

EASA-FCL und die Auswirkungen auf amerikanische Pilotenlizenzen und Luftfahrzeuge in Europa

Ab dem 8. April 2012 wird es erstmals europäische Pilotenlizenzen geben. Zurzeit überschlagen sich diverse Internetforen und Medien mit Meldungen und Spekulationen rund um die neuen Lizenzen. Für die einen werden US-Lizenzen wertlos, für die anderen wird eine Ausbildung in den USA eher einfacher. Vieles, was verbreitet wird ist falsch und stimmt nicht mit den künftigen Richtlinien überein. Tatsache ist, dass ein paar Dinge künftig einfacher gehen, andere bleiben unverändert und einiges wird auch gar nicht mehr gehen. Daher an dieser Stelle eine Zusammenfassung des aktuellen Sachstandes, besonders zum Erwerb von US-Lizenzen durch Europäische Staatsbürger und die sogenannte Third Country Operation, also den Betrieb von z.B. U.S.-registrierten Flugzeugen in Europa.

Rechtliche Grundlagen

Derzeit werden in Europa Pilotenlizenzen zwar nach einer gemeinsamen europäischen Richtlinie, nämlich der JAR-FCL ausgestellt, sind aber nach wie vor einzelstaatliche, also nationale Lizenzen. Z.B. gibt es einen deutschen JAR-PPL, einen britischen usw. Der im Volksmund oft gebrauchte Begriff der Europäischen Lizenz war also für die JAR-FCL Lizenz eigentlich falsch. Dies wird sich ab dem 8. April 2012 ändern. Dann werden erstmals richtige Europäische Pilotenlizenzen nach der neuen EASA-FCL ausgestellt.

Die Grundlagen wurden mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 geschaffen mit dem Titel

„Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit“

In dieser Verordnung wurden grundlegende Anforderungen an Piloten, Luftfahrzeuge, Flugbetrieb usw. festgelegt. Für Inhaber von US-Lizenzen und Betreiber N-registrierter Flugzeuge ist der Artikel IV, Ab-

satz 1, Buchstabe c) sowie Absatz 2 von Bedeutung. Dort heißt es u.a.:

1 c) Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die in einem Drittland registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, ... der in der Gemeinschaft niedergelassen oder ansässig ist, auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden müssen dieser Verordnung entsprechen.

(2) Personen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Absatz 1 Buchstabe b, c oder d befasst sind, müssen dieser Verordnung nachkommen.

Dem Grunde nach wurde also im Februar 2008 festgelegt, dass das derzeit noch existierende Parallelsystem aus amerikanischer und europäischer Lizenzierung eingeschränkt wird. Piloten mit US-Lizenz und US-Flugzeug, die in Europa ansässig sind, unterliegen künftig nicht nur dem amerikanischen Luftrecht sondern auch dem Europäischen. Wie weit diese Einschränkung gehen wird, sagt die VO 216/2008 nicht. Hierzu musste die neue Verordnung zur Lizenzierung von Piloten, die EASA-FCL abgewartet werden. Diese wurde dann am 31. August 2011 unter dem sperrigen Namen

**„Verordnung zur Festlegung technischer Vorschriften und von
Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in
der Zivilluftfahrt.“**

vom Europäischen Parlament verabschiedet.

Die EASA-FCL regelt

- die Bedingungen zur Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung und Aufhebung von Pilotenlizenzen,
- die Bedingungen für die Umwandlung vorhandener einzelstaatlicher Lizenzen,
- die Bedingungen für Anerkennung von Lizenzen aus Drittländern, wie z.B. den USA,
- die Zertifizierung von Fluglehrern und Prüfern,
- die Tauglichkeitszeugnisse für Piloten,
- die Zulassung flugmedizinischer Sachverständiger,
- die flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern.

Alle JAR-gemäßen Lizenzen, die ein Mitgliedsstaat vor dem 8. April erteilt oder anerkannt hat, gelten automatisch als EASA-Lizenz und werden von den Mitgliedsstaaten bis spätestens 8. April 2017, also z.B. im Rahmen der Verlängerung, durch die neue Lizenz ersetzt. Aus alten, nationalen Lizenzen, die nicht der JAR-FCL entsprechen werden sogenannte Teil-FCL-Lizenzen.

Zur EASA-FCL wird es verschiedene „Amendments“ geben. Das sind ergänzende Verordnungen, die noch zu entwerfen bzw. zu verabschieden sind. Besonders interessant für US-Piloten ist die NPA 2011-16

„Qualifications for Flying in Instrument Meteorological Conditions“

Dieser am 21.9.2011 veröffentlichte Entwurf (NPA = Notice of proposed amendment) ist Ergebnis **der Rule Making Task FCL.008**, die es sich zur Aufgabe gemacht hatte das, nach der JAR-FCL gerade für PPL-Piloten vollkommen überfrachtete und teure Instrument Rating praxistauglicher machen kann. An diesem Entwurf haben wir auch mit der AOPA mitgearbeitet. Interessant ist die Umschreibemöglichkeit für ein US-IR, die nach JAR-FCL nicht gegeben war. Hierzu später mehr.

Wann treten die Verordnungen in Kraft?

Die VO 216/2008 und die EASA-FCL sind bereits verabschiedet und somit Gesetz. Für die Umsetzung der EASA-FCL haben die Staaten der Europäischen Union maximal zwei Jahre Zeit, also bis zum 8. April 2014. Ob und in welchem Umfang diese Frist ausgenutzt wird, entscheidet jeder Einzelstaat für sich. Deutschland hat hierzu noch keine Entscheidung getroffen. Da die deutsche Fassung der EASA-FCL zahlreiche Fehler enthält und die Umsetzung in nationales Recht nicht in wenigen Monaten zu bewerkstelligen ist, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass auch Deutschland die Zweijahresfrist weitgehend ausnutzen wird.

Die NPA 2011-16 ist zurzeit in der Kommentierungsphase. Mit einer Verabschiedung dann noch zu überarbeitenden Version kann in der zweiten Hälfte des Jahres 2012 gerechnet werden. Die Umsetzung in nationales Recht wäre dann ebenfalls bis April 2014 zu schaffen.

Was ändert sich für Inhaber von US-Lizenzen ?

US-PPL ohne Instrument Rating

Wer einen amerikanischen PPL erwirbt, hatte bisher die Möglichkeit, seine Lizenz bei einer Gesamtflugerfahrung von 75 Stunden anerkennen zu lassen und nach insgesamt 100 Stunden (inkl. PPL-Ausbildung) in eine JAR-FCL Lizenz umzuwandeln. Hierzu waren eine Prüfung in den Fächern Luftrecht und Menschliches Leistungsvermögen sowie ein Checkflug erforderlich.

Veränderung:

Diese Möglichkeit bleibt auch nach der EASA-FCL bestehen, mit dem Unterschied, dass künftig für Anerkennung und Umschreibung in eine EASA-FCL-Lizenz einheitlich 100 Stunden Gesamtflugerfahrung nachzuweisen sind. Ferner kann die Anerkennung künftig noch einmal für 12 Monate ausgestellt und nicht mehr beliebig oft verlängert werden. Nach 12 Monaten muss die Umwandlung in eine vollwertige EASA-FCL-Lizenz begonnen worden sein. Nur für die Übergangszeit kann die Anerkennung nochmals verlängert werden. (siehe EASA-FCL, Anhang III, Ziffer A und B).

Wer die 100 Stunden nicht zusammenbekommt, muss statt der zwei Fächer die volle Theorieprüfung schreiben, bekommt aber einen Kredit auf die theoretische und praktische Ausbildung. Die Höhe des Kredites ist nicht mehr, wie früher nach der JAR-FCL, auf max. 50 % begrenzt sondern wird individuell von den Luftfahrtbehörden festgelegt.

Die aktuellen Regeln nach der JAR-FCL werden allerdings noch voraussichtlich bis April 2014 gelten.

Aussichten:

Die o.g. Regeln in der EASA-FCL sind bereits verabschiedet. Parallel wurden Verhandlungen zwischen EASA und FAA aufgenommen, mit dem Ziel, die Lizenzen zu harmonisieren und die gegenseitige Anerkennung weiter zu vereinfachen. Im Rahmen der AOPA sind wir allerdings skeptisch, dass dieses arbeitsintensive Ziel bereits bis zum Ende der Übergangszeit 2014 erreicht wird.

US-PPL mit Instrument Rating

Wer einen amerikanischen PPL mit Instrument Rating erwirbt konnte nach der JAR-FCL beides anerkennen lassen. Hierzu war neben einem IFR-Checkflug eine theoretische Prüfung in den Fächern Luftrecht, Wetterschlüssel, Flugplanung und -durchführung sowie Menschliches Leistungsvermögen erforderlich. Ferner waren 100 Stunden IFR-Flugzeit als Pilot in Command nachzuweisen. Die Anerkennung konnte nach der JAR-FCL beliebig oft wiederholt werden. Eine Umwandlung des FAA-Instrument Ratings in ein JAR-FCL Instrument Rating war jedoch nicht möglich.

Veränderung:

Durch die EASA-FCL ändert sich an den Anerkennungsmodalitäten selber nichts. Allerdings ist die Anerkennung künftig nur noch einmalig für 12 Monate möglich. Bei der Umwandlung in einen EASA-FCL PPL geht das Instrument Rating derzeit noch verloren, es sei denn, es wird die komplette IFR-Prüfung nach EASA-FCL abgelegt. Dabei ist jedoch die Anrechenbarkeit der US-Ausbildungszeiten nicht mehr, wie nach JAR-FCL, auf 50 % beschränkt sondern wird individuell von den Luftfahrtbehörden festgelegt.

Aussichten

Und hier kommen die guten Nachrichten. Unabhängig vom Erfolg einer zukünftigen Harmonisierung zwischen FAA- und EASA-Lizenzen enthält bereits die o.g. NPA 2011-16, die am 21.9.2011 veröffentlicht wurde, eine erhebliche Erleichterung für Inhaber eines US-Instrument Ratings.

Die NPA 2011-16 enthält ein neu geschaffenes **C-IFR**, ein sogenanntes **Competency Based Instrument Rating**. Dieses soll zusätzlich zum EASA-FCL Instrument Rating eingeführt werden. Es verschafft PPL- und CPL-Piloten bis auf wenige Details die vollen Rechte der normalen IFR-Berechtigung. Es ist ein vollwertiges, ICAO-konformes Instrument Rating, mit dem der Inhaber in jedem ICAO Land der Welt fliegen darf. Es wird aber z.B. nicht für den ATPL reichen. Insbesondere die Theorie ist um ca. 40 % abgespeckt.

Die gute Nachricht ist nun, daß gemäß der NPA, ein ICAO konformes Instrument Rating, wie z.B. das amerikanische in das EASA C-IFR umgeschrieben werden kann.

Dies war bekanntlich nach der JAR-FCL nicht möglich, so dass die Inhaber mit den jährlichen Verlängerungen ihrer Anerkennung leben mussten.

Die Umschreibung in das C-IFR verlangt

1. Checkflug,
2. Sprachkompetenz ,
3. 100 Stunden IFR-PIC Zeit,
4. Kenntnisse über Luftrecht, Meteorologie, Flugplanung und Durchführung und Menschliches Leistungsvermögen,

also die bisherigen Anerkennungs Voraussetzungen und insgesamt keine große Sache. Unklar ist derzeit noch, ob zu Punkt 4. eine Prüfung abzulegen ist (die in der NPA nicht explizit gefordert wird) oder ob ein Lehrgang mit entsprechendem Kenntnissnachweis an einer Flugschule ausreichen wird.

Nun hoffen natürlich alle, dass die NPA schnell Gesetz wird und in der Kommentierungsphase nicht mehr allzu viele Änderungen eingehen.

CPL, ATPL usw.

Für alles, was über den PPL hinausgeht bleibt die Anerkennung, wie bereits unter der JAR-FCL aufwändig. Wir wollen an dieser Stelle nicht näher darauf eingehen und verweisen auf die EASA-FCL, Anhang III.

Betrieb von US-Flugzeugen in Europa

Der Betrieb von US registrierten Flugzeugen ist in Europa auch weiterhin möglich.

Nach der neuen EASA-FCL geht dies jedoch nicht mehr ausschließlich mit einer amerikanischen Pilotenlizenz. Wer seinen Wohnsitz in Europa hat, braucht künftig neben seiner US-Lizenz auch eine europäische Li-

zenz. Dies kann zunächst eine Anerkennung sein, die aber wieder auf ein Jahr befristet ist. Danach muss eine Europäische Lizenz vorliegen.

Die US-Lizenz wird jedoch weiterhin benötigt.

Der amerikanische FAR Part 61.3 gestattet es zwar mit einer, z.B. in Deutschland ausgestellten Lizenz ein N-Flugzeug im deutschen Luftraum fliegen. Der Part 61.3 gestattet aber bisher nicht, mit einer EASA-Lizenz, den gesamten europäischen Luftraum US-registriert zu befliegen. Bis dies nicht geändert wurde, wenn es denn jemals geändert werden sollte, sollten künftige Piloten von US-Flugzeugen beide Lizenzen haben.

Künftig ist also die Gruppe von Piloten gegründet, die zwar eine US-Lizenz aber keine Europäische Lizenz bekommen, z.B. weil sie die Europäischen Tauglichkeitsrichtlinien nicht erfüllen. Bekanntlich hat jede Nation ihre eigenen Tauglichkeitskriterien für Piloten. So kann es sein, dass ein Pilot nach US-Recht tauglich ist, nicht jedoch nach EU-Recht oder auch umgekehrt. D.h. die bisher bestehende Parallelwelt, in der dauerhaft mit einer US-Lizenz auf einem US-Flugzeug ohne europäische Lizenzierung geflogen werden konnte, wird es künftig nicht mehr geben, es sei denn der Betreiber des Luftfahrzeuges sitzt außerhalb Europas. Es muss allerdings davon abgeraten werden, wie in einigen Medien vorgeschlagen, sich nun einfach eine amerikanische Firma als Operator für seinen N-registrierten Flieger zu suchen. Dies mag noch für einen Businessjet mit interkontinentaler Reichweite funktionieren, der mehrmals im Jahr um die Erde fliegt. Für eine C 172 mit N-Kennzeichen, die so gut wie nie aus Europa herauskommt, dürfte ein Operator in Übersee kaum glaubhaft darstellbar sein. Piloten dieser Flugzeuge können zwar ihr N-Kennzeichen behalten, sofern die unveränderten Voraussetzungen für eine US-Registrierung erfüllt sind, müssen sich aber bis zum Ende der Übergangsfrist 2014 der Europäischen Lizenzierung durch Anerkennung und Umwandlung ihrer Lizenz unterwerfen.

Dies gilt übrigens nicht nur für Europäische Staatsbürger sondern für jeden, der in der Europäischen Union niedergelassen oder ansässig ist, also auch für Amerikaner.

Da aus der Neuregelung der Third Country Operation wirtschaftliche Nachteile erwartet und den Piloten zusätzliche Kosten für die Um-

schreibung ihrer Lizenzen aufgebürdet werden, haben sich die in der europäischen AOPA organisierten Partnerverbände durch intensive Lobbyarbeit und Mitarbeit in den Gremien darum bemüht, die neue Regelung der Third Country Operation zu kippen. Dies ist leider nur beinahe gelungen. Am 31.8. wurde die EASA-FCL mit einer knappen Mehrheit von nur 57,8 % verabschiedet.

Auswirkungen auf US-Schulen mit europäischer Klientel

Ich werde häufig gefragt, welche Auswirkungen die EASA-FCL auf die Europäisch-Amerikanischen Flugschulen haben wird. Dies ist derzeit noch schwer einzuschätzen. Wenn wir zurückblicken, begann der Boom der US-Fliegerei für europäische Piloten Mitte der 80er Jahre. Viele europäische Piloten begannen damals, die um 50-60 % günstigeren Flugstundenpreise zu nutzen, um einmal zwei bis drei Wochen am Stück zu fliegen, Erfahrung zu sammeln, sicherer zu werden und ihren fliegerischen Horizont zu erweitern. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Die USA gelten immer noch als Paradies für Flieger mit einer sehr professionellen General Aviation. Für diesen Zweck stellt die FAA immer noch jedes Jahr ca. 2700 Anerkennungen ausländischer Lizenzen aus. Der regelmäßige Fliegerurlaub ist für viele Piloten immer noch dass, was für den Skifahrer der Urlaub in den Alpen ist.

In der 90er Jahren hatte sich dann die Kunde von einer effizienten und modernen Ausbildung in den USA zunehmend auch in Europa herumgesprochen. Immer häufiger zogen Flugschüler, denen hierzulande die Zeit fehlte, viele Monate den Feierabend in einer Flugschule zu verbringen, in die USA, um dort in einem konzentrierten vierwöchigem Fliegerurlaub den PPL oder ein Instrument Rating zu erwerben. Auch daran wird sich durch die EASA-FCL nicht viel ändern.

Während Europa seit den 90er Jahren Tausende von Seiten beschreibt, um die bisher einzelstaatlich geregelte Luftfahrt zu harmonisieren und zum Teil neu zu erfinden, haben die USA Zeit und Muße gehabt, ihr Ausbildungssystem inhaltlich und pädagogisch weiterzuentwickeln. Gerade die PPL-Ausbildung befindet sich dort auf dem weltweit höchsten Niveau und ist vor allen Dingen praxisorientiert.

Ein Beispiel, das den Unterschied zwischen der Europäischen und der Amerikanischen PPL-Ausbildung sehr gut beschreibt ist das Fach „Hu-

man Ressourcen“. Auf dieses Fach legen die Europäischen Luftfahrtbehörden so viel Wert, dass sie es bei der Umschreibung einer US-Lizenz im Rahmen eines Multiple Choice Test extra abfragen. Wer zurzeit eine amerikanische Lehrberechtigung verlängert wird häufig mit der Prüfungsfrage konfrontiert

Click on each CFI action that belongs in the SRM skill.

SRM ist die Abkürzung für “Single Pilot Ressource Management” und quasi das amerikanische Pendant zu den europäischen Human Resources. Die **falsche Antwort** bei dieser Multiple Choice Frage lautet:

„Create a multiple choice test with SRM Skills for your student“.

Statt das Fach theoretisch zu schulen haben die Amerikaner SRM als ein praxisorientiertes System entwickelt, das anhand von fünf Merkmalen von der ersten bis zur letzten Flugstunde immer wieder in die praktische Ausbildung einfließt. Der fertige US-Pilot beherrscht das Thema im Cockpit, der fertige EU-Pilot am Schreibtisch. Dieses Beispiel ließe sich mit vielen weiteren Themen wiederholen.

Den grundsätzlichen Know How Vorsprung der Amerikaner in der Pilotenausbildung wird man in Europa sicher auch durch die EASA-FCL nicht so schnell aufholen, einzelne Flugschulen und Lehrer, die aus dem Durchschnitt herausragen, natürlich ausgenommen. Immerhin werden in den USA Jahr für Jahr alleine 70.000 ausländische Flugschüler ausgebildet.

Die Bedingungen für Anerkennung und Umschreibung von US-Lizenzen bleiben weitgehend unverändert und werden für das Instrument Rating sogar einfacher, vorausgesetzt die NPA 2011-16 wird in diesem Punkt unverändert verabschiedet.

Auch bin ich der Meinung, dass die US-Ausbildung mit späterer Umschreibung der Lizenz die Europäische Luftfahrt mehr belebt, als dass sie ihr schadet. Unzählige Piloten sind erst durch die US-Ausbildung für den europäischen Markt gewonnen worden. Auch wenn der einen oder anderen europäischen Flugschule ein paar verkaufte Trainingsstunden verloren gehen, darf man nicht die vielen Hundert Stunden vergessen, die diese Piloten dann später in Europa fliegen und eben auch an hiesigen Flugschulen chartern.

D.h. am Thema Fliegerurlaub und Ausbildung in den USA dürfte sich durch die EASA-FCL voraussichtlich nur wenig ändern.

Anders sieht es mit einer weiteren Zielgruppe aus:

Primär in den letzten zehn Jahren hatte ein Run deutscher Piloten auf US-Lizenzen eingesetzt. Grund war die zunehmende Bürokratie europäischer Lizenzierung, die unterschiedlichen Tauglichkeitskriterien für europäische und amerikanische Medicals und vor allen Dingen die infolge der Terrorwelle nur in Deutschland eingeführte Zuverlässigkeitsüberprüfung, der sich viele Piloten schon aus Prinzip entziehen wollten.

Diese Flucht in die US-Lizenz wird künftig unterbunden. Die Conversion einer europäischen in eine US-Lizenz wird künftig nur noch für Piloten interessant sein, die hierzulande ein N-registriertes Flugzeug fliegen. Die brauchen künftig eine FAA- und eine EASA-Lizenz. Ferner bleibt sie für Piloten interessant, die regelmäßig in den USA fliegen und bei Veränderungen in ihrer Lizenz nicht jedes Mal eine neue US-Validation beantragen wollen.

Nachfolgend sind die aktuellen Änderungen nochmals in einer Tabelle zusammengefasst.

Zusammenfassung:

	Nach JAR-FCL	Nach EASA-FCL
Betrieb N-registrierter Flugzeuge in Europa	Ja, sofern die Voraussetzung des US-Luftrechts für eine US-registrierung erfüllt sind	Keine Änderung
Fliegen eines N-registrierten Flugzeuges in Europa mit US-Lizenz	Ja, uneingeschränkt	bis 12 Monate mit Anerkennung, danach Umwandlung in EASA-FCL-Lizenz erforderlich
Anerkennung eines US-PPL	Prüfung in Luftrecht/ Menschliches Leistungsvermögen Checkflug 75 Stunden Gesamtflugerfahrung	Keine Änderung, aber 100 Stunden Gesamtflugerfahrung
Verlängerung der Anerkennung	Beliebig oft	einmal, wenn Umwandlung in FCL-Lizenz eingeleitet wurde
Umwandlung US-PPL in EASA-FCL Lizenz	Prüfung in Luftrecht und menschliches Leistungsvermögen Checkflug 100 Stunden Gesamtflugerfahrung	Keine Änderung, künftige Erleichterung bei Harmonisierung in Aussicht
Erwerb eines EASA-PPL bei vorhandenem Drittstaaten-PPL (<u>Unterschied zu oben: keine 100 Flugstunden Erfahrung</u>)	Komplette Prüfung in Theorie und Praxis Anrechnung der Ausbildungsstunden von bis zu 50 % auf Antrag möglich	Komplette theoretische und praktische Prüfung, aber keine Vorgaben für Ausbildungsumfang Künftige Erleichterung bei Harmonisierung in Aussicht
Anerkennung eines US-PPL- mit Instrument Rating	Theoretische Prüfung in Luftrecht, Wetterschlüssel, Flugplanung und -durchführung, Menschliches Leistungsvermögen 100 Stunden IFR-Flugzeit als PIC	Keine Änderung
Verlängerung der Anerkennung eines US-PPL mit Instrument Rating	Beliebig oft	Max. einmal, wenn Umwandlung in FCL-Lizenz inzwischen eingeleitet wurde
Umwandlung eines US-PPL mit Instrument Rating in eine EASA-FCL Lizenz	Nicht möglich, PPL kann bisher nur ohne Instrument Rating in JAR-Lizenz umgewandelt werden	Möglich nach Einführung des EASA-C-IFR (NPA 2011/16), Umwandlung dann analog Anerkennung.