung um jeweils drei Jahre sind mindestens 120 flugmedizinische Untersuchungen sowie die Teilnahme an vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Fortbildungslehrgängen im Umfang von mindestens 20 Stunden nachzuweisen. Können die Verlängerungsvoraussetzungen nicht nachgewiesen werden, kann frühestens nach drei Jahren ein erneuter Antrag auf Anerkennung nach Absatz 2 oder 3 gestellt werden.

- (7) Die für die Anerkennung zuständige Stelle prüft, ob die Voraussetzungen, die für die Anerkennung maßgebend waren, fortbestehen. Darüber hinaus kann die zuständige Stelle prüfen, ob die flugmedizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen nach den Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch) durchgeführt werden. Der flugmedizinische Sachverständige und der Leiter des flugmedizinischen Zentrums sowie dessen Stellvertreter haben der zuständigen Stelle auf Verlangen die hierfür erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die Einsicht in Dokumente zu gewähren.
- (8) Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht erfüllt waren, nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder erteilte Auflagen nicht eingehalten werden. Der Widerruf wird in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht.

§ 25

Antrag auf Erteilung einer Lizenz

- (1) Der Antrag auf Erteilung der Lizenz kann schon vor Ablegung der nach den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 und 3 vorgeschriebenen Prüfungen gestellt werden. Ist für die Lizenz eine Prüfung nicht vorgeschrieben, ist der Antrag nach Erfüllung der fachlichen Voraussetzungen zu stellen.
- (2) Dem Antrag sind beizufügen
1. die in § 24 Abs. 3 Satz 1 bezeichneten Unterlagen, es sei denn, der Antrag wird bei der zuständigen Stelle gestellt, der die Unterlagen nach § 24 Abs. 4 oder 5 vorgelegt worden sind; die zuständige Stelle kann die Vorlage eines neuen Tauglichkeitszeugnisses verlangen, wenn das nach § 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 vorgelegte Tauglichkeitszeugnis älter als ein Jahr ist,
 2. eine Erklärung über die Staatsangehörigkeit, die auf Verlangen nachzuweisen ist,
 3. ein vom Ausbildungsbetrieb oder von der registrierten Ausbildungseinrichtung angefertigter Nachweis über die theoretische und praktische Ausbildung,
 4. ein Passbild.

§ 26

Erteilung der Lizenz

- (1) Die zuständige Stelle erteilt die Lizenz durch Aushändigung eines Luftfahrerscheines, wenn die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 in Verbindung mit den nach § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Vorschriften erfüllt sind. Hat der Prüfer Zweifel an der Eignung des Bewerbers, teilt er der zuständigen Stelle die Gründe hierfür mit.
- (2) Die Dauer der Gültigkeit der Lizenz ist nach den Bestimmungen der gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Vorschriften im Luftfahrerschein einzutragen. Das gleiche gilt für besondere Berechtigungen sowie Erweiterungen der Lizenz, wenn der Bewerber die Voraussetzungen der nach § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Vorschriften erfüllt. Der Luftfahrerschein ist zusammen mit dem Personalausweis oder Reisepass und dem Tauglichkeitszeugnis bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen.

§ 26a

Voraussetzungen für Verlängerung und Erneuerung der Lizenz

- (1) Bei der Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz, die sich nach den Bestimmungen der gemäß § 20 Abs. 2 oder Abs. 3 anzuwendenden Vorschriften bestimmt, müssen die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 fortbestehen; ein Tauglichkeitszeugnis nach § 24a ist vorzulegen. § 24c Abs. 2 und 3 gilt entsprechend.
- (2) Absatz 1 gilt für die nach § 28 oder § 28a erteilten Anerkennungen sinngemäß.

§ 27

Lizenzen der Bundeswehr

- (1) Eine von der Bundeswehr erteilte Erlaubnis zu einer Tätigkeit in der militärischen Luftfahrt berechtigt während der Dauer des Dienstverhältnisses im gleichen Umfang zu einer Tätigkeit in der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme der Tätigkeit als Luftfahrzeugführer im gewerbsmäßigen Luftverkehr, als Flugingenieur oder als Fluglehrer. Die Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät in der zivilen Luftfahrt darf nur

mit Zustimmung des Luftfahrt-Bundesamtes oder des Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes ausgeübt werden.

- (2) Auf Antrag der zuständigen Bundeswehrdienststelle erteilt die zuständige Stelle dem Inhaber einer militärischen Erlaubnis eine entsprechende zivile Lizenz nach dieser Verordnung ohne nochmalige Prüfung der Eignung und Befähigung. Die Erteilung der Lizenz für eine berufliche Tätigkeit als Luftfahrzeugführer, Flugingenieur und Prüfer von Luftfahrtgerät sowie die Berechtigung für Flüge nach Instrumentenflugregeln und die Lehrberechtigung kann von dem Nachweis der in den Vorschriften nach § 20 Abs. 2 oder Abs. 3 genannten fachlichen Voraussetzungen, Fähigkeiten und Kenntnissen abhängig gemacht werden.
- (3) Bei Beendigung des Dienstverhältnisses ist dem Inhaber einer militärischen Erlaubnis auf Antrag von der Bundeswehrdienststelle zu bescheinigen, für welche Tätigkeiten und in welchem Umfang ihm die Erlaubnis erteilt war.
- (4) Die zuständige Stelle erteilt dem Inhaber einer Bescheinigung nach Absatz 3 auf Antrag eine seiner militärischen Erlaubnis entsprechende Lizenz nach dieser Verordnung, sofern die Voraussetzungen für die Verlängerung der Lizenz nach den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 oder Abs. 3 erfüllt sind und der Antrag innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung des Dienstverhältnisses gestellt ist. Wird der Antrag später gestellt, so erteilt die zuständige Stelle eine zivile Lizenz, sofern die Voraussetzungen für die Erneuerung der beantragten Lizenz erfüllt sind. Absatz 2 Satz 2 gilt sinngemäß.

§ 28

Anerkennung von Lizenzen und Berechtigungen

- (1) Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Lizenzen und Berechtigungen berechtigen nur zum Führen oder Bedienen von Luftfahrzeugen, die in dem Staat oder Gebiet, in dem die Lizenz erteilt oder als gültig anerkannt worden ist, eingetragen sind. Die Anforderungen, nach denen die Lizenz erteilt oder als gültig anerkannt ist, müssen den Mindestanforderungen nach Artikel 33 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II

S. 411) entsprechen. § 20 Abs. 2 bleibt unberührt. Satz 2 gilt nicht für Lizenzen für Luftsportgeräteführer.

- (2) Lizenzen nach Absatz 1 für eine Betätigung als Luftfahrtpersonal, die nach den Anforderungen der Joint Aviation Authorities (JAR-FCL 1, 2, 3 und 4) erteilt wurden, sind mit den damit verbundenen Rechten und Bedingungen in der Bundesrepublik Deutschland allgemein anerkannt. Die Staaten, deren Lizenzen, Berechtigungen und Anerkennungen für Prüfer, flugmedizinische Sachverständige und Ausbildungsbetriebe allgemein anerkannt sind, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht. § 28a bleibt unberührt.
- (3) Das Luftfahrt-Bundesamt kann einer Lizenz nach Absatz 1, die einem deutschen Staatsangehörigen erteilt worden ist, für Flüge im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland die Anerkennung verweigern, wenn sich Tatsachen dafür ergeben, dass der Inhaber für die Tätigkeit ungeeignet ist.
- (4) Lizenzen nach Absatz 1 für eine Betätigung als Luftfahrtpersonal können für das Führen und Bedienen von Luftfahrzeugen, die in der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, allgemein oder im Einzelfall anerkannt werden, wenn die Gegenseitigkeit der Anerkennung gewährleistet ist. Die Anerkennung kann von dem Nachweis der Eignung nach den Vorschriften dieser Verordnung sowie der fachlichen Voraussetzungen, der Fähigkeiten und Kenntnisse nach den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 abhängig gemacht werden. Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall werden von dem Luftfahrt-Bundesamt, für Luftsportgeräteführer von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes erteilt. Die Anerkennung kann eingeschränkt, befristet und mit Auflagen verbunden werden. Der ausländische Luftfahrerschein und die Bescheinigung über die Anerkennung im Einzelfall sind bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen. Die Beschränkung nach Satz 1 auf Luftfahrzeuge die in der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, gilt nicht für Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4.

- (5) Für anerkannte Lizenzen kann die zuständige Stelle auf Antrag entsprechende deutsche Ausweise erteilen. § 20 Abs. 2 bleibt unberührt.

§ 28a

Anerkennung von Lizenzen, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilt wurden

- (1) Eine von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilte Lizenz sowie alle damit verbundenen Rechte und Bedingungen werden im Einzelfall ohne unbillige Verzögerung und ohne Auflage weiterer Prüfungen vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Lizenz den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der gemäß § 20 Abs. 2 oder Abs. 3 anzuwendenden Bestimmungen entspricht.
- (2) Jeder Inhaber einer von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Lizenz für Privatluftfahrzeugführer darf auf in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Luftfahrzeugen, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Luftfahrzeugführer, zugelassen sind, bei Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage im Umfang der Rechte seiner Lizenz tätig werden.
- (3) Bestehen Zweifel, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Lizenz den in Absatz 1 genannten Vorschriften entsprechen, wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen die Lizenz anerkannt werden kann. Die Absätze 2 und 4 bleiben unberührt. Bestehen nach Prüfung der Gleichwertigkeit der Lizenz weiterhin begründete Zweifel, wird dem Antragsteller innerhalb von drei Monaten, gerechnet von dem Zeitpunkt an, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen, schriftlich mitgeteilt, welche zusätzlichen Voraussetzungen für die Anerkennung erforderlich sind. Der ausstellende Staat und die Kommission der Europäischen Union werden davon schriftlich unterrichtet. Dem Inhaber der Lizenz wird so bald wie möglich Gelegenheit gegeben, zusätzliche Prüfungen abzulegen. Hat der Antragsteller den zusätzlichen Voraussetzungen Genüge getan, wird die betreffende Lizenz unverzüglich anerkannt.

- (4) Lizenzen für Luftfahrzeugführer, die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union gemäß den Anforderungen des Anhangs 1 zu dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt erteilt wurden, werden anerkannt, wenn der Inhaber den in der Anlage 4 zu § 28a aufgeführten besonderen Anforderungen genügt.
- (5) Wird eine deutsche Lizenz auf der Grundlage einer von einem Drittstaat erteilten Lizenz oder eines Teiles einer solchen Lizenz erteilt, wird dies im Luftfahrerschein vermerkt.
- (6) Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union werden zu Ausbildungsbetrieben und registrierten Ausbildungseinrichtungen sowie zu Prüfungen und Verfahren zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen in derselben Weise wie deutsche Staatsangehörige zugelassen.

§ 29

Widerruf, Ruhen und Beschränkung der Lizenz

- (1) Die Lizenz ist von der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle zu widerrufen und der Luftfahrerschein oder Ausweis einzuziehen, wenn sich Tatsachen nach § 24 Abs. 2 dafür ergeben, dass der Inhaber für die erlaubte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal ungeeignet ist. An Stelle des Widerrufs kann eine Lizenz beschränkt oder mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn dies bei eingeschränkter Eignung ausreicht, die Sicherheit des Luftverkehrs aufrecht zu erhalten.
- (2) Die Lizenz ist ferner zu widerrufen und der Luftfahrerschein oder Ausweis einzuziehen, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die Zweifel an dem ausreichenden praktischen Können oder fachlichen Wissen des Inhabers der Lizenz rechtfertigen, und wenn eine von ihr angeordnete Überprüfung verweigert wird oder ergibt, dass der Inhaber der Lizenz ein ausreichendes praktisches Können oder fachliches Wissen nicht mehr besitzt.
- (3) An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen der Lizenz auf Zeit oder eine Nachschulung mit anschließender Überprüfung angeordnet oder die Lizenz auf eine

bestimmte Betätigung in der Luftfahrt beschränkt werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Das Ruhen der Lizenz kann auch in Fällen erheblicher Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs bis zur Feststellung des weiteren ausreichenden praktischen Könnens oder fachlichen Wissens nach Absatz 2 angeordnet werden, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die erkennen lassen, dass der Inhaber der Lizenz das ausreichende praktische Können oder fachliche Wissen nicht mehr besitzt. Der über die Lizenz ausgestellte Luftfahrerschein oder Ausweis ist für die Zeit des Ruhens der Lizenz in amtliche Verwahrung zu nehmen und im Falle der Beschränkung zu berichtigen oder durch einen neuen Luftfahrerschein oder Ausweis zu ersetzen.

- (4) Die Absätze 1 bis 3 gelten für die besonderen Berechtigungen und die nach §§ 28 und 28a erteilten Anerkennungen sinngemäß.

§ 30

Ausbildungserlaubnis

- (1) Die Ausbildung von Luftfahrern darf nur in Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen durchgeführt werden, die dafür eine Erlaubnis besitzen.
- (2) Die Ausbildung von Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer auf weiteren Luftfahrzeugmustern, Luftfahrzeugklassen oder Ballonarten darf auch außerhalb von Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen erfolgen. Das gleiche gilt für die Ausbildung von Luftschiffführern, die eine Lizenz als Berufsflyzeugführer besitzen.
- (3) Die praktische Ausbildung darf, unbeschadet der Erlaubnis nach Absatz 1, nur von Personen vorgenommen werden, die hierfür eine Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrern besitzen. Die Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrern wird nach den gemäß § 20 Abs. 2 oder Abs. 3 anzuwendenden Vorschriften erteilt.

§ 31

Zuständige Stellen

(1) Die Erlaubnis oder Registrierung wird

1. für Ausbildungsbetriebe oder registrierte Ausbildungseinrichtungen, die nur Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, jeweils ohne Instrumentenflugberechtigung, Segelflugzeugführer oder Freiballonführer ausbilden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem die Ausbildung durchgeführt werden soll, für registrierte Ausbildungseinrichtungen von den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes, soweit sie mit der Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung nach § 5 des Luftverkehrsgesetzes beauftragt sind,
2. für andere Ausbildungsbetriebe vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt.

(2) Wären nach Absatz 1 Nr. 1 in derselben Sache die Luftfahrtbehörden mehrerer Länder zuständig, so ist die Luftfahrtbehörde des Landes zuständig, in deren Bereich der Schwerpunkt der Ausbildung liegt. Im Zweifel bestimmen die obersten Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder im gegenseitigen Einvernehmen die nach Absatz 1 Nr. 1 zuständige Behörde.

§ 32

Antrag auf Erteilung der Erlaubnis oder Registrierung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis oder Registrierung muss enthalten:

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, dass ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der zuständigen Stelle beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Person sowie auf Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, dass die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Erlaubnis abhängt,
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit, sofern der Antragsteller eine natürliche Person ist, die Staatsangehörigkeit ist auf Verlangen nachzuweisen,

3. die Kopien der Luftfahrerscheine sowie Lebensläufe des Ausbildungsleiters, der Fluglehrer und des sonstigen Lehrpersonals,
4. den Nachweis, dass ausreichende personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen vorhanden sind, um die Lufttüchtigkeit der verwendeten Luftfahrzeuge jederzeit aufrechtzuerhalten, einen sicheren Betrieb und eine geordnete Ausbildung durchzuführen,
5. die Zustimmung des Flugplatzhalters über Art der Ausbildung, die auf dem Flugplatz durchgeführt werden soll.

(2) Folgende Angaben sind dem Antrag beizufügen:

1. Bei Bewerbern um eine Erlaubnis als Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung nach § 30 Abs. 1: Die Angaben nach Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 deutsch oder nach Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055 deutsch,
2. bei Bewerbern um eine Erlaubnis als Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen nach § 30 Abs. 1: Die Angaben nach Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 deutsch oder nach Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055 deutsch,
3. bei Bewerbern um eine Erlaubnis als registrierte Ausbildungseinrichtung nach § 30 Abs. 1: Die Angaben nach Anlage 2.

§ 33

Erteilung und Umfang der Erlaubnis oder Registrierung

- (1) Die zuständige Stelle erteilt die Erlaubnis für Ausbildungsbetriebe nach § 31 Abs. 1, wenn
 1. durch die vorgesehene Ausbildung eine Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs nicht zu befürchten ist,
 2. Antragsteller, Ausbildungsleiter, Fluglehrer und sonstiges Lehrpersonal geeignet sind und
 3. im Übrigen den gemäß § 20 Abs. 2 anzuwendenden Vorschriften entsprochen wird.
- (2) Die Erlaubnis nach § 31 Abs. 1 wird für die Ausbildung zum Erwerb bestimmter Arten von Erlaubnissen und Berechtigungen erteilt. Sie kann mit Nebenbestimmungen

versehen werden. In der Erlaubnis wird der Ort des Schwerpunktes der Ausbildung bestimmt.

- (3) Änderungen der Aufnahmebedingungen sowie Änderungen des Betriebszustandes, insbesondere ein Wechsel des Ausbildungsleiters, des Lehrpersonals oder des Luftfahrzeugs, bedürfen der Genehmigung. Änderungen des Namens oder der Firma des Inhabers der Erlaubnis oder der Registrierung sind der zuständigen Stelle anzuzeigen.
- (4) Darüber hinaus registriert die für die Erlaubnis zuständige Stelle die Ausbildungseinrichtung entsprechend § 31 Abs. 1 nach Eingang der vollständigen Antragsunterlagen. Die mit der Registrierung erteilte Erlaubnis wird dem Antragsteller von der zuständigen Stelle mitgeteilt.
- (5) Abweichungen von den Angaben auf dem Antragsformular nach Anlage 2 zu § 32 sind der zuständigen Stelle unverzüglich mitzuteilen.
- (6) Die Registrierung der Ausbildungseinrichtung bleibt bestehen, bis der Inhaber der Erlaubnis der zuständigen Stelle mitteilt, dass die Ausbildung eingestellt wird oder die zuständige Stelle feststellt, dass die Ausbildung nicht sicher durchgeführt wird oder nicht in Übereinstimmung mit den Vorschriften dieser Verordnung oder den Vorschriften gemäß § 20 Abs.2 oder Abs. 3 erfolgt. In beiden Fällen wird die Registrierung der Ausbildungseinrichtung von der zuständigen Stelle widerrufen.
- (7) Die Erlaubnis für Ausbildungsbetriebe, die Registrierung der Ausbildungseinrichtung oder der Widerruf wird von der zuständigen Stelle nach § 31 Abs. 1 Nr. 1 und 2 in den Nachrichten für Luftfahrer und von den Beauftragten nach § 31c Satz 1 Pkt. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Informationsschrift des Beauftragten bekannt gemacht.

§ 34

Erleichterungen

Für die Ausbildung von Privatflugzeugführern und Privathubschrauberführern ohne Instrumentenflugberechtigung sowie von Segelflugzeugführern, Freiballonführern und Luftsportgeräteführern gilt die Erlaubnis nach § 30 Abs. 1 als erteilt, wenn die Ausbildungseinrichtung oder ein Verband zusammengeschlossener Ausbildungseinrichtungen von der zuständigen Stelle registriert wurde. § 33 Abs. 2, 3 und 5 gilt entsprechend.

§ 35

Beginn der Ausbildung

Mit der Ausbildung darf erst begonnen werden, wenn die zuständige Stelle dies aufgrund einer Abnahmeprüfung bei dem Ausbildungsbetrieb gestattet oder einer Ausbildungseinrichtung die Registrierung mitgeteilt hat. Die zuständige Stelle gibt die genehmigten Ausbildungsbetriebe und registrierten Ausbildungseinrichtungen in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt. Die Ausbildungseinrichtungen für Führer von nichtmotorgetriebenen Luftsportgeräten werden vom Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht.

§ 36

Aufsicht

- (1) Die zuständige Stelle führt die Aufsicht über den Ausbildungsbetrieb oder die registrierte Ausbildungseinrichtung.
- (2) Der Inhaber der Erlaubnis nach § 33 hat der zuständigen Stelle einmal im Jahr einen Ausbildungsbericht über den Verlauf der Ausbildung einschließlich besonderer Vorkommnisse vorzulegen. In dem Ausbildungsbericht müssen mindestens folgende Angaben enthalten sein: Anzahl der im Kalenderjahr ausgebildeten Bewerber zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen als Luftfahrer, Anzahl der unterrichteten Theoriestunden, Anzahl der durchgeführten Flugausbildungsstunden.

den mit Luftfahrzeugen, ggf. an Verfahrensübungsgeräten oder Simulatoren, Anzahl der beschäftigten Fluglehrer, Theorielehrer, ggf. Lehrer an synthetischen Übungsgeräten, Anzahl und Muster der zur Ausbildung verwendeten Luftfahrzeuge, ggf. Art der verwendeten synthetischen Übungsgeräte sowie besondere Vorkommnisse.

§ 37

Rücknahme und Widerruf

Die Erlaubnis ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn länger als ein Jahr von der Erlaubnis kein Gebrauch gemacht worden ist."

3. Die Angabe „11. Anerkennung von Luftsportgeräten" wird gestrichen.

4. § 101 wird aufgehoben.

5. § 108 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aa) nach Buchstabe c wird folgender Buchstabe d eingefügt:

„d) § 24d Abs. 5 das Tauglichkeitszeugnis,"

bb) der bisherige Buchstabe d wird Buchstabe e.

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. als Angehöriger des Luftfahrtpersonals

a) entgegen § 26 Abs. 2 Satz 3 oder § 28 Abs. 4 Satz 5 den Luftfahrerschein oder Ausweis über die Anerkennung nicht mitführt,

b) einer Auflage nach § 28 Abs. 4 Satz 4 zuwiderhandelt;"

c) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12. als flugmedizinischer Sachverständiger

- a) entgegen § 24e Abs.1 Satz 1 ein Tauglichkeitszeugnis ohne die dafür notwendige Anerkennung ausstellt,
- b) entgegen § 24e Abs. 7 Satz 3 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder die Einsicht in Dokumente nicht gewährt,
- c) entgegen § 24d Abs. 4 Eintragungen auf einem Tauglichkeitszeugnis vornimmt, zu denen er nicht berechtigt ist, oder entgegen § 24d Abs. 4 Satz 2 vorgenommene Eintragungen nicht an die genannte Stelle meldet,
- d) entgegen § 24c Abs.1 Satz 1 im Falle einer Nichttauglichkeitsfeststellung eine Meldung gegenüber der zuständigen Stelle nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet;

d) Nummer 15 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „anzeigt“ wird der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt.

e) Nach Nummer 15 wird folgende Nummer 16 angefügt:

„16. als Inhaber einer Lizenz für Luftfahrtpersonal entgegen § 24d Abs. 5 das Tauglichkeitszeugnis nicht mit sich führt.“

6. § 110 wird wie folgt gefasst:

„§ 110

Übergangsvorschriften

- (1) Fliegerärztliche Untersuchungsstellen nach § 24e Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610) werden im Umfang ihrer bisherigen Anerkennung als flugmedizinische Sachverständige nach § 24e, befristet auf drei Jahre vom Tag des Inkrafttretens der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen, anerkannt. Für die Verlängerung der Anerkennung gilt § 24e Abs. 6. Der Nachweis der Zusatzbezeichnung " Flugmedizin " gemäß § 24e Abs. 3 Nr. 1 ist innerhalb von sechs Jahren vom Tag des Inkrafttretens der Verordnung

zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen, zu erbringen.

- (2) Luftfahrerschulen, Luftsportverbände und Luftsportvereine, die eine Erlaubnis zur Ausbildung von Privatflugzeugführern, Privathubschrauberführern, jeweils ohne Instrumentenflugberechtigung, von Segelflugzeugführern, Freiballonführern oder Luftsportgeräteführern besitzen, werden als Ausbildungseinrichtung von Amts wegen gemäß § 34 registriert.
- (3) Bei bis zum 31. Dezember 2004 ausgestellten Tauglichkeitszeugnissen beträgt die Dauer ihrer Gültigkeit für Privatflugzeugführer, die nicht im Besitz einer Lizenz nach § 5 der Verordnung über Luftfahrtpersonal sind, Segelflugzeugführer, Freiballonführer mit einer Lizenz nach § 46 Abs. 1 der Verordnung über Luftfahrtpersonal und Führer von Luftsportgeräten 24 Monate.“

7. Die Anlage 2 (zu § 32) wird wie folgt gefasst:

Anlage 2

(zu § 32)

Angaben zum Antrag auf Registrierung einer Ausbildungseinrichtung

A	Name und Anschrift, unter denen die Ausbildungseinrichtung betrieben wird
B	Name des/der Betreiber oder Vertretungsbefugten
C	Beabsichtigter Beginn der Ausbildungstätigkeit
D	Name, Anschrift und Telefonnummer der Fluglehrer unter Angabe der Qualifikationen
E	(i) Name und Anschrift des Flugplatzes, auf dem die Ausbildung durchgeführt werden soll (falls zutreffend), (ii) Name des Unternehmers des Flugplatzes
F	Auflistung der Luftfahrzeuge, die in der Ausbildungseinrichtung verwendet werden sollen, einschließlich aller synthetischen Flugübungsgeräte (falls zutreffend), unter Angabe von: Luftfahrzeugklasse/art und ggf. -muster, Eintragung(en) im Luftfahrzeugregister, eingetragenem(n) Halter(n), Kategorie des Lufttüchtigkeitszeugnisses
G	Art der Ausbildung, die in der Einrichtung durchgeführt werden soll: Theoretische Ausbildung Flugausbildung Nachtflugqualifikation Klassenberechtigungen (z. B. Reisemotorsegler) Sonstige Berechtigungen (z.B. Kunstflugberechtigung, Wolkenflugberechtigung usw.)
H	Angaben zur Versicherung der Luftfahrzeuge und der Auszubildenden
I	Angaben über Voll- oder Teilzeitbetrieb der Ausbildungseinrichtung
J	Sonstige zweckdienliche Angaben
K	Erklärung, dass 1. die Angaben zu A bis J richtig sind, 2. die Ausbildung in Übereinstimmung mit den in § 20 Abs. 2 oder 3 genannten Vorschriften durchgeführt wird.
Datum	
Unterschrift	

8. Die Anlage 3 (zu § 24a Abs. 1) wird wie folgt gefasst:

(zu § 24a Abs. 1)

Bundesrepublik Deutschland

Ausstellungsort / Date of issue

Lizenznummer / License number

Name und Vorkname des Inhabers / Last and First name of holder

Spezifikation und Datum / Date and class of birth

Merkmal / Feature

Staatsangehörigkeit / Nationality

Unterschrift des Inhabers / Signature of holder

Bundesrepublik Deutschland

Ausstellungsort / Date of issue

Lizenznummer / License number

Name und Vorkname des Inhabers / Last and First name of holder

Spezifikation und Datum / Date and class of birth

Merkmal / Feature

Staatsangehörigkeit / Nationality

Unterschrift des Inhabers / Signature of holder

Mindestanforderungen und Fristen für Fliegerzeugnisse

Fliegerzeugnisse (A) (B) (C) (D) (E) (F) (G) (H) (I) (J) (K) (L) (M) (N) (O) (P) (Q) (R) (S) (T) (U) (V) (W) (X) (Y) (Z) (AA) (AB) (AC) (AD) (AE) (AF) (AG) (AH) (AI) (AJ) (AK) (AL) (AM) (AN) (AO) (AP) (AQ) (AR) (AS) (AT) (AU) (AV) (AW) (AX) (AY) (AZ) (BA) (BB) (BC) (BD) (BE) (BF) (BG) (BH) (BI) (BJ) (BK) (BL) (BM) (BN) (BO) (BP) (BQ) (BR) (BS) (BT) (BU) (BV) (BW) (BX) (BY) (BZ) (CA) (CB) (CC) (CD) (CE) (CF) (CG) (CH) (CI) (CJ) (CK) (CL) (CM) (CN) (CO) (CP) (CQ) (CR) (CS) (CT) (CU) (CV) (CW) (CX) (CY) (CZ) (DA) (DB) (DC) (DD) (DE) (DF) (DG) (DH) (DI) (DJ) (DK) (DL) (DM) (DN) (DO) (DP) (DQ) (DR) (DS) (DT) (DU) (DV) (DW) (DX) (DY) (DZ) (EA) (EB) (EC) (ED) (EE) (EF) (EG) (EH) (EI) (EJ) (EK) (EL) (EM) (EN) (EO) (EP) (EQ) (ER) (ES) (ET) (EU) (EV) (EW) (EX) (EY) (EZ) (FA) (FB) (FC) (FD) (FE) (FF) (FG) (FH) (FI) (FJ) (FK) (FL) (FM) (FN) (FO) (FP) (FQ) (FR) (FS) (FT) (FU) (FV) (FW) (FX) (FY) (FZ) (GA) (GB) (GC) (GD) (GE) (GF) (GG) (GH) (GI) (GJ) (GK) (GL) (GM) (GN) (GO) (GP) (GQ) (GR) (GS) (GT) (GU) (GV) (GW) (GX) (GY) (GZ) (HA) (HB) (HC) (HD) (HE) (HF) (HG) (HH) (HI) (HJ) (HK) (HL) (HM) (HN) (HO) (HP) (HQ) (HR) (HS) (HT) (HU) (HV) (HW) (HX) (HY) (HZ) (IA) (IB) (IC) (ID) (IE) (IF) (IG) (IH) (II) (IJ) (IK) (IL) (IM) (IN) (IO) (IP) (IQ) (IR) (IS) (IT) (IU) (IV) (IW) (IX) (IY) (IZ) (JA) (JB) (JC) (JD) (JE) (JF) (JG) (JH) (JI) (JJ) (JK) (JL) (JM) (JN) (JO) (JP) (JQ) (JR) (JS) (JT) (JU) (JV) (JW) (JX) (JY) (JZ) (KA) (KB) (KC) (KD) (KE) (KF) (KG) (KH) (KI) (KJ) (KK) (KL) (KM) (KN) (KO) (KP) (KQ) (KR) (KS) (KT) (KU) (KV) (KW) (KX) (KY) (KZ) (LA) (LB) (LC) (LD) (LE) (LF) (LG) (LH) (LI) (LJ) (LK) (LL) (LM) (LN) (LO) (LP) (LQ) (LR) (LS) (LT) (LU) (LV) (LW) (LX) (LY) (LZ) (MA) (MB) (MC) (MD) (ME) (MF) (MG) (MH) (MI) (MJ) (MK) (ML) (MM) (MN) (MO) (MP) (MQ) (MR) (MS) (MT) (MU) (MV) (MW) (MX) (MY) (MZ) (NA) (NB) (NC) (ND) (NE) (NF) (NG) (NH) (NI) (NJ) (NK) (NL) (NM) (NN) (NO) (NP) (NQ) (NR) (NS) (NT) (NU) (NV) (NW) (NX) (NY) (NZ) (OA) (OB) (OC) (OD) (OE) (OF) (OG) (OH) (OI) (OJ) (OK) (OL) (OM) (ON) (OO) (OP) (OQ) (OR) (OS) (OT) (OU) (OV) (OW) (OX) (OY) (OZ) (PA) (PB) (PC) (PD) (PE) (PF) (PG) (PH) (PI) (PJ) (PK) (PL) (PM) (PN) (PO) (PP) (PQ) (PR) (PS) (PT) (PU) (PV) (PW) (PX) (PY) (PZ) (QA) (QB) (QC) (QD) (QE) (QF) (QG) (QH) (QI) (QJ) (QK) (QL) (QM) (QN) (QO) (QP) (QQ) (QR) (QS) (QT) (QU) (QV) (QW) (QX) (QY) (QZ) (RA) (RB) (RC) (RD) (RE) (RF) (RG) (RH) (RI) (RJ) (RK) (RL) (RM) (RN) (RO) (RP) (RQ) (RR) (RS) (RT) (RU) (RV) (RW) (RX) (RY) (RZ) (SA) (SB) (SC) (SD) (SE) (SF) (SG) (SH) (SI) (SJ) (SK) (SL) (SM) (SN) (SO) (SP) (SQ) (SR) (SS) (ST) (SU) (SV) (SW) (SX) (SY) (SZ) (TA) (TB) (TC) (TD) (TE) (TF) (TG) (TH) (TI) (TJ) (TK) (TL) (TM) (TN) (TO) (TP) (TQ) (TR) (TS) (TT) (TU) (TV) (TW) (TX) (TY) (TZ) (UA) (UB) (UC) (UD) (UE) (UF) (UG) (UH) (UI) (UJ) (UK) (UL) (UM) (UN) (UO) (UP) (UQ) (UR) (US) (UT) (UU) (UV) (UW) (UX) (UY) (UZ) (VA) (VB) (VC) (VD) (VE) (VF) (VG) (VH) (VI) (VJ) (VK) (VL) (VM) (VN) (VO) (VP) (VQ) (VR) (VS) (VT) (VU) (VV) (VW) (VX) (VY) (VZ) (WA) (WB) (WC) (WD) (WE) (WF) (WG) (WH) (WI) (WJ) (WK) (WL) (WM) (WN) (WO) (WP) (WQ) (WR) (WS) (WT) (WU) (WV) (WW) (WX) (WY) (WZ) (XA) (XB) (XC) (XD) (XE) (XF) (XG) (XH) (XI) (XJ) (XK) (XL) (XM) (XN) (XO) (XP) (XQ) (XR) (XS) (XT) (XU) (XV) (XW) (XX) (XY) (XZ) (YA) (YB) (YC) (YD) (YE) (YF) (YG) (YH) (YI) (YJ) (YK) (YL) (YM) (YN) (YO) (YP) (YQ) (YR) (YS) (YT) (YU) (YV) (YW) (YX) (YY) (YZ) (ZA) (ZB) (ZC) (ZD) (ZE) (ZF) (ZG) (ZH) (ZI) (ZJ) (ZK) (ZL) (ZM) (ZN) (ZO) (ZP) (ZQ) (ZR) (ZS) (ZT) (ZU) (ZV) (ZW) (ZX) (ZY) (ZZ)

Verfügte über die Bescheinigung, die die notwendigen Anforderungen sind in der

Fliegerzeugnisse (A) (B) (C) (D) (E) (F) (G) (H) (I) (J) (K) (L) (M) (N) (O) (P) (Q) (R) (S) (T) (U) (V) (W) (X) (Y) (Z) (AA) (AB) (AC) (AD) (AE) (AF) (AG) (AH) (AI) (AJ) (AK) (AL) (AM) (AN) (AO) (AP) (AQ) (AR) (AS) (AT) (AU) (AV) (AW) (AX) (AY) (AZ) (BA) (BB) (BC) (BD) (BE) (BF) (BG) (BH) (BI) (BJ) (BK) (BL) (BM) (BN) (BO) (BP) (BQ) (BR) (BS) (BT) (BU) (BV) (BW) (BX) (BY) (BZ) (CA) (CB) (CC) (CD) (CE) (CF) (CG) (CH) (CI) (CJ) (CK) (CL) (CM) (CN) (CO) (CP) (CQ) (CR) (CS) (CT) (CU) (CV) (CW) (CX) (CY) (CZ) (DA) (DB) (DC) (DD) (DE) (DF) (DG) (DH) (DI) (DJ) (DK) (DL) (DM) (DN) (DO) (DP) (DQ) (DR) (DS) (DT) (DU) (DV) (DW) (DX) (DY) (DZ) (EA) (EB) (EC) (ED) (EE) (EF) (EG) (EH) (EI) (EJ) (EK) (EL) (EM) (EN) (EO) (EP) (EQ) (ER) (ES) (ET) (EU) (EV) (EW) (EX) (EY) (EZ) (FA) (FB) (FC) (FD) (FE) (FF) (FG) (FH) (FI) (FJ) (FK) (FL) (FM) (FN) (FO) (FP) (FQ) (FR) (FS) (FT) (FU) (FV) (FW) (FX) (FY) (FZ) (GA) (GB) (GC) (GD) (GE) (GF) (GG) (GH) (GI) (GJ) (GK) (GL) (GM) (GN) (GO) (GP) (GQ) (GR) (GS) (GT) (GU) (GV) (GW) (GX) (GY) (GZ) (HA) (HB) (HC) (HD) (HE) (HF) (HG) (HH) (HI) (HJ) (HK) (HL) (HM) (HN) (HO) (HP) (HQ) (HR) (HS) (HT) (HU) (HV) (HW) (HX) (HY) (HZ) (IA) (IB) (IC) (ID) (IE) (IF) (IG) (IH) (II) (IJ) (IK) (IL) (IM) (IN) (IO) (IP) (IQ) (IR) (IS) (IT) (IU) (IV) (IW) (IX) (IY) (IZ) (JA) (JB) (JC) (JD) (JE) (JF) (JG) (JH) (JI) (JJ) (JK) (JL) (JM) (JN) (JO) (JP) (JQ) (JR) (JS) (JT) (JU) (JV) (JW) (JX) (JY) (JZ) (KA) (KB) (KC) (KD) (KE) (KF) (KG) (KH) (KI) (KJ) (KK) (KL) (KM) (KN) (KO) (KP) (KQ) (KR) (KS) (KT) (KU) (KV) (KW) (KX) (KY) (KZ) (LA) (LB) (LC) (LD) (LE) (LF) (LG) (LH) (LI) (LJ) (LK) (LL) (LM) (LN) (LO) (LP) (LQ) (LR) (LS) (LT) (LU) (LV) (LW) (LX) (LY) (LZ) (MA) (MB) (MC) (MD) (ME) (MF) (MG) (MH) (MI) (MJ) (MK) (ML) (MM) (MN) (MO) (MP) (MQ) (MR) (MS) (MT) (MU) (MV) (MW) (MX) (MY) (MZ) (NA) (NB) (NC) (ND) (NE) (NF) (NG) (NH) (NI) (NJ) (NK) (NL) (NM) (NN) (NO) (NP) (NQ) (NR) (NS) (NT) (NU) (NV) (NW) (NX) (NY) (NZ) (OA) (OB) (OC) (OD) (OE) (OF) (OG) (OH) (OI) (OJ) (OK) (OL) (OM) (ON) (OO) (OP) (OQ) (OR) (OS) (OT) (OU) (OV) (OW) (OX) (OY) (OZ) (PA) (PB) (PC) (PD) (PE) (PF) (PG) (PH) (PI) (PJ) (PK) (PL) (PM) (PN) (PO) (PP) (PQ) (PR) (PS) (PT) (PU) (PV) (PW) (PX) (PY) (P

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 453 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefasst:

„Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt Lizenzen und Berechtigungen für Luftfahrer

1. Privatflugzeugführer

§ 1 Fachliche Voraussetzungen

§ 1a Erleichterungen

§ 2 Prüfungen

§ 3 Erteilung und Umfang der Lizenz

§ 3a Klassenberechtigung für Reisemotorsegler

§ 3b Klassenberechtigung für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge
bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm

§ 4 Gültigkeit der Lizenz und der Klassenberechtigungen

§ 5 Erwerb der Privatpilotenlizenz (Flugzeuge) nach JAR-FCL 1 deutsch

2. §§ 6 bis 11 (weggefallen)

3. §§ 12 und 13 (weggefallen)

4. §§ 14 bis 17 (weggefallen)

5. §§ 18 bis 22 (weggefallen)

6. §§ 23 bis 28 (weggefallen)

7. §§ 29 und 30 (weggefallen)

8. §§ 31 bis 35 (weggefallen)

9. Segelflugzeugführer

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

10. Luftsportgeräteführer

- § 42 Fachliche Voraussetzungen
- § 43 Prüfung
- § 44 Erteilung und Umfang der Lizenz
- § 45 Gültigkeit der Lizenz

11. Freiballonführer

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

12. Luftschifführer

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

13. §§ 54 bis 57 (weggefallen)

14. §§ 58 bis 61 (weggefallen)

15. Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder

- § 62 Fachliche Voraussetzungen
- § 63 Prüfung
- § 64 Erteilung und Umfang der Lizenz
- § 65 Gültigkeit der Lizenz

16. §§ 66 bis 70 (weggefallen)
17. §§ 71 bis 76 (weggefallen)
18. §§ 77 bis 80 (weggefallen)
19. Berechtigung für Kunstflug, Schleppflug, Wolkenflug, für das Streuen und Sprühen von Stoffen,
 - § 81 Kunstflugberechtigung
 - §§ 82 und 83 (weggefallen)
 - § 84 Schleppberechtigung
 - § 84a Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer
 - § 85 Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer
 - § 86 Streu- und Sprühberechtigung
 - § 87 (weggefallen)
20. Berechtigungen zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern, Segelflugzeugführern, Freiballonführern, Luftschiffführern und Luftsportgeräteführern
 - § 88 Berechtigung zur praktischen Ausbildung nach JAR-FCL 1, 2 und 4 deutsch
 - § 88a Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern nach § 1
 - § 89 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Segelflugzeugführern
 - §§ 90 bis 93 (weggefallen)
 - § 94 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Freiballonführern
 - § 95 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftschiffführern
 - § 95a Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftsportgeräteführern
 - § 96 Erteilung, Umfang, Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung der Berechtigungen
 - §§ 97 und 97a (weggefallen)
21. Führer von Luftfahrzeugen besonderer Art
 - § 98 Sinngemäße Anwendung von Vorschriften
 - §§ 99 bis 103 (weggefallen)

Zweiter Abschnitt Erlaubnisse, Lizenzen und Berechtigungen für sonstiges Luftfahrtpersonal

1. Prüfer von Luftfahrtgerät
 - § 104 Fachliche Voraussetzungen

§ 105 Ersetzbarkeit der Berufsausbildung

§ 106 Anrechenbarkeit, Ersetzbarkeit der beruflichen Tätigkeit

§ 107 Prüfung

§ 108 Erteilung und Umfang der Erlaubnis, Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät

§ 109 Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung der Erlaubnis

§ 110 Musterberechtigung für Prüfer von Luftfahrtgerät

§ 111 Erteilung und Umfang der Musterberechtigung

2. Freigabeberechtigtes Personal

§ 111a Fachliche Voraussetzungen, Prüfungen, Erteilungen und
Umfang der Erlaubnis

3. Flugdienstberater

§ 112 Fachliche Voraussetzungen

§ 113 Prüfung

§ 114 Erteilung, Umfang und Gültigkeit der Lizenz

4. Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
und sonstigem Luftfahrtgerät, das nach § 6 Nr. 9 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
verkehrszulassungspflichtig ist

§ 115 Fachliche Voraussetzungen, Prüfung

§ 116 Erteilung, Umfang und Gültigkeit der Lizenz

Dritter Abschnitt Gemeinsame Vorschriften

1. Alleinflüge zum Erwerb, zur Erweiterung oder Erneuerung einer Lizenz oder
Berechtigung

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

§§ 118 und 119 (weggefallen)

2. Nachweis der fliegerischen und fachlichen Voraussetzungen

§ 120 Nachweis der fliegerischen Voraussetzungen

§ 121 Nachweis der theoretischen Ausbildung

§ 122 Flugerafahrung der Luftfahrzeugführer bei Mitnahme von
Fluggästen

§ 123 (weggefallen)

§ 124 Anrechnung von Flugzeiten in besonderen Fällen

§ 125 (weggefallen)

§ 126 Nachweis der vorgeschriebenen Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort oder in Erster Hilfe

§ 127 (weggefallen)

3. Durchführung der Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen, Berücksichtigung einer theoretischen Vorbildung

§ 128 Durchführung von Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen, Anerkennung von Prüfern

§ 129 Berücksichtigung einer theoretischen Vorbildung

§ 130 (weggefallen)

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

§ 131 Zuständige Stellen

§ 132 Antragstellung

§ 133 Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes

Vierter Abschnitt Durchführungsvorschriften, Ordnungswidrigkeiten und Übergangsvorschriften

§ 133a Durchführungsvorschriften

§ 134 Ordnungswidrigkeiten

§ 135 Übergangsvorschriften

§§ 136 und 137 (weggefallen)

Anlage 1

Luftfahrerscheine (Muster 1 bis 11)"

2. In der Überschrift des Ersten Abschnitts wird das Wort „Erlaubnisse“ durch das Wort „Lizenzen“ ersetzt.

3. Die §§ 1 bis 5 werden wie folgt gefasst:

" § 1

Fachliche Voraussetzungen

(1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Lizenz für Privatflugzeugführer sind

1. die theoretische Ausbildung,
2. die Flugausbildung,
3. die erfolgreiche Teilnahme an einer Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort.

(2) Die theoretische Ausbildung umfasst die Sachgebiete

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften, einschließlich Rechtsvorschriften des beweglichen Flugfunkdienstes und die Durchführung des Sprechfunkverkehrs bei Flügen nach Sichtflugregeln,
2. Navigation,
3. Meteorologie,
4. Aerodynamik,
5. allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Technik,
6. Verhalten in besonderen Fällen,
7. menschliches Leistungsvermögen.

(3) Die Flugausbildung umfasst mindestens 35 Flugstunden auf Flugzeugen verschiedener Muster mit einer Höchstabflugmasse bis zu 750 Kilogramm innerhalb der letzten vier Jahre vor Ablegung der Prüfung nach § 2, davon 10 Stunden Alleinflug. Wird die Flugausbildung innerhalb von 4 Monaten abgeschlossen, ermäßigt sie sich auf mindestens 30 Flugstunden, davon 10 Stunden im Alleinflug.

(4) In der Flugausbildung nach Absatz 3 müssen enthalten sein

1. die Flugvorbereitung einschließlich Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeuges,
 2. Platzrundenverfahren, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen und Vorichtsmaßnahmen,
 3. Führen des Flugzeuges mit Sicht nach außen,
 4. Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden von beginnenden überzogenen Flugzuständen,
 5. Grenzflugzustände im oberen Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden von Spiralsturzflugzuständen,
 6. Starts und Landungen bei Seitenwind,
 7. Starts und Landungen mit höchstzulässiger Leistung auf kurzen Pisten und unter Berücksichtigung der Hindernisfreiheit auf kurzen Pisten,
 8. Notverfahren einschließlich simulierter Ausfälle der Flugzeugausrüstung,
 9. An- und Abflüge zu und von kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr,
 10. ein Überlandflug im Alleinflug über eine Strecke von mindestens 270 Kilometer, bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind.
- (5) In der Flugausbildung mit Fluglehrer können Reisemotorsegler als zweites Muster mit einer Flugzeit von insgesamt nicht mehr als 15 Stunden verwendet werden.

§ 1a

Erleichterungen

- (1) Für Bewerber, die eine Lizenz für Segelflugzeugführer oder Hubschrauberführer besitzen, verringert sich die Flugausbildung nach § 1 Abs. 3 auf mindestens 20 Flugstunden auf Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis zu 750 Kilogramm. § 1 Abs. 4 bleibt unberührt.
- (2) Für Bewerber, die eine Lizenz für Segelflugzeugführer mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler besitzen, verringert sich die Ausbildung auf 5 Flugstunden, darin müssen 10 Starts und Landungen mit Lehrer und 10 Starts und Landungen im Alleinflug enthalten sein.

- (3) Für Bewerber, die eine Lizenz für Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen besitzen, verringert sich die Ausbildung auf 7 Flugstunden, darin müssen 10 Starts und Landungen mit Lehrer und 10 Starts und Landungen im Alleinflug sowie An- und Abflüge zu und von kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr und Sprechgruppen enthalten sein.

§ 2

Prüfungen

- (1) Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Privatflugzeugführer zu stellenden Anforderungen erfüllt.
- (2) Die Prüfung erstreckt sich auf
1. die in § 1 Abs. 2 aufgeführten Sachgebiete,
 2. die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zum Führen und Bedienen von Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis zu 750 Kilogramm,
 3. das Verhalten in besonderen Flugzuständen und in Notfällen.

§ 3

Erteilung und Umfang der Lizenz

- (1) Die Lizenz wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheines nach Muster 2 der Anlage zu dieser Verordnung mit der Klassenberechtigung einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 750 Kilogramm erteilt. Werden während der Ausbildung auch die Voraussetzungen nach § 3a für den Erwerb der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nachgewiesen, wird zusätzlich die Klassenberechtigung für Reisemotorsegler in den Luftfahrerschein eingetragen. Der Luftfahrerschein wird von der nach § 22 Abs.1 Nr. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zuständigen Stelle bei Erteilung, Verlängerung, Erneuerung einer Berechtigung, sonstige Änderung der eingetragenen Daten neu ausgestellt.

- (2) Die Lizenz berechtigt zum Führen von Flugzeugen nach Absatz 1
1. im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr als verantwortlicher Flugzeugführer am Tage auf Flugzeugen der eingetragenen Muster innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland,
 2. im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr zu einer berufsmäßigen Tätigkeit als verantwortlicher Flugzeugführer auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster, beschränkt auf das Schleppen von Gegenständen hinter Flugzeugen und die Ausbildung von Privatflugzeugführern auf diesen Mustern innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland. §§ 84 und 88a bleiben unberührt
- (3) Die Lizenz nach Absatz 1 kann um die Nachtflugqualifikation erweitert werden. Für den Erwerb und den Umfang der Nachtflugqualifikation sind die Vorschriften für die Nachtflugqualifikation für Privatflugzeugführer gemäß der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen) sinngemäß anzuwenden.

§ 3a

Klassenberechtigung für Reisemotorsegler

- (1) Privatflugzeugführer nach § 1 bedürfen zur Führung von Reisemotorseglern der Klassenberechtigung.
- (2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler sind
1. der Besitz der Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 sowie eine Einweisung von mindestens 5 Flugstunden in die Führung und Bedienung von Reisemotorseglern, deren Beherrschung in besonderen Flugzuständen und das Verhalten in Notfällen; darin müssen 10 Starts und Landungen mit Lehrer, 5 Landungen mit abgestelltem Triebwerk und 10 Starts und Landungen im Alleinflug, davon 5 Landungen mit abgestelltem Triebwerk enthalten sein,

2. die Ablegung einer praktischen Prüfung, in der der Bewerber nachweist, dass er die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Führung und Bedienung von Reisemotorseglern im Normalflugbetrieb und bei besonderen Flugzuständen besitzt.

§ 3b

Klassenberechtigung für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm

- (1) Privatflugzeugführer nach § 1 bedürfen zur Führung von einmotorigen kolbengetriebenen Landflugzeugen bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm der Klassenberechtigung.
- (2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Klassenberechtigung zur Führung von einmotorigen kolbengetriebenen Landflugzeugen bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm sind
 1. der Besitz der Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 sowie eine Einweisung von 5 Flugstunden in die Führung und Bedienung von einmotorigen Flugzeugen bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm, deren Beherrschung in besonderen Flugzuständen und das Verhalten bei Notfällen, darin müssen mindestens 10 Starts und Landungen mit Lehrer und 10 Starts und Landungen im Alleinflug enthalten sein,
 2. die Ablegung einer praktischen Prüfung, in der der Bewerber nachweist, dass er die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Führung und Bedienung von einmotorigen Flugzeugen bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm im Normalbetrieb und bei besonderen Flugzuständen besitzt.

§ 4

Gültigkeit der Lizenz und der Klassenberechtigungen

- (1) Die Lizenz nach § 1 wird mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Monaten erteilt. Die Gültigkeit der Lizenz richtet sich nach der Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Die Klassenberechtigung, für die der Bewerber

ausgebildet worden ist und die Prüfung abgelegt hat, wird in den Luftfahrerschein eingetragen.

- (2) Die Rechte einer im Luftfahrerschein eingetragenen Klassenberechtigung dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber der Lizenz mindestens zwölf Flugstunden auf einmotorigen kolbengetriebenen Landflugzeugen, Reisemotorseglern oder aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen innerhalb der letzten 24 Monate durchgeführt hat. In den zwölf Flugstunden müssen mindestens sechs Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer, zwölf Starts und zwölf Landungen sowie ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers auf einem Luftfahrzeug, für das die Klassenberechtigung erteilt wurde, enthalten sein. Die Voraussetzungen nach Satz 1 und 2 können durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer auf einem Luftfahrzeug, für das die Klassenberechtigung erteilt wurde, ersetzt werden. Die Nachweise sind im Flugbuch zu führen und durch Unterschrift des Fluglehrers oder Prüfers zu bestätigen.
- (3) Die Lizenz nach § 3 Abs. 1 kann um die Gültigkeit nach Absatz 1 verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber die Erfüllung der Voraussetzungen nach Absatz 2 nachweist und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis vorlegt.

§ 5

Erwerb der Privatpilotenlizenz (Flugzeuge) nach JAR-FCL 1 deutsch

- (1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Privatpilotenlizenz (Flugzeuge) nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen) sind
1. der Besitz einer Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 mit Klassenberechtigung nach § 3b für einmotorig kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 2000 Kilogramm oder der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach § 3a,
 2. die theoretische Ausbildung in den Sachgebieten Instrumentenkunde und Funknavigation,

3. eine Flugausbildung von mindestens 10 Flugstunden, von denen bis zu 5 Stunden in einem vom Luftfahrt-Bundesamt für den Nutzer anerkannten Flug- und Navigationsverfahrenübungsgerät – Typ II (FNPT II) oder Flugsimulator durchgeführt werden können; die Ausbildung beinhaltet das Fliegen ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich einer horizontal geflogenen Umkehrkurve von 180 Grad.

(2) Die theoretische Ausbildung und die Flugausbildung können in einer Ausbildungseinrichtung gemäß der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen) erfolgen.

(3) Die theoretische und praktische Prüfung erfolgt gemäß der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen).

(4) Umfang und Gültigkeit der Lizenz nach § 5 richtet sich nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom (Datum einsetzen) (BAnz. Nr. einsetzen)."

4. Vor § 6 wird die Überschrift „2. Berufsflugzeugführer“ gestrichen.

5. Vor § 14 wird die Überschrift „4. Verkehrsflugzeugführer“ gestrichen.

6. Vor § 18 wird die Überschrift „5. Privathubschrauberführer“ gestrichen.

7. Vor § 23 wird die Überschrift „6. Berufshubschrauberführer“ gestrichen.

8. Vor § 28 wird die Überschrift „7. Verkehrshubschrauberführer“ gestrichen.

9. Vor § 31 wird die Überschrift „8. Motorseglerführer“ gestrichen.

10. Die §§ 7, 8 und 10 bis 35 werden aufgehoben.

11. Die §§ 36 bis 41 werden wie folgt gefasst:

" § 36

Fachliche Voraussetzungen

(1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Lizenz für Segelflugzeugführer sind

1. die theoretische Ausbildung,
2. die Flugausbildung,
3. die erfolgreiche Teilnahme an einer Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort.

(2) Die theoretische Ausbildung umfasst die Sachgebiete

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften, einschließlich Rechtsvorschriften des beweglichen Flugfunkdienstes und die Durchführung des Sprechfunkverkehrs bei Flügen nach Sichtflugregeln,
2. Navigation,
3. Meteorologie,
4. Aerodynamik,
5. allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Technik ,
6. Verhalten in besonderen Fällen,
7. menschliches Leistungsvermögen.

(3) Die Flugausbildung umfasst mindestens 25 Flugstunden auf Segelflugzeugen verschiedener Muster innerhalb der letzten vier Jahre vor Ablegung der Prüfung nach § 38, davon 15 Stunden Alleinflug. Wird die Flugausbildung innerhalb von 18 Mo-

naten abgeschlossen, ermäßigt sie sich auf mindestens 20 Flugstunden, davon zehn Stunden im Alleinflug.

(4) In der Flugausbildung nach Absatz 3 müssen enthalten sein

1. je 60 Starts und Landungen im Segelflug, davon 20 Alleinstarts und Alleinlandungen und drei Landungen aus einer Position außerhalb der Platzrunde mit Fluglehrer,
2. drei Landungen mit oder ohne Fluglehrer auf mindestens einem anderen Flugplatz als auf dem, auf dem die Ausbildung durchgeführt wird,
3. mindestens eine Außenlandeübung mit Fluglehrer,
4. die selbständige Vorbereitung und Durchführung eines Überlandfluges als Alleinflug über eine Flugstrecke von mindestens 50 Kilometer im Segelflug,
5. eine theoretische und praktische Einweisung zur Beherrschung des Segelflugzeuges in besonderen Flugzuständen sowie in das Verhalten in Notfällen.

(5) Die Flugausbildung kann auf Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb, auf Reisemotorseglern jedoch nur mit Fluglehrer, durchgeführt werden.

§ 37

Erleichterungen

(1) Für Bewerber, die eine gültige Lizenz für Flugzeugführer oder als Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen besitzen, verringert sich die Flugausbildung auf mindestens zehn Flugstunden, für Bewerber, die Inhaber einer Lizenz als Segelflugzeugführer nach § 135 Abs. 5 sind auf mindestens fünf Flugstunden, für Bewerber, die eine Lizenz für Hubschrauberführer besitzen, auf mindestens 15 Flugstunden auf Segelflugzeugen. In der Zeit müssen je 20 Alleinstarts und Alleinlandungen und drei Landungen aus einer Position außerhalb der Platzrunde mit Fluglehrer sowie die Flugausbildung nach § 36 Abs. 4 Nr. 3, 4 und 5 enthalten sein. § 40 bleibt unberührt.

(2) Der Alleinüberlandflug nach § 36 Abs. 4 Nr. 4 kann durch einen Überlandflug im Segelflug mit Fluglehrer über eine Flugstrecke von mindestens 100 Kilometer ersetzt werden.

§ 38

Prüfung für Segelflugzeugführer

- (1) Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Segelflugzeugführer zu stellenden Anforderungen erfüllt.
- (2) Die Prüfung erstreckt sich insbesondere auf
 1. die in § 36 Abs. 2 aufgeführten Sachgebiete,
 2. die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zum Führen und Bedienen von Segelflugzeugen,
 3. das Verhalten in besonderen Flugzuständen und in Notfällen.

§ 39

Erteilung und Umfang der Lizenz

- (1) Die Lizenz für Segelflugzeugführer wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheines nach Muster 3 der Anlage zu dieser Verordnung erteilt. Der Luftfahrerschein wird von der nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zuständigen Stelle bei Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer Berechtigung, Startart, sonstiger Änderung der eingetragenen Daten neu ausgestellt.
- (2) Die Lizenz berechtigt zum Führen von Segelflugzeugen und von Motorseglern der eingetragenen Arten im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr am Tage und zu den eingetragenen Startarten.

§ 40

Zulässige Startarten

Die Lizenz nach § 39 wird für diejenigen Startarten erteilt, in denen der Bewerber ausgebildet worden ist. Die Ausbildung muss mindestens umfassen

1. für den Windenstart zehn Starts mit Fluglehrer und zehn Alleinstarts,
2. für den Gummiseilstart fünf Alleinstarts unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers,

3. für den Schleppstart hinter Luftfahrzeugen fünf Starts mit Fluglehrer und fünf Alleinstarts,
4. für den Eigenstart von Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb eine Einweisung durch einen Fluglehrer in deren Führung und Bedienung sowie zehn Starts mit Fluglehrer und zehn Alleinstarts; die Einweisung und die Starts mit Fluglehrer können auch auf Reisemotorseglern durchgeführt werden,
5. für eine andere Startart zehn Starts mit Fluglehrer und zehn Alleinstarts; das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann Ausnahmen zulassen.

§ 40a

Klassenberechtigung für Reisemotorsegler

- (1) Segelflugzeugführer bedürfen zur Führung von Reisemotorseglern der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler.
- (2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler sind
 1. der Besitz der Lizenz für Segelflugzeugführer nach § 39,
 2. eine theoretische Ausbildung,
 3. eine Flugausbildung zum Führen und Bedienen von Reisemotorseglern, deren Beherrschung in besonderen Flugzuständen und zum Verhalten in Notfällen und
 4. die Ablegung einer theoretischen Ergänzungsprüfung und einer praktischen Prüfung, in der der Bewerber nachweist, dass er die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Führung und Bedienung von Reisemotorseglern im Normalbetrieb und bei besonderen Flugzuständen besitzt.
- (3) Die Flugausbildung umfasst mindestens zehn Flugstunden, in denen enthalten sein müssen
 1. 20 Alleinstarts und 20 Alleinlandungen,
 2. An- und Abflüge von und zu kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr und
 3. selbständige Vorbereitung und Durchführung von mindestens zwei Navigationsdreiecksflügen, davon einer in Begleitung eines Fluglehrers und einer als

Alleinflug über eine Strecke von jeweils mindestens 270 Kilometer, bei dem auf zwei vom Startplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind.

§ 41

Gültigkeit der Lizenz, eingetragene Startarten und Klassenberechtigung für Reisemotorsegler

- (1) Die Lizenz wird unbefristet erteilt. Eine Lizenz für Segelflugzeugführer ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- (2) Die Rechte einer im Luftfahrerschein eingetragenen Startart dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber der Lizenz mindestens 25 Starts und Landungen davon mindestens je fünf Starts in den eingetragenen Startarten innerhalb der letzten 24 Monate durchgeführt hat. Ist diese Voraussetzung nicht oder nicht vollständig erfüllt, hat er die fehlenden Starts mit einem Fluglehrer oder unter Aufsicht eines Fluglehrers durchzuführen. Die Nachweise sind im Flugbuch zu führen und durch Unterschrift des Fluglehrers zu bestätigen.
- (3) Die Rechte aus einer im Luftfahrerschein eingetragenen Klassenberechtigung für Reisemotorsegler dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber der Lizenz mindestens zwölf Flugstunden auf Reisemotorseglern, einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbentriebwerk oder aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen innerhalb der letzten 24 Monate durchgeführt hat. In den zwölf Flugstunden müssen mindestens sechs Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer sowie zwölf Starts und zwölf Landungen sowie ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers auf Reisemotorseglern enthalten sein. Die Voraussetzungen nach Satz 1 und 2 können durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer auf einem Reisemotorsegler oder, bei Inhabern der Lizenz für Privatflugzeugführer, auf einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbentriebwerk ersetzt werden. Die Nachweise sind im Flugbuch zu führen und durch Unterschrift des Fluglehrers oder Prüfers zu bestätigen.

- (4) Inhaber einer Klassenberechtigung für Reisemotorsegler bedürfen zur Durchführung von Flügen bei Nacht der Nachtflugqualifikation. Für den Erwerb und den Umfang der Nachtflugqualifikation sind die Vorschriften für die Nachtflugqualifikation von Privatpiloten gemäß JAR-FCL 1 deutsch sinngemäß anzuwenden."

12. § 42 wird wie folgt gefasst:

„§ 42

Fachliche Voraussetzungen

- (1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Lizenz für Luftsportgeräteführer sind
1. die theoretische Ausbildung,
 2. die Flug- oder Sprungausbildung,
 3. die erfolgreiche Teilnahme an einer Unterrichtung in Sofortmaßnahmen am Unfallort.
- (2) Inhalt und Durchführung der theoretischen Ausbildung und der Flug- oder Sprungausbildung legt der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 für die betreffende Luftsportgeräteart fest.
- (3) Die theoretische Ausbildung umfasst die Sachgebiete
1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften, einschließlich Rechtsvorschriften des beweglichen Flugfunkdienstes und die Durchführung des Sprechfunkverkehrs bei Flügen nach Sichtflugregeln,
 2. Navigation oder, bei der Sprungausbildung: Freifall,
 3. Meteorologie,
 4. Aerodynamik,
 5. allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Technik und pyrotechnische Einweisung,
 6. Verhalten in besonderen Fällen,
 7. menschliches Leistungsvermögen.
- (4) Die Ausbildung von Führern für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge nach § 1 Abs. 1 Nr. 7 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung umfasst

1.

- a) eine Gesamtflugzeit von 30 Flugstunden mit aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen; davon können bis zu 20 Flugstunden durch Flugzeit als verantwortlicher Führer von Segelflugzeugen oder Hubschraubern oder fünf Flugstunden durch Flugzeit als Führer von schwerkraftgesteuerten Ultraleichtflugzeugen ersetzt werden, wobei in der Gesamtflugzeit mindestens 5 Flugstunden im Alleinflug enthalten sein müssen sowie,
- b) Starts und Landungen auf verschiedenen Flugplätzen, Außenlandeübungen mit Fluglehrer, mindestens zwei Überlandflüge mit Fluglehrer über jeweils eine Gesamtstrecke von mindestens 200 Kilometer mit Zwischenlandung, eine theoretische und praktische Einweisung zur Beherrschung des aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeuges in besonderen Flugzuständen sowie eine theoretische und praktische Einweisung in das Verhalten in Notfällen..

- 2. Bei Bewerbern, die eine Lizenz als Flugzeugführer oder Segelflugzeugführer mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler besitzen: eine Einweisung auf aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge durch einen dazu berechtigten Fluglehrer..

(5) Die Ausbildung von Führern für schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge nach § 1 Abs. 1 Nr. 7 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung umfasst

- 1. eine Gesamtflugzeit von 25 Flugstunden mit schwerkraftgesteuerten Ultraleichtflugzeugen; davon können bis zu zehn Flugstunden durch Flugzeit als verantwortlicher Führer von Flugzeugen, Hubschraubern, Motorseglern, Segelflugzeugen, aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, Hängegleitern oder Gleitseglern ersetzt werden, wobei in der Gesamtflugzeit mindestens zehn Flugstunden mit Fluglehrer und fünf Flugstunden im Alleinflug enthalten sein müssen, sowie
- 2. Starts und Landungen auf verschiedenen Flugplätzen, Außenlandeübungen mit Fluglehrer, mindestens zwei Überlandflüge mit Fluglehrer über jeweils eine Gesamtstrecke von mindestens 100 Kilometer mit einer Zwischenlan-

dung, eine theoretische und praktische Einweisung zur Beherrschung des schwerkraftgesteuerten Ultraleichtflugzeuges in besonderen Flugzuständen sowie in das Verhalten in Notfällen.

(6) Die Ausbildung von Führern für Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung umfasst

1. für Führer von Hängegleitern, Gleitsegeln und anderen vergleichbaren Luftsportgeräten:

Vorbereitungs-, Start-, Steuer-, Lande- und Flugübungen mit unterschiedlichen Höhen sowie Überlandflugübungen unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers oder mit dessen Flugauftrag bis zur sicheren Beherrschung des Luftsportgerätes und der Startart, für Hängegleiter und Gleitsegel unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen an Flüge im Hochgebirge,

2. für Sprungfallschirmführer:

Packen von Sprungfallschirmen, Bodenübungen, Ausbildungssprünge unter Anleitung und Aufsicht eines Sprunglehrers bis zur sicheren Beherrschung unter besonderer Berücksichtigung der Auslöseart von Sprungfallschirmen.“

13. Der § 42a wird aufgehoben.

14. Die §§ 43 bis 45 werden wie folgt gefasst:

„§ 43

Prüfung

(1) Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem fachlichen Wissen und praktischen Können die an einen Luftsportgeräteführer zu stellenden Anforderungen erfüllt.

(2) Die Prüfung erstreckt sich insbesondere auf

1. die in § 42 Abs. 3 aufgeführten Sachgebiete,

2. die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zum Führen und Bedienen der Luftsportgeräteart, für die der Bewerber die Prüfung ablegt,
3. das Verhalten bei besonderen Flugzuständen und in Notfällen, wenn dies Bestandteil der Flugausbildung nach § 42 Abs. 4 und 5 ist.

§ 44

Erteilung und Umfang der Lizenz

- (1) Die Lizenz für Luftsportgeräteführer wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheines nach Muster 5 der Anlage zu diese Verordnung erteilt. Sie wird vom Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes bei Erteilung, Verlängerung, Erneuerung einer Berechtigung, sonstiger Änderung der eingetragenen Daten neu ausgestellt.
- (2) Die Lizenz berechtigt zum Führen von Luftsportgerät der im Luftfahrerschein eingetragenen Art und zu den eingetragenen Start- oder Sprungarten am Tage und von Sprungfallschirmen auch bei Nacht. Sie umfasst die Ausübung des Flugfunkdienstes außerhalb von Lufträumen der Klassen B, C und D, wenn die entsprechende Ausbildung erfolgreich durchgeführt worden ist.
- (3) Im Luftfahrerschein nach § 42 Abs. 6 Nr.1 werden diejenigen Startarten eingetragen, in denen der Bewerber ausgebildet worden ist.
- (4) Die Lizenz nach § 42 Abs. 6 Nr. 1 wird auf Flüge in der Umgebung der Startstelle beschränkt, wenn die Ausbildung keine Überlandflugübungen und die dazugehörige theoretische Ausbildung enthalten hat.
- (5) Die Lizenz nach § 42 Abs. 6 Nr.2 wird auf automatische Auslösung beschränkt, wenn die Ausbildung die manuelle Auslösung nicht umfasst hat.

§ 45

Gültigkeit der Lizenz

- (1) Die Lizenz nach § 42 Abs. 6 wird unbefristet erteilt. Die Lizenz nach § 42 Abs. 4 und 5 wird mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Monaten vom Zeitpunkt der Erfüllung aller Voraussetzungen erteilt. Eine Lizenz für Ultraleichtflugzeugführer ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- (2) Die Rechte einer Lizenz mit der eingetragenen Luftsportgeräteart dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber einer Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mindestens zwölf Flugstunden auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, Reisemotorseglern oder einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbentriebwerk innerhalb der letzten 24 Monate durchgeführt hat. In den zwölf Stunden müssen mindestens sechs Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer und zwölf Starts und zwölf Landungen sowie ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrer auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen enthalten sein.
- (3) Die Voraussetzungen nach Abs. 2 können durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem dazu anerkannten Prüfer auf einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug, einem Reisemotorsegler oder einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbentriebwerk ersetzt werden. Die Nachweise sind im Flugbuch zu führen und durch Unterschrift des Fluglehrers oder Prüfers zu bestätigen.
- (4) Die Rechte einer Lizenz mit der eingetragenen Luftsportgeräteart dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber einer Lizenz für schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge, für Hängegleiter und Gleitsegel und andere vergleichbare Luftsportgeräte sowie für Sprungfallschirme eine ausreichende fliegerische Übung aufweist. Die Einzelheiten werden vom Beauftragten entsprechend § 42 Abs. 2 festgelegt.
- (5) Die Lizenz nach § 42 Abs. 4 kann um die Gültigkeitsdauer nach Absatz 1 verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber die Erfüllung der Voraussetzungen nach Absatz 2 nachweist und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis vorlegt."

15. Die §§ 46 bis 49 werden wie folgt gefasst:

Fachliche Voraussetzungen

(1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Lizenz, Freiballone als verantwortlicher Freiballonführer nichtgewerbsmäßig und nichtberufsmäßig am Tage zu führen, sind

1. die theoretische Ausbildung,
2. die Fahrausbildung und
3. die erfolgreiche Teilnahme an einer Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort.

(2) Die theoretische Ausbildung umfasst die Sachgebiete

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften, einschließlich Rechtsvorschriften des beweglichen Flugfunkdienstes und die Durchführung des Sprechfunkverkehrs bei Fahrten nach Sichtflugregeln,
2. Navigation,
3. Meteorologie,
4. Aerostatik,
5. allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Technik,
6. Verhalten in besonderen Fällen und bei Unfällen,
7. menschliches Leistungsvermögen.

(3) Die Fahrausbildung erfolgt zunächst auf Gasballonen oder Heißluftballonen der Größenklasse 1 (Hüllenvolumen bis einschließlich 4.250 m³ und Körbe bis 6 Insassen).

Die Fahrausbildung mit Fluglehrer umfasst bei Verwendung von

1. Gasballonen
mindestens zehn Aufrüstungen und zehn Ausbildungsfahrten mit einer durchschnittlichen Fahrdauer von je zwei Stunden,
2. Heißluftballonen
mindestens 20 Stunden Fahrzeit, 20 Aufrüstungen und mindestens 50 Starts und 50 Landungen,

innerhalb der letzten drei Jahre auf der Ballonart und Größenklasse, auf der die Prüfung nach § 47 abgelegt werden soll.

- (4) In den Ausbildungsfahrten nach Absatz 3 müssen Fahrten bei Temperaturunterschieden von mindestens 20° C, gemessen in Bodennähe sowie Fahrten in Lufträumen der Klassen C und/oder D enthalten sein.
- (5) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Lizenz, Freiballone als verantwortlicher Freiballonführer berufsmäßig und im gewerbsmäßigen Luftverkehr am Tage zu führen, sind
 - 1. der Besitz der Lizenz für Freiballonführer nach Absatz 1,
 - 2. mindestens 50 Stunden Gesamtfahrzeit als verantwortlicher Freiballonführer auf Freiballonen der Größenklasse 1.

§ 47

Prüfung für Freiballonführer

- (1) Der Bewerber um die Lizenz nach § 46 Abs. 1 hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung auf einem Freiballon der Größenklasse 1 nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Freiballonführer zu stellenden Anforderungen erfüllt.
- (2) Die Prüfung erstreckt sich insbesondere auf
 - 1. die in § 46 Abs. 2 aufgeführten Sachgebiete,
 - 2. die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zum Führen von Freiballonen der Größenklasse 1,
 - 3. das Verhalten in besonderen Fällen und in Notfällen.
- (3) Der Bewerber um die Lizenz nach § 46 Abs. 5 hat in einer praktischen Befähigungsüberprüfung auf einem Freiballon der Größenklasse 1 nachzuweisen, dass er die an einen berufsmäßigen Freiballonführer im gewerbsmäßigen Luftverkehr zu stellenden Anforderungen erfüllt.

§ 48

Erteilung und Umfang der Lizenz

- (1) Die Lizenz nach § 46 Abs. 1 und § 46 Abs. 5 für Freiballonführer wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheines gemäß Muster 4 der Anlage dieser Verordnung erteilt. Im Luftfahrerschein werden Art und Größenklasse des Freiballons, auf dem der Bewerber und die Prüfung nach § 47 abgelegt hat, eingetragen. Der Luftfahrerschein wird von der nach § 22 Abs. 1 Nr.1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zuständigen Stelle bei Erweiterung, Verlängerung, Erneuerung einer Berechtigung, sonstiger Änderung der eingetragenen Daten neu ausgestellt.
- (2) Die Lizenz nach § 46 Abs. 1 berechtigt zum Führen von Freiballonen nach Absatz 1 im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr als verantwortlicher Freiballonführer am Tage.
- (3) Die Lizenz nach Absatz 1 kann erweitert werden
 1. auf Fahrten bei Nacht, wenn der Bewerber zwei Einweisungsfahrten mit Start bei Nacht mit einer durchschnittlichen Dauer von je zwei Stunden mit einem Freiballonführer mit Nachtfahrtberechtigung nachweist,
 2. wenn die Lizenz zum Führen von Gasballonen berechtigt, auf das Führen von Heißluftballonen der gleichen Größenklasse, wenn der Bewerber eine theoretische Ergänzungsprüfung sowie mindestens sechs Ausbildungsfahrten auf Heißluftballonen mit einer Gesamtfahrzeit von sechs Stunden und zwölf Landungen nachweist,
 3. wenn die Lizenz zum Führen von Heißluftballonen berechtigt, auf das Führen von Gasballonen der gleichen Größenklasse, wenn der Bewerber eine theoretische Ergänzungsprüfung sowie mindestens sechs Ausbildungsfahrten auf Gasballonen mit einer durchschnittlichen Fahrzeit von je 1,5 Stunden nachweist,
 4. auf Freiballone anderer Größenklasse oder sonstiger Art, wenn der Bewerber
 - a) für Größenklasse 2 (Hüllenvolumen über 4.250 m³ bis 6.000 m³ und Körbe von mehr als 6 bis 10 Insassen) mindestens 200 Aufrüstungen mit anschließenden Fahrten mit einer Gesamtfahrzeit von 200 Stunden, davon zehn Stunden auf Freiballonen der Größenklasse 2 unter Aufsicht eines in der Führung dieser Größenklasse erfahrenen und berechtigten Freiballonführers,

- b) für Größenklasse 3 (Hüllenvolumen über 6.000 m³ und Körbe von mehr als 10 bis 19 Insassen) mindestens 250 Aufrüstungen mit anschließenden Fahrten mit einer Gesamtfahrzeit von 250 Stunden, davon 20 Stunden auf Freiballonen der Größenklasse 3 oder zehn Stunden auf der Größenklasse 2 und zehn Stunden auf der Größenklasse 3, jeweils unter Aufsicht eines in der Führung dieser Größenklassen erfahrenen und berechtigten Freiballonführers,
- c) für Heißluft-Luftschiffe eine Lizenz für Freiballonführer mit der Berechtigung für Heißluftballone, eine Fahrerfahrung von mindestens fünf Stunden als verantwortlicher Freiballonführer sowie eine Fahrzeit von mindestens sechs Stunden auf Heißluft-Luftschiffen, davon mindestens vier Stunden unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers für Freiballone mit der Berechtigung für Heißluft-Luftschiffe
- nachweist.

§ 49

Gültigkeit und Verlängerung der Lizenz

- (1) Die Lizenz nach § 46 Abs.1 wird unbefristet erteilt. Die Lizenz für Freiballonführer ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- (2) Die Lizenz nach § 46 Abs. 5 wird mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Monaten vom Zeitpunkt der Erfüllung aller Voraussetzungen einschließlich der Vorlage eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt. Die Gültigkeit der Lizenz richtet sich im übrigen nach der Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- (3) Die Rechte aus einer Lizenz als Freiballonführer dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber
1. eine Fahrt mit einer Fahrzeit von mindestens einer Stunde mit einem Freiballon der eingetragenen Freiballonart und Größenklasse,

2. im gewerbsmäßigen Luftverkehr zusätzlich eine Fahrt mit einem Prüfer je Freiballonart auf der größten Größenklasse, auf der er im Unternehmen eingesetzt wird,

innerhalb der letzten zwölf Monate durchgeführt hat. Ist die Voraussetzung nach Pkt. 1 nicht erfüllt, ist die Fahrt mit einem Fluglehrer für Freiballone durchzuführen.

- (4) Die Lizenz nach § 46 Abs. 5 kann um die Gültigkeitsdauer nach Absatz 2 verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber die Erfüllung der Voraussetzungen nach Absatz 3 nachweist und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis vorlegt."

16. Die §§ 50 bis 53 werden wie folgt gefasst:

„§ 50

Fachliche Voraussetzungen

- (1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Lizenz für Luftschifführer sind

1. die theoretische Ausbildung,
2. die Fahrausbildung und
3. die erfolgreiche Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe.

- (2) Die theoretische Ausbildung umfasst mindestens 300 Unterrichtsstunden vor Ablegung der Prüfung nach § 51. Sie erstreckt sich auf folgende Sachgebiete:

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften, einschließlich Rechtsvorschriften des beweglichen Flugfunkdienstes und die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in deutscher und englischer Sprache bei Fahrten nach Sichtflugregeln,
2. Navigation,
3. Meteorologie,
4. Aerodynamik,
5. allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Technik,
6. Verhalten in besonderen Fällen,
7. menschliches Leistungsvermögen.

- (3) Die Fahrausbildung umfasst mindestens 50 Stunden Gesamtfahrzeit bei verschiedenen Wetterlagen und unterschiedlichen Temperaturen auf dem Luftschiffmuster, auf dem die Prüfung nach § 51 abgelegt werden soll. Darin müssen enthalten sein,
1. 20 Fahrten mit Fluglehrer für Luftschiffe von und zu mindestens drei verschiedenen Flugplätzen, davon eine selbständig vorbereitete Fahrt über eine Strecke von mindestens 150 Kilometer,
 2. 15 Alleinfahrten oder in Begleitung des Fluglehrers für Luftschiffe mit mindestens zehn Fahrstunden,
 3. die selbständige Vorbereitung und Durchführung einer Navigationsfahrt von mehr als drei Stunden Fahrdauer als Alleinfahrt oder in Begleitung des Fluglehrers,
 4. zehn Fahrstunden nach Instrumenten zur Einführung in Navigationsverfahren mittels bodenabhängiger Funknavigationshilfen und GPS sowie in den Gebrauch von Funknavigationsgeräten mit Fluglehrer für Luftschiffe,
 5. je drei Landungen mit Fluglehrer für Luftschiffe während der Nacht,
 6. das Lösen vom und Verbringen des Luftschiffes an den Mast,
 7. eine theoretische und praktische Einweisung zur Beherrschung des Luftschiffes in besonderen Fahrzuständen sowie zum Verhalten in Notfällen.

Die praktische Fahrausbildung kann teilweise auf vom Luftfahrt-Bundesamt hierfür qualifizierten und anerkannten synthetischen Flugübungsgeräten durchgeführt werden.

- (4) Für Bewerber, die Inhaber einer gültigen Lizenz für Flugzeugführer, Hubschrauberführer oder Segelflugzeugführer mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler sind, verringert sich die Fahrzeit nach Absatz 3 Satz 1 auf 40 Stunden. Absatz 3 Satz 2 Nr. 1 bis 3, 5 und 7 bleibt unberührt.

§ 51

Prüfung

- (1) Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Luftschiffführer zu stellenden Anforderungen erfüllt.
- (2) Die Prüfung erstreckt sich insbesondere auf
1. die in § 50 Abs. 2 aufgeführten Sachgebiete,

2. die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zum Führen und Bedienen von Luftschiffen,
3. das Verhalten in besonderen Fahrzuständen und in Notfällen.

§ 52

Erteilung und Umfang der Lizenz

- (1) Die Lizenz wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheines für Luftschiffführer nach Muster 6 der Anlage zu dieser Verordnung erteilt. Im Luftfahrerschein wird das Luftschiffmuster eingetragen, auf dem der Bewerber ausgebildet worden ist und die Prüfung nach § 51 abgelegt hat. Der Luftfahrerschein wird von der nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zuständigen Stelle bei Erteilung, Verlängerung, Erneuerung einer Berechtigung, sonstige Änderung der eingetragenen Daten neu ausgestellt.
- (2) Die Lizenz berechtigt zu einer Tätigkeit als verantwortlicher Luftschiffführer auf Luftschiffen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster für Fahrten nach Sichtflugregeln am Tage und in der Nacht im gewerbsmäßigen und nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr.

§ 52a

Musterberechtigung für Luftschiffführer

- (1) Führer von Luftschiffen bedürfen zum Führen oder Bedienen eines Luftschiffes der Berechtigung für dieses Muster (Musterberechtigung).
- (2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Musterberechtigung sind eine theoretische und praktische Einweisung des Luftschiffführers auf diesem Muster innerhalb der letzten sechs Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Berechtigung. Die Einweisung hat sich auf die Vermittlung von Kenntnissen über den Aufbau und die Ausrüstung des Luftschiffes, auf die Vermittlung der Fähigkeit zur sicheren Führung und Bedienung des Luftschiffes in der Normalfahrt und in besonderen Fahrzuständen sowie auf das Verhalten in Notfällen zu erstrecken. Die ordnungsgemäße Einweisung ist von dem Fluglehrer, der die Einweisung durchgeföhrt

hat, oder von einem dazu berechtigten Luftschiffführer zu bescheinigen. Soll sich eine im Luftfahrerschein eingetragene Instrumentenberechtigung auf das Luftschiffmuster erstrecken, für das die Einweisung erfolgt, muss die Einweisung auch für Fahrten nach Instrumentenflugregeln erfolgen.

- (3) In besonderen Fällen, insbesondere bei Neuentwicklungen und für Luftschiffe, für die eine deutsche Musterzulassung noch nicht erteilt ist, kann eine Musterberechtigung ohne die Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 3 erteilt werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs nicht gefährdet wird.
- (4) Die Musterberechtigung wird durch Eintragung im Luftfahrerschein erteilt. Die Musterberechtigung kann mit Auflagen versehen oder auf Fahrten nach Sichtflugregeln beschränkt werden. Die zuständige Stelle kann die Erteilung der Musterberechtigung von einer theoretischen und praktischen Befähigungsüberprüfung durch einen dazu berechtigten Prüfer abhängig machen.

§ 52b

Instrumentenberechtigung für Luftschiffführer

- (1) Luftschiffführer bedürfen zur Durchführung von Fahrten nach Instrumentenflugregeln der Instrumentenberechtigung. Für den Erwerb und den Umfang der Instrumentenberechtigung sind die Vorschriften für die Instrumentenflugberechtigung für Flugzeugführer gemäß JAR-FCL 1 deutsch sinngemäß anzuwenden.
- (2) Für Bewerber, die die Instrumentenflugberechtigung für Flugzeugführer besitzen, entfällt die Ausbildung nach Absatz 1. § 52a Abs. 2 und 4 bleibt unberührt.

§ 53

Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung der Lizenz

- (1) Die Lizenz wird mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Monaten vom Zeitpunkt der Erfüllung aller Voraussetzungen einschließlich der Vorlage eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses erteilt. Die Gültigkeit der Lizenz bestimmt sich nach der Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

- (2) Die Rechte aus einer Lizenz als Luftschiffführer dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf dem jeweiligen Luftschiffmuster innerhalb der letzten zwölf Monate nachgewiesen hat. Die Befähigungsüberprüfung muss die weitere Befähigung zur Durchführung von Fahrten nach Instrumentenflugregeln umfassen, wenn die Lizenz die Instrumentenberechtigung einschließt. Andernfalls ist die Musterberechtigung auf Fahrten nach Sichtflugregeln zu beschränken.
- (3) Die Lizenz kann um die Gültigkeit nach Absatz 1 verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber die Erfüllung der Voraussetzungen nach Absatz 2 nachweist und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis vorlegt.“

17. Vor § 54 wird die Überschrift „13. Flugnavigatoren“ gestrichen.

18. Vor § 58 wird die Überschrift „14. Flugingenieure“ gestrichen.

19. Vor § 62 wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„15. Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder“

20. Die §§ 62 bis 65 werden wie folgt gefasst:

„§ 62

Fachliche Voraussetzungen

- (1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Lizenz für Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder sind
1. die theoretische Ausbildung,
 2. die praktische Einweisung,

3. eine Berufsausbildung als Facharbeiter oder Geselle mit Lehrabschlussprüfung auf einem für die Tätigkeit eines Flugtechnikers förderlichen Fachgebiet und
 4. die erfolgreiche Teilnahme an einer Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort.
- (2) Die theoretische Ausbildung umfasst mindestens 500 Stunden innerhalb der letzten 24 Monate vor Ablegung der Prüfung nach § 63. Sie erstreckt sich auf die Sachgebiete
1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften, Rechtsvorschriften des beweglichen Flugfunkdienstes und die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in deutscher Sprache bei Flügen nach Sichtflugregeln,
 2. Navigation,
 3. Meteorologie,
 4. Technik,
 5. Verhalten in besonderen Fällen.
- (3) Die praktische Einweisung umfasst die Bedienung des Hubschraubermusters im Normalflug und in besonderen Flugzuständen. Sie umfasst ferner eine Einweisung in das Verhalten in Notfällen sowie in die Instandhaltung. Die Einweisung ist mit dem Hubschraubermuster durchzuführen, für das die Lizenz erteilt werden soll.
- (4) Von der Voraussetzung des Absatzes 1 Nr. 3 kann abgesehen werden, wenn der Bewerber in einer Befähigungsüberprüfung durch einen von der zuständigen Stelle bestimmten Prüfer mindestens gleichwertige Kenntnisse und Fertigkeiten nachweist.

§ 63

Prüfung

Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder zu stellenden Anforderungen erfüllt.

§ 64

Erteilung und Umfang der Lizenz

- (1) Die Lizenz wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheines für Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder nach Muster 8 erteilt. Im Luftfahrerschein wird das Hubschraubermuster eingetragen, auf dem der Bewerber ausgebildet worden ist und die Prüfung nach § 63 abgelegt hat. Der Luftfahrerschein wird von der nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zuständigen Stelle bei Erteilung, Verlängerung, Erneuerung einer Berechtigung und sonstiger Änderung der eingetragenen Daten neu ausgestellt.
- (2) Die Lizenz berechtigt zur Ausübung der Tätigkeit eines Flugtechnikers an Bord von Hubschraubern der im Luftfahrerschein eingetragenen Musters bei den Polizeien des Bundes und der Länder.
- (3) Für den Erwerb und den Umfang der Musterberechtigung sind die Vorschriften für Hubschrauberführer gemäß JAR-FCL 2 deutsch sinngemäß anzuwenden.

§ 65

Gültigkeit der Lizenz

- (1) Die Lizenz wird unbefristet erteilt. Die Lizenz für Flugtechniker auf Hubschraubern ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- (2) Die Rechte aus einer Lizenz als Flugtechniker dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber mindestens zehn Stunden als Flugtechniker auf Hubschraubern innerhalb der letzten 24 Monate tätig gewesen ist. Die Voraussetzung nach Satz 1 kann durch eine Befähigungsüberprüfung durch einen dazu berechtigten Prüfer ersetzt werden.“

21. Vor § 66 wird die Überschrift „16. Musterberechtigung“ gestrichen.

22. Vor § 71 wird die Überschrift „17. Instrumentenflugberechtigung“ gestrichen.

23. Vor § 77 wird die Überschrift „18 Langsteckenflugberechtigung“ gestrichen.

24. Vor § 81 wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„19. Berechtigung für Kunstflug, Schleppflug, Wolkenflug, für das Streuen und Sprühen von Stoffen und Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer

25. § 81 wird wie folgt gefasst:

„§ 81

Kunstflugberechtigung

- (1) Flugzeugführer, Hubschrauberführer und Segelflugzeugführer bedürfen zur Durchführung von Kunstflügen der Kunstflugberechtigung.
- (2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Kunstflugberechtigung für Flugzeugführer und Segelflugzeugführer sind
 1. eine praktische Tätigkeit von mindestens 50 Flugstunden als verantwortlicher Flugzeugführer oder Segelflugzeugführer nach Erwerb der betreffenden Lizenz,
 2. eine Kunstflugausbildung von mindestens fünf Flugstunden.
- (3) In der Kunstflugausbildung müssen eine Einweisung in besondere Flugzustände sowie die folgenden Flugübungen enthalten sein
 1. Überschlag,
 2. Turn,
 3. gesteuerte Rolle,
 4. hochgezogene Rollenkehre,
 5. Aufschwung,
 6. Rückenflug und
 7. Trudeln.

- (4) Die Kunstflugausbildung von Flugzeugführern und Segelflugzeugführern kann auf Motorseglern durchgeführt werden.
- (5) Der Bewerber hat in einer praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er die zur Durchführung von Kunstflügen notwendigen Fähigkeiten besitzt.
- (6) Für Hubschrauberführer gelten die Absätze 2, 3 und 5 sinngemäß. Im Einzelfall sind Ausnahmen von der Ausbildung nach Absatz 3 zuzulassen, wenn das Hubschraubermuster für einzelne Kunstflugfiguren nicht zugelassen ist.
- (7) Die Kunstflugberechtigung wird durch Eintragung im Luftfahrerschein für diejenige Luftfahrzeugart erteilt, auf der die Prüfung nach Absatz 5 abgelegt wurde. Die Kunstflugberechtigung für Flugzeuge kann auf Reisemotorsegler oder Segelflugzeuge erweitert werden, wenn der Inhaber der Berechtigung zur Führung dieser Luftfahrzeugart berechtigt ist und eine Kunstflugausbildung nach Absatz 3 von mindestens einer Flugstunde durch einen dazu berechtigten Fluglehrer erhalten hat. Entsprechendes gilt für die Kunstflugberechtigung auf Segelflugzeugen oder Motorseglern.
- (8) Die Gültigkeit der Kunstflugberechtigung richtet sich nach der Gültigkeit der Lizenz.“

26. Die §§ 82 und 83 werden aufgehoben.

27. Die §§ 84 bis 86 werden wie folgt gefasst:

„§ 84

Schleppberechtigung

- (1) Führer von motorgetriebenen Luftfahrzeugen bedürfen zum Schleppen anderer Luftfahrzeuge oder anderer Gegenstände einer Berechtigung.

(2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Schleppberechtigung für andere Luftfahrzeuge oder für andere Gegenstände ohne Fangschlepp sind

1. eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Führer von motorgetriebenen Luftfahrzeugen von mindestens 30 Flugstunden nach Erwerb der betreffenden Lizenz; in der Flugzeit müssen fünf Flugstunden auf dem Luftfahrzeugmuster, auf dem die Berechtigung erworben werden soll, enthalten sein,
2. die Durchführung von fünf Flügen mit anderen Luftfahrzeugen oder anderen Gegenständen im Schlepp ohne Beanstandung unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit der entsprechenden Schleppberechtigung innerhalb der letzten sechs Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Schleppberechtigung,
3. für Bewerber um eine Berechtigung zum Schleppen von anderen Luftfahrzeugen, die Teilnahme an fünf Schleppstarts im geschleppten Luftfahrzeug der zu schleppenden Art, sofern er die betreffende Lizenz nicht selbst besitzt.

(3) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung zum Schleppen von anderen Gegenständen hinter motorgetriebenen Luftfahrzeugen im Fangschlepp sind:

1. eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Führer von motorgetriebenen Luftfahrzeugen von 90 Flugstunden nach Erwerb der betreffenden Lizenz; in der Flugzeit müssen fünf Flugstunden auf dem Luftfahrzeugmuster, auf dem die Berechtigung erworben werden soll, enthalten sein,
2. die Durchführung von fünf Flügen in Begleitung eines Fluglehrers mit der entsprechenden Schleppberechtigung, bei denen die Schlinge ohne Schleppgegenstand aufzunehmen ist und fünf Flüge unter Anleitung und Aufsicht eines solchen Fluglehrers, bei denen der Schleppgegenstand im Fangschlepp ohne Beanstandung, aufzunehmen ist innerhalb der letzten sechs Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Berechtigung.

(4) Die Schleppberechtigung wird unter Angabe der Art der Aufnahme und der Art des Schleppgegenstandes in den betreffenden Luftfahrerschein eingetragen.

(5) Die Rechte aus einer im Luftfahrerschein eingetragenen Schleppberechtigung dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber der Lizenz mindestens fünf Schleppflü-

ge in der jeweils eingetragenen Art innerhalb der letzten 12 Monate durchgeführt hat. Ist diese Voraussetzung nicht erfüllt, ist Absatz 2 Nr. 2 anzuwenden.

§ 84a

Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer

- (1) Luftsportgeräteführer bedürfen für Flüge oder Sprünge mit Passagieren der Passagierberechtigung.
- (2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Flüge nach Absatz 1 mit zweisitzigen Ultraleichtflugzeugen durchzuführen, ist der Nachweis von fünf Überlandflügen, davon mindestens zwei Überlandflüge mit Zwischenlandung über eine Gesamtstrecke von mindestens 200 Kilometer nach Erwerb der Lizenz in Begleitung eines Fluglehrers. Die Passagierberechtigung für Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, die eine gültige Lizenz für Privatflugzeugführer oder Segelflugzeugführer besitzen, gilt mit Erteilung der Lizenz nach § 44 Abs. 1 als erteilt.
§ 122 Abs. 1 bleibt unberührt.
- (3) Für die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Flüge nach Absatz 1 mit doppelsitzigen Hängegleitern, Gleitsegeln oder anderen vergleichbaren Luftsportgeräten oder Sprünge mit Tandem- Sprungfallschirmen durchzuführen, gilt § 42 Absatz 2 entsprechend.
- (4) Der Bewerber für eine Berechtigung nach Absatz 1 hat in einer praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem Wissen und praktischen Können die Anforderungen für Flüge oder Sprünge mit Passagieren erfüllt.
- (5) Die Passagierberechtigung wird für die betreffende Luftsportgeräteart, auf der der Bewerber ausgebildet wurde, im Luftfahrerschein eingetragen. Die Gültigkeit richtet sich nach der Gültigkeit der Lizenz, soweit nicht der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes entsprechend § 42 Abs. 2 die Gültigkeitsdauer beschränkt und Voraussetzungen für die Verlängerung festlegt.

§ 85

Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer

- (1) Segelflugzeugführer bedürfen zum Führen von Segelflugzeugen in Wolken der Wolkenflugberechtigung.
- (2) Fachliche Voraussetzung für den Erwerb der Wolkenflugberechtigung ist eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Segelflugzeugführer von 70 Flugstunden.
- (3) In der Flugzeit nach Absatz 2 müssen mindestens zehn Stunden Instrumentenflugübungen ohne Sicht nach außen auf Segelflugzeugen oder Motorseglern in Begleitung eines Segelfluglehrers mit Wolkenflugberechtigung innerhalb der letzten zwölf Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Berechtigung enthalten sein.
- (4) Für Bewerber, die Inhaber der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge sind oder eine Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch besitzen, verringert sich die nach Abs. 3 nachzuweisende Flugzeit auf 6 Stunden. Für Bewerber, die Inhaber der Instrumentenflugberechtigung sind, tritt an die Stelle der nach Abs. 3 nachzuweisenden Flugzeit von 10 Stunden Instrumentenflugübungen eine praktische Einweisung.
- (5) Für Bewerber, die Inhaber der Instrumentenflugberechtigung sind, tritt an die Stelle der nach Absatz 3 nachzuweisenden Flugzeit eine praktische Einweisung.
- (6) Der Bewerber hat in einer praktischen Prüfung vor einem von der zuständigen Stelle bestimmten Prüfer nachzuweisen, dass er die zur Durchführung von Wolkenflügen notwendigen Fähigkeiten besitzt.
- (7) Die Wolkenflugberechtigung wird im Luftfahrerschein eingetragen. Die Gültigkeit richtet sich nach der Gültigkeit der Lizenz.

§ 86

Streu- und Sprühberechtigung

- (1) Luftfahrzeugführer bedürfen zum Streuen und Sprühen von Stoffen aus Luftfahrzeugen der Streu- und Sprühberechtigung.
- (2) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung sind
 1. eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Luftfahrzeugführer von 400 Flugstunden auf der Art von Luftfahrzeugen, für die die Berechtigung angestrebt wird,
 2. eine theoretische Ausbildung und
 3. eine Flugausbildung.
- (3) Von der fachlichen Voraussetzung nach Absatz 2 Nr. 1 kann abgesehen werden, wenn die Flugausbildung nach Absatz 5 im Rahmen der Ausbildung zum Erwerb der Lizenz für Berufsflugzeugführer oder Berufshubschrauberführer durchgeführt wird.
- (4) Die theoretische Ausbildung umfasst mindestens 30 Unterrichtsstunden innerhalb der letzten zwölf Monate vor Ablegung der Prüfung nach Absatz 6. Sie erstreckt sich insbesondere auf die Sachgebiete
 1. gesetzliche Vorschriften über die Anwendung von Streu- und Sprühmitteln,
 2. Kenntnisse über Streu- und Sprühmittel,
 3. Technik,
 4. Flugvorbereitung und -durchführung.
- (5) Die Flugausbildung umfasst mindestens 30 Flugstunden, davon mindestens zehn Flugstunden mit Fluglehrer, und muss Streu- oder Sprühflüge im Forst, in Sonderkulturen und in der Landwirtschaft enthalten.
- (6) Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er die zur Vorbereitung und Durchführung entsprechender Flüge notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt.
- (7) Die Streu- und Sprühberechtigung wird durch Eintragung im Luftfahrersschein erteilt. Die Gültigkeit richtet sich nach der Gültigkeit der Lizenz und des eingetragenen Luftfahrzeugmusters oder Klassenberechtigung.“

28. § 87 wird aufgehoben.

29. Die Überschrift vor § 88 wird wie folgt gefasst:

„20. Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrtpersonal sowie für die
Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten“

30. Die §§ 88 bis 89 werden wie folgt gefasst:

„§ 88

**Berechtigungen zur praktischen Ausbildung
nach JAR-FCL 1, 2 und 4 deutsch**

Die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb, die Erteilung, den Umfang, die Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern, ausgenommen Privatflugzeugführer nach § 1 LuftPersV, Berufsflugzeugführern, Verkehrsflugzeugführern, Privathubschrauberführern, Berufshubschrauberführern, Verkehrshubschrauberführern und Flugingenieuren sowie zur Ausbildung für den Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen, der Instrumenten- und Nachtflugberechtigung oder für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten richten sich für vorstehend bezeichnete Lizenzinhaber nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch), von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) und von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch).

§ 88a

**Berechtigung zur praktischen Ausbildung
von Privatflugzeugführern nach § 1**

(1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Privatflugzeugführer nach § 1 praktisch auszubilden, sind

1. eine Privatpilotenlizenz (Flugzeuge) nach JAR-FCL 1 deutsch oder eine Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 mit der Klassenberechtigung nach § 3b,
 2. eine praktische Tätigkeit als Flugzeugführer,
 3. eine Auswahlprüfung vor einem von der zuständigen Stelle beauftragten Prüfer vor Beginn der Ausbildung nach Nummer 4,
 4. die Teilnahme an einem amtlich anerkannten Ausbildungslehrgang in einem Ausbildungsbetrieb nach § 30 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung; der Ausbildungslehrgang muss einen zusammenhängenden Abschnitt von mindestens zwei Wochen Dauer enthalten und innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein und
 5. eine an den Ausbildungslehrgang anschließende Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht eines hierfür anerkannten Fluglehrers.
- (2) Die praktische Tätigkeit nach Absatz 1 Nr. 2 muss vor Beginn des Lehrgangs nach Absatz 1 Nr. 4 eine Flugzeit von 200 Stunden als verantwortlicher Flugzeugführer nach Erteilung der Lizenz umfassen. Von den nachzuweisenden Flugstunden können 170 Stunden durch eine Flugzeit als verantwortlicher Luftfahrzeugführer auf Reisemotorseglern oder 50 Stunden auf Hubschraubern oder Segelflugzeugen ersetzt werden.
- (3) Der Bewerber hat in einer praktischen und theoretischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Fluglehrer zur Ausbildung von Privatflugzeugführern nach § 1 zu stellenden Anforderungen erfüllt.

§ 89

Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Segelflugzeugführern

- (1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Segelflugzeugführer praktisch auszubilden, sind
1. die Lizenz für Segelflugzeugführer,
 2. eine praktische Tätigkeit als Segelflugzeugführer,
 3. eine Auswahlprüfung vor einem von der zuständigen Stelle beauftragten Prüfer vor Beginn der Ausbildung nach Nummer 4,

4. die Teilnahme an einem amtlich anerkannten Ausbildungslehrgang; der Ausbildungslehrgang muss einen zusammenhängenden Abschnitt von mindestens zwei Wochen Dauer enthalten und innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein, und
5. eine an den Ausbildungslehrgang anschließende Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht eines hierfür anerkannten Fluglehrers.

(2) Die praktische Tätigkeit nach Absatz 1 Nr. 2 muss vor Beginn des Lehrgangs nach Absatz 1 Nr. 4 eine Flugzeit von 150 Stunden und 250 Starts sowie 200 Kilometer in einem Streckenflug als verantwortlicher Segelflugzeugführer nach Erteilung der Lizenz umfassen.

(3) Der Bewerber hat in einer praktischen und theoretischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Fluglehrer zur Ausbildung von Segelflugzeugführern zu stellenden Anforderungen erfüllt.“

31. Die §§ 90 bis 93 werden aufgehoben.

32. Die §§ 94 bis 96 werden wie folgt gefasst:

„§ 94

Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Freiballonführern

(1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Freiballonführer praktisch auszubilden, sind

1. die Lizenz für Freiballonführer,
2. mindestens 100 Fahrstunden als verantwortlicher Freiballonführer vor Stellung des Antrages,
3. eine Auswahlprüfung vor einem von der zuständigen Stelle beauftragten Prüfer,

4. die Teilnahme an einem amtlich anerkannten Ausbildungslehrgang; der Ausbildungslehrgang muss einen zusammenhängenden Abschnitt von mindestens zwei Wochen Dauer enthalten und innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein,
 5. eine an den Ausbildungslehrgang anschließende erfolgreiche Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht eines dazu berechtigten Fluglehrers.
- (2) Der Bewerber hat in einer praktischen und theoretischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und seinem fachlichen Wissen die an einen Fluglehrer zur Ausbildung von Freiballonführern zu stellenden Anforderungen erfüllt.

§ 95

Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftschiffführern

- (1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Luftschiffführer praktisch auszubilden, sind
1. die Lizenz für Luftschiffführer,
 2. eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Luftschiffführer von 400 Fahrstunden,
 3. eine Auswahlprüfung vor einem von der zuständigen Stelle beauftragten Prüfer vor Beginn der Ausbildung nach Nummer 4,
 4. die Teilnahme an einem amtlich anerkannten Ausbildungslehrgang; der Ausbildungslehrgang muss einen zusammenhängenden Abschnitt von mindestens zwei Wochen Dauer enthalten und innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein,
 5. eine an den Ausbildungslehrgang anschließende Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht eines hierfür anerkannten Fluglehrers.
- (2) Der Lehrgang nach Absatz 1 Nr. 4 kann für Bewerber, die eine Lehrberechtigung für Flugzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch besitzen, auf die Besonderheiten der Luftschiffahrt beschränkt werden.

- (3) Der Bewerber hat in einer praktischen und theoretischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem praktischen Können und fachlichen Wissen die an einen Fluglehrer für die Ausbildung von Luftschiffführern zu stellenden Anforderungen erfüllt.

§ 95a

**Berechtigung zur praktischen Ausbildung
von Luftsportgeräteführern**

- (1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Luftsportgeräteführer praktisch auszubilden, sind
1. die unbeschränkte Lizenz für Luftsportgeräteführer der Art, für die die Berechtigung erworben werden soll,
 2. die praktische Tätigkeit als Luftsportgeräteführer,
 3. eine Auswahlprüfung vor einem vom Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes dazu anerkannten Prüfer,
 4. die erfolgreiche Teilnahme an einem vom Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes durchgeführten oder anerkannten Ausbildungslehrgang,
 5. eine an den Ausbildungslehrgang anschließende Ausbildungstätigkeit.

Der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes legt Inhalt und Umfang des Ausbildungslehrganges nach Satz 1 Nr. 4 für die betreffende Luftsportgeräteart und der Ausbildungstätigkeit nach Satz 1 Nr. 5 fest. Er kann Bewerber, die eine Lehrberechtigung für Flugzeugführer, Segelflugzeugführer oder einer anderen Art von Luftsportgerät besitzen, teilweise oder ganz von den Anforderungen nach Satz 1 Nr. 4 und 5 befreien.

- (2) Die praktische Tätigkeit nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 muss für den Erwerb der Berechtigung
1. für die praktische Ausbildung von Führern schwerkraftgesteuerter Ultraleichtflugzeuge eine Flugzeit von 70 Stunden innerhalb der letzten 24 Monate, mit mindestens 15 Stunden Überlandflugerfahrung,
 2. für die praktische Ausbildung von Führern aerodynamisch gesteuerter Ultraleichtflugzeuge eine Gesamtflugzeit von 150 Flugstunden als verantwortlicher Führer

von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, Segelflugzeugen, Motorseglern oder Flugzeugen,

3. für die praktische Ausbildung von Führern von Hängegleitern, Gleitsegeln oder anderen vergleichbaren Luftsportgeräten oder Sprungfallschirmen eine ausreichende Flug-/Sprungerfahrung, um eine Lehrtätigkeit ausüben zu können, umfassen. § 42 Absatz 2 gilt entsprechend.

- (3) Der Bewerber hat in einer Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem fachlichen Wissen und praktischen Können die an einen Fluglehrer für die Ausbildung von Luftsportgeräteführern zu stellenden Anforderungen erfüllt.

§ 96

Erteilung, Umfang, Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung der Berechtigungen

- (1) Die Berechtigungen nach den §§ 88, 88a, 89, 94, 95 und 95a werden mit einer Gültigkeitsdauer von drei Jahren durch Eintragung im Luftfahrerschein erteilt.
- (2) Der Inhaber einer Berechtigung nach Absatz 1 oder der Inhaber einer Lizenz für Privatflugzeugführer oder Hubschrauberführer nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch mit Lehrberechtigung ist berechtigt, Flugschüler und Luftfahrer auf Luftfahrzeugen derjenigen Art und derjenigen Muster auszubilden, einzuweisen oder vertraut zu machen, die er nach der der Berechtigung zugrundeliegenden Lizenz selbst verantwortlich führen oder bedienen darf und auf denen er eine ausreichende Flugerfahrung hat. Die Berechtigung kann auf Luftfahrzeuge bestimmter Muster und auf bestimmte Tätigkeiten beschränkt werden.
- (3) Inhaber einer Berechtigung nach den §§ 88, 88a, 89, 95 und 95a sind auch zur Ausbildung im Kunstflug, zum Streuen und Sprühen von Stoffen aus Luftfahrzeugen, zur Anleitung im Schleppflug und im Wolkenflug berechtigt, sofern sie selbst Inhaber der betreffenden Berechtigung sind und eine ausreichende Erfahrung nach Erwerb der betreffenden Berechtigung nachgewiesen haben. Die Berechtigung zur Ausbildung von Segelflugzeugführern im Kunstflug erstreckt sich auf Motorsegler,

sofern der Inhaber der Berechtigung auch zur Führung von Motorseglern berechtigt ist.

(4) Eine Berechtigung nach den §§ 88, 88a, 89, 94, 95 und 95a kann um die Gültigkeitsdauer nach Absatz 1 verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber innerhalb der letzten drei Jahre zumindest zwei der nachstehenden Voraussetzungen erfüllt:

1. 60 Starts und Landungen oder 10 Flugstunden als Lehrer oder Prüfer für die Berechtigung nach §§ 88, 88a, 89 und 95a, 10 Fahrstunden als Inhaber einer Berechtigung nach den §§ 94 oder 95,
2. Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle durchgeführten oder anerkannten Fortbildungslehrgang für Fluglehrer innerhalb der letzten zwölf Monate vor Verlängerung oder Erneuerung der Lehrberechtigung,
3. erfolgreiche Ablegung einer Befähigungsprüfung innerhalb der letzten zwölf Monate vor Verlängerung oder Erneuerung der Lehrberechtigung.“

33. Die §§ 97 und 97a werden aufgehoben.

34. Die Überschrift vor § 98 wird wie folgt gefasst:

„21. Führer von Luftfahrzeugen besonderer Art“

35. § 98 wird wie folgt gefasst:

„§ 98

Sinngemäße Anwendung von Vorschriften

Für den Erwerb, die Verlängerung und Erneuerung von Lizenzen zum Führen oder Bedienen von Luftfahrzeugen, das in dieser Verordnung nicht geregelt ist, legt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen fest, welche Vorschriften für Lizenzen und Berechtigungen zum Führen oder Bedienen derjenigen Luftfahrzeuge anzuwenden sind.“

36. Die §§ 99 bis 103 werden aufgehoben.

37. § 104 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

"(3) Die fachlichen Voraussetzungen nach Absatz 2 Nr. 1 und 2 sind

1. für die Prüferlaubnis Klasse 1

a) der erfolgreiche Besuch einer staatlichen bzw. staatlich anerkannten Technikerschule oder einer Fach- oder wissenschaftlichen Hochschule einschlägiger Fachrichtung,

b) eine der beantragten Fachrichtung entsprechende berufliche Tätigkeit von drei Jahren bei der Herstellung, Überholung, großen Reparaturen oder großen Änderungen an Luftfahrzeugen des beantragten oder eines ähnlichen Musters oder eine der beantragten Fachrichtung entsprechende fünfjährige berufliche Tätigkeit bei der Durchführung von Arbeiten im Rahmen der umfassenden Nachprüfung nach § 15 oder Instandhaltungsprüfungen nach § 11 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät an Luftfahrzeugen des beantragten oder eines ähnlichen Musters. 12 Monate dieser beruflichen Tätigkeit müssen innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Erlaubnis in einem anerkannten Hersteller-, JAR-145- oder luftfahrttechnischen Betrieb ausgeübt worden sein;

2. für die Prüferlaubnis Klasse 2

a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf auf einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet,

b) eine der beantragten Fachrichtung entsprechende berufliche Tätigkeit von drei Jahren bei der Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrzeugen des beantragten oder eines ähnlichen Musters, davon 12 Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Erlaubnis bei einem anerkannten Hersteller-, JAR-145- oder luftfahrttechnischen Betrieb;

3. für die Prüferlaubnis Klasse 3

a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf auf einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet,

b) eine berufliche Tätigkeit von drei Jahren bei der Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrtgerät der beantragten oder einer technisch ähnlichen Art,

davon 12 Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Erlaubnis in einem anerkannten Hersteller-, JAR-145- oder luftfahrttechnischen Betrieb;

4. für die Prüferlaubnis Klasse 4

- a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf auf einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet,
- b) eine berufliche Tätigkeit von drei Jahren bei der Herstellung, Instandhaltung oder Prüfung der Art von Luftfahrzeug, für das die Prüferlaubnis erteilt werden soll.

5. für die Prüferlaubnis Klasse 5

- a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf auf einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet
- c) eine berufliche Tätigkeit von zwei Jahren bei der Herstellung oder Instandhaltung von Ultraleichtflugzeugen, davon 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrags auf Erteilung der Erlaubnis in einem Herstellerbetrieb für Luftsportgerät oder in einem luftfahrttechnischen Betrieb."

b) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

"(6) Betriebe, die eine Ausbildung nach den Absätzen 4 und 5 durchführen, bedürfen der Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt."

38. § 105 wird wie folgt gefasst:

„§ 105

Ersetzbarkeit der Berufsausbildung

Die in § 104 Abs. 2 geforderte Berufsausbildung kann ersetzt werden

- a) bei der Prüferlaubnis Klasse 1 durch mindestens zwei Jahre Tätigkeit als Prüfer Klasse 2 oder 3 und den erfolgreichen Besuch eines vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Erweiterungslehrgangs,
- b) bei den Prüferlaubnissen der Klassen 2, 3, 4 oder 5 durch den Abschluss einer staatlichen oder staatlich anerkannten Technikerschule oder einer Fach- oder wissenschaftlichen Hochschule einschlägiger Fachrichtung."

39. § 106 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird nach den Worten "anerkannten Hersteller-" ein Komma und die Angabe "JAR 145-" eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort "Musterberechtigung" die Worte " Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 750 kg oder" und nach den Worten "anerkannten Hersteller-" ein Komma und die Angabe "JAR 145-" eingefügt.

40. § 107 Abs. 2 wird aufgehoben.

41. § 108 wird wie folgt gefasst:

„§ 108

**Erteilung und Umfang der Erlaubnis, Ausweis für
Prüfer von Luftfahrtgerät**

(1) Die Erlaubnis wird durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät nach Muster 9 oder Muster 9a in den Klassen 1 bis 5 wie folgt erteilt:

1. Klasse 1 für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen,
2. Klasse 2 für die Nachprüfung von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen im Wartungsdienst,
3. Klasse 3 für Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis 750 kg, Motorseglern, Segelflugzeugen, Ballonen und Rettungsfallschirmen,
4. Klasse 4 für Stück- und Nachprüfung von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren (APU), Luftschauben und Flugsicherungs-ausrüstung,
5. Klasse 5 für die Stück- und Nachprüfung von Ultraleichtflugzeugen einschließlich der Rettungsgeräte.

(2) Die Erlaubnis wird erteilt

1. für bestimmte Gerätearten und Muster. Sie kann auf bestimmte Prüfverfahren und Prüfprogramme beschränkt werden,

2. für bestimmte Fachrichtungen

- a) bei den Klassen 1 und 2 sowie bei Klasse 3 für Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 750 kg und Motorsegler für die Fachrichtung Flugwerk, Triebwerk und elektronische Ausrüstung,
- b) bei Klasse 3 für Segelflugzeuge und Ballone für die Fachrichtung Flugwerk und elektronische Ausrüstung.

(3) Die Erlaubnis berechtigt zur Ausübung der Tätigkeit als Prüfer nach Maßgabe der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät."

42. In § 109 Abs. 4 Satz 1 werden nach den Worten „luftfahrttechnischen Betrieb" die Worte „Betrieb nach JAR-145" eingefügt.

43. In § 110 Abs. 2 Nr. 1 Satz 1 werden die Worte „bei Luftfahrzeugen über 2000 kg Höchstmasse" gestrichen und nach den Worten „luftfahrttechnischen Betrieb" die Worte „Betrieb nach JAR-145 " eingefügt.

44. In § 111a wird der bisherige Absatz 2 zu Absatz 3 und folgender Absatz 2 eingefügt:
„(2) Die Berechtigung für die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit kann durch Eintragung in den Ausweis für freigabeberechtigtes Personal erteilt werden. Die Voraussetzungen für den Erwerb dieser zusätzlichen Berechtigung sind die JAR-66 CAT C Berechtigung und der Nachweis des für die Prüfung der Lufttüchtigkeit erforderlichen zusätzlichen Wissens."

45. Die §§ 112 bis 114 werden wie folgt gefasst:

„§ 112

Fachliche Voraussetzungen

- (1) Flugdienstberater bedürfen zur Ausübung ihrer Tätigkeit einer Lizenz.
- (2) Fachliche Voraussetzungen für Flugdienstberater sind
 1. der Nachweis ausreichender Kenntnisse in der englischen Sprache sowie in den Fachgebieten Mathematik und Physik,
 2. die Teilnahme an einem amtlich anerkannten Lehrgang für
 - a) Flugdienstberater mit Gebietsbeschränkung für das Verkehrsgebiet Europa,
 - b) Flugdienstberater ohne Gebietsbeschränkung.
- (3) Die theoretische Ausbildung im Rahmen des jeweils amtlich anerkannten Lehrgangs erstreckt sich auf die Sachgebiete
 1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften,
 2. Navigation,
 3. Meteorologie,
 4. Technik, Flugzeugkunde,
 5. Fernmeldeeinrichtungen, Datentransfer- und Kommunikationsverfahren, Verkehrsflussregelstellen (CFMU),
 6. Flugvorbereitung.
- (4) Die praktische Ausbildung im Rahmen des jeweils amtlich anerkannten Lehrganges umfasst folgende Bereiche
 1. vor der theoretischen Ausbildung den Nachweis einer Einweisung in die Organisation und Aufgaben des Verkehrsbetriebes eines Luftfahrtunternehmens,
 2. nach bestandener theoretischer Prüfung die Tätigkeiten und Aufgaben in der Flugdienstberatung oder Verkehrsleitung eines Luftfahrtunternehmens, in der unter der Aufsicht des Fachbereichsleiters Bodenbetrieb die praktischen Fähigkeiten der Flugvorbereitung einschließlich Nutzung und Überprüfung von Datenverarbeitungsprogrammen und der bodenseitigen Unterstützung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers während des Fluges zu erwerben sind.
- (5) Die praktische Ausbildung umfasst mindestens vier Monate für Flugdienstberater mit Gebietsbeschränkung und sechs Monate für Flugdienstberater ohne Gebietsbeschränkung. Nachweisbare Vorkenntnisse durch Assistententätigkeit in der Flugdienstberatung eines Luftfahrtunternehmens können von der zuständigen Stelle auf die praktische Ausbildung angerechnet werden.

(6) Die fachliche Voraussetzung für den Übergang von einer Lizenz mit Gebietsbeschränkungen zu einer Lizenz ohne Gebietsbeschränkung ist die Teilnahme an einem amtlich anerkannten Lehrgang. Die theoretische Zusatzausbildung erstreckt sich auf die Sachgebiete

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften,
2. Navigation,
3. Meteorologie,
4. Technik, Flugzeugkunde,
5. Fernmeldeeinrichtungen, Datentransfer- und Kommunikationsverfahren,
6. Flugvorbereitung.

Die praktische Ausbildung umfasst mindestens 4 Monate, wobei eine Anrechnung entsprechend Absatz 4 Satz 2 möglich ist.

§ 113

Prüfung

(1) Der Bewerber hat in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er nach seinem fachlichen Wissen und seinem praktischen Können in der Lage ist, die Flugdienstberatung in einem Luftfahrtunternehmen durchzuführen.

(2) Die Prüfung erstreckt sich auf

1. die in § 112 Abs. 2 und 6 aufgeführten Sachgebiete,
2. die praktischen Fertigkeiten der Flugvorbereitung einschließlich der Nutzung von Datenverarbeitungsprogrammen und der bodenseitigen Unterstützung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers während des Fluges im Rahmen eines Luftfahrtunternehmens.

§ 114

Erteilung, Umfang und Gültigkeit der Lizenz

Die Lizenz wird unbefristet erteilt. Die Lizenz für Flugdienstberater wird durch Aushängung des Luftfahrerscheines nach Muster 10 der Anlage dieser Verordnung erteilt. Sie berechtigt, die Flugvorbereitung und die bodenseitige Unterstützung des

verantwortlichen Luftfahrzeugführers während des Fluges in den Aufgabenbereichen, in die er vom Luftfahrtunternehmer in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1 deutsch eingewiesen wurde, durchzuführen. Der Luftfahrerschein wird von der zuständigen Stelle bei Erteilung, Erneuerung einer Berechtigung, sonstiger Änderung der Daten neu ausgestellt."

46. Vor § 115 wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„3. Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 und sonstigem Luftfahrtgerät, das nach § 6 Nr. 9 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung verkehrszulassungspflichtig ist“

47. Die §§ 115 und 116 werden wie folgt gefasst:

„§ 115

Fachliche Voraussetzungen, Prüfung

- (1) Fachliche Voraussetzung für den Erwerb der Lizenz ist der Nachweis der zum Steuern von Flugmodellen oder sonstigem Luftfahrtgerät notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten, insbesondere der Kenntnisse der
1. einschlägigen Vorschriften des Luft- und Polizeirechts und der Flugsicherung,
 2. Haftungs- und Versicherungsvorschriften,
 3. erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen bei der Startvorbereitung und während des Betriebs der Geräte.
- (2) Der Inhalt und die Durchführung der Ausbildung sowie den Prüfungsumfang legt der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes fest.
- (3) Der Kenntnissnachweis ist in einer Befähigungsüberprüfung durch einen von der zuständigen Stelle beauftragten Prüfer zu führen.

§ 116

Erteilung, Umfang und Gültigkeit der Lizenz

(1) Die Lizenz für Steuerer von Flugmodellen oder sonstigen Luftfahrtgeräten wird durch Aushändigung des Ausweises nach Muster 11 der Anlage zu dieser Verordnung erteilt. Sie berechtigt zum Steuern der in dem Ausweis bezeichneten Flugmodelle und sonstigen Luftfahrtgeräten.

(2) Die Lizenz wird unbefristet erteilt.“

48. Vor § 117 wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„1. Alleinflüge zum Erwerb, zur Erweiterung oder Erneuerung
einer Lizenz oder Berechtigung“

49. § 117 wird wie folgt gefasst:

„§ 117

**Alleinflüge zum Erwerb, zur Erweiterung oder Erneuerung
einer Lizenz oder Berechtigung**

(1) Wer eine Lizenz oder Berechtigung zum Führen von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftschiffen, Segelflugzeugen, Heißluft-Luftschiffen oder motorgetriebenen Luftsportgeräten erwerben, erweitern oder erneuern lassen will, darf die notwendigen Alleinflüge oder Alleinfahrten nur ausführen, wenn der Fluglehrer hierfür einen Flugauftrag erteilt hat. Der Fluglehrer darf den Flugauftrag nur erteilen, wenn er sich von der Befähigung des Bewerbers überzeugt hat. Den Flugauftrag zum ersten Alleinflug oder zur ersten Alleinfahrt eines Bewerbers darf er nur mit Zustimmung eines zweiten Fluglehrers erteilen.

(2) Außerhalb der Sichtweite des ausbildenden Fluglehrers dürfen Flüge nach Absatz 1 Satz 1 nur durchgeführt werden, wenn der Fluglehrer hierfür einen schriftlichen Flugauftrag erteilt hat. Der Fluglehrer darf den Flugauftrag nur erteilen, wenn der Bewerber

1. a) um eine Lizenz für Privatluftfahrzeugführer die theoretische Prüfung zum Erwerb der Lizenz bestanden hat oder
b) um eine Lizenz für Berufs- oder Verkehrsluftfahrzeugführer bei durchgehender Ausbildung mindestens 45 Stunden Flugausbildung, eine theoretische Prüfung entsprechend Absatz 2 Nr.1a in einem Ausbildungsbetrieb nachgewiesen hat und zur Ausübung des Sprechfunkdienstes berechtigt ist,
 2. eine theoretische und praktische Einweisung in besondere Flugzustände sowie in das Verhalten in Notfällen erhalten hat und
 3. mindestens zwei Überlandflugeinweisungen erhalten hat.
- (3) Wird bei Flügen nach Absatz 2 ein Bewerber für eine Lizenz als Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder als weiteres Flugbesatzungsmitglied eingeteilt, muss dieses Flugbesatzungsmitglied mindestens die Anforderungen nach Absatz 2 nachweisen.
- (4) Bei Flügen nach Absatz 2 muss der Flugauftrag die Erklärung enthalten, dass die Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 2 Nr. 1 bis 3 erfüllt sind. Der Bewerber hat den schriftlichen Flugauftrag bei der Durchführung des Fluges als Nachweis mitzuführen.
- (5) Für Flüge nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte legt der Beauftragte nach § 31c LuftVG die Voraussetzungen für die Alleinflüge und den Flugauftrag fest."

50. Die §§ 118 und 119 werden aufgehoben.

51. Vor § 120 wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„2. Nachweis der fliegerischen und fachlichen Voraussetzungen“

52. Die §§ 120 bis 122 werden wie folgt gefasst:

„§ 120

Nachweis der fliegerischen Voraussetzungen

- (1) Privatflugzeugführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Luftschifführer, Luftsportgeräteführer und Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder haben ein Flug- oder Sprungbuch zu führen, in dem alle Flüge, Fahrten oder Sprünge unter Angabe der ausgeübten Tätigkeit und des Luftfahrzeugmusters nach Datum, Art des Fluges, Kennzeichen des Luftfahrzeuges, wenn dieses vorgeschrieben ist, Abflugzeit, Landezeit mit der sich daraus ergebenden Flugdauer, Abflugort und Landeort anzugeben sind. Das Flug- oder Sprungbuch ist zwei Jahre nach dem Tag der letzten Eintragung aufzuheben. Das Flug- oder Sprungbuch ist während der lizenzpflichtigen Tätigkeit außerhalb des Flugplatzbereiches mitzuführen und ansonsten am Flugplatz vorzuhalten. Angaben zum Nachweis von Voraussetzungen zum Erwerb, zur Erweiterung, zur Ausübung der Rechte aus der Lizenz, zur Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz oder Berechtigung, die mit Prüfer, mit Fluglehrer oder unter dessen Aufsicht zu erfüllen sind, müssen von diesem unter Angabe der Art und Nummer seines Luftfahrerscheines als richtig bescheinigt werden. Der Nachweis der fliegerischen Voraussetzungen kann durch Auszüge aus dem Flug- oder Sprungbuch erbracht werden. Die Richtigkeit der Übereinstimmung mit den Angaben des Flug- oder Sprungbuches ist durch einen Beauftragten für Luftaufsicht, einen Ausbildungs- oder Flugbetriebsleiter, einem Prüfer oder Fluglehrer zu bestätigen.
- (2) Bei Ausbildungsbetrieben, registrierten Ausbildungseinrichtungen, Luftfahrtunternehmen oder im Werkluftverkehr kann die zuständige Stelle Ausnahmen von Absatz 1 zulassen, wenn die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 auf andere Weise gewährleistet ist.
- (3) Für Luftsportgeräteführer kann der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes Ausnahmen von Absatz 1 zulassen oder weitere Angaben im Flug- oder Sprungbuch verlangen, wenn die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 auf andere Weise gewährleistet ist.

§ 121

Nachweis der theoretischen Ausbildung

- (1) Der Bewerber um eine Lizenz oder Berechtigung nach dieser Verordnung ist verpflichtet ein Unterrichtsbuch zu führen, in dem alle Unterrichtsstunden unter Angabe des Sachgebietes und des behandelten Unterrichtsstoffes mit Datum und Dauer sowie der Name des Lehrers einzutragen sind. Bei geschlossenen Lehrgängen tritt an die Stelle des vom Bewerber zu führenden Unterrichtsbuches ein von dem Ausbildungsbetrieb, der registrierten Ausbildungseinrichtung oder der Lehrgangsleitung zu führendes Unterrichtsbuch.
- (2) Die Eintragungen nach Abs. 1 sind vom betreffenden Lehrer abzuzeichnen.
- (3) Nimmt der Bewerber an einem theoretischen Ausbildungslehrgang einer Fernschule teil, tritt für den Teil des Fernunterrichtes an die Stelle des Unterrichtsbuches nach Absatz 1 eine Bescheinigung der Fernschule.

§ 122

Flugerfahrung der Luftfahrzeugführer bei Mitnahme von Fluggästen

- (1) Privatflugzeugführer, Segelflugzeugführer, Luftschiffführer oder Luftsportgeräteführer dürfen ein Luftfahrzeug, in dem sich Fluggäste befinden, als verantwortlicher Luftfahrzeugführer nur führen, wenn innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit einem Luftfahrzeug derselben Klasse, desselben oder ähnlichen Musters, der Art des Luftsportgerätes ausgeführt wurden. Für Sprungfallschirmführer gilt Satz 1 mit der Maßgabe, daß der Sprungfallschirmführer mindestens zehn Fallschirmsprünge durchgeführt hat. Für Freiballonführer gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass der Freiballonführer mindestens einen Start sowie eine Landung aus einer Höhe von mindestens 150 Meter über Grund (GND) durchgeführt haben muss.
- (2) Für einen Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht gilt Absatz 1 Satz 1 mit der Maßgabe, dass von den drei Starts und Landungen mindestens zwei bei Nacht und Absatz 1 Satz 2 mit der Maßgabe, dass der Start bei Nacht ausgeführt worden sein muss.

- (3) Soll eine Fahrt mit Fluggästen in einem Luftschiff nach den Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, muss der verantwortliche Luftschiffführer innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Fahrten nach Instrumentenflugregeln durchgeführt haben. Die Fahrten können durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem von der zuständigen Stelle bestimmten Prüfer ersetzt werden.
- (4) Für die Durchführung von Kunstflügen mit Fluggästen gilt Absatz 1 Satz 1 mit der Maßgabe, dass der Lizenzinhaber nach Erteilung der Kunstflugberechtigung mindestens 50 Kunstflüge im Alleinflug, davon drei innerhalb der letzten 90 Tage durchgeführt haben muss.“

53. § 123 wird aufgehoben.

54. § 124 wird wie folgt gefasst:

„§ 124

Anrechnung von Flugzeiten in besonderen Fällen

Als Flugzeiten für den Erwerb, die Erweiterung, den Nachweis für die Ausübung der Rechte aus der Lizenz, Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz für Privatflugzeugführer, Segelflugzeugführer, Luftsportgeräteführer, Freiballonführer oder Luftschiffführer werden, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, voll angerechnet:

1. Flugzeit als Lehrer bei der Ausbildung und bei vorgeschriebenen Übungsflügen sowie Flugzeit als Schüler mit Fluglehrer oder als Luftfahrzeugführer bei vorgeschriebenen Übungsflügen mit Fluglehrer,
2. Flugzeit als Prüfer und als Bewerber bei praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen.“

55. § 125 wird aufgehoben.

56. § 126 wird wie folgt gefasst:

„§ 126

**Nachweis der vorgeschriebenen Ausbildung
in Sofortmaßnahmen am Unfallort oder in Erster Hilfe**

Der Nachweis über die Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort oder in Erster Hilfe ist durch eine Bescheinigung einer behördlich anerkannten Stelle zur Durchführung dieser Ausbildung zu führen.“

57. § 127 wird aufgehoben.

58. Vor § 128 wird die Überschrift wie folgt gefasst:

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

59. Die §§ 128 und 129 werden wie folgt gefasst:

„§ 128

**Durchführung von Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen,
Anerkennung von Prüfern**

(1) Prüfungen und Prüfungsverfahren für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen sowie Befähigungsüberprüfungen richten sich

1. für Privatflugzeugführer, ausgenommen Privatflugzeugführer nach § 1 dieser Verordnung, für Berufsflugzeugführer, zum Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen, der Instrumentenflugberechtigung oder der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrzeugführern für diese Lizenzen nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) sowie nach Abs. 2, 5, 6 und 7,

2. für Privathubschrauberführer, für Berufshubschrauberführer, für Verkehrshubschrauberführer, der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrzeugführern für diese Lizenzen nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) sowie nach Abs. 2, 5, 6 und 7,
 3. für Flugingenieure, der Berechtigung zur praktischen Ausbildung für diese Lizenzen nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen (JAR-FCL 4 deutsch) sowie nach Abs. 2, 5, 6 und 7,
 4. für die Inhaber aller anderen Lizenzen und Berechtigungen nach dieser Verordnung.
- (2) Prüfungen sind vor der nach § 131 zuständigen Stelle, Befähigungsüberprüfungen vor ihr oder vor von ihr anerkannten Prüfern abzulegen. Die zuständige Stelle bestimmt Einzelheiten sowie Zeit und Ort der theoretischen Prüfung. Zeit und Ort der praktischen Prüfung werden im Einzelfall von dem beauftragten Prüfer im Benehmen mit dem Bewerber, dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Ausbildungseinrichtung festgelegt.
- (3) Die nach § 131 zuständige Stelle kann zuverlässige und für die betreffende Prüfung qualifizierte Personen anerkennen, im Auftrag der zuständigen Stelle Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen vorzunehmen. Jeder Prüfer wird über seine Rechte und Pflichten schriftlich in Kenntnis gesetzt. Die zuständige Stelle bestimmt die Anzahl der von ihr benötigten Prüfer. Der Anerkennung bedarf es nicht, wenn der Prüfer der zuständigen Stelle angehört.
- (4) Die Gültigkeitsdauer von Anerkennungen nach Abs. 3 beträgt längstens drei Jahre. Eine Verlängerung der Anerkennung erfolgt nach Ermessen der zuständigen Stelle.
- (5) Prüfer dürfen bei Bewerbern, die von ihnen für die betreffende Lizenz oder Berechtigung ausgebildet wurden, keine Prüfungen abnehmen, es sei denn, die zuständige Stelle hat schriftlich zugestimmt.

- (6) Die mit der Abnahme der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung beauftragten Prüfer müssen über die Lehrberechtigung für die Ausbildung zum Erwerb der betreffenden Lizenz oder Berechtigung sowie über besondere fachliche Erfahrungen verfügen. Die zuständige Stelle kann Ausnahmen von dem Erfordernis der Lehrberechtigung zulassen.
- (7) Ein Prüfer zur Abnahme von Prüfungen auf turbinen- oder turbopropellergetriebenen Flugzeugmustern darf gleichzeitig nur im Besitz von insgesamt zwei dieser Anerkennungen sein. Ein Prüfer zur Abnahme von Prüfungen auf Hubschraubermustern darf gleichzeitig nur im Besitz von insgesamt drei dieser Anerkennungen sein.
- (8) Die zuständige Stelle gibt allen Ausbildungsbetrieben und registrierten Ausbildungseinrichtungen die Prüfer bekannt, die von ihr mit der Durchführung der praktischen Prüfungen für den Erwerb der Lizenz bei dem betreffenden Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Ausbildungseinrichtung beauftragt wurden.
- (9) Praktische Prüfungen dürfen erst dann abgenommen werden, wenn der Bewerber die theoretische Prüfung abgeschlossen hat und von dem Ausbildungsbetrieb oder dem für die Ausbildung Verantwortlichen für die Durchführung der Prüfung die Bestätigung seiner Prüfungsreife erhalten hat.
- (10) Der Bewerber hat die theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lizenz erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 12 Monaten alle Prüfungsteile bestanden hat. Eine bestandene theoretische Prüfung wird für einen Zeitraum von 24 Monaten ab dem Datum des Bestehens der Prüfung für den Erwerb einer Lizenz akzeptiert.
- (11) Zwischen dem Zeitpunkt der abgeschlossenen theoretischen Prüfung und dem Zeitpunkt des erstmaligen Antritts zur praktischen Prüfung dürfen nicht mehr als 12 Monate liegen.
- (12) Für Prüfungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen für Luftsportgeräteführer werden die Einzelheiten, insbesondere die Fragen für die schriftliche Theorieprüfung, die Durchführungsgrundsätze für die Theorieprüfung, die Flug-

der Sprungaufgaben, die Bewertungsmaßstäbe und die Anrechnung von vorangegangenen Prüfungen vom Beauftragten festgelegt.

- (13) Das Prüfungsergebnis wird mit "bestanden" oder "nicht bestanden" beurteilt. Die zuständige Stelle bestimmt im Benehmen mit dem jeweils beauftragten Prüfer, ob und gegebenenfalls mit welchen Auflagen die Prüfung ganz oder zum Teil wiederholt werden muss. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt. Die Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung über die Untersagung der Ausbildung bei Nichteignung des Bewerbers bleiben unberührt.
- (14) Über den Inhalt, den Verlauf und das Ergebnis der Prüfung ist eine Niederschrift von der zuständigen Stelle oder von dem beauftragten Prüfer zu fertigen.

§ 129

Berücksichtigung einer theoretischen Vorbildung

- (1) Für Inhaber einer gültigen Lizenz für Luftfahrzeugführer kann die theoretische Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz für Privatluftfahrzeugführer zum Führen anderer Luftfahrzeugarten auf die Sachgebiete beschränkt werden, die nicht in der theoretischen Ausbildung der erworbenen Lizenz enthalten waren.
- (2) Weist ein Bewerber besondere Kenntnisse in einem Sachgebiet der theoretischen Ausbildung nach, kann die zuständige Stelle ihn von der Ausbildung in diesem Sachgebiet ganz oder teilweise befreien. Dies gilt auch für Inhaber eines Flugfunkzeugnisses für die Ausbildung in Sprechfunkverfahren bei Erwerb einer Lizenz. Die Sätze 1 bis 3 finden auf die theoretische Prüfung sinngemäß Anwendung. Die Sätze 1 bis 4 gelten sinngemäß für Luftsportgeräteführer.“

60. § 130 wird aufgehoben.

61. Vor § 131 wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„4. Zuständige Stelle, Antragsteller, Berechtigung zur Ausübung
des Sprechfunkdienstes“

62. Die §§ 131 bis 133 werden wie folgt gefasst:

„§ 131

Zuständige Stellen

Zuständige Stellen für Verwaltungstätigkeiten nach dieser Verordnung sind die nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Erteilung der betreffenden Lizenzen und Berechtigungen zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder, das Luftfahrt-Bundesamt und die Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes.

§ 132

Antragstellung

- (1) Dem Antrag auf Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen sind außer den Nachweisen über die fachlichen Voraussetzungen nach dieser Verordnung die nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung geforderten Nachweise und Erklärungen beizufügen, es sei denn, diese Unterlagen liegen der zuständigen Stelle bereits vor.
- (2) Weitere für die Prüfung der fachlichen und persönlichen Eignung und Befähigung erforderlichen Nachweise und Erklärungen werden von der zuständigen Stelle im Einzelfall bestimmt.

§ 133

Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes

- (1) Die Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes kann im Luftfahrerschein eingetragen werden. Der Umfang richtet sich nach der Verordnung über Flugfunkzeugnisse oder nach § 44 Abs. 2 Satz 2.

- (2) Das Flugfunkzeugnis muss bei der Ausübung der lizenzpflichtigen Tätigkeit nicht mitgeführt werden, wenn die Berechtigung zur Ausübung des Flugfunkdienstes im Luftfahrerschein eingetragen ist.“

63. Vor § 133a wird die Überschrift wie folgt gefasst:

**„Durchführungsvorschriften, Ordnungswidrigkeiten
und Übergangsvorschriften“**

64. Die §§ 133a bis 135 werden wie folgt gefasst:

„§ 133a

Durchführungsvorschriften

- (1) Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs notwendig ist, durch Rechtsverordnungen die Einzelheiten zu regeln, die zur Durchführung
1. der in dieser Verordnung enthaltenen Anforderungen nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 und 5 des Luftverkehrsgesetzes,
 2. der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch), von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) und von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) sowie nach den, dieses Luftfahrtpersonal betreffenden Vorschriften dieser Verordnung erforderlich sind.
- (2) Das Luftfahrt-Bundesamt hat die internationalen Bestimmungen, insbesondere die Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sowie die europäischen Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen zu beachten.

§ 134

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Berechtigung nach § 40a Abs. 1, § 52a Abs. 1, § 52b Abs. 1 Satz 1, § 77 Abs. 1 Satz 1, § 81 Abs. 1, § 84 Abs. 1, § 84a Abs. 1, § 85 Abs. 1, § 86 Abs. 1 oder § 110 Abs. 1 Satz 1, ohne Qualifikation nach § 41 Abs. 4 Satz 1, ohne Erlaubnis nach § 104 Abs. 1 oder ohne Lizenz nach § 112 Abs. 1 eine dort genannte Tätigkeit ausübt,
2. entgegen § 41 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 Satz 1, § 45 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1, § 49 Abs. 3 Satz 1, § 53 Abs. 2 Satz 1, § 65 Abs. 2 Satz 1 oder § 84 Abs. 5 Satz 1 die Rechte einer Lizenz oder Berechtigung ausübt,
3. entgegen § 117 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Satz 1 einen Alleinflug oder eine Alleinfahrt ausführt oder durchführt,
4. entgegen § 117 Abs. 1 Satz 2 oder 3 oder Abs. 2 Satz 2 einen Flugauftrag erteilt,
5. entgegen § 117 Abs. 4 Satz 2 oder § 120 Abs. 1 Satz 3 den schriftlichen Flugauftrag oder das Flug- oder Sprungbuch nicht mitführt oder
6. entgegen § 120 Abs. 1 Satz 1 oder § 121 Abs. 1 Satz 1 oder 2 ein Flug- oder Sprungbuch oder ein Unterrichtsbuch nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt.

§ 135

Übergangsvorschriften

(1) Die Vorschriften dieser Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) sind weiterhin anzuwenden

1. auf die Erteilung von Lizenzen und Berechtigungen, wenn die Ausbildung zum Erwerb der Lizenz oder Berechtigung vor dem (Datum einsetzen) 2002 begonnen wurde und die Ausbildung einschließlich der geforderten Prüfungen vor dem Ende des dritten darauffolgenden Jahres nach diesem Zeitpunkt abgeschlossen wird,
2. auf Inhaber einer Erlaubnis für Berufsluftfahrzeugführer oder Verkehrsluftfahrzeugführer, die nicht in eine entsprechende europäische Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch umgeschrieben wurde, hinsichtlich Erfordernis und Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung der Langstreckenflugberechtigung mit Ausnahme der praktischen Einweisung,

3. auf den Erwerb der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) für Inhaber einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer oder Privathubschrauberführer oder Motorseglerführer, die nicht in eine entsprechende europäische Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch umgeschrieben wurde.
- (2) Dem Inhaber einer vor dem (Datum des Inkrafttretens einsetzen) erteilten Erlaubnis für Privatflugzeugführer oder Privathubschrauberführer, die nicht in eine europäische Lizenz nach JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 (deutsch) umgeschrieben wird, kann bei der erstmaligen Verlängerung der Gültigkeit nach dem (Datum des Inkrafttretens einsetzen) eine Lizenz erteilt und ein Luftfahrerschein nach Muster 1 der Anlage zu dieser Verordnung ausgestellt werden, wenn er die Voraussetzungen nach den Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und nach JAR-FCL 1.245 deutsch oder JAR-FCL 2.245 deutsch vor Ablauf der Gültigkeit der Erlaubnis oder vor Stellung des Antrages auf Erneuerung der Lizenz nachweist. Die Lizenz wird für längstens 60 Monate erteilt. JAR-FCL 1.005(b)(4) und JAR-FCL 2.005(b)(4) deutsch bleiben unberührt.
- Die mit der Lizenz vor dem (Datum des Inkrafttretens einsetzen) erworbenen gültigen Berechtigungen werden in den Luftfahrerschein nach Anlage 1 Muster 1 oder nach den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in die entsprechende europäische Lizenz eingetragen.
- (3) Die Voraussetzungen für die Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung einer umgeschriebenen Lizenz und Berechtigung richten sich nach § 24d Abs.2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und nach den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- (4) Inhabern der Erlaubnis für Motorseglerführer, die zum Führen von selbststartenden Motorseglern mit einem fest eingebauten Triebwerk und einem nicht einklappbaren Propeller (Reisemotorsegler) berechtigt und die dazu eine Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge besitzen, kann auf Antrag oder bei der erstmaligen Verlängerung nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Lizenz für Privatflugzeugführer mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach JAR-FCL 1 deutsch erteilt werden.

- (5) Inhabern der Erlaubnis für Motorseglerführer, denen eine Lizenz für Privatflugzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch nicht erteilt werden kann, wird bei der erstmaligen Verlängerung nach (Datum des Inkrafttretens einsetzen) eine Lizenz für Segelflugzeugführer erteilt und ein Luftfahrerschein nach Muster 3 der Anlage dieser Verordnung mit den bisher eingetragenen Startarten und Berechtigungen ausgestellt. Inhabern einer Erlaubnis für Motorseglerführer, die zum Führen von selbststartenden Motorseglern mit einem fest eingebauten Triebwerk und einem nicht einklappbaren Propeller (Reisemotorsegler) berechtigt sind, kann auf Antrag oder bei der erstmaligen Verlängerung die Klassenberechtigung „Reisemotorsegler“ im Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer eingetragen werden.
- (6) Segelflugzeugführern, Führern von Ultraleichtflugzeugen, Freiballonführern, Luftschiffführern und Bordwarten auf Hubschraubern, denen vor dem (Datum des Inkrafttretens einsetzen) eine Erlaubnis nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) erteilt wurde, kann diese bei der erstmaligen Verlängerung der Gültigkeit auf Antrag, vor Ablauf der Gültigkeit der Lizenz, vor Stellung des Antrages auf Erneuerung oder sonstiger Änderung der eingetragenen Daten, in eine Lizenz umgeschrieben und ein Luftfahrerschein nach einem entsprechenden Muster gemäß der Anlage zu dieser Verordnung ausgestellt werden. Gültige Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) werden in den Luftfahrerschein übertragen. Die Lizenz für Ultraleichtflugzeugführer wird für längstens 60 Monate erteilt. Der Luftfahrerschein wird von der zuständigen Stelle bei Erteilung, Verlängerung, Erneuerung einer Berechtigung oder Startart oder Änderung der eingetragenen Daten neu ausgestellt. Für Lizenzen und Berechtigungen zum Führen von Sprungfallschirmen, Hängegleitern und Gleitsegeln sind analog in eigener Zuständigkeit Übergangsbestimmungen durch den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes festzulegen.
- (7) Dem Inhaber einer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 23. Dezember 1998 (BGBl. I S. 4058) erteilten Erlaubnis für Freiballonführer wird, wenn er am (Datum des Inkrafttretens einsetzen) berufsmäßig als Freiballonführer im gewerbsmäßigen

Luftverkehr tätig ist, ohne Nachweis der Befähigungsüberprüfung nach § 47 Abs. 3 die Lizenz nach § 46 Abs. 5 erweitert."

65. Die Anlagen zur Verordnung (Muster 1 bis 8 und 10 bis 12) werden durch folgende Anlagen ersetzt:

Federal Republic of Germany



Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO

Issued in accordance with ICAO Standards

II	Art der Lizenz, Datum und Länderkennnum Title of licence, date of initial issue and country code
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, in der Bundesrepublik Deutschland eingetragene Luftfahrzeuge im Umfang der Lizenz zu führen. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. The licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft registered in Germany. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.
XII	Sprechfunkberechtigungen Radiotelephony privileges
XIII	Bemerkungen (Remarks):

[illegible]

(A)	Aeroplane	Abreviations
	Flugzeug	Abkürzungsverzeichnis
(H)	Helicopter	
	Hubschrauber	
P/C	Pilot in Command	
	Verantwortlicher Pilot	
COP	Copilot	
	Zweiter Pilot	
IR	Instrument Rating	
	Instrumentenflugberechtigung	
MEP	Multi-engine piston aeroplane	
	mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
SEP	Single-engine piston aeroplane	
	einmotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
TMG	Touring motor glider	
	Reisemotorsegler	
SEG	Glider	
	Segelflugzeuge	
FI	Flight Instructor	
	Lehrer für Flugausbildung	
CRI	Class Rating Instructor	
	Lehrer für Klassenberechtigungen	
IRI	Instrument Rating Instructor	
	Lehrer für Instrumentenflugberechtigung	
TRI	Type Rating Instructor	
	Lehrer für Musterberechtigungen	
SFI	Synthetic Flight Instructor	
	Lehrer an synthetischen Flugübungsgeräten	

II	Art der Lizenz, Datum und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code
IX	gültig bis (valid until) Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, in der Bundesrepublik Deutschland eingetragene Luftfahrzeuge im Umfang der Lizenz zu führen. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Identitätsbeweis mitzuführen. <i>The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. The licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft registered in Germany. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.</i>
XII	Sprechfunkberechtigungen Radiotelephony privileges
XIII	Bemerkungen (Remarks)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Luftfahrerschein für
Segelflugzeugführer
Glider Pilot Licence**

**Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO**

Issued in accordance with ICAO Standards

[illegible]

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Federal Republic of Germany



Luftfahrerschein für

Luftsportgeräteführer

Sport Pilot Licence

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erteilung Title of licenc., date of issue	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, Luftfahrzeuge im Umfang der Lizenz zu führen. Der Inhaber einer Lizenz von motorgetriebenen Luftsportgeräten darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft. The holder of a licence for power driven flying sport products is allowed to exercise the privileges only if he has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XII	Sprechfunkberechtigungen Radiotelephony privileges	
XIII	Bemerkungen (Remarks)	

XII

Berechtigungen/sonstige Befugnisse/Beschränkungen
Ratings/Authorisations/Restrictions

Muster 5 (§ 44 LuftPersV)

XII

Berechtigungen/sonstige Befugnisse/Beschränkungen
Ratings/Authorisations/Restrictions

Umfang der Lizenz

Die Lizenz berechtigt den Inhaber zum Führen der eingetragenen Luftsportgeräte am Tage (Sprungfallschirme auch bei Nacht) und zu den anderen eingetragenen Tätigkeiten.

Berechtigungen

Der Inhaber der Lizenz (Pilot) bedarf einer Berechtigung

1. zum Schleppen mit Ultraleichtflugzeugen (§ 84 LuftPersV)

2. für Flüge oder Sprünge mit Passagieren (§ 84a LuftPersV)

3. zur praktischen Ausbildung von Luftsportgeräteführern (§ 95a LuftPersV)

Startarten

Die Führer nicht motorgetriebener Luftsportgeräte dürfen Starts und Sprünge nur mit den eingetragenen Start- oder Sprungarten durchführen

Berechtigungen/sonstige Befugnisse/Beschränkungen
Ratings/Authorisations/Restrictions

Federal Republic of Germany



Luftfahrerschein für Luftschiffführer
Airship Pilot Licence

I	Ausstellungsstelle State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum und Länderkennnummer Title of licence, date of initial issue and country code	- Erstaussstellung
IX	gültig bis (valid until):	Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, in der Bundesrepublik Deutschland den eingetragenen Luftfahrzeuge im Umfang der Lizenz zu führen. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. The licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft registered in Germany. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.
XII	Sprechfunkberechtigungen	Radio telephony privileges
XIII	Bemerkungen (Remarks)	

XIII

Klasse/ Muster/ Instrumentenflug Class/ Type / Instrument	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/ Restrictions
--	---

Muster 6 (§ 52 LüfiPersV)

三 X

[illegible]

Abbreviations

Abkürzungsverzeichnis

(A)	Aeroplane Flugzeug	
(H)	Helicopter Hubschrauber	
PIC	Pilot in Command Verantwortlicher Pilot	
COP	Copilot Zweiter Pilot	
IR	Instrument Rating Instrumentenflugberechtigung	
MEP	Multi-engine piston aeroplane mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
SEP	Single-engine piston aeroplane einemotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
TMG	Touring motor glider Reise motorsegler	
SEG	Glider Segelflugzeuge	
FI	Flight Instructor Lehrer für Flugausbildung	
CRI	Class Rating Instructor Lehrer für Klassenberechtigungen	
IRI	Instrument Rating Instructor Lehrer für Instrumentenflugberechtigung	
TRI	Type Rating Instructor Lehrer für Musterberechtigungen	
SFI	Synthetic Flight Instructor Lehrer an synthetischen Flugübungsgeräten	

Federal Republic of Germany



Luffahrerschein für Flugtechniker auf Hubschraubern

II	Art der Lizenz, Datum und Länderkennur. Title of licence, date of initial issue and country code
IX	gültig bis (valid until) Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.
XII	Sprechlunkberechtigungen Radialelephony privileges
XIII	Bemerkungen (Remarks):

XII Berechtigungen (Ratings)	Klasse/ Muster/ Instrumentenflug Class/ Type / Instrument	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/ Restrictions
		

Muster 8 (§ 64 LuftPersV)

Muster 8 (§ 64 LuftPersV)

三六

[illegible]

Abbreviations

Abkürzungsverzeichnis

(A)	Aeroplane Flugzeug	
(H)	Helicopter Hubschrauber	
PIC	Pilot In Command Verantwortlicher Pilot	
COP	Copilot Zweiter Pilot	
IR	Instrument Rating Instrumentenflugberechtigung	
MEP	Multi-engine piston aeroplane mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
SEP	Single-engine piston aeroplane einemotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
TMG	Touring motor glider Reisemotorsieger	
SEG	Glider Segelflugzeuge	
FI	Flight Instructor Lehrer für Flugausbildung	
CRI	Class Rating Instructor Lehrer für Klassenberechtigungen	
IRI	Instrument Rating Instructor Lehrer für Instrumentenflugberechtigung	
TRI	Type Rating Instructor Lehrer für Musterberechtigungen	
SFI	Synthetic Flight Instructor Lehrer an synthetischen Flugübungsgeräten	

II	Art der Lizenz/Datum der Erstaussstellung und Länderkennzeichen Title of licence, date of initial issue and country code	gültig bis (valid until)	keine weiteren Eintragungen/no further entries.....
IX			
XII			keine Eintragungen/no entries.....
XIII			Bemerkungen (Remarks)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Luftfahrerschein für
Flugdienstberater**
Flight Operations Officer Licence

**Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO**
Issued in accordance with ICAO Standards

[illegible]

Federal Republic of Germany



Ausweis für Steuerer von Flugmodellen und von sonstigem für die Benutzung des Luftraums bestimmten Luftfahrtgerät

II	Art der Lizenz, Datum und Länderkennnummer Title of licence, date and country code
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, in der Bundesrepublik Deutschland eingefragene Geräte und Flugmodelle im Umfang der Lizenz zu steuern. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The licence holder is entitled to exercise licence privileges with models registered in Germany. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.
XII	*****Keine Eintragungen/no entries*****
XIII	Bemerkungen (Remarks)

[illegible]

(A)	Aeroplane	
	Flugzeug	
(H)	Helicopter	
	Hubschrauber	
PIC	Pilot In Command	
	Verantwortlicher Pilot	
COP	Copilot	
	Zweiter Pilot	
IR	Instrument Rating	
	Instrumentenflugberechtigung	
MEP	Multi-engine piston aeroplane	
	mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
SEP	Single-engine piston aeroplane	
	einemotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk	
TMG	Touring motor glider	
	Reisemotorsegler	
SEG	Glider	
	Segelflugzeuge	
FI	Flight Instructor	
	Lehrer für Flugausbildung	
CRI	Class Rating Instructor	
	Lehrer für Klassenberechtigungen	
IRI	Instrument Rating Instructor	
	Lehrer für Instrumentenflugberechtigung	
TRI	Type Rating Instructor	
	Lehrer für Musterberechtigungen	
SFI	Synthetic Flight Instructor	
	Lehrer an synthetischen Flugbegungsgeräten	

Artikel 3

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 12. Oktober 2000 (BGBl. I S. 1470), wird wie folgt geändert:

Die Abschnitte III, IV und VII des Gebührenverzeichnisses (Anlage zu § 2 Abs. 1) werden wie folgt gefasst:

III. Prüfungen und Überprüfungen von Luftfahrt- und Flugsicherungspersonal für Lizenzen, Erlaubnisse und Berechtigungen

- | | |
|--|-------|
| 1. Privatflugzeugführer (§§ 2 u. 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)
und
Privatpilot (Flugzeug) (JAR-FCL 1.130 u. 1.135 deutsch) | |
| a) theoretische Prüfung | 100 € |
| b) praktische Prüfung | 50 € |
| 2. Berufsflugzeugführer (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV) und
Berufspilot (Flugzeug) (JAR-FCL 1.160 u. 1.170 deutsch) | |
| a) theoretische Prüfung | 230 € |
| b) praktische Prüfung | 100 € |
| 3. Verkehrsflugzeugführer (§ 135 Abs. Nr. 1 LuftPersV) und
Verkehrspilot (Flugzeug) (JAR-FCL 1.285 u. 1.295 deutsch) | |
| a) theoretische Prüfung | 440 € |
| b) praktische Prüfung | 140 € |
| 4. Privathubschrauberführer (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)
und
Privatpilot (Hubschrauber) (JAR-FCL 2.130 u. 2.135 deutsch) | |
| a) theoretische Prüfung | 100 € |
| b) praktische Prüfung | 50 € |

5. Berufshubschrauberführer (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV) und Berufspilot (Hubschrauber) (JAR-FCL 2.160 u. 2.170 deutsch)			
a) theoretische Prüfung			260 €
b) praktische Prüfung			130 €
6. Verkehrspilot (Hubschrauber) (JAR-FCL 2.285 u. 2.295 (deutsch)			
a) theoretische Prüfung			440 €
b) praktische Prüfung			140 €
7. Motorseglerführer (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftpersV)			
a) theoretische Prüfung			100 €
b) praktische Prüfung			50 €
8. Segelflugzeugführer (§ 38 LuftPersV)			
a) theoretische Prüfung			70 €
b) praktische Prüfung			30 €
9. Luftsportgeräteführer (§ 43 LuftPersV)	25	bis	75 €
10. Freiballonführer (§ 47 LuftPersV)			
a) theoretische Prüfung			70 €
b) praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung			40 €
11. LuftschiFFführer (§ 51 LuftPersV)			
a) theoretische Prüfung			240 €
b) praktische Prüfung			100 €
12. Flugingenieure (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftpersV, JAR-FCL 4.160 u.4.170 deutsch)			
a) theoretische Prüfung			350 €
b) praktische Prüfung			100 €
13. Klassen- und Musterberechtigungen (§§ 3a, 3b, 40a, 52a, 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV, JAR-FCL 1.261 u.1.262 deutsch, JAR-FCL 2.261 u. 2.262 deutsch, JAR-FCL 4.261 u. 4.262 deutsch)	30	bis	250 €
14. Instrumentenflugberechtigung (§§ 52b, 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV, JAR-FCL 1.195 u. 1.210 deutsch bzw. JAR-FCL 2.195 u. 2.210 deutsch)			
a) theoretische Prüfung			240 €
b) praktische Prüfung			100 €

15. Langstreckenflugberechtigung (§ 135 Abs. 1 Nr. 2 LuftPersV)			215 €
16. Kunstflugberechtigung (§ 81 Abs. 5 LuftPersV)			40 €
17. Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge (§135 Abs. 1 Nr 3 LuftPersV)			75 €
18. Wolkenflugberechtigung (§ 85 Abs. 5 LuftPersV)			30 €
19. Streu- und Sprühberechtigung (§ 86 Abs. 6 LuftPersV)			
a) theoretische Prüfung			130 €
b) praktische Prüfung			80 €
20. Passagierberechtigung für Luftsportgeräteführer (§ 84a Abs. 4 LuftPersV)	25	bis	75 €
21. Berechtigung zur Ausbildung von Flugzeugführern, aus- genommen Privatflugzeugführer nach § 1 LuftPersV, Hubschrauberführern und Flugingenieuren sowie zur Ausbildung für den Erwerb von Klassen- und Musterbe- rechtigen und der Instrumentenflugberechtigung (JAR-FCL 1.345, 1.380, 1.390, 1.410 deutsch, JAR-FCL 2.345, 2.410 deutsch, JAR-FCL 4.410 deutsch, § 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV))	100	bis	380 €
22. Berechtigung zur Ausbildung von Privatflugzeugführern nach § 1 LuftPersV, Segelflugzeugführern, Freiballonfüh- rern und Luftschiffführern (§§ 88 a Abs. 3, 89 Abs. 3, 94 Abs. 2, 95 Abs. 3 LuftPersV)	35	bis	130 €
23. Berechtigung zur Ausbildung von Luftsportgeräteführern (§ 95a Abs. 3 LuftPersV)			
a) Prüfung	75	bis	150 €
b) Lehrgang/Tag			50 €
24. Zusatzlehrberechtigung für Schlepp-, AFF- und Passa- gierflugausbildung (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)			
a) Prüfung			50 €
b) Lehrgang/Tag			50 €
25. Testflugberechtigung			
a) Klasse 2 (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)			150 €
b) Klasse 1 (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)			330 €
26. Prüfer von Luftfahrtgerät			
a) Klasse 1 bis 3 und 5 (§§ 107, 105 Abs. 1 LuftPersV)			240 €
b) Klasse 4 für Motoren, Propeller und Funkgerät (§ 107 Abs. 1 LuftPersV)			240 €
c) Klasse 4 im übrigen (§ 107 Abs. 2 LuftPersV)			120 €

d) Teilprüfung Klasse 1 bis 4 (§§ 107, 108 Abs. 2 LuftPersV)	5/10 bis 10/10 der jeweils für die Gesamtprüfung vorgesehenen Gebühr
e) Musterberechtigung	100 bis 590 €
27. Flugdienstberater (§ 113 LuftPersV)	290 €
28. Steuerer von Flugmodellen nach § 3 Abs. 1 Nr. 8 und sonstigem Luftfahrtgerät, das nach § 6 Nr. 9 der LuftVZO verkehrszulassungspflichtig ist	25 bis 60 €
29. Flugsicherungsbetriebspersonal (§§ 7, 8, 11, 14 und 23 FSPAV)	920 bis 3.120 €
30. Flugsicherungstechnisches Personal (§§ 7, 11, 14 und 23 FSPAV)	210 bis 920 €
31. Teilweise oder vollständige Wiederholung einer nichtbestanden Prüfung oder Überprüfung (§ 128 Abs. 10 LuftPersV)	3/10 bis 10/10 der für die betreffende Prüfung oder Überprüfung vorgesehenen Gebühr.
32. Prüfungen und Überprüfungen für die Verlängerung und die Erneuerung der Lizenzen, Erlaubnisse und Berechtigungen sowie Lehrgänge für Luftsportgerätepersonal	5/10 bis 10/10 der für die betreffende Erlaubnis oder Berechtigung vorgesehenen Gebühr.
33. Überprüfung des Inhabers einer militärischen Erlaubnis zwecks Erteilung einer entsprechenden zivilen Lizenz, Erlaubnis oder Berechtigung (§ 27 Abs. 2 Satz 2 LuftVZO, JAR-FCL 1.020 deutsch, JAR-FCL 2.020 deutsch, JAR FCL 4.020 deutsch)	3/10 bis 10/10 der für die entsprechende zivile Erlaubnis oder Berechtigung vorgesehenen Gebühr.
34. Überprüfung im Rahmen des § 29 Abs. 2 LuftVZO	80 bis 210 €
35. Überprüfung des Inhabers bei der Anerkennung einer ausländischen Lizenz oder Erlaubnis im Einzelfall (§ 28 Abs. 2 LuftVZO, JAR-FCL 1.015 deutsch, JAR-FCL 2.015 deutsch, JAR-FCL 4.015 deutsch)	3/10 bis 10/10 der für die entsprechende deutsche Erlaubnis vorgesehenen Gebühr.
36. Prüfungen und Überprüfungen gemäß § 98 LuftPersV	Die Gebühr, die für die Prüfung oder Überprüfung zum Erwerb derjenigen Erlaubnis oder Berechtigung zu entrichten ist, deren Vorschrift gemäß § 98 LuftPersV sinngemäß anzuwenden ist.
37. Erneute Ladung nach Nichtteilnahme an einer Prüfung	2/10 der für die Prüfung vorgesehenen Gebühr
38. Abnahme der Prüfungen zum Erwerb von Flugfunkzeugnissen (§ 14 FlugfunkV)	Gebühr gemäß § 17 FlugfunkV
39. Freigabeberechtigtes Personal (§ 111a LuftPersV)	
a) Kategorie A	120 €
b) Kategorie B1	240 €
c) Kategorie B2	240 €
d) Kategorie C	240 €

e) Teilprüfung Kategorie A bis C 5/10 bis 10/10 der jeweils für die
Gesamtprüfung vorgesehenen
Gebühr.

f) Musterberechtigung 100 bis 590 €

IV. Lizenzen, Luftfahrerscheine, Erlaubnisse und Berechtigungen für Luftfahrt- und Flugsicherungspersonal

1. Erteilung der Lizenzen und Luftfahrerscheine für Luftfahrtpersonal einschließlich gleichzeitig einzutragender Klassen- und Musterberechtigungen (§§ 20, 26, 27, 28 Abs. 5 LuftVZO)	25	bis	40 €
2. Erteilung und Aufhebung einer Beschränkung der Lizenz für Luftsportgeräteführer (§§ 26, 27, 28 Abs. 5 LuftVZO, § 44 Abs. 4 und 5 LuftPersV)	20	bis	30 €
3. Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen (§§ 4, 41, 52a, 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV, JAR-FCL 1.235 deutsch, JAR-FCL 2.235 deutsch, JAR-FCL 4.235 deutsch)	30	bis	80 €
4. Eintragung der Berechtigung für zusätzliche Windenmuster (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)			15 €
a) Erteilung der Berechtigung für Schlepps, Schleppstarts und Passagierflüge (§§ 84 Abs. 4, 84a Abs. 5, 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)	20	bis	35 €
b) Erteilung einer Lehr-, Zusatzlehrberechtigung (§ 135 Abs. 1 i.V.m. § 97 LuftpersV)	15	bis	30 €
5. Erteilung der Instrumentenflugberechtigung (§§ 53, 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV, JAR-FCL 1.180 deutsch, JAR-FCL 2.180 deutsch)	30	bis	80 €
6. Erteilung der Langstreckenflugberechtigung (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)	30	bis	80 €
7. Erteilung der Berechtigung für Kunst-, Schlepp-, Nacht- und Wolkenflug, zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge und für das Abstreuen und Absprühen von Stoffen (§§ 81, 84, 85, 86, 135 Abs. 1 Nr. 1 u. Nr. 3 LuftPersV, JAR-FCL 1.125 deutsch, JAR-FCL 2.125 deutsch)	30	bis	80 €
8. Erteilung einer Berechtigung zur praktischen Ausbildung (§§ 88, 88a, 89, 94, 95, 95 a LuftPersV)			30 €
9. Erteilung der Testflugberechtigung (§ 135 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)			30 €
10. Anerkennung von Lizenzen einschließlich Berechtigungen im Einzelfall (§§ 28, 28a LuftVZO)	30	bis	190 €

11. Ausstellung einer Bescheinigung über die allgemeine Anerkennung einer ausländischen Lizenz (§ 28 Abs. 2 LuftVZO)			
für eine Einzelperson			30 €
für eine Personengruppe			60 €
12. Erteilung der Erlaubnis zur Ausbildung von Luftfahrern (JAR-FCL 1.055 deutsch)			
a) im Falle des § 33 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 1 LuftVZO	110	bis	970 €
b) im Falle des § 33 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 2 LuftVZO	70	bis	320 €
c) im Falle des § 33 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO	110	bis	970 €
13. Abnahmeprüfung (§ 35 LuftVZO)	50	bis	190 €
14. Ausstellung einer Zweitschrift			30 €
15. Aufsicht über Ausbildungsbetriebe			
a) wirtschaftliche Überprüfung			
aa) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 1 LuftVZO	50	bis	410 €
bb) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO	60	bis	770 €
b) technische Überprüfung			
aa) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 1 LuftVZO	50	bis	410 €
bb) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 2 LuftVZO	40	bis	320 €
cc) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO	60	bis	770 €
c) flugbetriebliche Überprüfung			
aa) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 1 LuftVZO	50	bis	410 €
bb) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 2 LuftVZO	40	bis	320 €
cc) im Falle des § 36 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO	60	bis	770 €
Die Gebühren werden je Prüfungsart und Kalenderjahr, in dem Überprüfungen stattgefunden haben, nur einmal erhoben.			
16. Verlängerung einer Lizenz für Prüfer von Luftfahrtgerät oder freigabeberechtigtes Personal in Verbindung mit der Neuausstellung der Prüfererlaubnis			40 €

- | | |
|---|------|
| 17. Erteilung der Erlaubnisse für Flugsicherungsbetriebspersonal und flugsicherungstechnisches Personal (§ 9 FISichPersAusV) | 80 € |
| 18. Erteilung der Berechtigung für Flugsicherungsbetriebspersonal und flugsicherungstechnisches Personal (§ 11 FISichPersAusV) | 80 € |
| 19. Erteilung der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Flugsicherungsbetriebspersonal und flugsicherungstechnischem Personal (§ 13 FISichPersAusV) | 80 € |

VII. Sonstige Amtshandlungen der Luftfahrtverwaltungen

- | | | |
|---|--|---------------|
| 1. Ausstellung von Besatzungsausweisen | | 40 € |
| 2. Zulassung einer Ausnahme von dem Verbot des Mitführens von Waffen, Sprühgeräten, Munition, explosionsgefährlichen Stoffen, Scheinwaffen und dergleichen (§ 27 Abs. 1 und 3 LuftVG) | | |
| a) im Einzelfall | 15 | bis 55 € |
| b) allgemein | 30 | bis 110 € |
| 3. Erlaubnis zum Mitführen gefährlicher Güter (§ 78 Abs. 1 LuftVZO) | 100 | bis 5.100 € |
| 4. Genehmigung von Schulungsprogrammen für die Beförderung gefährlicher Güter (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 und 2 LuftBO in Verbindung mit JAR-OPS 1.220 deutsch bzw. JAR-OPS 3.220 deutsch) | 260 | bis 510 € |
| 5. Zustimmung zur Einrichtung von Bodenfunkstellen (§ 81 Abs. 1 LuftVZO) | 30 | bis 150 € |
| 6. Anhörung im Rahmen der Zustimmungsverfahren zur Einrichtung von Bodenfunkstellen (§ 81 Abs. 1 Satz 2 LuftVZO) | 50 | bis 150 € |
| 7. Zustimmung zum Einrichten, Errichten und Betreiben von besonderen Geräten zur Flugsicherung, insbesondere Funknavigationseinrichtungen (§ 81 Abs. 2 LuftVZO) | | 140 € |
| 8. Abnahme, Überwachung und Prüfung von technischen Anlagen und Geräten (§ 27c Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe a und b in Verbindung mit § 31b LuftVG) | | |
| a) Grundgebühr | 80 | bis 130.000 € |
| b) Zuschlag je angefangene Arbeitsstunde für alle Arbeiten im Zusammenhang mit der Abnahme, Überwachung und Prüfung dieser Anlagen und Geräte | 46 | bis 92 € |
| c) Nachprüfung | 5/10 der erhobenen Grundgebühr zuzüglich Zuschlag nach Buchstabe b | |

9. Mitwirkung bei der Muster-, Stück- und Nachprüfung von Flugsicherungs-ausrüstungen der Luftfahrzeuge (§ 27c in Verbindung mit § 31b Abs. 3 LuftVG)			
a) Grundgebühr	75	bis	2.600 €
b) Zuschlag je angefangene Arbeitsstunde für alle Arbeiten im Zusammenhang mit der Mitwirkung	46	bis	92 €
c) Nachprüfung 5/10 der erhobenen Grundgebühr zuzüglich Zuschlag nach Buchstabe b			
10. Erlaubnis zum Weiterflug (§ 100 LuftVZO) für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse			
- bis 5.700 kg	25	bis	360 €
- über 5.700 kg	140	bis	720 €
11. Erstellung von Gutachten			
a) entfällt			
b) § 31 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 4 LuftVG	120	bis	2.400 €
c) § 31 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 6, 7 und 9 LuftVG	50	bis	560 €
d) § 31 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 12 LuftVG	50	bis	210 €
12. Allgemeine Genehmigung zum Durchfliegen von Gebieten mit Flugbeschränkungen (§ 11 Abs. 2 Satz 2 LuftVO)	15	bis	65 €
13. Anerkennung oder Genehmigungen von Ausbildungslehrgängen (z.B. § 88a Abs. 1 Nr. 4 LuftPersV, JAR-FCL 1.340 deutsch)			
a) in Fällen der Zuständigkeit eines Landes	45	bis	140 €
b) in Fällen der Zuständigkeit des Luftfahrt- Bundesamtes	45	bis	330 €
14. Qualifikation synthetischer Flugübungsgeräte (JAR-STD 1A.015 deutsch bzw. JAR-STD 3A.015 deutsch)	100	bis	4.000 €
15. Anerkennung synthetischer Flugübungsgeräte (JAR-FCL 1.005 deutsch, JAR-FCL 2.005 deutsch, JAR-FCL 4.005 deutsch)	100	bis	1.100 €
16. Anerkennung von Schulungsprogrammen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 und 2 LuftBO i.V.m. JAR-OPS 1.965 Buchstabe a Abs. 2 deutsch bzw. JAR-OPS 1.978 Buchstabe a deutsch bzw. JAR-OPS 1.1005 deutsch bzw. JAR-OPS 1.1015 Buchstabe b deutsch bzw. JAR-OPS 3.965 Buchstabe a Abs. 2 deutsch)	260	bis	510 €
17. Anerkennung von Schulungsprogrammen bei Mitbenutzung des anerkannten Flugübungsgeräts eines anderen Unternehmens	380	bis	770 €
18. Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-FCL 1.405 deutsch, JAR-FCL 2.405 deutsch, JAR-FCL 4.405 deutsch)	80	bis	300 €

19. Anerkennung als flugmedizinisches Zentrum oder als flugmedizinischer Sachverständiger (§ 24e LuftVZO)	70	bis	720 €
20. Aufsicht über flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige (§ 24e Abs. 7 LuftVZO)	200	bis	2.000 €
21. Anerkennung eines Grund- oder Aufbaulehrgangs für flugmedizinische Sachverständige (§ 24e Abs. 2 Nr.3 bzw. Abs. 3 Nr. 3 LuftVZO)	400	bis	1.200 €
22. Anerkennung eines flugmedizinischen Fortbildungslehrgangs (§ 24e Abs. 6 LuftVZO)			400 €
23. Durchführung eines flugmedizinischen Fortbildungslehrgangs (§ 24e Abs. 6 LuftVZO)			120 € pro Person
24. Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses (§ 24d Abs. 1 LuftVZO)			50 €
25. Überprüfung der Zuverlässigkeit und Tauglichkeit in besonderen Fällen (§24c LuftVZO)	240	bis	900 €
26. Eintragung von zusätzlichen Startarten (z.B. Windenstart, Schleppstart hinter Luftfahrzeugen - § 40 LuftPersV)			20 €
27. Befreiung von der Verpflichtung zur Mitführung des Flugbuches (§ 120 Abs. 2 und 3 LuftPersV)			40 €
28. Untersagung der Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung (§ 24 Abs. 4 LuftVZO)	30	bis	90 €
29. Maßnahmen auf dem Flugplatzgelände zum unmittelbaren Schutz der Fluggäste und Luftfahrtunternehmen vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 29c Abs. 1 und 2 LuftVG):			
- Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen oder deren Überprüfung in sonstiger Weise einschließlich des bewaffneten Schutzes der Kontrollstellen,			
- Bestreifung der Sicherheitsbereiche gemäß Rahmenplan Luftsicherheit,			
- Bewaffnete Standposten bei gefährdeten Luftfahrzeugen			
je Fluggast	2	bis	10 €
a) Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeughalter sind verpflichtet, der nach § 29c LuftVG zuständigen Luftfahrtbehörde die Anzahl der durchsuchten oder überprüften Fluggäste mitzuteilen.			
b) Die Einzelheiten werden von dieser Behörde festgelegt und den Kostenschuldnern bekannt gegeben.			
30. Anerkennung von Prüfern (JAR-FCL 1.030 deutsch, JAR-FCL 2.030 deutsch, JAR-FCL 4.030 deutsch)	30	bis	200 €

31. Anerkennung von Lehrgängen und technischen Schulen für Prüfer von Luftfahrtgerät oder freigabeberechtigtes Personal	150	bis	1.500 €
32. Durchführung von Fortbildungslehrgängen für Fluglehrer durch das Luftfahrt-Bundesamt (z.B. JAR-FCL 1.355 deutsch)	80	bis	180 €
33. Genehmigung einer Abweichung von Verfahren, die im technischen Handbuch luftfahrttechnischer Betriebe und Luftfahrtunternehmen mit einem Zustimmungsvorbehalt versehen sind.			50 €
34. Zuteilung von SSR-Mode-S-Adressen			25 €
35. Überprüfung der bei der Anmeldung zur Ausbildung oder mit dem Antrag auf Anerkennung einer ausländischer bzw. Umschreibung einer militärischen Lizenz oder Erlaubnis vorzulegenden Unterlagen sowie Prüfung der fachlichen Voraussetzungen (§ 24 Abs. 4 LuftVZO, §)	70	bis	140 €
36. Anerkennung von Fortbildungslehrgängen für Fluglehrer (z.B. JAR-FCL 1.355)			80 €
37. Ausstellung einer Lärmbescheinigung für ausländische Luftfahrzeuge (§ 10 LuftVZO)			120 €
38. Widerruf oder Rücknahme einer Amtshandlung, Antragsrücknahme, Antragsablehnung aus anderen Gründen als wegen Unzuständigkeit der Behörde	bis zu 3/4 der für die Amtshandlung vorgesehenen Gebühr		
39. Erfolglose Widerspruchsverfahren	Für die vollständige oder teilweise Zurückweisung eines Widerspruchs wird eine Gebühr bis zur Höhe der für die angefochtene Amtshandlung festgesetzten Gebühr erhoben. Dies gilt nicht, wenn der Widerspruch nur deshalb keinen Erfolg hat, weil die Verletzung einer Verfahrens- oder Formvorschrift nach § 45 VwVfG unbeachtlich ist. War für die angefochtene Amtshandlung eine Gebühr nach diesem Verzeichnis nicht vorgesehen, war die Amtshandlung gebührenfrei oder ist der Widerspruch von einem Dritten eingelegt worden, wird eine Gebühr bis zu 2.500 € erhoben. Bei einem erfolglosen Widerspruch, der sich ausschließlich gegen eine Kostenentscheidung richtet, beträgt die Gebühr höchstens 1/10 der Gebühr des streitigen Betrages. Wird ein Widerspruch nach Beginn seiner sachlichen Bearbeitung jedoch vor deren Beendigung zurückge-		

nommen, beträgt die Gebühr
höchstens $\frac{3}{4}$ der Gebühr nach den
Sätzen 1 bis 3. In allen Fällen be-
trägt die Gebühr jedoch mindes-
tens 40 €.

40. Überprüfung nach § 29d LuftVG hinsichtlich der Zuverläs-
sigkeit von Personen
je Person

5 bis 256 €

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den (Datum einsetzen) 2002

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

BEGRÜNDUNG

Allgemeiner Teil

Die Luftfahrt in Deutschland und in der Europäischen Union befindet sich seit Jahren in einer stetigen Aufwärts- und Weiterentwicklung. Damit einhergehend sind die Anforderungen an Flugbesatzungen gestiegen. Diese Entwicklung wird auch in Zukunft anhalten. Mehr Verkehr und modernere Luftfahrzeuge erfordern gleichzeitig eine Verbesserung der Ausbildung des Personals in der Luftfahrt.

Der vorliegende Verordnungsentwurf legt deshalb sein Schwergewicht auf die Erhaltung und Verbesserung der Ausbildung von Luftfahrern und der Luftverkehrs-Sicherheit. Dabei wird der bestehende Ordnungsrahmen durch zahlreiche Einzelmaßnahmen entsprechend den Europäischen Bestimmungen angepasst und die nationalen Bestimmungen fortentwickelt.

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat mit der Zielsetzung der Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 (ABl. Nr. L 373 S. 4) erlassen. In den Erwägungsgründen ist ausgeführt, dass es sich " empfiehlt, im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in bezug auf die Sicherheit und den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen auf der Grundlage der JAR-Vorschriften (Joint Aviation Requirements) der JAA (Joint Aviation Authorities) zu harmonisieren "

Nach Artikel 5 der EG-Verordnung i. V. m. Artikel 2 Buchstabe h und Anhang I sorgen die Mitgliedsstaaten dafür, die im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz getroffenen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Durchführung gemeinsamer Vorschriften auf allen Gebieten, die mit der Sicherheit und dem sicheren Betrieb zusammenhängen, ohne Vorbehalt zu unterzeichnen. Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Vereinbarungen am 11. September 1990 unterzeichnet. Die Vereinbarungen selbst beinhalten die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, die einvernehmlich beschlossenen Joint Aviation Requirements so bald wie möglich als alleinige Vorschriften in nationales Recht umzusetzen.

Für die Anforderungen an die Flugbesatzungen von Flugzeugen und Hubschraubern haben die Joint Aviation Authorities (JAA) die Joint Aviation Requirements JAR-FCL 1 (Lizenzierung von Piloten (Flugzeug)), JAR-FCL 2 (Lizenzierung von Piloten (Hubschrauber)), JAR-FCL 3 Medical (Tauglichkeitsanforderungen) und JAR-FCL 4 (Lizenzierung von Flugingenieuren) herausgegeben und den 1. Juli 1999 (JAR-FCL 1), den 1. Januar 2000 (JAR-FCL 2), den 1. Juli 1999 (JAR-FCL 3) und den 1. Januar 2003 (JAR-FCL 4) als Anwendungstermin festgelegt.

Für die Umsetzung in nationales Recht wird – analog zu den Verfahren zur Umsetzung der Bekanntmachung der deutschen Übersetzung der Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen (JAR-OPS 1 deutsch) und in Hubschraubern (JAR-OPS 3 deutsch) - folgendes Verfahren vorgesehen:

1. Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten Flugzeuge (JAR-FCL 1 deutsch), Hubschrauber (JAR-FCL 2 deutsch), Medical (JAR-FCL 3 deutsch) und Flugingenieure (JAR-FCL 4 deutsch) im Bundesanzeiger,
2. Anpassung der Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und Verweisung auf die jeweilige Bekanntmachung (Artikel 1),
3. Anpassung der nicht harmonisierten Anforderungen an Privatflugzeugführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Luftschiffführer, Luftsportgeräteführer und Flugtechniker auf Hubschraubern an die veränderte Rechtslage und an die in Nummer 1 ausgeführten Bestimmungen durch Überarbeitung der Verordnung über Luftfahrtpersonal (Artikel 2).

Eine vom Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt (BLFA-L) eingerichtete Arbeitsgruppe hat sich unter anderem mit der Weiterentwicklung der Allgemeinen Luftfahrt und der Luftsportgeräteverwaltung unter dem Aspekt der Sicherheit, der technischen Entwicklung der Luftfahrtgeräte sowie den fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb von Lizenzen für diese Luftfahrzeugführer beschäftigt.

Die Arbeitsgruppe hat folgende Empfehlungen dem BLFA-L vorgeschlagen:

- Angleichung und Reduzierung der behördlichen Verwaltungsaufgaben bei der Erteilung und Verlängerung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal die nicht von der JAA harmonisiert wurden,
- Angleichung der fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb von Lizenzen für Ultraleichtflugzeugführer an die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb von Klassenberechtigungen für Reisemotorsegler und einmotorig kolbengetriebene Flugzeuge,
- die Schaffung einer neuen, nationalen Lizenz für Privatflugzeugführer für zweisitzig kolbengetriebene Flugzeuge bis 750 Kilogramm Höchstabflugmasse.

Aus folgenden Gründen wird dieses als notwendig erachtet:

1. Schaffung einer kostengünstigeren Alternative zur Lizenz für Privatflugzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch, analog anderer JAA-Mitgliedstaaten,
2. Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen (Ausbildungskosten usw.) für Bewerber um eine Lizenz für Privatflugzeugführer innerhalb der Europäischen Gemeinschaft,
3. Bindeglied zwischen der Lizenz für Luftsportgeräteführer und einer Lizenz für Privatflugzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch,
4. Sicherung der Qualität der Ausbildung und Qualifizierung der Flugzeugführer sowie erweiterte Nutzungsmöglichkeiten gegenüber einer Lizenz für Luftsportgeräteführer (Luftarbeit),
5. Erhöhung der Attraktivität der Flugzeugklasse bis 750 Kilogramm.

Die neue nationale Lizenz für Privatflugzeugführer (Artikel 2 Nr. 3), die nur zum Fliegen in der Bundesrepublik Deutschland berechtigt, soll weder in die Beauftragung von Luftsportverbänden nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes noch in den Erwerb der Lizenz für Luftsportgeräteführer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal eingreifen.

Die Empfehlungen der Arbeitsgruppe wurden vom Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt bestätigt und in der vorliegenden Änderungsverordnung berücksichtigt.

Mit dieser Verordnung werden die Anforderungen an Personen, die einer Erlaubnis nach dem Luftverkehrsgesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung dieses Personals, sowie die Verfahren zur Erlangung der Li-

zenz und Berechtigungen sowie der Ausbildung von Luftfahrern und den Betrieb von Flugschulen geändert; diese Verordnung bedarf aus diesem Grund der Zustimmung des Bundesrates (§ 32 Abs. 1 Nr. 4 und 5 LuftVG).

Die Vorprüfung des Verordnungsentwurfes nach § 43 GGO hat die Notwendigkeit des Vorhabens bestätigt. Die Verordnung ist erforderlich, um die Luftverkehrs-Sicherheit und die Ausbildung von Luftfahrtpersonal den Europäischen Bestimmungen anzupassen um auch weiterhin diese auf ihrem hohen Stand zu halten. Die Beibehaltung des bisherigen Zustandes würde die Bundesrepublik Deutschland unter starken politischen Druck bringen und zu unververtretbaren Sicherheitsrisiken führen. Bei Beibehaltung des gegenwärtigen Standes würde sich dieses insgesamt sehr zum Nachteil deutscher Piloten, sowie auf die Ausbildung zum Piloten, als auch auf die wirtschaftliche Lage deutscher Flugschulen auswirken. Luftfahrerschulen und Luftverkehrsunternehmen in EU- Mitgliedstaaten erkennen im zunehmenden Maße nur noch Lizenzen an, die nach JAR-FCL Bestimmungen erworben und ausgestellt wurden.

Der Bund wird durch die Ausführung der Verordnung mit zusätzlichen Kosten nicht belastet.

Den Ländern und Gemeinden entstehen durch diese Verordnung keine Kosten.

Den für die Erteilung und Verlängerung örtlich zuständigen Stellen (Luftfahrtbehörden der Länder, Beauftragte nach § 31c LuftVG) könnten durch die Mitwirkung bei der Führung der Luftfahrerdateien und bei der Ausstellung von neuen Lizenzen zusätzliche Kosten entstehen. Diese Kosten (Personal- und Sachkosten) dürften jedoch als gering zu bewerten sein. Dafür werden diese Stellen aufgrund der Verlängerung der Gültigkeit der Lizenzen von Verwaltungsarbeiten in erheblichem Umfang entlastet. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sie sich zumindest nicht quantifizieren.

Die Neufassung der Abschnitte III, IV und VII des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV dient nur der Aufsplittung von Gebührentatbeständen aufgrund der neuen Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten und Flugingenieuren infolge der mit Artikel 1 und 2 geänderten Vorschriften der LuftVZO und LuftPersV sowie der Gebührenumstellung auf EURO.

Für Inhaber einer Lizenz für Privatluftfahrzeugführer nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch oder nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal werden die Kosten für die Erhaltung der Gültigkeit einer Lizenz aufgrund der Verlängerung der Gültigkeitsdauer (bisherige Gültigkeit 24 Monate / neue Gültigkeit 60 Monate für Privatflugzeugführer und Hubschrauberführer) geringer. Für Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Luftsportgeräteführer wird die Lizenz künftig mit unbefristeter Gültigkeit erteilt. Die für die Erteilung und Verlängerung zuständigen Stellen (Luftfahrtbehörden) werden dadurch von Verwaltungsarbeiten in erheblichem Umfang entlastet.

Im übrigen wirkt sich die Verordnung überregional weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus.

Zu den einzelnen Vorschriften

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

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Folgeänderung

Zu Nummer 2 (§ 20)

Mit § 20 wird die Anwendung der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt gemachten Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch), Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch), Tauglichkeitsanforderungen (JAR-FCL 3 Medical deutsch) und von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) in nationales Recht überführt (vergleiche Begründung Allgemeiner Teil).

In Absatz 1 werden die Bezeichnungen der Luftfahrer, die einer Lizenz bedürfen, entsprechend der europäischen Bestimmungen redaktionell angepasst (z. B. Führer von Drehflüglern - Führer von Hubschraubern). Die Erlaubnispflicht für Flugnavigatoren und Bordfunker wurde aufgehoben.

Die bisherige nationale Regelung zum Erwerb der Erlaubnis für Motorseglerführer nach § 31 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) wird aufgehoben und zukünftig entsprechend der Bestimmungen nach JAR-FCL 1 deutsch als Klassenberechtigung erworben. Die Klassenberechtigung für Reisemotorsegler kann in die Lizenz für Privatflugzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch oder nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in die Lizenzen für Privatflugzeugführer oder Segelflugzeugführer eingetragen werden. Die erworbenen Rechte und Berechtigungen für Inhaber einer Erlaubnis für Motorseglerführer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal der bisherigen Fassung bleiben erhalten.

Mit Absatz 2 wird die Rechtsgrundlage für die Voraussetzungen und Prüfungen , die Anforderungen an die Tauglichkeit, die Lizenzierung von Luftfahrzeugführern sowie ihr Umfang einschließlich Berechtigungen, ihre Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung sowie die Voraussetzungen für die Ausübung der mit einer Lizenz oder Berechtigung verbundenen Rechte nach den Bestimmungen über die Tauglichkeitsanforderungen (JAR-FCL 3 deutsch), die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch), Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) sowie von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) geschaffen.

In Absatz 3 wird die Verbindlichkeit der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen, die nicht von den Bekanntmachungen der JAR-FCL 1 oder 2 deutsch erfasst werden, getroffen.

Mit dem neu aufgenommenen Absatz 6 wird das Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 32 Abs. 3 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes ermächtigt, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs notwendig ist, durch Rechtsverordnungen die Einzelheiten zu regeln, die zur Durchführung der in dieser Verordnung enthaltenen Verhaltensvorschriften dieses Luftfahrtpersonal betreffend erforderlich sind.

Zu Nummer 2 (§ 21)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund des Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juni 2001 (BGBl. I S. 1221) durch Änderung der § 1 Abs. 1 Nr. 8 und § 6 Absatz 1 Nr. 8 und 9 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Zu Nummer 2 (§ 22)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 (§20)).

Zu Nummer 2 (§ 23)

Die Änderungen des Mindestalters für den Beginn der Ausbildung und des Alters zur Erteilung einer Lizenz ist eine Anpassung an die europäischen Bestimmungen (JAR-FCL 1, 2 und 4 deutsch) sowie für nichtharmonisierte Lizenzen an die Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

Zu Nummer 2 (§ 24)

Absatz 2 ist eine Anpassung der europäischen Bestimmungen der Joint Aviation Requirements (vergleiche Begründung zu Artikel 1 Nummer 2 (§20)). Die internationalen Erkenntnisse, die einen Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, wie Medikamenten-sucht und Rauschgiftabhängigkeit, werden in der Überarbeitung berücksichtigt. Insbesondere wurde auf die in § 66 Abs. 2 Nr. 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes erfassten Kriterien der Luftfahrer-Eignungsdatei Bezug genommen.

Für Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte wurde der Nachweis der Tauglichkeit grundsätzlich aufgehoben. Der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes kann für besondere Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal oder wenn besondere Erkenntnisse vorliegen, die Vorlage eines Tauglichkeitszeugnis und/oder eines Führungszeugnisses verlangen, wenn es die öffentliche Sicherheit und Ordnung erfordert. Durch die Neufassung des § 24 Abs. 3 Nr. 1 i. V. m. Absatz 4 Satz 2 ist die Vorlage des Personalausweises oder Passes sowohl bei dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Ausbildungseinrichtung als auch bei der lizenzerteilenden Stelle zwingend vorgeschrieben. Die Notwendigkeit der Vorlage bei der lizenzerteilenden Stelle ist erforderlich, um zu verhindern, dass ein Bewerber die Ausbildung an mehreren Ausbildungsbetrieben beginnt oder die Ausbildung nach einer Entscheidung nach Absatz 4 Satz 4 erneut an einer anderen Ausbildungseinrichtung beginnt.

Zu Nummer 2 (§ 24a)

Der Umfang der flugmedizinischen Untersuchung und die Beurteilungsmassstäbe für die Tauglichkeitsklassen richten sich nach den Bestimmungen für die Feststellung der Tauglichkeit des Luftfahrtpersonals (JAR-FCL 3 deutsch).

Bezüglich der Anforderungen an die Tauglichkeit der Luftfahrer werden mit der Neufas-

sung des § 24a die organisatorischen Voraussetzungen an die Anforderungen der Tauglichkeit nach zwei Klassen (bisher drei Klassen) vollzogen. Über die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung werden für alle Luftfahrer – auch für die Luftfahrer, für die keine harmonisierten Lizenzierungsvorschriften (Privatflugzeugführer (national), Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Luftschiffführer und Luftsportgeräteführer) vorliegen – gleiche Tauglichkeitsanforderungen festgelegt (vergleiche Begründung, Allgemeiner Teil).

Zu Nummer 2 (§§ 24b bis 24e)

Die Neufassungen berücksichtigen die Grundsätze, die nach den europäischen Bestimmungen für Tauglichkeitsuntersuchungen der Luftfahrer und für die Erteilung und Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses vorgegeben sind. Dabei wird sowohl die Zuständigkeit für die Durchführung von Erstuntersuchungen, als auch von Nachuntersuchungen entsprechend der unterschiedlichen Bedeutung der Tauglichkeit des Luftfahrtpersonals für die öffentliche Sicherheit festgelegt. Untersuchungen zur Ersterteilung eines Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 sind nur vom Luftfahrt-Bundesamt oder der von diesem bestimmte Stelle durchzuführen. Damit soll eine von allen Interessen freie Feststellung der Tauglichkeit zum Beginn einer laufenden Tätigkeit als Luftfahrer sichergestellt werden. Das Luftfahrt-Bundesamt wird sich bei der Durchführung der Untersuchungen einer auf flugmedizinischem Gebiet besonders erfahrenen Stelle, die die notwendige Unabhängigkeit besitzt, bedienen. Untersuchungen zur Ersterteilung eines Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 sowie für eine Verlängerung/Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses können von flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24 e Abs. 2 oder 3 durchgeführt werden.

Medizinische Daten unterliegen den verschärften Bestimmungen des Datenschutzes. Ihre Speicherung und Bearbeitung entsprechen § 66 LuftVG (Zentrale Luftfahrerdatei) hat daher das besondere Sicherheitsbedürfnis sensibler medizinischer Daten zu erfüllen. Als Schutz vor möglichen missbräuchlichen internen wie externen Zugriffen sind deshalb Schutzmechanismen (Referenznummer) in § 24b installiert worden.

Aus diesen Gründen werden die bei der Tauglichkeitsuntersuchung erhobenen Daten und Befunde separat von den personengebundenen Verwaltungsdaten (§ 24b Abs. 4 Nr. 1) gespeichert. Erst über ein Referenznummern-System können von autorisierter Stelle beide Dateien zusammengeführt werden.

In § 24c wird die Überprüfung der Tauglichkeit in besonderen Fällen geregelt. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Tauglichkeit des Bewerbers um eine Lizenz oder des Inhabers einer solchen begründen, kann die für die Erteilung der Lizenz zuständige Stelle anordnen, dass der Betroffene seine Tauglichkeit durch eine Begutachtung durch das Luftfahrt-Bundesamt nachweist. Bis zum Abschluss dieser Prüfung dürfen die mit bestehendem gültigen Tauglichkeitszeugnis verbundenen Rechte nicht ausgeübt werden. Das Luftfahrt-Bundesamt tritt an die Stelle des bisherigen fliegerärztlichen Ausschusses, um die Überprüfungsverfahren zu straffen und eine einheitliche Auswertung der europäischen Tauglichkeitskriterien zu gewährleisten.

In § 24d wird die Gültigkeit und die wiederholte Erteilung der Tauglichkeitszeugnisse entsprechend den Empfehlungen der ICAO, Annex 1, und in Übereinstimmung mit den europäischen Bestimmungen (JAR-FCL 3 (Medical)) festgelegt. Die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses beginnt mit dem Tag der Tauglichkeitsuntersuchung und wird in Tauglichkeitsklassen und nach Lebensalter festgelegt. Die in § 24b Abs. 2 in der Tauglichkeitsklasse 2 vorgesehene vom Lebensalter abhängige Gültigkeitsdauer der Tauglichkeitszeugnisse soll erst nach Ablauf eines ungefähr zweijährigen Übergangszeitraums ab 2005 angewendet werden. Welche Lizenzen von dieser Übergangsregelung betroffen sind, wird in § 110 Abs. 3 spezifiziert. Die Schaffung eines Übergangszeitraumes bezüglich der Gültigkeit von Tauglichkeitszeugnissen hat sich für diejenigen Lizenzen als erforderlich herausgestellt, die nicht unter die von der Joint Aviation Authorities (JAA) harmonisierten Lizenzen fallen (s. § 20 Abs.2 Satz 1 Nr. 1 bis 4 LuftVZO). Damit soll den nichtgewerbsmäßig und nichtberufsmäßig tätigen Luftfahrzeugführern genügend Zeit eingeräumt werden, sich von den bisher gültigen Bestimmungen bezüglich der Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen auf die neuen Gültigkeitszeiträume einzustellen.

Die in der Verordnung ab 2005 vorgesehenen neuen Gültigkeitszeiträume für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 bedeuten Erleichterungen für jüngere Piloten, sehen jedoch für Piloten ab dem 50. Lebensjahr kürzere Zeiträume vor. Da diese Regelung, die sich an Empfehlungen der internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) orientiert, eine wesentliche Abkehr von der bisher gültigen Regelung bedeutet, wird ein Übergangszeitraum bis Ende 2004 vorgesehen, der dazu dienen soll, dass sich die betroffenen Luftfahrzeugführer, Luftsportvereine und Luftfahrtverbände mit den neuen Festlegungen vertraut machen, um auf diese Weise Fehlinterpretationen und Missverständnisse in den entsprechenden Luftfahrtkreisen zu vermeiden.

Nach Absatz 4 können wenn die Ergebnisse der Tauglichkeitsuntersuchung es zulassen und es zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist, Auflagen, Bedingungen und Befristungen im Tauglichkeitszeugnis vermerkt werden. Nichtbeachtung von Auflagen und Bedingungen macht das Tauglichkeitszeugnis ungültig. Das Tauglichkeitszeugnis der für die Tätigkeit vorgeschriebenen Klasse ist bei der Ausübung der Tätigkeit mitzuführen.

Entsprechend den europäischen Bestimmungen (JAR-FCL 3 (Medical)) dürfen flugmedizinische Untersuchungen des Luftfahrtpersonals und die Erteilung der Tauglichkeitszeugnisse nur von der Behörde oder anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen vorgenommen werden.

In § 24e wird die Anerkennung flugmedizinischer Sachverständiger und flugmedizinischer Zentren, die Aufrechterhaltung oder die Widerrufung der Anerkennung in Übereinstimmung mit den europäischen Bestimmungen geregelt, wobei die Verteilung der Zuständigkeit für berufliche Luftfahrer mit Tauglichkeitsklasse 1 auf den Bund (Luftfahrt-Bundesamt) und für nichtberufliche Luftfahrer mit Tauglichkeitsklasse 2 auf die Länder in Bundesauftragsverwaltung eine nationale Besonderheit darstellt.

Zu Nummer 2 (§ 25)

Redaktionelle Folgeänderung (vergleiche Artikel 1 Nr. 2 (§ 20)).

Absatz 3 wird aufgehoben. Die Regelung stammte aus der Zeit, als nach Wiedererlangung der Lufthoheit im Jahre 1955 wieder deutsche Luftfahrerscheine erteilt wurden und dabei frühere (vor bzw. im Krieg) ausgeübte Tätigkeiten berücksichtigt werden konnten.

Zu Nummer 2 (§ 26)

Anpassung an die europäisch einheitlichen Bestimmungen (vergleiche Begründung Allgemeiner Teil). Bei Nachweis der Voraussetzungen nach JAR-FCL deutsch wird von der zuständigen Stelle eine europäisch einheitliche Lizenz erteilt. Die Dauer der Gültigkeit der Lizenz und die Gültigkeit der besonderen Berechtigungen werden in die Lizenz eingetragen. Ein formales gegenseitiges Anerkennen der Lizenz innerhalb der JAA-Mitgliedstaaten

entfällt. Eine Lizenz, die wegen IT- gerechter Bearbeitung kein Lichtbild mehr enthält, ist zusammen mit dem Personalausweis oder Pass und dem Tauglichkeitszeugnis bei der Ausübung der lizenzpflichtigen Tätigkeit vom Inhaber mitzuführen und auf Verlangen einer berechtigten Stelle vorzulegen.

Zu Nummer 2 (§ 26a)

Redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des § 20 Abs. 2 und 3 in Verbindung mit § 24a (vergleiche Begründung zu Artikel 1, Nummer 2 (§§ 20 und 24a)).

Für Führer nicht motorgetriebenen Luftsportgeräte wird der Nachweis eines Gesundheitsattestes eines Sport- oder Hausarztes als Tauglichkeitszeugnis aufgehoben. Führer motorisierter Luftsportgeräte unterliegen künftig den Anforderungen der Tauglichkeitsklasse 2 (siehe § 24a). Es sind die gleichen Tauglichkeitsanforderungen (Klasse 2) zu erfüllen, wie sie von allen Privatluftfahrzeugführern nachzuweisen sind.

Zu Nummer 2 (§ 27)

Redaktionelle Folgeänderung, da die §§ 92 und 93 (Berechtigung zur Einweisung von Luftfahrzeugführern und Flugingenieuren) der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) mit der Bekanntmachung der Bestimmungen nach JAR-FCL 1 deutsch weggefallen sind. Entsprechende Berechtigungen werden nicht mehr erteilt (vergleiche Begründung zu Nummer 2 (§20)).

Zu Nummer 2 (§ 28)

Redaktionelle Anpassung zur Änderung des § 20 Abs. 2 und 3 (vergleiche Begründung zu Nummer 2 (§ 20)).

Die in Absatz 2 eingefügte Verfügung, mit der einer ausländischen Lizenz für Flüge über der Bundesrepublik Deutschland die Anerkennung verweigert wird, wenn sich bei einem Inhaber deutscher Staatsangehörigkeit Tatsachen dafür ergeben, dass er nach deutschen Vorschriften als Luftfahrer ungeeignet ist, beruht bisher unmittelbar auf Artikel 32 Buchsta-

be b des ICAO-Abkommens, der eine solche Maßnahme vorsieht. Im Interesse der Rechtsklarheit soll diese ICAO-Bestimmung in die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgenommen werden.

Mit dem in Absatz 3 eingefügten Zusatz " für das Führen und Bedienen von Luftfahrzeugen, die in der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, " soll die Unterscheidung zwischen dieser Art der Anerkennung und der Anerkennung nach Absatz 1, d. h. für das Führen und Bedienen von im Ausstellungsstaat der Lizenz eingetragenen Luftfahrzeugen, verdeutlicht werden.

Die Änderung in Absatz 5 ist eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des § 20 Abs. 2 (vergleiche Begründung zu Artikel 1, Nummer 2 (§ 20)).

Zu Nummer 2 (§ 28a)

Redaktionelle Folgeänderung zur Änderung § 20 Abs. 2 und 3 (vergleiche Begründung zu Artikel 1, Nummer 2 (§ 20)).

Zu Nummer 2 (§ 29)

Redaktionelle Folgeänderung zur Änderung der §§ 20 Abs. 5 und 28a.

In Absatz 1 wird entsprechend den europäischen Bestimmungen (JAR-FCL 1 oder 2 deutsch) die Ergänzung aufgenommen, dass an Stelle des Widerrufs eine Lizenz beschränkt oder mit Nebenbestimmungen versehen oder das Ruhen der Lizenz angeordnet werden kann, wenn dies bei eingeschränkter Tauglichkeit ausreicht, die öffentliche Sicherheit und Ordnung aufrecht zu erhalten.

Zu Nummer 2 (§ 30)

Mit der Neufassung kann entsprechend den europäischen Bestimmungen (JAR FCL 1 oder 2 deutsch) die Ausbildung von Privatluftfahrzeugführern in Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen, die Ausbildung von Berufsluftfahrzeugführer nur in Ausbildungseinrichtungen durchgeführt werden. Bisher war dies nur an zugelassenen

Luftfahrerschulen gestattet. In Absatz 2 wird die Ausbildung von Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer auf weitere Luftfahrzeugmuster, Luftfahrzeugklassen oder Ballonarten auch außerhalb von Ausbildungsbetrieben oder Ausbildungseinrichtungen neu gefasst und geregelt. Die Änderung in Absatz 3 ist eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des § 20 Abs. 2 oder 3.

Zu Nummer 2 (§ 31)

Redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des § 30 (vergleiche Begründung zu Nummer 2 (§ 30)).

Zu Nummer 2 (§ 32)

Redaktionelle Folgeänderungen aufgrund der Änderung des § 30 Absatz 3 weil das fachliche Erfordernis für Gutachten im Rahmen der Ausbildung von Privatluftfahrzeugführern ohne Instrumentenflugberechtigung an registrierten Ausbildungseinrichtungen, für deren Registrierung die Länder zuständig sind, nicht mehr erforderlich ist.

Zu Nummer 2 (§ 33)

Redaktionelle Folgeänderungen zur Änderung des § 20 Abs. 2 und 3 (vergleiche Begründung zu Nummer 2 (§ 20)).

Zu Nummer 2 (§ 34)

In § 34 werden die Erleichterungen, die bisher nur für die Erteilung der Lizenz nach § 33 der Verordnung über Luftfahrtpersonal zur Ausbildung von Segelflugzeugführern, Freiballonführern oder Luftsportgeräteführern gewährt wurden, auch auf Ausbildungseinrichtungen oder auf einen Verband zusammengeschlossener Ausbildungseinrichtungen des Luftsportes, die nur Privatflugzeugführer oder Privathubschrauberführer, jeweils ohne

Instrumentenflugberechtigung, ausbilden, erweitert und den europäischen Bestimmungen angepasst. Die Ausbildung von Privatluftfahrzeugführern in registrierten Ausbildungseinrichtungen im Rahmen des Luftsportes wird somit grundsätzlich gesichert.

Zu Nummer 2 (§ 35)

Redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des § 31 Abs. 1 (vergleiche Begründung zu Nummer 2 (§ 30)).

Neu aufgenommen wird, dass die von der zuständigen Stelle genehmigten Ausbildungsbetriebe und registrierten Ausbildungseinrichtungen in den Nachrichten für Luftfahrer, die Ausbildungseinrichtungen für nichtmotorgetriebene Luftsportgeräteführer in der Informationsschrift des Beauftragten veröffentlicht werden.

Zu Nummer 2 (§ 36)

Redaktionelle Folgeänderungen zur Anpassung an die Änderung § 31 Abs. 1 (vergleiche Begründung zu Nummer 2 (§ 30)).

Zu Nummer 3 redaktionelle Folgeänderung

Zu Nummer 4 (§ 101)

Redaktionelle Folgeänderung zur Änderung der §§ 1 und 6 (vergleiche Begründung zu Nummer 2 (§ 31)).

Zu Nummer 5 (§ 108)

Mit der Änderung der Nummern 5 und 12 sowie der Einfügung der Nummer 16 in § 108 werden Verstöße gegen die Bestimmungen von §§ 24 bis 24d mit Bußgeld bewehrt.

Eine nach § 20 Abs. 2 und 3 erteilte Lizenz ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis. Das Tauglichkeitszeugnis ist daher bei Ausübung einer lizenzpflichtigen Tätigkeit mitzuführen. Die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger oder als flugmedizinisches Zentrum kann mit Auflagen verbunden sein, eine Nichteinhaltung der Auflagen kann zu schwerwiegenden Folgen in der Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern oder von Lizenzinhabern führen und damit zu einer Gefährdung der allgemeinen Sicherheit führen.

Zu Nummer 6 (§ 110)

Mit den Übergangsvorschriften werden die bestehenden Anerkennungen von fliegerärztlichen Untersuchungsstellen nach § 24a Abs. 4 LuftVZO und für erteilte Erlaubnisse für Luftfahrerschulen nach § 33 Abs. 1 LuftVZO der bisherigen Fassung nach Inkrafttreten der Änderungen dieser Verordnung gewährleistet (Besitzstandswahrung).

Die in § 24d Abs.2 ausgeführten Übergangsregelungen für die Gültigkeitszeiträume für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 für Privatflugzeugführer nach § 5 LuftPersV, Segelflugzeugführer nach § 39 LuftPersV, Freiballonführer nach § 48 Abs.1 LuftPersV und Luftsportgeräteführer nach § 45 Abs. 1 LuftPersV sind nicht Gegenstand der auf europäischer Ebene harmonisierten Bestimmungen von JAR-FCL. Allerdings ist es nicht sinnvoll, neben dem europäisch harmonisierten System für die Anforderungen an die Tauglichkeit für das in § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 4 LuftVZO genannte Personal der gewerbsmäßigen Luftfahrt ein zweites nationales System für die nichtgewerbliche Luftfahrt einzuführen. Deshalb werden nach einem Übergangszeitraum bis Ende 2004 auch die nationalen Lizenzen dem in Deutschland eingeführten europäisch harmonisierten System angeglichen.

Zu Nummer 7 (Anlage 2 zu § 32)

Mit der Anlage 2 zu § 32 werden die Einzelheiten zur Registrierung von Ausbildungseinrichtungen entsprechend der Bestimmungen (JAR-FCL 1 und 2 deutsch) und zur Registrierung von Ausbildungseinrichtungen, die zum Erwerb von Lizenzen (Segelflugzeugführer, Freiballonführer usw.) nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal ausbilden, vereinheitlicht.

Zu Nummer 8 (Anlage 3 zu § 24a Abs.1)

Von der JAA für alle Mitgliedstaaten vorgegebenes Muster eines Tauglichkeitszeugnisses, das von einem Lizenzinhaber bei jedem Flug mitgeführt werden muss.

Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht. Wegen der an verschiedenen Stellen erforderlichen Korrekturen und Ergänzungen wird die Inhaltsübersicht insgesamt neu gefasst. Trotz Wegfall einer großen Anzahl von Paragraphen in der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV), die durch die vom Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen ,von Hubschraubern und von Flugingenieuren (JAR-FCL 1, 2 und 4 deutsch) ersetzt werden, muss an der grundsätzlichen Gliederung wegen der Bezugnahme in anderen luftrechtlichen Vorschriften festgehalten werden.

Zu Nummer 2

Redaktionelle Änderung

Zu Nummer 3 (§§ 1 bis 5)

Die §§ 1 bis 5 " Erwerb der nationalen Lizenz für Privatflugzeugführer" wurden neugefasst. Eine vom Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt (BLFA-L) eingerichtete Arbeitsgruppe hat sich unter anderem mit der Weiterentwicklung der Allgemeinen Luftfahrt, der Luftsportgeräteverwaltung unter dem Aspekt der Sicherheit, der technischen Entwicklung der Luftfahrtgeräte sowie den fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb von Lizenzen für diese Luftfahrzeugführer nach Überleitung der europäischen Bestimmungen in nationales Recht beschäftigt.

Der Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt hat die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Anforderungen für den Erwerb der nationalen Lizenz für Privatflugzeugführer bestätigt und die Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal mit folgenden Kriterien beschlossen:

- Schaffung einer nationalen Lizenz für Privatflugzeugführer, mit Klassenberechtigung für einmotorig kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 750 kg, die unter vereinfachten und kostengünstigen Voraussetzungen von Bewerbern für den Luftsport erworben werden kann. Die Lizenz berechtigt nur zum Fliegen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (vgl. Begründung Allgemeiner Teil).
- Die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb einer Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 unterscheiden sich im wesentlichen nur in der Flugausbildung vom Erwerb einer Lizenz für Privatflugzeugführer als JAR-FCL 1 deutsch. Die fachlichen Anforderungen in der theoretische Ausbildung für Privatluftfahrzeugführer sind in den Sachgebieten bis auf Funknavigation und Instrumentenflug gleich. Die Flugausbildung mit mindestens 35 Flugstunden (bisher 40 Flugstunden) erfolgt auf Flugzeugen verschiedener Muster mit einer Höchstabflugmasse bis zu 750 kg. Sie ist um 15 Flugstunden geringer als nach JAR-FCL 1 deutsch.
- Nach erfolgreicher Ausbildung und Prüfung wird eine nationale Lizenz für Privatflugzeugführer mit der Klassenberechtigung für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 750 kg erteilt.
- Für Bewerber um diese Lizenz, die eine Lizenz für Segelflugzeugführer oder Hubschrauberführer besitzen, verringert sich die Flugausbildung um 20 Flugstunden. Für Inhaber einer Lizenz für Segelflugzeugführer mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler bzw. für Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen verringert sich die Flugausbildung auf 5 bzw. 7 Flugstunden.
- Die nationale Lizenz für Privatflugzeugführer kann sowohl um die Klassenberechtigungen für Reisemotorsegler (§ 3a) als auch um die Klassenberechtigung für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse bis zu 2000 kg (§ 3b) erweitert werden. Für beide Klassenberechtigungen ist eine entsprechende Einweisung und praktische Prüfung nachzuweisen.
- Die Gültigkeit der nationalen Lizenz und der Klassenberechtigungen beträgt 60 Monate vom Zeitpunkt der Erfüllung der Voraussetzungen.
- Für Privatflugzeugführer mit einer nationalen Lizenz nach § 1 LuftPersV ist für den Erwerb der Privatpilotenlizenz (Flugzeuge) nach JAR-FCL 1 deutsch nach § 5 eine theoretische und Flugausbildung sowie eine Prüfung nach JAR-FCL 1 deutsch erforderlich.

Zu den Nummern 4 bis 10

Der Erwerb von Erlaubnissen für Berufsflugzeugführer, Verkehrsflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Berufshubschrauberführer, Verkehrshubschrauberführern und Motorseglerführer wird in der Verordnung über Luftfahrtpersonal aufgehoben.

Die von der JAA (Joint Aviation Authorities) harmonisierten Anforderungen an die Lizenzierung von Flugbesatzungen von Flugzeugen (JAR-FCL 1, JAR-FCL 4) und Hubschraubern (JAR-FCL 2) werden als Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen ,von Hubschraubern und von Flugingenieuren (JAR-FCL 1, 2 und 4 deutsch) in deutsches Recht überführt. Die Ausbildung und Prüfung für dieses Luftfahrtpersonal richtet sich danach ausschließlich nach den o.g. Bestimmungen. Die für den Erwerb von Lizenzen für dieses Luftfahrtpersonal bisher gültigen §§ 1 bis 35 der LuftPersV werden aufgehoben und durch die im Bundesanzeiger veröffentlichten Bekanntmachungen ersetzt (s. auch Allgemeiner Teil der Begründung).

Die Ausbildung und der Erwerb der Lizenz für Motorseglerführer nach §§ 31 bis 35 LuftPersV ist nach den Bestimmungen der JAR-FCL 1 deutsch integrierter Bestandteil der Ausbildung zum Erwerb der Lizenz für Privatflugzeugführer. Motorsegler sind danach eine " Flugzeugklasse ". Der Erwerb der Lizenz für Motorseglerführer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal ist somit weggefallen.

Um in den Luftsportverbänden wie bisher Inhabern einer Lizenz für Segelflugzeugführer die Führung dieser, aus dem Segelflug hervorgegangenen Luftfahrzeugart weiterhin zu ermöglichen, ohne eine Lizenz als Privatflugzeugführer erwerben zu müssen, wird für die Bundesrepublik Deutschland eine " Klassenberechtigung für Reisemotorsegler " als Zusatzberechtigung zur Lizenz für Segelflugzeugführer eingeführt (vgl. Begründung zu Nummer 8). Der Betrieb von Motorseglern mit Klapptriebwerk wird über die Erteilung der jeweiligen Startart (§ 40 LuftPersV) geregelt.

Zu Nummer 11 (§§ 36 bis 41)

Mit der Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal werden die Anforderungen an die theoretische Ausbildung von Luftfahrzeugführern, wie von den Joint Aviation Authorities

zum Erwerb von europäischen Lizenzen für Luftfahrer vorgegeben, auch für nicht harmonisierte Lizenzen für Luftfahrtpersonal – hier Segelflugzeugführer – in der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt und angewandt. Das theoretische Wissen und die praktischen Fähigkeiten des Luftfahrtpersonals werden durch die einheitliche europäische Regelung erheblich verbessert.

Für Bewerber um eine Lizenz wird mit der Harmonisierung der theoretischen und praktischen Ausbildung sowie Prüfung der Erwerb weiterer europäischer oder nationaler Lizenzen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal wesentlich vereinfacht. Theoretische Ausbildungen und Prüfungen sowie Flugerfahrungen können im größeren Umfang anerkannt werden.

Die theoretische Ausbildung zum Erwerb der Lizenz für Segelflugzeugführer wird daher um die Sachgebiete " Rechtsvorschriften des beweglichen Flugfunkdienstes und Durchführung des Sprechfunkverkehrs, Aerodynamik und menschliches Leistungsvermögen " erweitert. Die theoretischen Prüfungen für Segelflugzeugführer (§ 38) werden um diese Sachgebiete erweitert.

Mit der Änderung der Anforderungen an die Flugausbildung für den Erwerb der Lizenz für Segelflugzeugführer werden die erforderlichen Flugstunden, Starts und Landungen im Segelflug, dem internationalen Standard angeglichen und eine Ungleichbehandlung deutscher Bewerber um eine Lizenz für Segelflugzeugführer beseitigt.

Die theoretische und praktische Einweisung in die Beherrschung des Segelflugzeuges wurde auf Notfälle beschränkt, da Unfälle im Flug nicht simuliert werden können.

In die Neufassung des § 37 werden die Erleichterungen für Bewerber, die Inhaber einer Lizenz sind und eine weitere Lizenz – hier Segelflugzeugführer – erwerben wollen, aus den in deutsches Recht überführten Bestimmungen der JAA übernommen. Der Erwerb einer weiteren Lizenz wird für Bewerber aufgrund der europäischen Harmonisierung wesentlich erleichtert und kostengünstiger. Durch Wegfall der Erlaubnis für Motorseglerführer (vgl. Begründung zu Nummer 4) wird für den Betrieb von Motorseglern mit Klapptriebwerk der Erwerb der Startart " Eigenstart mit Motorseglern " neu in die Verordnung aufgenommen (§ 40 Nr. 4).

Da in der Ausbildung zum Segelflugzeugführer auch Motorsegler verwendet werden können (siehe § 36 Abs. 5), wird in § 40 die im Segelflug noch in Einzelfällen gebräuchliche Startart " Gummiseilstart " eingefügt, um in der Ausbildung ein Minimum an Flugausbildung für diese Startart sicherzustellen.

Das Schleppen von Segelflugzeugen war bisher nur mit Flugzeugen möglich und erlaubt. Durch Neu- und Weiterentwicklungen der Luftfahrzeuge ist das Schleppen von Segelflugzeugen nach neuesten Erkenntnissen und erfolgreich durchgeführten Erprobungen heute mit Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen möglich. In § 40 wurde daher der Erwerb der Startart " Flugzeugschleppstart " aufgehoben und die neue Startart " Schleppstart hinter Luftfahrzeugen " eingeführt. Die Änderung berücksichtigt die fachliche und technische Entwicklung.

Mit Umsetzung der europäischen Bestimmungen JAR-FCL 1 in nationales Recht wird der Erwerb der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler als Berechtigung geregelt (vgl. Begründung zu Artikel 2 Nr. 4). Die Klassenberechtigung kann mit einer europäischen Lizenz für Privatflugzeugführer bzw. bei Umschreibung einer deutschen Lizenz für Privatflugzeugführer mit dem Beiblatt " Motorseglerführer " und der Berechtigung für Flüge im kontrollierten Luftraum " CVFR-Berechtigung " erworben werden.

Inhabern einer deutschen Lizenz für Motorseglerführer, die die Voraussetzung für eine europäische Lizenz nicht erfüllen, aber berechtigt sind, Reisemotorsegler zu führen, wird ihr deutscher Luftfahrerschein für Motorseglerführer in einen Lizenz für Segelflugzeugführer mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler umgeschrieben. Der Neuerwerb der Klassenberechtigung " Reisemotorsegler " nach § 40a setzt den Besitz der Lizenz für Segelflugzeugführer voraus (vgl. Begründung zu Nummer 4).

Mit Überarbeitung des § 41 wird die Gültigkeit der Lizenz von bisher zwei Jahre den europäischen Bestimmungen angeglichen und unbefristet erteilt. Die Lizenz ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach § 24d LuftVZO. Die Ausübung der Rechte einer Lizenz ist vom Nachweis festgelegter Voraussetzungen abhängig.

Diese neue Verfahrensweise stellt einen wesentlichen Abbau von hoheitlichen Verwaltungsaufgaben bei den Luftfahrtbehörden der Länder dar. Sie ist für den Lizenzinhaber mit einer höheren Eigenverantwortung und spürbaren Kosteneinsparung verbunden.

Zu den Nummern 12 bis 14 (§§ 42 bis 45)

Die Neufassung der §§ 42 bis 45 - Erwerb von Lizenzen für Luftsportgeräteführer - ist eine Folgeänderung aufgrund des Artikels 1 der Verordnung vom 13.Juni 2001 (BGBl I S. 1221).

Die Änderungen in der genannten Verordnung basieren auf Empfehlungen einer vom Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt eingesetzten Arbeitsgruppe, die sich unter anderem mit der Luftsportgeräteverwaltung unter dem Aspekt der Sicherheit, der technischen Entwicklung der Luftsportgeräte und der Vereinfachung der Verwaltung der Luftfahrtbehörden durch Überleitung weiterer hoheitlicher Aufgaben auf Beauftragte des privaten Rechts befasste. Eine Empfehlung der Arbeitsgruppe war der Wegfall behördlicher Aufgaben bei der Musterzulassung, Stückprüfung und Nachprüfung von Luftsportgeräten, ohne dass das gegenwärtige Sicherheitsniveau abgesenkt wird.

Aufgrund mehrjähriger Erfahrungen, die im Rahmen der Beauftragung nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes bei der Ausbildung von Luftsportgeräteführern und dem Betrieb von Luftsportgeräten von den Luftsportverbänden gesammelt wurden, wird den Beauftragten die Festlegung des Inhalts und die Durchführung der theoretischen Ausbildung, der Flug- und Sprungausbildung für die jeweilige Luftsportgeräteart nach in § 42 Abs. 3 und 4 festgelegten Mindestanforderungen übertragen.

Die technische Entwicklung der aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeuge, die Leistungsparameter, die Flugeigenschaften sowie die fliegerisch fachlichen Anforderungen an den Betrieb dieser Luftfahrzeuge, im Vergleich mit Flugzeugen der Klasse bis 2000 kg höchstzulässige Startmasse, erfordert nach neuestem Erkenntnisstand für den Erwerb der Lizenz für Führer von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen gleiche fachliche Voraussetzungen wie die für den Erwerb der Lizenz für Privatflugzeugführer. Mit Änderung des § 42 Abs. 4 Nr. 1.1 wird dieses vollzogen. Gleichzeitig wird damit die Voraussetzung zur Anerkennung von Flugerfahrung auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen für den Erwerb einer höherwertigeren Lizenz geschaffen.

§ 42a wurde aufgehoben und die Erleichterungen für Bewerber die Inhaber einer Lizenz sind wurden für jede Luftsportgeräteart nach den spezifischen Anforderungen in § 42 Abs. 4 übernommen.

Zu Nummer 15 (§§ 46 bis 49)

Die Neufassung der §§ 46 bis 49 - Erwerb von Lizenzen für Freiballonführer – erfolgt analog der Änderungen der Anforderung an die theoretische Ausbildung für alle nicht von der JAA harmonisierten Lizenzen (vgl. Begründung Nummer 5).

Basierend auf der bisherigen Regelung zum Erwerb der Lizenz für Freiballonführer trägt die Neufassung der §§ 46 bis 49 u. a. der Entwicklung Rechnung, dass Freiballone in verschiedenen Größenklassen (nach dem Hüllenvolumen und der Anzahl der im Korb befindlichen Passagiere) zugelassen werden. Die überwiegende Anzahl der Freiballone wird gewerbsmäßig in Luftfahrtunternehmen bzw. zu nichtgewerbsmäßigen Fahrten gegen Entgelt eingesetzt. Nach der bisherigen LuftPersV werden diese Ballone berufsmäßig von Freiballonführern mit einer Lizenz für Privatluftfahrzeugführer geführt.

Mit dem in § 46 neu eingefügten Abs. 5 wird sichergestellt, dass Freiballone nur von ausreichend qualifizierten verantwortlichen Freiballonführern berufsmäßig und im gewerbsmäßigen Luftverkehr geführt werden. Mit der Einführung dieser Berechtigung wird den europäischen Anforderungen für eine berufsmäßige und gewerbsmäßige Tätigkeit als Luftfahrtpersonal auch für diese Luftfahrtgeräte entsprochen.

Darüber hinaus werden mit der Neufassung der §§ 46 bis 49 die in der theoretischen Ausbildung und in der Fahrausbildung für den Erwerb der Lizenz für Freiballonführer gesammelten Erfahrungen, die veränderten Größenklassen und Betriebsbedingungen der Freiballone und die damit an den Freiballonführer zu stellenden höheren Anforderungen berücksichtigt.

Die Gültigkeitsdauer der Lizenz für Freiballonführer wird, wie für alle Privatluftfahrzeugführer, für eine private Tätigkeit unbefristet erteilt (vgl. Begründung zu Artikel 2 Nr. 9), während die Gültigkeitsdauer einer Lizenz nach § 46 Abs. 5 für eine berufsmäßige und gewerbliche Tätigkeit mit 60 Monaten den europäischen Bestimmungen angeglichen wird.

Zu Nummer 16 (§§ 50 bis 53)

In der Bundesrepublik Deutschland wurde, da kein Bedarf bestand, bisher keine Ausbildung von Luftschiffführern durchgeführt. Die in der LuftPersV ausgewiesene theoretische Ausbildung und Fahrausbildung zum Erwerb der Lizenz für Luftschiffführer wurde daraufhin überprüft, ob sie den absehbaren Anforderungen von in der Entwicklung befindlichen Luftschiffmustern entspricht. Die Neufassung beinhaltet die einheitlichen Anforderungen an die theoretische Ausbildung von Luftfahrzeugführern nach den harmonisierten europäischen Bestimmungen und aus der technischen Entwicklung von Luftschiffen abgeleitete Erkenntnisse an die Fahrausbildung für den Erwerb dieser Lizenz (vgl. Begründung zu

Nummer 5). Dabei wird auch die Nutzung von anerkannten synthetischen Flugübungsgeräten in der Ausbildung von Luftschiffführern vorgesehen.

Die Lizenz wird nicht wie bisher als Lizenz für Berufsluftfahrzeugführer erteilt, sondern als selbständige Lizenz für Luftschiffführer. In die Lizenz wird das Luftschiffmuster (Musterberechtigung § 52a) eingetragen, auf dem der Bewerber ausgebildet worden ist. Die Lizenz berechtigt zukünftig auch zu Fahrten nach Sichtflugregeln bei Nacht im gewerbsmäßigen und nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr.

Die Neufassung des § 52a – Erwerb der Musterberechtigung für Luftschiffführer – ist eine Folgeänderung aufgrund von in kraftgetretenen Bau- und Betriebsvorschriften für verschiedene Arten und Größen von Luftschiffen.

Voraussetzung für den Erwerb der Musterberechtigung sind eine theoretische und praktische Einweisung des Luftschiffführers auf das spezielle Muster. Die Einweisung vermittelt Kenntnisse über den Aufbau und die Ausrüstung des Luftschiffes sowie auf die Vermittlung der Fähigkeit zur sicheren Führung und Bedienung des Luftschiffes in der Normalfahrt und in besonderen Fahrzuständen.

Die Einführung des § 52 b – Instrumentenflugberechtigung für Luftschiffführer – wurde notwendig, weil die modernen Luftschiffe entsprechend ihrer technischen und navigatorischen Ausrüstung sowohl am Tag und in der Nacht unter Sichtflugbedingungen als auch nach Instrumentenflugbedingungen betrieben werden können. Luftschiffführer bedürfen daher einer Instrumentenflugberechtigung. Für den Erwerb und den Umfang der Instrumentenflugberechtigung sind die Vorschriften für die Instrumentenflugberechtigung für Flugzeugführer gemäß JAR-FCL 1 deutsch sinngemäß anzuwenden.

Die Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung der Lizenz für Luftschiffführer richten sich nach den europäischen Bestimmungen für Flugzeugführer (JAR-FCL 1 deutsch).

Zu Nummer 17

Der Erwerb von Lizenzen für Flugnavigatoren (§§ 54 bis 57) in der Verordnung über Luftfahrtpersonal wird aufgehoben, da die technische und navigatorische Ausrüstung der Luftfahrzeuge den Einsatz von Flugnavigatoren nicht mehr erfordert. Die fachlichen Aufgaben des Flugnavigators werden in den gegenwärtig zum Einsatz kommenden Flugzeugen von Flugzeugführern wahrgenommen. Die Aufgaben des Flugnavigators wurden in die

Ausbildung zum Erwerb der Lizenz für Berufsflugzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch integriert.

Der Erwerb von Lizenzen für Flugingenieure (§§ 58 bis 61) richtet sich künftig nach den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemachten Bestimmungen JAR-FCL 4 deutsch (vgl. Begründung zu Nummer 4).

Zu Nummer 18

Die Änderung der Bezeichnung der Lizenz " Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder " ist eine Angleichung an Bezeichnung Dienststellen nach dem " Gesetz über die Einrichtung eines Bundeskriminalpolizeigesetzes (vgl. § 2 Abs. 4 und § 3 Abs. 2 Satz 1 BKAG).

Zu Nummer 19 redaktionelle Folgeänderung (s. Begründung zu Nummer 17)

Zu Nummer 20 (§§ 62 bis 65)

Anpassung der fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb von Lizenzen für Flugtechniker an die Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen für Hubschrauberführer nach JAR-FCL 2 deutsch für den Betrieb von Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder.

Vereinfachung der Verwaltung von Lizenzen analog der Bestimmungen von JAR-FCL 2 deutsch (vgl. Begründung zu Nummer 4).

Zu den Nummern 21 bis 23

Die für den Erwerb der Musterberechtigung, Instrumentenflugberechtigung und Langstreckenflugberechtigung gültigen §§ 66 bis 80 der LuftPersV werden aufgehoben (vgl. Begründung zu Nummer 4). Die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb dieser Berechtigung

gungen sind in den Bestimmungen JAR-FCL1 deutsch, JAR-FCL 2 deutsch und JAR-FCL 4 deutsch enthalten.

Zu Nummer 24

Die Änderung der Überschrift im Ersten Abschnitt ist eine redaktionelle Folgeänderung zu den Änderungen in den §§ 81 bis 86.

Zu Nummer 25 (§ 81)

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift aufgrund der Aufhebung der Lizenz für Motorseglerführer nach Überleitung europäischer Bestimmungen in nationales Recht (vgl. Begründung zu Nummer 4).

Die in der Kunstflugausbildung zu schulenden besonderen Flugzustände und Flugübungen wurden dem internationalen Standard angeglichen und durch die Elemente Rückenflug und Trudeln ergänzt.

Hervorzuheben ist, dass die in § 81 aufgeführten Flugzustände für sich allein noch keinen Kunstflug darstellen. Es handelt sich ausschließlich um Übungen, die erst durch das Hinzutreten besonderer Umstände als Kunstflug zu beurteilen sind. Die Unterscheidung des Kunstflugs vom Normalflug erfolgt daher auch weiterhin nach den bislang bekannten Kriterien.

Neu werden in § 81 die Absätze 7 und 8 aufgenommen, in denen die Eintragung und die Gültigkeit der Kunstflugberechtigung neu gefasst werden. Die bisherige Bestimmungen nach § 87 werden aufgehoben.

Zu Nummer 26 (§§ 82 und 83)

Mit Einführung der europäischen Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen für Privatluftfahrzeugführer nach JAR-FCL 1 deutsch werden die Vorschriften zum Erwerb der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge und der Berechtigung für Nachtflug

aufgehoben, da diese Ausbildung zukünftig Bestandteil der Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz nach JAR-FCL 1 und 2 deutsch ist (vgl. Begründung zu Nummer 4).

Für Inhaber einer Lizenz nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal, in der Fassung vom 13. Februar 1984, die nicht in eine europäische Lizenz für Privatluftfahrzeugführer umgeschrieben werden kann, wird der Erwerb o.g. Berechtigungen in den Übergangsbestimmungen (s. § 135 Abs. 1 Nr. 3 LuftPersV) geregelt.

Zu Nummer 27 (§§ 84 bis 86)

Aufgrund der technischen Entwicklung der Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge ist es nach dem derzeitigen Stand der Technik und der erfolgreich durchgeführten Erprobung möglich, Schleppflüge auch mit o. g. Luftfahrzeugen durchzuführen. Bisher war dieses nur mit Flugzeugen möglich. Der Erwerb der Schleppberechtigung (§ 84) musste daher den neuen Bedingungen und den bei der Erprobung gesammelten Erfahrungen angepasst werden. Der Erwerb der Schleppberechtigung mit Winden zum Schleppen von Luftsportgeräten wurde gestrichen, da Winden zum Schleppen von Luftfahrzeugen keine Luftfahrtgeräte nach § 1 Abs.1 LuftVZO sind. Für den Erwerb der Schleppberechtigung wurden die fachlichen Voraussetzungen, unabhängig von der Art des schleppenden Luftfahrzeugs und von dem zu schleppenden Luftfahrzeug oder Gegenstand, neu festgelegt.

Die Änderung der fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung nach § 84a, Passagiere mit Luftsportgeräten zu befördern, wurde aufgrund der praktischen Erfahrungen und den gestiegenen Sicherheitserfordernissen für Passagiere notwendig.

Inhalt und Umfang der erforderlichen Flug- oder Sprungausbildung für den Erwerb der Passagierberechtigung legt der Beauftragte für die jeweilige Luftsportgeräteart entsprechend den neuesten Erkenntnissen fest. Mit dieser Regelung wird eine aktuelle Ausbildung erreicht, die den Sicherheitserfordernissen bei der Mitnahme von Passagieren gerecht wird.

Die Änderungen in § 85 sind Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge (vgl. Begründung zu Nummer 17).

Die in § 86 bisher vorgegebene fachliche Einschränkung, dass die Streu- und Sprühberechtigung nur von Flugzeugführern oder Hubschrauberführern erworben werden kann, wird aufgrund der technischen Entwicklung und Durchführbarkeit auch mit anderen Luftfahrzeugen aufgehoben. Die fachlichen Voraussetzungen zum Erwerb der Berechtigung werden allgemeiner gefasst.

Zu Nummer 28 (§ 87)

Die in der Verordnung über Luftfahrtpersonal mit § 87 geregelte Erteilung, Umfang, Verlängerung, Erneuerung und Gültigkeit von Berechtigungen nach §§ 81 bis 86 werden aufgehoben und analog der europäischen Regelung den einzelnen Berechtigungen zugeordnet.

Zu Nummer 29

Die Änderung der Überschrift im Ersten Abschnitt ist eine redaktionelle Folgeänderung zu Änderungen der §§ 88 bis 97a.

Zu Nummer 30 (§§ 88 und 89)

Die Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern, Privathubschrauberführern sind in JAR-FCL 1 deutsch und JAR-FCL 2 deutsch geregelt (vgl. Begründung zu Nummer 4).

Aufgrund der Einführung einer nationalen Lizenz für Privatflugzeugführer nach § 1 LuftPersV (vgl. Begründung zu Nummer 3) werden in § 88a die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern nach § 1 LuftPersV neu bestimmt. Die Berechtigung nach § 88a zur praktischen Ausbildung dieses Luftfahrtpersonals berechtigt nicht zur Ausbildung von Bewerbern zum Erwerb von Lizenzen nach den Bestimmungen JAR-FCL 1 deutsch.

Die Änderungen in § 89 sind redaktionelle Folgeänderungen, (vgl. Begründung zu Nummer 5).

Zu Nummer 31 (§§ 90 bis 93)

Redaktionelle Folgeänderungen (vgl. Begründung zu Nummer 11).

Zu Nummer 32 (§§ 94 bis 96)

Redaktionelle und fachliche Folgeänderungen. Da sich mit Änderung der fachlichen Voraussetzungen zum Erwerb der Lizenz für Freiballonführer (s. § 46) und Luftsportgeräteführer (s. § 42) auch die fachlichen Anforderungen an den Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung (Fluglehrer) geändert haben, werden diese ebenfalls den höheren Anforderungen angeglichen (vgl. Begründungen Nummer 6 und 9).

Die Erteilung, Umfang, Verlängerung, Erneuerung und Gültigkeit der Berechtigungen nach §§ 88, 89, 94, 95, und 95a wurden mit Änderung des § 96 den europäischen Bestimmungen angeglichen.

Zu Nummer 33 (§§ 97 und 97a)

Redaktionelle Folgeänderung da der Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftsportgeräteführern (§ 97) und das Vertrautmachen mit Luftsportgeräten § 97a in den neuen § 95a integriert wurde.

Zu Nummer 34

Die Änderung der Überschrift im Ersten Abschnitt ist eine redaktionelle Änderung aufgrund des Wegfalls der Testflugberechtigung .

Zu Nummer 35 (§ 98)

Redaktionelle Folgeänderung

Zu Nummer 36 (§§ 99 bis 103)

Die Aufhebung der §§ 99 bis 103 (Testflugberechtigung) erfolgte, weil mit Überleitung der europäischen Prüf- und Zulassungsvorschrift - JAR – 21 Subpart JA - in diesen Vorschriften die Anforderungen für Luftfahrzeugführer zur Erprobung von Luftfahrtgerät europaweit einheitlich vorgegeben sind und damit die Grundlagen für die Ausbildung, den Erwerb und die Erteilung der Testflugberechtigung in der Verordnung über Luftfahrtpersonal entfallen sind.

Zu Nummer 37 Buchstabe a (§ 104 Abs. 3)

In Nr. 2 a, Nr. 3 a sowie in Nr. 4 a und Nr. 5 a werden die veralteten Begriffe „Berufsausbildung als Facharbeiter“ bzw. „Geselle mit Lehrabschlussprüfung“ durch „ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf“ ersetzt. Abs. 3b ist nicht mehr erforderlich, da sich der Prüfungsumfang aus § 108 ergibt.

Zur Anpassung an § 111a Abs. 1 werden die Zeiten der beruflichen Tätigkeit in Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 Buchstabe b und Nummer 3 Buchstabe b den Zeiten für freigabeberechtigtes Personal angeglichen und die Tätigkeit in einem JAR-145 Betrieb berücksichtigt.

Die Prüferlaubnis Klasse 3 war bisher auf Motorsegler und Segelflugzeuge beschränkt. Sie wird in Abstimmung mit dem Bund-Länder-Fachausschuss "Luftfahrt" künftig auf Einfachflugzeuge (Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis zu 750 kg nach § 1 Nr. 1 Buchstabe c der Zweiten Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät) erweitert, da die technischen Anforderungen bei diesen Luftfahrzeugen vergleichbar sind. Die bisher für diese Flugzeuge ausgestellten Prüferlaubnisse Klasse 1 behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

Die Prüferlaubnis Klasse 4 wird auf Flugmotoren, Propeller und Geräte der Flugsicherungsausrüstung begrenzt. Die Anwendung für weitere Gerätearten (sonstiges Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 11 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) wird damit aufgehoben, die Stückprüfung erfolgt bei diesen Geräten in dem vom LBA anerkannten Herstellungsbetrieb mit eigenem Qualitätssicherungssystem und geeignetem Prüfpersonal, die Nachprüfung zusammen mit dem System, in das dem Gerät verwendet wird.

Eine Prüferlaubnis Klasse 5 ist für Sprungfallschirme, Hängegleiter oder Gleitsegel mit Artikel 2 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter und die Zulassung von Luftsportgeräten und Flugmodellen entfallen.

Zu Nummer 37 Buchstabe b (§ 104 Abs. 6)

In Anpassung an § 111a Abs. 2 (alt) wird anstelle der Art und des Umfangs der Ausbildung künftig der Ausbildungsbetrieb einschließlich der Ausbildungspläne und der Prüfungen genehmigt und bei den bereits nach JAR-147 genehmigten Betrieben die Ausbildung für die Prüfer von Luftfahrtgerät nicht mehr gesondert anerkannt.

Zu Nummer 38 (§ 105)

Im bisherigen Absatz 2 wird die Ersetzbarkeit der geforderten Berufsausbildung durch den erfolgreichen Besuch einer staatlichen oder staatlich anerkannten Technikerschule oder einer Fach- oder wissenschaftlichen Hochschule geregelt. Die darüber hinausgehende, im bisherigen Absatz 1 geregelte Überprüfung des Wissensstand des Antragstellers als Ersatz für den erfolgreichen Schulabschluss war vor Jahren durchaus angebracht, stellt mittlerweile aber einen nicht mehr vertretbaren Aufwand dar und wird durch den Abschluss eines vom LBA anerkannten Lehrgangs ersetzt. Die Absätze 1 und 2 wurden daher basierend auf der Möglichkeit des Ersatzes der Berufsausbildung durch den entsprechenden Lehrgangs- oder Schulabschluss zusammengefasst.

Zu Nummer 39 (§ 106 Abs. 3)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund Nummer 37 Buchstabe a.

Zu Nummer 39 Buchstabe b (§ 106 Abs. 3)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund Nummer 37 Buchstabe a.

Zu Nummer 40 (§107 Abs. 2)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund Nummer 37 Buchstabe a.

Zu Nummer 41 (§ 108)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund Nummer 37 Buchstabe a, wobei die Prüferklasse 1 im Rahmen der beruflichen Ausrichtung des Prüfers auf Flugzeuge weiterhin für alle Flugzeuge verwendet wird und ggf. auch Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 750 kg einschließen kann und die Prüferklasse 3 für alle leichteren Flugzeugkategorien, Ballone und Rettungsschirme verwendet wird und im Bedarfsfall ebenfalls Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 750 kg einschließen kann.

Zu Nummer 42 (§ 109 Abs. 4)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 43 (§110)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 44 (§111a)

Die Durchführung der Instandhaltungsprüfungen nach § 11 Abs. 2 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät wurde mit der Ersten DVLuftGerPV geregelt. Dabei wurde deutlich, dass das Ausstellen der Prüfbescheinigung nach erfolgter Instandhaltungsprüfung, welche die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit bedeutet, einem besonderen Personenkreis vorbehalten sein muss, der mindestens die fachlichen Anforderungen nach JAR-66 CAT C erfüllen sollte und aufgrund seiner Verantwortung gleichzeitig die rechtlichen und betrieblichen Voraussetzungen kennt. Diese bisher in der Ersten DVLuftGerPV und den Nachrichten für Luftfahrer festgelegte Berechtigung wird mit Absatz 2 in die Luft-PersV aufgenommen.

Zu Nummer 45 (§§ 112 bis 114)

Die Überarbeitung der fachlichen Anforderungen zum Erwerb der Berechtigung für Flugdienstberater wurde aufgrund der geänderten Bestimmungen für Luftfahrtunternehmen mit Einführung der europäischen Bestimmungen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen (JAR-OPS 1 deutsch), veröffentlicht im Bundesanzeiger (BAnz. Nr. 181a vom 26. September 1998), erforderlich. Die Ausbildung der Flugdienstberater erfolgt in amtlich anerkannten Lehrgängen für das Verkehrsgebiet Europa bzw. ohne Gebietsbeschränkung. Es sind Fertigkeiten der Flugvorbereitung einschließlich der Nutzung von Datenverarbeitungsprogrammen und der bodenseitigen Unterstützung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers während des Fluges im Rahmen eines Luftfahrtunternehmens in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1 deutsch nachzuweisen.

Zu Nummer 46

Die Änderung der Überschrift im Zweiten Abschnitt ist eine redaktionelle Änderung (vgl. Begründung zu Nummer 6 bis 8).

Zu Nummer 47 (§§ 115 und 116)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juni 2001 (BGBl. I S. 1221).

Angleichung der Gültigkeit der Lizenz für Steuerer von Flugmodellen an die europäische Regelung (vgl. Begründung zu Nummer 4).

Zu Nummer 48

Die Änderung der Überschrift im Dritten Abschnitt ist eine redaktionelle Anpassung aufgrund der Änderungen in § 117

Zu Nummer 49 (§ 117)

Die Änderung des § 117 ist ausschließlich redaktioneller Art. Mit ihr wird der europäischen Regelung für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal sowie der Verordnung über Flugfunkzeugnisse (FlugfunkV) entsprochen.

Mit der Regelung, den Flugauftrag für Flüge außerhalb der Sichtweite des Fluglehrers erst zu erteilen, wenn der Bewerber um eine Lizenz für Privatluftfahrzeugführer die theoretische Prüfung bestanden bzw. in der durchgehenden Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz für Berufs- oder Verkehrsluftfahrzeugführer gleiche Kenntnisse wie ein Privatluftfahrzeugführer nachgewiesen und die erforderliche Flugerfahrung gesammelt hat, wird den gehobenen Sicherheitsanforderungen bei Flügen in der Bundesrepublik Deutschland entsprochen.

Für nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte werden die Voraussetzungen für Alleinflüge vom Beauftragten nach § 31c LuftVG festgelegt.

Zu Nummer 50 (§§ 118 bis 119)

Redaktionelle Änderung, da die Voraussetzungen für Alleinfahrten von Luftschiffführern und Alleinflüge zum Erwerb von Berechtigungen in die fachlichen Voraussetzungen zum Erwerb der Lizenz bzw. Berechtigung aufgenommen wurden (z.B. § 50 Abs. 3 Nr.3 Luft-PersV).

Zu Nummer 51

Die Änderung der Überschrift im Dritten Abschnitt ist eine redaktionelle Anpassung zu den §§ 120 bis 122.

Zu Nummer 52 (§§ 120 bis 122)

Die Änderungen in §§ 120 und 121 sind redaktionelle Folgeänderungen aufgrund der Umsetzung der europäischen Bestimmungen für Luftfahrzeugführer (vgl. Begründung zu Nummer 4) sowie Änderungen für den Erwerb von Lizenzen für Segelflugzeugführer, Luftsportgeräteführer, Freiballonführer, Luftschiffführer und Flugtechniker (vgl. Begründung zu Nummer 5).

§ 122 beinhaltet eine redaktionelle Änderung und Klarstellung, dass nur Sprungfallschirmführer eine bestimmte Anzahl von Fallschirmabsprüngen nachweisen müssen. Die Aufhebung der Absätze 2 und 3 ist eine Folgeänderung, die sich aus der Überleitung der europäischen Bestimmungen für Flugzeug- und Hubschrauberführer ergibt.

Der neu in § 122 eingefügte Absatz 3 regelt die erforderliche Flugerfahrung der Luftschiffführer bei Fahrten nach Instrumentenflugregeln mit Fluggästen in Luftschiffen. Einer entsprechenden Regelung hat es bisher nicht bedurft, da Luftschiffe in der Bundesrepublik Deutschland für Passagierfahrten nach Instrumentenflug nicht eingesetzt waren.

Zu Nummer 53 (§ 123)

Redaktionelle Änderung infolge der Änderungen zum Erwerb von Lizenzen für Luftsportgeräteführer (vgl. Begründung zu Nummer 6 bis 8). Der Nachweis der praktischen Voraussetzungen für Luftsportgeräteführer wurde in § 120 übernommen.

Zu Nummer 54 (§ 124)

Die Anrechnung von Flugzeit in besonderen Fällen wird entsprechend den harmonisierten europäischen Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal nach dieser Verordnung angeglichen.

Zu Nummer 55 (§ 125)

Die Berücksichtigung der fliegerärztlichen Untersuchung nach § 125 und den " Richtlinien für die Feststellung der Tauglichkeit des Luftfahrtpersonals (NfL II – 86/85) " wird im Zusammenhang mit der Überleitung der europäischen Bestimmungen an die Tauglichkeit des Luftfahrtpersonals in JAR-FCL 3 deutsch geregelt. Der § 125 und o. g. Richtlinien werden aufgehoben.

Zu Nummer 56 (§ 126)

Vereinfachung des Nachweises der erforderlichen Ausbildung in Sofortmassnahmen am Unfallort oder in Erster Hilfe.

Zu Nummer 57 (§ 127)

Aufgrund der Neufassung der Voraussetzungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen und deren Gültigkeit nach dieser Verordnung wird der § 127 aufgehoben.

Zu Nummer 58

Die Änderung der Überschrift im Dritten Abschnitt ist eine redaktionelle Folgeänderung zu den §§ 128 bis 130.

Zu Nummer 59 (§ 128)

Die Neufassung der Bestimmungen in den §§ 128 und 129 für Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen wurde entsprechend § 4 Abs. 1 Nr.4 und 5 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes und der Einführung der neuen Bestimmungen über die Lizenzierung von Luftfahrtpersonal nach JAR-FCL 1, 2 und 4 deutsch sowie der Überarbeitung der Verordnung über Luftfahrtpersonal erforderlich. Die Prüfungsvoraussetzungen, Prüfungsverfahren und Ermächtigung von Prüfern werden den europäischen Bedingungen angeglichen.

Die zuständige Stelle ermächtigt durch Vereinbarungen, eine für ihren Bereich erforderliche Anzahl, zuverlässige und für die jeweilige Prüfung qualifizierte Personen, im Auftrag der zuständigen Stelle Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen vorzunehmen. Die Gültigkeitsdauer von Anerkennungen beträgt längstens 3 Jahre. Eine Verlängerung liegt im Ermessen der zuständigen Stelle.

Zu Nummer 59 (§129)

Die Berücksichtigung einer theoretischen und fliegerischen Vorbildung wird den europäischen Bestimmungen angeglichen.

In § 129 wurde die Berücksichtigung des Besitzes eines Flugfunkzeugnisses nach der Verordnung über Flugfunkzeugnisse bei der Ausbildung in Sprechfunkverfahren bei Erwerb einer Lizenz ergänzt.

Der bisherige Absatz 2, der sich auf die Berücksichtigung fliegerischer Erfahrungen vor Wiedererlangung der Lufthoheit im Jahre 1955 bezog, ist durch Zeitablauf obsolet geworden und wurde gestrichen.

Zu Nummer 60 (§ 130)

Aufhebung der Erleichterung für die Erneuerung einer abgelaufenen Lizenz, da dies bei JAR-FCL 1, 2 und 3 deutsch sowie in der Neufassung der Paragraphen zu den einzelnen Lizenzen mitgeregelt wird.

Zu Nummer 61

Die Änderung der Überschrift im Dritten Abschnitt ist eine redaktionelle Anpassung zu den §§ 131 bis 133.

Zu Nummer 62 (§§ 131 bis 133)

Die Änderungen in § 131 sind redaktionelle Änderungen zur Anpassung an § 22 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 3).

Die Änderungen in § 132 sind Anpassung aufgrund der Änderungen der §§ 23 bis 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nummer 4 bis 7).

§ 133 ist eine redaktionelle Anpassung an den Text der Verordnung über Flugfunkzeugnisse (FlugfunkV) vom 1. März 1994

Zu Nummer 63

Die Änderung der Überschrift im Vierten Abschnitt ist eine redaktionelle Änderung zu den §§ 133a bis 135

Zu Nummer 64 (§§ 133a bis 135)

Der § 133a wird neu in die Verordnung eingefügt. Mit den in §133a erweiterten Durchführungsvorschriften wird das Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 32 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 und 5 des Luftverkehrsgesetzes ermächtigt, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung notwendig ist, durch Rechtsverordnungen die Einzelheiten zu regeln, die zur Durchführung der in dieser Verordnung enthaltenen Verhaltensvorschriften dieses Luftfahrtpersonal betreffend erforderlich sind.

In § 134 wird die Neufassung der Ordnungswidrigkeitstatbestände der Überarbeitung der Verordnung über Luftfahrtpersonal (vgl. Begründung zu Nummer 4) angeglichen. Die

Aufhebung von Ordnungswidrigkeitstatbeständen erfolgte, weil mit Überleitung der europäischen Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten für Flugzeuge (JAR-FCL 1 deutsch) und für Hubschrauber (JAR-FCL 2 deutsch) in nationales Recht die Rechtsgrundlagen in dieser Verordnung entfallen sind.

Der § 135 enthält Bestimmungen zur Besitzstandswahrung für die Inhaber von Lizenzen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal i. d. F. vom 13.02. 1984 unter Berücksichtigung der europäischen Bestimmungen für Flugzeugführer (JAR-FCL 1 deutsch) und Hubschrauberführer (JAR-FCL 2 deutsch) und dieser Artikelverordnung.

Zu Nummer 65

(Anlagen zu dieser Verordnung)

Mit Einführung harmonisierter europäischer Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal von Flugzeugen und Hubschraubern wird auch eine einheitliche Lizenz für dieses Personal vorgegeben. Für die Ausstellung nationaler Luftfahrerscheine nach alten Mustern sind damit die Grundlagen in dieser Verordnung entfallen (vgl. Begründung zu Nummer 4). Bisher erteilte nationale Luftfahrerscheine werden bei Nachweis der Voraussetzungen nach JAR-FCL 1 oder 2 deutsch in eine europäische Lizenz umgeschrieben.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gebührenverzeichnisses zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

Die Neufassung der Abschnitte III, IV und VII des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV dient vornehmlich der Aufsplittung von Gebührentatbeständen aufgrund der vom BMVBW im Bundesanzeiger bekannt gemachten Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten und Flugingenieuren (JAR-FCL 1, 2 und 4 deutsch) und infolge der mit Artikel 1 und 2 geänderten Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) und der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV).

Die in Abschnitt III des Verzeichnisses vorgesehene Trennung von Prüfungsgebühren in gesonderte Gebühren für die theoretische Prüfung und für die praktische Prüfung von Luftfahrtpersonal soll dem Umstand Rechnung tragen, dass zwischen beiden Prüfungsteilen ein Zeitraum von bis zu sechs Monaten liegen darf.

Infolge der Einführung des EURO als alleiniges gesetzliches Zahlungsmittel ab 01. Januar 2002 ist eine entsprechende Umstellung der Gebührentatbestände erforderlich. Diese Umstellung von DM auf EURO erfolgt durch Umrechnung entsprechend dem gesetzlichen sechsstelligen Umrechnungskurs (1 EUR = 1,95583 DM). Bei einzelnen Gebührentatbeständen wird lediglich eine Glättung unrunder Umrechnungsbeträge durch Auf- und Abrundung vorgenommen, um zu einem neutralen Haushaltsergebnis zu kommen.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten der Änderungsverordnung.

Die Frist von drei Monaten nach Verkündung ist eine ausreichend lange Übergangszeit, damit sich Luftfahrt und Verwaltung auf die zu erwartenden Bestimmungen einstellen können.