

**Nachrichtliche Bekanntmachung
der Verordnung
zur Änderung der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
und der Verordnung
über Luftfahrtpersonal**

Vom 23. November 1992

Nachstehend wird die am 27. November 1992 im Bundesgesetzblatt I S. 1965 veröffentlichte Verordnung zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Die Änderungen der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung dienen im wesentlichen der Umsetzung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt.

Die Änderungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal passen die Struktur der Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonal den heutigen Erfordernissen an.

Bonn, den 30.11.92

LR 10/60.01.32-02.10/56 BM 92 II
Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. Graumann

**Verordnung
zur Änderung der Luftverkehrs-
Zulassungs-Ordnung und der Verordnung
über Luftfahrtpersonal *)**

Vom 23. November 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, 5 und 9 a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 15. April 1991 (BGBl. I S. 904), wird wie folgt geändert:

1. § 28 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „von der Erlaubnis und den darin eingetragenen Berechtigungen für mindestens einen Gültigkeitszeitraum der Erlaubnis oder Berechtigung Ge-

brauch gemacht wurde und“ gestrichen.

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Für anerkannte Erlaubnisse kann die Erlaubnisbehörde auf Antrag entsprechende deutsche Ausweise erteilen.“

2. Nach § 28 wird folgender § 28 a eingefügt:

„§ 28 a

Anerkennung von Erlaubnissen, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilt wurden

- (1) Von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilte Erlaubnisse 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 Erlaubnisse den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal entsprechen.
- (2) Jeder Inhaber einer von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Erlaubnis 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 Erlaubnis tätig werden.
- (3) Bestehen Zweifel, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Erlaubnis der in Absatz 1 genannten Vorschriften entsprechen, wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen die Erlaubnis anerkannt werden kann. Die Absätze 2 und 4 bleiben unberührt. Bestehen nach Prüfung der Gleichwertigkeit der Erlaubnis 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 Gemeinschaft werden davon schriftlich unterrichtet. Dem Inhaber der Erlaubnis wird so bald wie möglich Gelegenheit gegeben, zusätzliche Prüfungen abzulegen. Hat der Antragsteller den zusätzlichen Voraussetzungen Genüge getan, wird die betreffende Erlaubnis unverzüglich anerkannt.
- (4) Erlaubnisse für Luftfahrzeugführer, die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft 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 zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgeführten besonderen Anforderungen genügt.
- (5) Wird eine deutsche Erlaubnis auf der Grundlage einer von einem Drittland erteilten Erlaubnis oder eines Teiles einer solchen Erlaubnis erteilt, wird dies in der Erlaubnis vermerkt.

*) Artikel 1 Nr. 2 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 373 S. 21).

(6) Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft werden zu Ausbildungseinrichtungen sowie zu Prüfungen und Verfahren zum Erlaubniserwerb in derselben Weise wie deutsche Staatsangehörige zugelassen.“

3. Die §§ 83 bis 89 werden aufgehoben.

4. In § 102 Abs. 2 Satz 2 werden das Wort „Flugzeug“ durch das Wort „Luftfahrzeug“ und das Wort „Luftfahrzeugführers“ durch das Wort „Luftfahrzeugs“ ersetzt.

5. § 110 wird aufgehoben.

6. Nach der Anlage 3 zu der Verordnung wird eine Anlage 4 (zu § 28 a) in der Fassung des Anhangs zu dieser Änderungsvorordnung angefügt.

Artikel 2

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265) geändert durch die Verordnung vom 30. November 1988 (BGBl. I S. 2193), wird wie folgt geändert:

1. § 10 Abs. 2 Nr. 3 wird wie folgt gefaßt:

„3. im gewerbsmäßigen Luftverkehr zu einer Tätigkeit als verantwortlicher Flugzeugführer auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Flugzeugführer, zugelassen sind.“

2. § 12 wird aufgehoben.

3. Dem § 13 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Die Erlaubnis wird über den 15. November 1994 hinaus nicht verlängert oder erneuert.“

4. § 14 Abs. 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) Von dem Nachweis der Tätigkeit als Flugzeugführer nach Absatz 2 kann abgesehen werden, wenn der Bewerber zumindest die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 erfüllt. In diesem Fall wird die Erlaubnis für eine Tätigkeit als verantwortlicher Flugzeugführer im gewerbsmäßigen Luftverkehr auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Flugzeugführer, zugelassen sind, beschränkt.“

5. Dem § 135 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Inhabern der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 1. Klasse wird auf Antrag die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse erteilt. Der Antrag soll zum Zeitpunkt einer fälligen Verlängerung oder Erneuerung der Erlaubnis gestellt werden. Es können die Voraussetzungen des § 11 zugrunde gelegt werden, wenn dies für den Bewerber günstiger ist. Für die Verlängerung oder Erneuerung einer in den Luftfahrerschein eingetragenen Berechtigung gelten die dafür vorgeschriebenen Voraussetzungen.“

6. § 137 wird aufgehoben.

7. Nummer 2 Buchstabe b der Rückseite des Beiblattes „A“ zu Muster 2 (Berufsluftfahrzeugführer) und der Beiblätter „A 1“ und „A 2“ zu Muster 4 (Verkehrsluftfahrzeugführer) sowie Nummer 3 Buchstabe b der Rückseite des Beiblattes „A 2“ zu Muster 4 (Verkehrsluftfahrzeugführer) werden wie folgt gefaßt:

- a) „im gewerbsmäßigen Luftverkehr zu einer Tätigkeit als verantwortlicher Flugzeugführer auf Flugzeugen der eingetragenen Muster, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Flugzeugführer, zugelassen sind, für Flüge am Tage und bei Nacht sowie zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge,“
- b) „in commercial air transportation as pilot-in-command of aeroplanes certified for a minimum flight crew of one pilot for which a type rating has been issued, for flights by day and by night and for controlled VFR flights,“.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 23.11.92

Der Bundesminister für Verkehr

Günther K r a u s e

Besondere Anerkennungsverfahren

Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung					
Einsatzbereich	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung*) - Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigkeitserklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Gewerblicher Luftverkehr mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) Verantwortlicher Luffahrzeugführer (PIC)	a) ATPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 - 60	a) 1.500 Std. als PIC auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	a) Praktische Überprüfung einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luffahrzeugführer	b) ATPL-A	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 - 60	b) 1.500 Std. auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	b) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
2. Gewerblicher Luftverkehr, ausgenommen mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) PIC	a) CPL-A (mit IR)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 - 60	a) 1.000 Std. als PIC auf Flugzeugen im gewerblichen Luftverkehr seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luffahrzeugführer	b) CPL-A (mit IR)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 - 60	b) 1.000 Std. im gewerblichen Luftverkehr	b) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
3. a) Arbeitsflüge mit Flugzeugen (ausgenommen Schulungsflüge)	a) CPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 - 60	a) 700 Std. als PIC auf Flugzeugen herkömmlicher Bauart, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	a) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit
b) Arbeitsflüge mit Hubschraubern (ausgenommen Schulungsflüge und Einsätze über See)	b) CPL-H	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 - 60	b) 700 Std. PIC auf Hubschraubern, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	b) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit
4. Gewerblicher Luftverkehr oder Einsätze über See mit Hubschraubern					
a) PIC	a) ATPL-H (mit IR, falls IFR-Flüge erforderlich)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 - 60	a) 1.500 Std. als PIC auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, ggf. einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luffahrzeugführer	b) CPL-H (mit IR, falls IFR-Flüge erforderlich)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 - 60	b) 1.500 Std. auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR	b) Praktische Überprüfung, ggf. einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator

IR = Instrument rating

*) Den Antragstellern wird möglichst bald die Gelegenheit gegeben, sich den genannten Überprüfungen zu unterziehen.
Als Flugzeuge herkömmlicher Bauart gelten alle Flugzeuge, außer solche nach JAR 25 und Ultraleichtflugzeuge