



DEUTSCHER AERO CLUB E.V.

MITGLIED DER FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
UND DES DEUTSCHEN OLYMPISCHEN SPORTBUNDES

Deutscher Aero Club e.V. • Hermann-Blenk-Straße 28 • 38108 Braunschweig

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat LR 24
Herrn Pavel Novak
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Ansprechpartner:
Günter Bertram
Generalsekretär

Tel.: +49 531 235 40 20
Fax: +49 531 235 40 11
E-Mail: g.bertram@daec.de

10.01.2012

Einführung der europäischen Vorschriften für die Lizenzierung von Piloten

Sehr geehrter Herr Novak,

mit großer Unruhe und Sorge beobachten die Mitglieder des Deutschen Aero Club (DAeC) die Einführung der europäischen Vorschriften für die Lizenzierung von Piloten. Im Amtsblatt 1178/2011 der EU wurden am 25.11.2011 die ab dem 8.4.2012 anzuwendenden Regeln veröffentlicht, aber weiterführende Auskünfte zur Anwendung in Deutschland sind für die Piloten noch nicht verfügbar. Wir begrüßen deshalb Ihre Mitteilung, dass Sie mit Vertretern des LBA und der Landesluftfahrtbehörden am 11.1.2012 in den Prozess einsteigen und danken Ihnen für Ihr Angebot, unsere ersten Vorschläge für diesen Termin zu berücksichtigen.

Wie bereits angeboten, ist der DAeC jederzeit bereit, seine Expertise in diesen Bereichen durch Experten in den unterschiedlichen Bereichen zur Verfügung zu stellen, da es im Interesse unserer Mitglieder liegt, optimale Lösung zu erarbeiten.

Aus dem bisher Gesagten leiten wir unseren ersten Vorschlag ab, nämlich die im Raum stehende Möglichkeit eines generellen „Opt out“ für die Einführung von einem Jahr bis zum 8.4.2013 unbedingt wahrzunehmen, wie es im Artikel 12 der vom EASA Komitee bereits genehmigten Ergänzung zur EU VO 1178/2011 festgelegt ist. Zum einen erscheint es ausgesprochen schwierig, bis zum 8.4.2012 alle notwendigen Arbeiten mit der angemessenen Umfänglichkeit und Sorgfalt zu bewältigen. Zum anderen soll dem berechtigten Anspruch der Lizenzinhaber nach Klarheit hinsichtlich der Übergangsmodalitäten vom einen in das andere System mit allen Varianten, und damit verbunden nach Planungssicherheit und Entscheidungsfreiraum, unbedingt Rechnung getragen werden. Die weiteren „Opt out“ Möglichkeiten gemäß dem neuen Artikel 12 sollten so weit wie möglich ausgeschöpft werden.

Ein Kernproblem wird durch die teilweise notwendige, parallele Anwendung von Part FCL Regeln, FCL I deutsch und LuftPersV deutlich. In der Übergangsphase müssen auf der einen Seite die bestehenden national gültigen Kriterien und Parameter noch angewandt werden, wenn andererseits bereits Part FCL Regeln gelten, wie z.B. für den PPL(A) oder Neuausstellungen von Lizenzen, sind die neuen Kriterien anzuwenden. Die Inhaber von Lizenzen müssen Klarheit erhalten, was wann mit ihren gültigen Lizenzen, Berechtigungen und „Medicals“ geschieht.

Um der sich ausbreitenden Verunsicherung, was am 8.4.2012 passiert, zu begegnen, sollte möglichst bald ein abgestimmter und detaillierter Zeitplan für die Umsetzung Nationalen Rechts in Europäisches Recht erarbeitet werden.

Weiterhin schlagen wir eine umfassende Informationskampagne für alle Beteiligten vor. Im Detail möchten wir uns zunächst mit den folgenden Vorschlägen zum Übergang von JAR-FCL zu EU-FCL einbringen:

- Entsprechend der EU VO Art. 4 werden JAR-FCL konforme Lizenzen in EU-FCL Lizenzen umgewandelt. Die Umwandlung von nicht in JAR-FCL erfassten Zusatzberechtigungen, z.B. F-Schlepp, muss geklärt werden. Hier geht es insbesondere um den Zeitpunkt, ab wann die neuen Gültigkeits- und Ausbildungsbedingungen gelten und zwar zum einen für den Inhaber einer JAR-FCL Lizenz, zum anderen für den Inhaber einer nationalen Lizenz. Da die Schleppberechtigung nach LuftPersV weiterhin auch für Luftsportgeräte gilt, ist hier eventuell eine Anpassung der nationalen Bedingungen in Erwägung zu ziehen.
- Die nationalen Lizenzen PPL(N) und PPL(A) nach ICAO können unserer Ansicht nach in PPL(A) nach EU-Teil FCL umgewandelt werden. Die Anforderungen, welche die zukünftige Pilotenausbildung zum PPL(A) stellt, werden bereits heute von Inhabern der deutschen Lizenzen weitestgehend erfüllt. Der in Anhang II genannte *Nachweis der Verwendung der Funknavigationshilfen* kann im Rahmen eines Übungsfluges mit Fluglehrer erfolgen. Kann dies nicht geleistet werden oder liegen Kenntnisse bzw. die geforderten 70 Stunden auf Flugzeugen nicht vor, wird ein LAPL erteilt. Eine Umschreibung von LAPL auf PPL(A) nach späterer Erbringung der Nachweise soll möglich sein. Wir sind gerne bereit, diesen Vorschlag, eingehend und nachvollziehbar im Detail zu begründen.
- Nach unserer Auffassung werden JAR-FCL FI(A) automatisch in EU-FCL FI(A) überführt, da die heutige Ausbildung umfänglich die neuen Anforderungen erfüllt. Für die Fluglehrer PPL(N) und PPL(A) nach ICAO sehen wir die Voraussetzungen als erfüllt, zukünftige LAPL Piloten auszubilden. Es muss ein Verfahren entwickelt werden, das die erforderlichen Kompetenzprüfungen bei jeder zweiten Verlängerung gleichmäßig über den 6-Jahreszeitraum von 2 Verlängerungen verteilt, z.B. nur ungerade Lizenznummern müssen bei der ersten Verlängerung nach der Umstellung die Kompetenzprüfung nachweisen.
- Die Ausbildungsmöglichkeit für Piloten nach §1 LuftPersV und Fluglehrer nach §88a sollte bis zum 8.4.2014 erhalten bleiben.
- Bestehende Deutsche Segelflugglizenzen können nach Ansicht des DAeC unmittelbar in die EU-SPL gewandelt werden. Die heutige deutsche Ausbildung entsprechend der DAeC „Methodik der Ausbildung“ erfüllt die Anforderungen zu 100 %. Gleiches gilt für die Fluglehrerlizenz für Segelflug, die unmittelbar in einen FI(S) nach EU-FCL überführt werden kann.

Für die heute lebenslang gültigen Lizenzpapiere müssen Lösungen erarbeitet werden, damit diese in einem vernünftigen Verfahren in EU-Lizenzen umgetauscht werden, ohne dass den Piloten Kosten dafür entstehen. Bei Fluglehrern bietet sich an, den dreijährigen Rhythmus der Lizenzverlängerung zu nutzen und nach der Einführung des SPL diesen schrittweise durchzuführen. Für die anderen Piloten sollte die Neuausstellung an das „Medical“ gebunden werden. Die maximale Gültigkeitsdauer des „Medicals“ von fünf Jahren stellt sicher, dass jeder Pilot, dessen „Medical“ durch seinen Fliegerarzt der Luftfahrtbehörde vorgelegt wird, damit erfasst ist und ein neues Lizenzpapier erstellt und an die gültige Adresse versandt werden kann.

Schwieriger stellt sich der Übergang der Erfüllung der Bedingungen für die Ausübung der Rechte der Lizenz dar. Während heute 25 Starts/Landungen in den zurückliegenden zwei Jahren notwendig sind, muss in Zukunft der SPL Pilot zur Erfüllung der VO 15 Starts, 5 h Flugzeit und zwei Übungsflüge mit Fluglehrer nachweisen. Die Forderung nach den zwei Übungsflügen kann nicht an einem Stichtag passieren, weil die Anzahl der Fluglehrer und Schulflugzeuge nicht ausreicht, dieses umzusetzen. Als Deutscher Aero Club, mit einem Organisationsstand von mehr als 90% der Lizenzinhaber, können wir hier mit unseren Kommunikationsmitteln zu einem sinnvollen fließenden Übergang mit beitragen.

- Mit der auf Seite 1 erwähnten Änderung der EU VO 1178-2011 werden auch die Einzelheiten der Anerkannten Ausbildungsorganisationen (ATO) nach Teil FCL geregelt und detailliert festgelegt. Wir erlauben uns deshalb schon heute vorsorglich darauf hinzuweisen, dass auch hier Klärungsbedarf entstehen wird, der direkt mit den Lizenzvorschriften des Teil FCL zusammenhängt.

Grundsätzlich ist der DAeC der Auffassung, dass alle nach deutschen Luftrecht genehmigten Ausbildungseinrichtungen, auch die sog. „Registrierten Ausbildungseinrichtungen“, die Kriterien der im zukünftigen Annex VII „Approved Training Organisations“ mehr als erfüllen, da ihnen durch einen Verwaltungsakt eine behördliche Erlaubnis nach §§ 30-32 erteilt wurde, die grundsätzlich im § 5 LuftVG gefordert wird. In Deutschland wurde das in JAR-FCL 1 vorgesehene Registrieren von Ausbildungseinrichtungen nicht in JAR-FCL 1 Deutsch übernommen. Das scheint jetzt von Vorteil zu sein.


Auch bei der Ausbildung Segelflug und Ballonfahren, die bis jetzt nur nach nationalen Regeln erfolgte, ist es erforderlich, Übergangszeiträume und -verfahren zu definieren sowie dafür zu sorgen, dass bestehende Anerkennungen und Erlaubnisse mit in das europäische Regelwerk übertragen werden. Dies ist notwendig, um eine nach LuftPersV begonnene Ausbildung innerhalb der vorgesehenen Gültigkeitsperiode von vier Jahren abschließen zu können bzw. Ausbildungsgänge nach Teil FCL beginnen zu können. Es muss möglich sein, für einen Übergangszeitraum beide Ausbildungsgänge parallel zu ermöglichen. Den Betroffenen darf durch den Übergang zum europäischen Recht kein Nachteil entstehen.

- Fast alle im Deutschen Aero Club organisierten Landesverbände besitzen eine so genannte „globale Ausbildung“ für ihre angeschlossenen Vereine, ausgestellt von ihrer zuständigen Behörde, d.h. diese Ausbildung ist genehmigt und überwacht. Sämtliche ausbildenden Fluglehrer, Flugzeuge und Fluggelände sind der Behörde bekannt.
- In Landesverbänden ohne „globale Ausbildung“, gibt es einzelne Vereinsausbildungsgenehmigungen. Auch hier wird vom Genehmigungsinhaber der Behörde jedwede Änderung mitgeteilt. Somit existieren heute bereits ähnliche Organisationsformen wie die kommenden ATO's. Es muss für alle Vereine und Landesverbände gewährleistet sein, dass sie ohne Unterbrechungen vom bisherigen Ausbildungsumfang Gebrauch machen können, bis sie in eine ATO überführt werden können.
- Sehr wichtig erscheint dem DAeC, dass mit der Umstellung auf EU-FCL eine deutsche Festlegung getroffen wird, dass mit diesen neuen Lizenzen auch alle Annex 2 Flugzeuge – SEP, TMG und Segelflugzeuge - betrieben werden können, da ansonsten ein paralleles nationales Lizenzwesen ähnlich dem heutigen Doppelsystem mit allen seinen Besonderheiten und Unzulänglichkeiten implementiert werden müsste.
- Bei der nicht komplexen ATO ist auf zusätzliche unnötige Formalien, die über die heute notwendigen hinausgehen, zu verzichten. Durch Formalien wird nicht die Sicherheit, sondern ausschließlich der Kostendruck erhöht. Methodik, Ausbildungsnachweise und Übersichten über die Fluglehrer, Ausbildungsluftfahrzeuge und Vereine erfüllen die Qualitätsnachweise.

- Fragen treten nach unserer Einschätzung auch bei der Umsetzung der „Medicals“ und Sprachanforderungen auf. Die unterschiedlichen Laufzeiten zwischen nationalem und europäischem Recht dürfen bei einer Umschreibung nicht ohne weiteres auf neue Nachweisintervalle umgestellt werden. Die auf ausgegebenen Dokumenten eingetragenen Gültigkeitsdauern/Ablaufdaten müssen Bestand haben, da die jetzigen Dokumente auf Grundlage von bestehenden VO ausgestellt worden sind.
- Der zukünftige erhöhte Bedarf an FIE erfordert praxisnahe Lösungen, denn ansonsten wird die Schar der Fluglehrer, hier insbesondere im Segelflug, so stark dezimiert, dass der Segelflug als Ganzes gefährdet werden könnte. Vereine können nur existieren, wenn eine genügend große Anzahl Fluglehrer ehrenamtlich bereit ist, die bewährte Ausbildung durchzuführen. Der DAeC ist außerordentlich besorgt, wie unter den in Part-FCL beschriebenen Bedingungen eine ausreichende Anzahl an Prüfern für den Kompetenzcheck der Fluglehrer anerkannt werden können.

Der DAeC wiederholt das Angebot für eine Mitarbeit beim Übergang von JAR-FCL und LuftPersV zu EU-FCL. Unsere ehrenamtlichen und hauptamtlichen Mitarbeiter sind seit vielen Jahren bei der Einführung von EU-FCL bei EASA, European Gliding Union und Europe Air Sports engagiert. Die Kommentierungsphase des NPA und CRD zum Licensing hat der DAeC intensiv genutzt. Für seine Mitglieder hat er mehrere Veranstaltungen bundesweit abgehalten, um die Luftsportler einzubinden.

Mit freundlichem Gruß



Günter Bertram
Generalsekretär