

Neue Regeln zur Anerkennung und Umschreibung von US- Lizenzen unter JAR-FCL

Gut 100 Jahre nach dem ersten Motorflug funktioniert unser Luftverkehr zwar, von kleinen Abweichungen abgesehen, nach weltweit standardisierten Regeln, Luftfahrzeuge werden nach weitgehend übereinstimmenden Bauvorschriften gebaut und Pilotenlizenzen nach ähnlichen Kriterien erteilt. Doch das alles nutzt international ausgerichteten Flugschülern bis heute wenig.

Grundsätzlich hat man mit jeder Lizenz, die in einem Mitgliedsstaat der ICAO erworben wurde, eine Berechtigung erhalten, mit der man zwar beinahe weltweit ein Flugzeug steuern darf. Voraussetzung ist jedoch, dass das Flugzeug in dem Land registriert wurde, aus dem die Lizenz stammt. Problematisch wird es, sobald das Kennzeichen des Flugzeuges einen Anfangsbuchstaben hat, der nicht zur Lizenz passt. Trotz dieses optisch eher kleinen Unterschiedes wird man gleich mit einer ganzen Reihe von Problemen konfrontiert, nicht nur in Deutschland sondern in den meisten Staaten dieser Welt.

Denn mit einer Lizenz, die aus einem anderen Land stammt als das Flugzeug, darf man – von speziellen Ausnahmen abgesehen – nur fliegen, wenn zwischen den beteiligten Staaten ein bilaterales Abkommen auf gegenseitige Anerkennung der Lizenzen besteht. Die Harmonisierung der Lizenzen in Europa und weiteren Mitgliedsstaaten der JAA durch die JAR- FCL hat in dieser Richtung zwar einiges vereinfacht. Z.B. werden die alten nationalen Privatpilotenlizenzen inzwischen von allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union anerkannt, vorausgesetzt, sie erfüllen die Mindestanforderungen der ICAO. Ferner werden alle Lizenzen, also neben dem PPL auch der CPL und ATPL gegenseitig anerkannt, wenn sie nach den Richtlinien der JAR- FCL von einem Mitgliedsstaat der JAA ausgestellt wurden, wobei die JAA gegenüber der EU noch weitere Mitglieder hat.

Die Behandlung von Lizenzen, die außerhalb der JAA- Mitgliedstaaten erworben wurden, ist dagegen neu geregelt und damit nicht unbedingt einfacher geworden. Die weltweit größte Lizenzgruppe außerhalb der JAA stellen die nach den Federal Aviation Regulations- FAR ausgestellten rund 700.000 Lizenzen der USA.

Grundsätzlich unterscheidet man bei solchen Lizenzen zwischen der Anerkennung und der Umschreibung. Die Anerkennung wird auch Validation genannt, die Umschreibung ist die Conversion.

Die Anerkennung ist eine Bescheinigung, die es erlaubt mit der gültigen amerikanischen Lizenz, ein deutsch zugelassenes Luftfahrzeug zu fliegen. Dagegen führt die Umschreibung zu einer vollwertigen Lizenz nach JAR- FCL. Während eine Anerkennung mit mehr oder weniger großem Aufwand für alle Lizenzen möglich ist, also für den PPL, CPL und ATP geht die Umschreibung nur für den PPL.

Da die Anerkennung eines PPL zwei Jahre gültig ist und beliebig oft verlängert werden kann, reicht sie für viele Zwecke bereits aus. Dennoch hat die Anerkennung gegenüber einer vollwertigen JAR – FCL Lizenz zwei entscheidende Nachteile.

Zum einen können in den Anerkennungsschein keine weiteren Berechtigungen eingetragen werden, die man möglicherweise in Europa erwerben will. Zum anderen darf man - wenn die Anerkennung in Deutschland erfolgt ist – auch nur deutsch zugelassene Luftfahrzeuge fliegen, während man mit der JAR- FCL Lizenz Flugzeuge aus allen JAA- Mitgliedsstaaten steuern darf.

Wie läuft die Anerkennung nun praktisch ab?

Da es für die US- Lizenzen die oben beschriebene Allgemeine Anerkennung nicht gibt, kann die Lizenz nur im Einzelfall auf Antrag anerkannt werden. Hierfür gibt es allerdings feste Spielregeln. Die entsprechenden Formblätter gibt es auf der Webseite des Luftfahrt Bundesamtes – LBA .

<http://www.lba.de>

über die Menüpunkten

„Betriebliche Fachthemen → Luftfahrtpersonal → Lizenzierung

→Antrag auf Anerkennung einer Lizenz die von einem Nicht- JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde

und

→ Vordruck Verification

Der Antrag ist grundsätzlich an das LBA in Braunschweig zu richten, gleich ob es sich um einen PPL, CPL oder ATP handelt.

Um einen PPL anerkennen zu lassen, muss man eine Flugerfahrung von insgesamt 75 Stunden nachweisen. Geht man davon aus, dass die Mehrzahl der US- Schüler bis zur Prüfung so um die 50 bis 55 Stunden im Logbuch stehen haben, sind also noch ca. 20 bis 25 Stunden nach Scheinerhalt zu sammeln.

Dem Antrag sind diverse Unterlagen beizufügen, die auch jeder deutsche PPL- Schüler zum Beginn seiner Ausbildung vorlegen muss. Dazu gehören

- Polizeiliches Führungszeugnis für Behörden,
- Auszug aus dem Sünderkonto in Flensburg,
- beglaubigte Kopie des Reisepasses oder Personalausweises
- Sprechfunkzeugnis BZF I, II oder AZF
- Bescheinigung über einen Lehrgang „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ .

Im Gegensatz zum deutschen PPL- Schüler braucht man jedoch keinen BZF- Lehrgang. Vielmehr beantragt man bei der Regulierungsstelle für Telekommunikation in Mühlheim die Anerkennung seiner amerikanischen Sprechfunkfertigkeiten. Hierzu reicht man die US- Lizenz nebst FCC- Zeugnis ein und legt noch eine mündliche Prüfung in den deutschen Sprechfunkgruppen ab. Die schriftliche BZF- Prüfung und der englische Teil der mündlichen Prüfung werden erlassen.

Hat man alle Unterlagen für das LBA beisammen, wird das Amt noch eine schriftliche Prüfung in den zwei Fächern „Luftrecht“ und „Menschliches Leistungsvermögen“ und eine praktische Befähigungsüberprüfung verlangen. Dieser Checkflug kann mit einem geeigneten Prüfer nach Wahl des Antragstellers durchgeführt werden. Entsprechende Kontakte können durch die Landesluftfahrtbehörden oder die deutschen Flugschulen vermittelt werden. Normalerweise wird es sowieso sinnvoll sein, sich mit einem deutschen Fluglehrer auf den Checkflug vorzubereiten.

Wer nach erfolgter Anerkennung beim LBA eine vollwertige JAR-FCL Lizenz haben möchte, muss warten, bis er 25 weitere Flugstunden, also insgesamt 100 Stunden beisammen hat und kann dann bei der zuständigen Erlaubnisbehörde die Umschreibung beantragen. Zuständige Erlaubnisbehörden sind für den PPL die Luftfahrtbehörden der einzelnen Bundesländer. Zu beachten ist, dass jede Lizenz grundsätzlich erst dann umgeschrieben werden kann, wenn sie zuvor vom LBA anerkannt wurde.

Für das Ausstellen des JAR-FCL PPL ist dann keine weitere Theorieprüfung mehr erforderlich, dafür aber ein so genannter Erwerbscheckflug, also ein vollwertiger PPL- Checkflug, der etwas umfangreicher ist als die o.g. Befähigungsüberprüfung zur Anerkennung. Auch muss der Erwerbscheckflug von einem von der Behörde bestimmten Prüfer abgenommen werden. Doch es gibt eine Abkürzung. Wer bereits vor der Anerkennung mit der Erlaubnisbehörde redet, kann eine Zustimmung erhalten, die Erwerbsprüfung vorzuziehen und sie gleich anstelle der Befähigungsüberprüfung abzulegen.

Die CVFR- Qualifikation wird im Rahmen des Checkfluges gleich mit demonstriert, ist dann also nach JAR- FCL abgehakt. Anders sieht es mit der Nachtflugberechtigung aus. Obwohl die Nachtflugausbildung in den USA fester Bestandteil der PPL- Ausbildung ist, wird sie nicht in Anerkennung bzw. Umschreibung übernommen, sondern muss an einer deutschen Flugschule neu erworben werden.

Hintergrund dieser, erst auf den zweiten Blick verständlichen, Verfahrensweise:

In den USA gibt es, im Gegensatz zu Europa keine eigenständige Nachtflugberechtigung und somit auch keine Berechtigung, die anzuerkennen wäre.

Geändert haben sich auch die Regeln zu Anerkennung bzw. Umschreibung von Zusatzqualifikationen wie Instrument und Multiengine Rating. Derartige Befähigungen können seit Einführung der JAR-FCL nicht mehr als eigenständige Berechtigung anerkannt werden, sondern nur noch in Verbindung mit einer Lizenz, also PPL oder CPL. Hier wird es nun kompliziert, wie das Beispiel des Instrument Ratings zeigt.

Wer einen US-PPL mit Instrument Rating hat, beantragt auch gleich die Anerkennung eines PPL/IR. Allerdings sind dann nicht nur 100 Stunden Gesamtflugerfahrung, sondern 100 Stunden als Pilot in Command mit Instrumentenflugplan nachzuweisen. Auch die theoretische Prüfung wird jetzt etwas umfangreicher.

Eine erhebliche Einschränkung ist jedoch, dass der US- PPL zwar mitsamt dem mit Instrument Rating anerkannt wird, aber nicht in einen JAR- FCL PPL mit Instrument Rating umgeschrieben werden kann. D.h. der Antrag auf Conversion führt auch in diesem Fall wiederum nur zu einem JAR-FCL PPL mit Sichtflugberechtigung. Das Dilemma ist, das man fortan quasi drei Berechtigungen führen und regelmäßig verlängern muß, den JAR- FCL PPL, die Anerkennung des US-PPL/IR und den US-PPL/IR. Man kann allenfalls auf den JAR- FCL PPL verzichten, stattdessen die Anerkennung beliebig oft verlängern und fortan parallel zur US- Lizenz führen. Dies setzt aber voraus, dass auch die US-Lizenz immer durch Medical und Flight Review gültig gehalten wird.

Einen Ausweg aus dieser Sackgasse bietet 1.016 JAR- FCL, denn die JAR-FCL gestattet Nachlässe auf die europäische Ausbildung. D.h. man geht mit seinem umgeschriebenen JAR-FCL PPL und seinem US- Instrument Rating zu einer deutschen Flugschule und einigt sich mit dem Ausbildungsleiter auf Nachlässe bei der theoretischen und praktischen Ausbildung aufgrund der vorhandenen Erfahrung.

Die o.g. Ausführungen gelten sinngemäß auch für das Multi Engine Rating.

Ein Komplettpaket bestehend aus PPL, Instrument Rating und 100 IFR- Stunden ist übrigens beim gegenwärtigen Wechselkurs in den USA für 12-14.000 Euro zu haben.

Schon immer schwierig war die Anerkennung von allen Lizenzen, die zu einer gewerbsmäßigen Betätigung benötigt werden, also CPL und ATP. Doch hier gibt es nun eine kleine Erleichterung. Während der CPL- Pilot nach wie vor zur Anerkennung 1000 Stunden gewerbsmäßiger Betätigung und der ATP Pilot sogar 1500 Stunden im Multi Crew Cockpit nachweisen muss, werden neuerdings auch die entsprechenden Zeiten als Copilot anerkannt, dann aber auch nur für eine Copilotentätigkeit in Deutschland. Während nach den alten Regeln quasi nur gestandene Kapitäne mit einer Anerkennung ihrer Berechtigung rechnen durften, haben nach den neuen Regeln auch wieder junge Piloten die, wenn auch mühselige Chance, ein paar Jahre Auslandserfahrung in die Berufsplanung einzubauen. Vorausgesetzt allerdings, sie bekommen nach der Ausbildung den erträumten Auslandsjob als Copilot, aber dieses Thema wäre ein Beitrag für sich.

Klaus-Jürgen Schwahn