

10.12.02**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - G - Inzu **Punkt** der 784. Sitzung des Bundesrates am 20. Dezember 2002

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen**A****Der federführende Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der folgenden Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 2 Nr. 17a -neu-, Nr. 18a -neu-, Nr. 21a -neu-, Nr. 22a -neu- und Nr. 32a-neu- (§§ 54 bis 61 und 66 bis 80 LuftPersV)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 17 ist folgende Nummer 17a einzufügen:
"17a. Die §§ 54 - 57 werden aufgehoben."
- b) Nach Nummer 18 ist folgende Nummer 18a einzufügen:
"18a. Die §§ 58 - 61 werden aufgehoben."
- c) Nach Nummer 21 ist folgende Nummer 21a einzufügen:
"21a. Die §§ 66 - 70 werden aufgehoben."
- d) Nach Nummer 22 ist folgende Nummer 22a einzufügen:
"22a. Die §§ 71 - 76 werden aufgehoben."

Ausgeliefert am 10. DEZ. 2002

...

(noch Ziffer 1)

e) Nach Nummer 23 ist folgende Nummer 23a einzufügen:

"23a. Die §§ 77 - 80 werden aufgehoben."

Begründung:

Die erforderliche Aufhebung der §§ 54 - 61 und 66 - 80 ist durch einen Übermittlungsfehler versehentlich unterblieben.

Der Änderungsantrag ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen abgestimmt.

2. Zu Artikel 2 Nr. 30 (§ 88 LuftPersV)

In Artikel 2 Nr. 30 sind in § 88 die Wörter "der Instrumenten- und Nachtflugberechtigung" durch die Wörter "der Instrumentenflugberechtigung und der Nachtflugqualifikation" zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff Nachtflugberechtigung ist mit FCL 1.125(c) durch den Begriff Nachtflugqualifikation ersetzt worden.

Der Änderungsantrag ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen abgestimmt.

3. Zu Artikel 2 Nr. 32 (§ 96 Abs. 4 LuftPersV)

In Artikel 2 Nr. 32 ist in § 96 Abs. 4 im ersten Halbsatz sowie in Ziffer 1 jeweils die Zahl "88" zu streichen.

Begründung:

Die Voraussetzungen für die Verlängerung oder Erneuerung der Gültigkeitsdauer der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern und Privathubschrauberführern nach § 88 LuftPersV-E sind in JAR-FCL 1 deutsch und JAR-FCL 2 deutsch geregelt. Da in § 96 Abs. 4 LuftPersV-E nur die Verlängerung oder Erneuerung der Gültigkeitsdauer der Berechtigungen nach den §§ 88a, 89, 94, 95 und 95a LuftPersV-E geregelt wird, ist eine redaktionelle Klarstellung erforderlich.

4. Zu Artikel 2 Nr. 59 (§ 128 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV)

In Artikel 2 Nr. 59 ist in § 128 Abs. 1 Nr. 1 nach dem Wort "Berufsflugzeugführer," das Wort "Verkehrsflugzeugführer," einzufügen.

Begründung:

Die Aufnahme der Verkehrsflugzeugführer ist erforderlich, weil auch für sie in FCL 1.285 Prüfungen vorgesehen sind.

Der Änderungsantrag ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen abgestimmt.

B

5. **Der Finanzausschuss,
der Gesundheitsausschuss und
der Ausschuss für Innere Angelegenheiten**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der federführende Verkehrsausschuss

empfeht dem Bundesrat ferner die Annahme der nachstehenden

EntschlieÙung

(Bei
Minder-
heit
entfällt
Ziffer 7)

6. Der Bundesrat stimmt der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen im Hinblick auf die vordringliche Umsetzung der JAR-FCL-Regelungen in nationales Recht zu und stellt Änderungsanliegen zu Einzelpunkten im Interesse des fristgerechten Inkrafttretens und der hierauf gerichteten Erwartungen der von den Regelungen betroffenen Kreise zurück.

Zugleich bittet er die Bundesregierung, die im folgenden aufgeführten Änderungsvorschläge bei nächster Gelegenheit aufzugreifen und in eine weitere Änderungsverordnung zu übernehmen:

(noch Ziffer 6)

- Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 24 Abs. 2 LuftVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 24 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Tatsachen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, sind insbesondere Trunksucht, Medikamentensucht, Rauschgiftabhängigkeit, die Anordnung der Betreuung, bestandskräftige, unanfechtbare oder sofort vollziehbare Entscheidungen der Verwaltungsbehörden, eine erhebliche gerichtliche Bestrafung, Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaften nach § 153 a der Strafprozessordnung oder mehrfache rechtskräftig festgestellte erhebliche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften."

Begründung:

Der mit dem Verordnungsentwurf vorgelegte Text stellt eine Abkehr von der geltenden Regelung und mithin einen Rückschritt hinter das geltende Sicherheitsniveau im Luftverkehrsrecht dar. Dies ergibt sich aus dem Umstand, dass derzeit in der obergerichtlichen Rechtsprechung anerkannt ist, dass eine „gerichtliche Bestrafung“ im Sinne des geltenden § 24 Abs. 2 LuftVZO keinen spezifischen luftrechtlichen Bezug aufweisen muss (vgl. Beschluss des 20. Senats des Bayerischen Verwaltungsgerichtshof vom 11. Februar 2002, Az. 20 ZB02.259).

Die bestehende Verwaltungspraxis zeigt, dass jede gerichtliche Bestrafung, auch mehrfache rechtskräftig festgestellte erhebliche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, unabhängig von ihrem speziellen Luftfahrtbezug wichtige Erkenntnisse für die Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Bewerbers liefern. Aus diesem Grund sollten die bewährten Tatbestandsmerkmale des geltenden § 24 Abs. 2 LuftVZO auch bei Neuformulierung dieser Vorschrift beibehalten werden. Unter Berücksichtigung der Ereignisse des 11. September 2001 wäre es inkonsequent und unvertretbar, die Anforderungen an die Zuverlässigkeit von Luftfahrtpersonal abzusenken.

Verschärfungen bei Sicherheitsmaßnahmen an einfachen Landeplätzen, wie durch die EU-Verordnung neuerdings vorgesehen, und die mit Wirkung vom 12. Oktober 2001 in Kraft getretene Luftverkehr-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftVZÜV) würden durch Lockerungen in der Zuverlässigkeitsüberprüfung beim fliegenden Personal konterkariert.

- Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 24c Abs. 1 Satz 2 LuftVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 24c Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu fassen:

(noch Ziffer 6)

"Auf Antrag des Inhabers einer Lizenz bei der für die Lizenz zuständigen Stelle entscheidet diese unter Hinzuziehung von für diese Überprüfung vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Sachverständigen auf der Grundlage des Ergebnisses dieser Überprüfung und der mitgeteilten Tatsachen über die Art der Beschränkung, die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung, die Erteilung, den Widerruf oder die Einschränkung der Lizenz."

Begründung:

Das Tauglichkeitsverfahren muss von dem Verwaltungsverfahren eindeutig getrennt bleiben, um klare Zuständigkeitsverhältnisse zu schaffen. Das bisher bewährte Verfahren der Zweistufigkeit sollte deshalb beibehalten werden, um Probleme im Vollzug der Vorschriften auszuschließen. Aufgabe des anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen soll es auch künftig sein, ein abschließendes Urteil über medizinische Sachverhalte abzugeben. Die für die Lizenz zuständige Stelle, also z. B. die zuständige Luftfahrtbehörde eines Landes entscheidet auf dieser Grundlage über die Auswirkungen auf die Lizenz.

Mit der Ersetzung des Wortes „widerspricht“ durch die Antragsmöglichkeit des Lizenzinhabers soll die Missverständlichkeit der vorgeschlagenen Formulierung ausgeräumt werden, die entgegen der Wortwahl keinen Bezug zum verwaltungsrechtlichen Widerspruchsverfahren hat. Eine materielle Änderung ist mit dieser Umformulierung nicht verbunden.

- Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 24c Abs. 3 Satz 3 LuftVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 24c Abs. 3 Satz 3 die Wörter "über die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses, gegebenenfalls" zu streichen.

Begründung:

Die für die Lizenz zuständige Stelle sollte auch künftig nicht über die Ausstellung oder Beschränkung von Tauglichkeitszeugnissen, sondern ausschließlich über die Auswirkungen auf die Ausbildung oder die Lizenz entscheiden. Medizinische Sachverhalte sollten der abschließenden Beurteilung durch anerkannte Sachverständige im Tauglichkeitszeugnis (antizipierte Sachverständigengutachten) vorbehalten bleiben.

(noch Ziffer 6)

- Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 24d Abs. 4 Satz 1 LuftVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 24d Abs. 4 Satz 1 vor den Wörtern "zuständige Stelle" die Wörter "nach Absatz 1" einzufügen.

Begründung:

Diese redaktionelle Folgeänderung stellt die Zuständigkeit für die Erstellung von Tauglichkeitszeugnissen klar.

(Entfällt
bei
Minder-
heit zu
Ziffer 6)

7. - Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 24e Abs. 6 Satz 3 LuftVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 24e Abs. 6 Satz 3 wie folgt zu fassen:

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

Begründung:

Im § 24e LuftVZO (neu) werden erstmals per Verordnung von den flugmedizinischen Sachverständigen der Nachweis von mindestens 120 flugmedizinischen Untersuchungen für einen Zeitraum von drei Jahren gefordert. Die bisherige Verordnungsfassung sah einen solchen konkreten Nachweis nicht vor. Gängige Verwaltungspraxis ist, gemäß Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (vgl. Schreiben vom 21. Mai 1986), mindestens 50 Untersuchungen in vier Jahren zu fordern.

Die jetzt geforderte Anzahl an Untersuchungen würde bedeuten, dass einer erheblichen Anzahl von fliegerärztlichen Untersuchungsstellen die Anerkennung nicht mehr erteilt werden könnte. Es besteht die Möglichkeit, dass bestimmte Regionen ohne fliegerärztliche Versorgung auskommen müssten. Dem sollte entgegen gewirkt werden.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die Anzahl der nachzuweisenden Untersuchungen auf 100 in drei Jahren festzulegen. Damit werden die oben beschriebenen Auswirkungen auf das Fliegerarztwesen zumindest vermindert.

(noch Ziffer 7)

- Zu Artikel 2 Nr. 62 (§ 131 LuftPersV)

In Artikel 2 Nr. 62 ist § 131 wie folgt zu fassen:

**"§ 131
Zuständige Stellen**

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

Begründung:

Nach den bisherigen Regelungen im § 131 LuftPersV konnten die Länder in eigener Zuständigkeit entscheiden, welche Luftfahrtbehörde im Land zuständig ist für die Ernennung von Prüfern gemäß § 128 Abs. 3 LuftPersV. Diese Möglichkeit ist mit der Neufassung des § 131 entfallen, sollte den Ländern aber auch weiterhin erhalten bleiben.