

Die "neuen" europäischen Prüferlizenzen

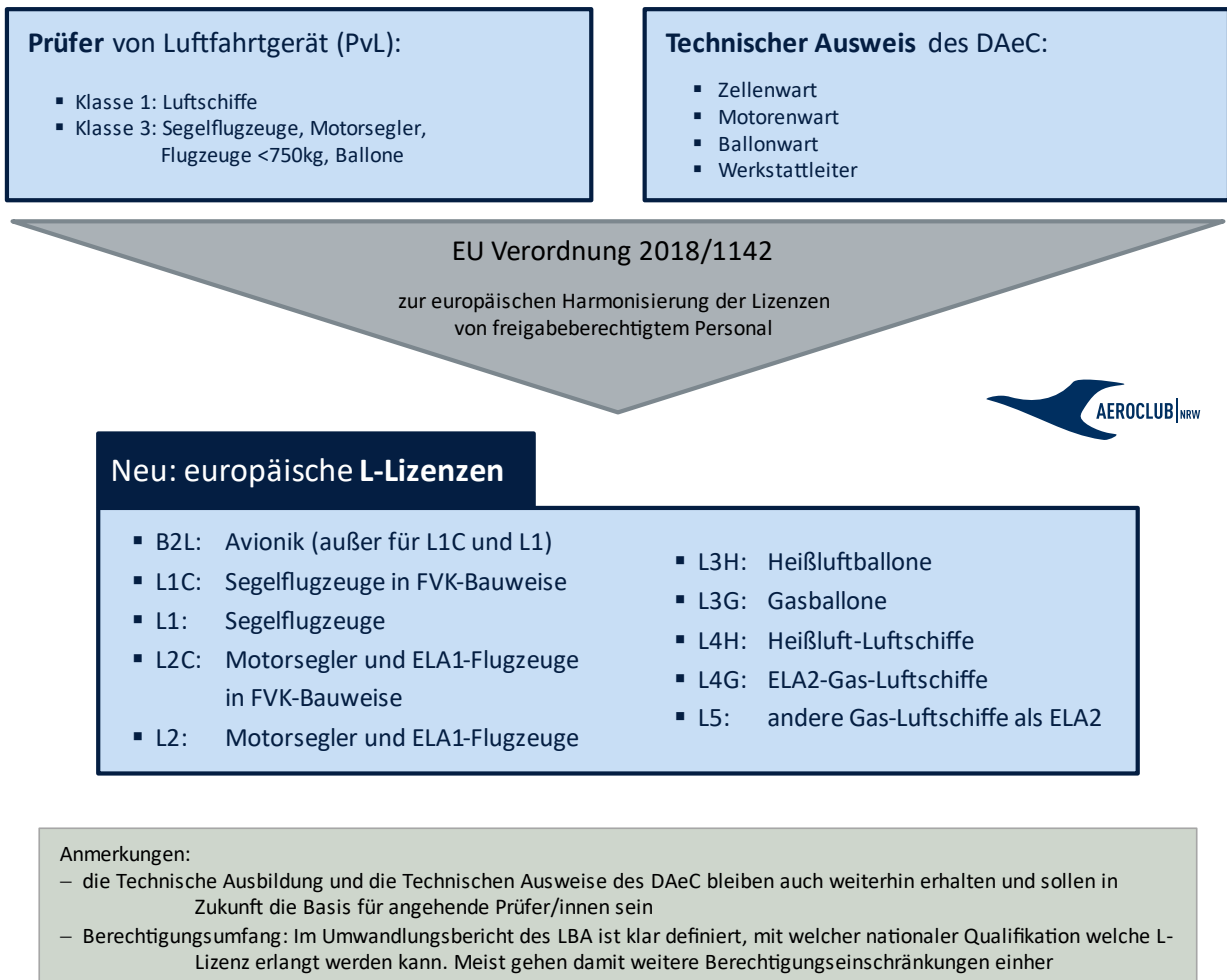


Abb.: 1, Kompakte Übersicht der Umwandlungen gemäß EU VO 2018/1142

Luftrechtliche Änderungen ...

... ereilen uns des Öfteren. In diesem Artikel wollen wir unsere Mitglieder über **Änderungen** bezüglich der Prüferlizenzen, also den **Lizenzen des freigabeberechtigten Personals**, und die Hintergründe informieren. Das Luftfahrt-Bundesamt hat hierzu einen Umwandlungsbericht (Quelle 1) veröffentlicht. Dieser wurde mit Spannung erwartet, weil auch die Berechtigungen aus dem Technischen Ausweis für eine Umwandlung infrage kommen.

Der Hintergrund liegt in der Verankerung der Technischen Ausweise des DAeC in einem Gesetz: Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät:

„**Personal von Luftsportverbänden mit technischem Ausweis** als Nachweis der Sachkunde ist berechtigt, Arbeiten an Luftfahrzeugen entsprechend [...] dem in Anlage VIII bezeichneten Umfang [Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer] durchzuführen, den ordnungsgemäßen Abschluss zu bescheinigen und die Freigabe des Luftfahrzeugs zu erteilen.“ (§ 12 I LuftGerPV)

Dazu sei gesagt: Keine zu großen Erwartungen! Der Berechtigungsrahmen für Inhaber/innen des Technischen Ausweises wird nur geringfügig erweitert.

Am Ende des Textes sind die jeweiligen (Luftrecht) Quellen nochmal mit Verlinkung zur persönlichen Recherche aufbereitet.

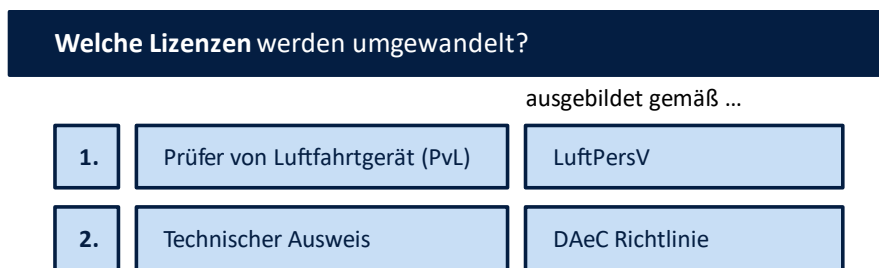


Abb.: 2, Übersicht der nationalen Lizenzkategorien, die gemäß der europäischen Vereinheitlichungen zur Umwandlung infrage kommen

Gemäß der Grafik sind von den **Umschreibungen** die **bisher nationalen Lizenzen** betroffen, neben den Technischen Ausweisen eben auch die Berechtigungen der Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL), die bisher bspw. mit der Klasse 3 unter anderem die Instandhaltung unserer Segelflzeuge und Motorsegler geprüft und freigegeben haben.

Ab wann ...

... sind die neuen Regelungen gültig? Seit dem 01.10.2019 geltend existieren bereits Prüfer/innen mit einer neuen europäischen L-Lizenz. Es gibt für die Umwandlung der Lizenzen eine Übergangsfrist bis zum 30.09.2020. In diesem Zeitraum sind beide Lizenzen, alt und neu, gültig. Ab dem **01.10.2020** verfällt die Gültigkeit der nationalen Lizenzen des freigabeberechtigten Personals (Klasse 1 und 3) und **nur noch die L-Lizenzen** sind gültig.

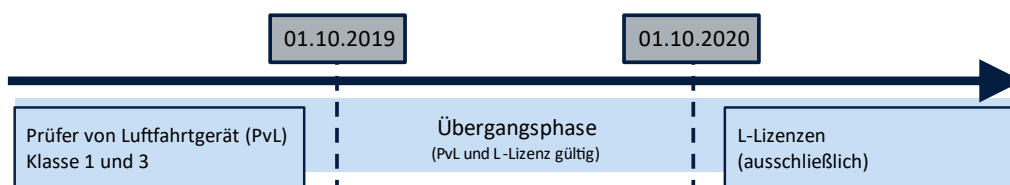


Abb.: 3, Zeitstrahl zur Darstellung der zeitlichen Übergangsfrist

Welche Lizenzen ...

... und welche Prüfer (= freigabeberechtigtes Personal, engl. Certifying Staff) sind von der Verordnung **betroffen**?

Dies ist an der Luftfahrzeug-Kategorie zu ermitteln und einfach geregelt: "Freigabeberechtigtes Personal, qualifiziert über nationale Anforderungen für andere Luftfahrzeuge als Flugzeuge und Hubschrauber, [...] kann insofern etwaige Rechte auf Grundlage dieser nationalen Qualifikationen ab dem 01.10.2020 nicht mehr ausüben" (Zitat aus dem LBA Umwandlungsbericht [\(Quelle 1\)](#)).

Fazit: Die Anforderungen an Freigabeberechtigtes Personal für...

- Segelflugzeuge
- Motorsegler
- Ballone
- Luftschiffe
- ELA1 Flugzeuge

sind **nun auf europäischer Ebene** in der Verordnung EU **VO 1321/2014** [\(Quelle 2\)](#) im **Part-66** [\(Quelle 3\)](#) geregelt.

Der Part-66 regelt bereits Prüferlizenzen und zugehörige Anforderungen für andere Luftfahrzeugkategorien und auch die Großluftfahrt.

1. Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL)

Die Berechtigungen der Prüfer von Luftfahrtgerät werden gem. § 108 der LuftPersV (4) in verschiedene Klassen unterteilt (siehe Grafik). Die Erlaubnisse werden für bestimmte Muster/Gerätearten und Fachrichtungen (Flugwerk, Triebwerk, elektronische Ausrüstung) vergeben.

Im Allgemeinen benötigen Prüfer/innen eine Musterberechtigungen, um ein spezifisches Luftfahrzeugmuster zu prüfen. In der Klasse 3 können Berechtigungen als Sammeleintragungen je Bauweise oder für die elektronische Ausrüstung je Luftfahrzeugart zusammengefasst werden. Diese sind in § 111 LuftPersV (4) zu finden.

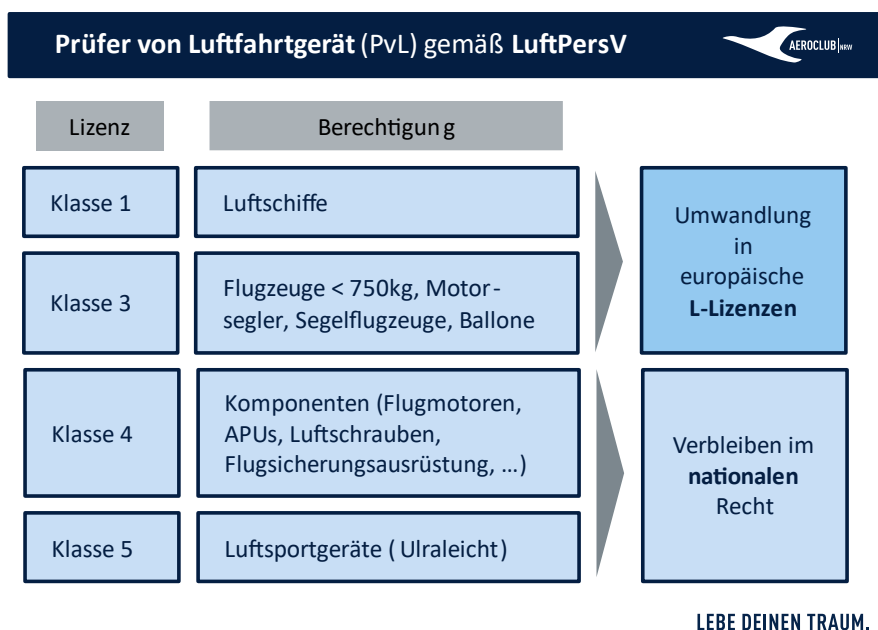


Abb.: 4, nicht alle Lizenzen der Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL) werden europäisch umgewandelt

2. Technische Ausweise

Der Umfang der Rechte der Technischen Ausweise hat seinen Ursprung in der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV) (5).

In § 12 LuftGerPV heißt es: Mit technischem Ausweis als Nachweis der Sachkunde ist der/die Inhaber/in berechtigt, Arbeiten an Luftfahrzeugen entsprechend des Berechtigungsrahmens für Piloten/Eigentümer durchzuführen und freizugeben. Es wird auf die Anlage VIII (Eingeschränkte Piloten/Eigentümer-Instandhaltung) (6) des Part-M (7) verwiesen.

Inhaber/innen eines Technischen Ausweises verfügen demnach prinzipiell nicht über allgemeine Freigabe-Berechtigungen wie Prüfer von Luftfahrtgerät! Durch die europäische Harmonisierung der Rechte zur Freigabe der Instandhaltung verlieren die Technischen

Ausweise ihre nationale Rechtsgrundlage. Zur Wahrung dieser Rechte werden auch die Technischen Ausweise zur Umwandlung in eine L-Lizenz gemäß Part-66 aufgenommen. Infrage kommen:

Technische Ausweise des DAeC	
Berechtigung, die für eine Umwandlung infrage kommen:	
Zellenwart an Flugzeugen, Segelflugzeugen, Motorseglern, UL in ...	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Holz-/Gemischtbauweise (Z1) ▪ FVK-Bauweise (Z2) ▪ Metallbauweise (Z3) ▪ Spezialausführung (AZ)
Werkstattleiter an Flugzeugen, Segelflugzeugen, Motorseglern, UL in ...	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Holz-/Gemischtbauweise (W1) ▪ FVK-Bauweise (W2) ▪ Metallbauweise (W3) ▪ Spezialausführung (AZ)
Motorenwart an Kolbenmotoren und Propellern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Motorsegler und UL (M1) ▪ Flugzeuge (M2) ▪ Einspritz- und Lademotoren (AM)
Ballonwart	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heißluftballone (BWH) ▪ Gasballone (BWG)

LEBE DEINEN TRAUM.

Abb.: 5, Auflistung der für die Umwandlung infrage kommenden Berechtigungen der Technischen Ausweise. Der Berechtigungsumfang variiert sehr stark (siehe unten).

3. Die "neuen" L-Lizenzen gem. Part-66

Neue Lizenzkategorien gem. **europäischer** Verordnung **2018/1142**:

Kategorie	Berechtigungsrahmen
B2L	Avionik (für Luftfahrzeuge außer für L1C und für L1)
L1C	Segelflugzeuge in FVK-Bauweise
L1	Segelflugzeuge
L2C	Motorsegler und ELA1-Flugzeuge in FVK-Bauweise
L2	Motorsegler und ELA1-Flugzeuge
L3H	Heißluftballone
L3G	Gasballone
L4H	Heißluft-Luftschiffe
L4G	ELA2-Gas-Luftschiffe
L5	andere Gas-Luftschiffe als ELA2

Die L-Lizenzen ermöglichen den Inhabern/Inhaberinnen eine Freigabe in einer spezifischen Luftfahrzeug Gruppe (siehe 66.A.5 Aircraft Groups des Part-66). Insgesamt definiert der Part-66 vier Luftfahrzeuggruppen, die von eins bis vier eine abnehmende Komplexität besitzen:¹

Category/subcategory	A, B1 and C	B2	B2L	B3	L				
					L1C and L1	L2C and L2	L3H and L3G	L4H and L4G	L5
Groups									
2	X	X	X						
2a: Single turboprop aeroplanes									
2b: Single turbine helicopters									
2c: Single piston helicopters									
3	X	X	X						
— Piston engine aeroplanes									
3	X	X	X	X					
— Piston engine aeroplanes (non-pressurised of 2 000 kg MTOM and below)									
3	X	X	X	X		X			
— ELA1 piston engine aeroplanes									
4					X				
— Sailplanes		X	X						
— Powered sailplanes		X	X			X			
— Balloons		X	X				X		
— Airships not in Group 1		X	X					X	

Anmerkung: Die L1 bzw. L1C Berechtigung ist in der L2 bzw. L2C Berechtigung enthalten (siehe LBA Umwandlungsbericht)

¹ Tabelle gemäß Paragraph 66.A.5 des Part-66

Vergleichbarkeit von Berechtigungen

Wie wurde die Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Berechtigungen geprüft? Der Vergleich der nationalen Lizenzen, Prüfer von Luftfahrtgerät (LuftPersV) ([Quelle 4](#)) und Technischer Ausweis (DAeC Richtlinie) ([Quelle 8](#)) mit dem europäischen Freigabeberechtigten Personal (Part-66) ([Quelle 3](#)) wurde anhand von zwei Faktoren durchgeführt:

1. Gefordertes Grundwissen
2. Prüfungsstandards

Bei vollständiger Äquivalenz kann auch eine vollständige Anerkennung und Umwandlung stattfinden, anderenfalls werden Einschränkungen in den neuen/umgeschriebenen Lizenzen vermerkt.

Grundlagen Äquivalenz-Prüfung des Grundwissens		
Prüfer von Luftfahrtgerät	EASA-Recht	Technische Ausweise
NfL 2-409-18 „Anforderungen an die Ausbildung sowie über das erforderliche Grundwissen“	Part-66 der VO 1321/2014 „Basic knowledge requirements for [...] aircraft maintenance licence“	„Richtlinie für die Ausbildung und Prüfung des technischen Personals im Deutschen Aero Club“ 2019/01
Lizenzkategorien B2 / B2L / L5: Anlage I und II (Part-66)		
Lizenzkategorien L1 / L1C / L2 / L2C / L3H / L3G / L4H / L4G / L5		
	Anlage VII und VIII (Part -66)	Lizenzkategorien L1 / L1C / L2 / L2C / L3H / L3G / L4H / L4G/L5

Abb.: 6, Gegenüberstellung der Ausbildungs-/Prüfungsgrundlagen der jeweiligen Lizenzen

Im Umwandlungsbericht des LBA befindet sich eine tabellarische Gegenüberstellung von Prüferklasse bzw. Technischem Ausweis und neuen Berechtigung:

- Grundwissensvergleich Prüfer von Luftfahrtgerät: Kapitel 4.1 (ab S. 13)
- Grundwissensvergleich für Werkstattleiter (DAeC): Kapitel 4.2 (ab S.18)

Fazit des Umwandlungsberichtes:

Für die Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL):

- **Gleichwertigkeit** des Part-66 Grundwissens
- **Auflastung der Berechtigungen:** ehemals Klasse 3 Flugzeuge bis 750kg nun erweitert auf ELA1 Flugzeuge und damit **bis 1200kg** aufgrund "vernachlässigbaren technischen Unterschieden"

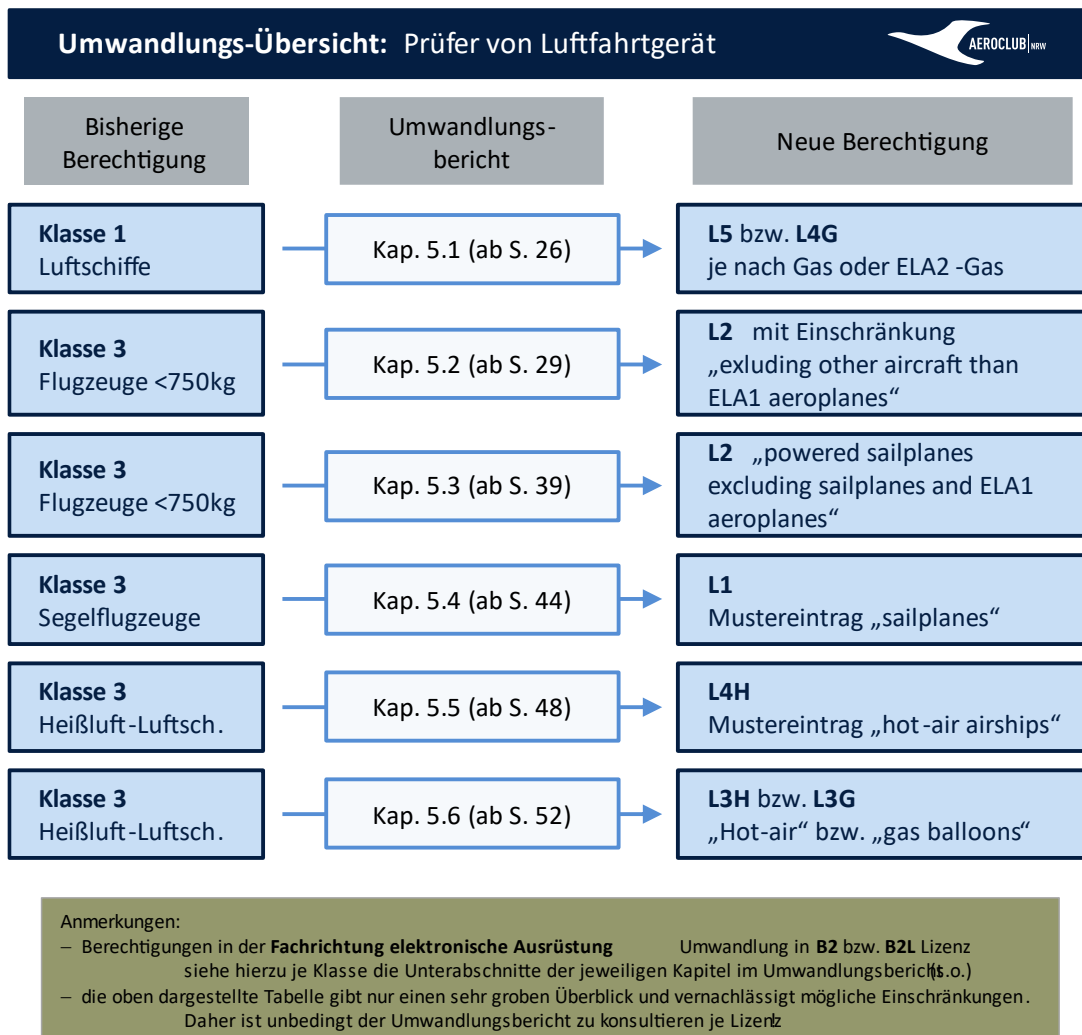


Abb.: 7, Umwandlung in L-Lizenzen für Prüfer von Luftfahrtgerät mit Verweis auf den Umwandlungsbericht

Für die Werkstattleiter:

- nicht alle Anforderungen an das Grundwissen gleichwertig, deshalb:
 - Einschränkung auf "**nicht kommerziell verwendete Luftfahrzeuge**" aufgrund "substantieller [Part-66] Unterschiede"
 - Einschränkung auf **nicht komplexe Tätigkeiten** aufgrund von Part-66 Grundwissen-Defiziten
 - Einschränkung auf die **jeweilige Fachrichtung und Bauweise**, z.B. Werkstattleiter FVK darf nur die Zelle instandhalten und erhält Einschränkung für die anderen Bauweisen
- Zellenwart, Motorenwart und Ballonwart dürfen darüber hinaus nur im Rahmen der Eingeschränkten **Piloten/Eigentümer Instandhaltungsmaßnahmen** gemäß Anlage VIII des Part-M freigeben; dies kommt einer Erweiterung der Piloten/Eigentümer Rechte auf Luftfahrzeuge, bei denen man nicht Eigentümer (bzw. auch Vereinsmitglied) ist.

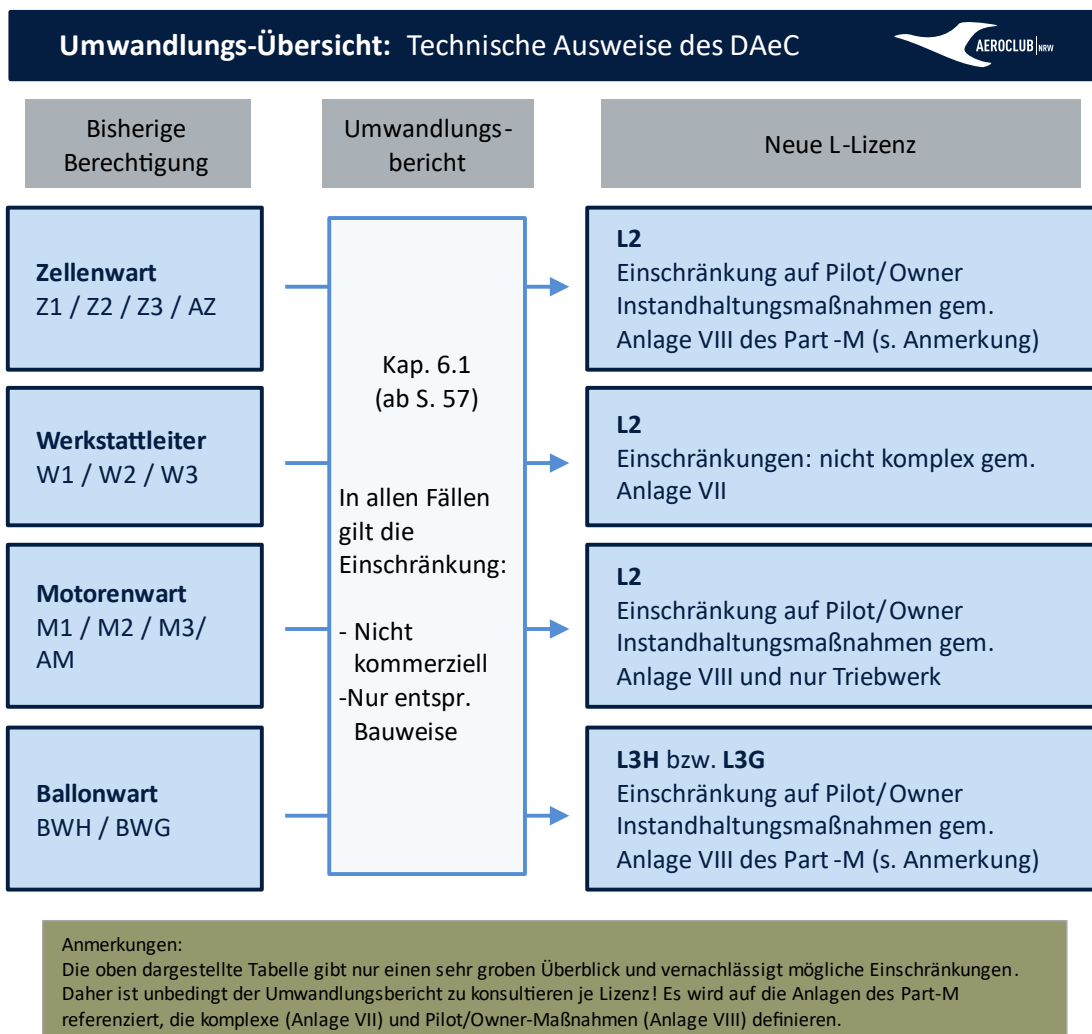


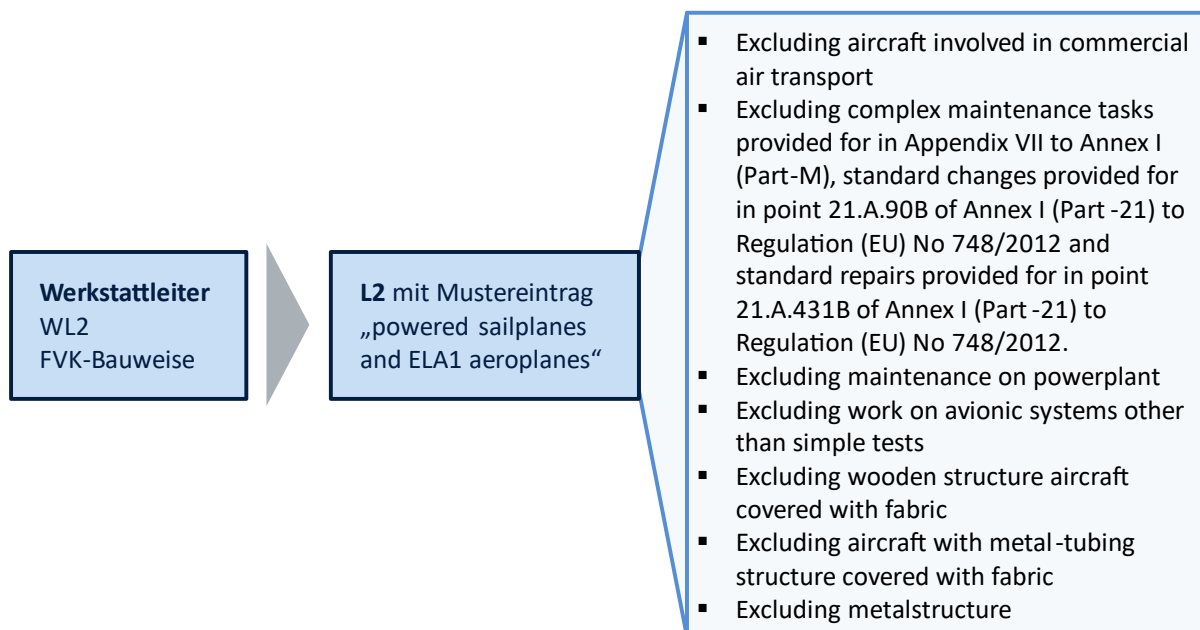
Abb.: 8, Umwandlung in L-Lizenzen für DAeC Technische Ausweise mit Verweis auf den Umwandlungsbericht

Wo finde ich nun also, was ich wie umschreiben kann?!

Wie bereits in den Anmerkungen geschrieben liefert diese Tabelle nur eine sehr kompakte Übersicht. Der Umwandlungsbericht ist unbedingt zu konsultieren, um die spezifischen Einschränkungen oder Berechtigungen zu identifizieren.

Im Bereich der Technischen Ausweise ist der Zugewinn an Berechtigungen überschaubar, einzig die Werkstattleiter erhalten deutlich erweiterte Lizenzrechte. Außerdem muss unbedingt auf die Einschränkungen in den Lizenzen „Excluding ...“ geachtet werden. Nur im Rahmen der gültigen Berechtigung und unter Beachtung der jeweiligen Einschränkung darf instandgehalten und freigegeben werden!

Beispiel:



Wie können Einschränkungen eliminiert werden?

Einschränkungen, die sich für die jeweilige persönliche Lizenz bei der Umwandlung ergeben, sind selbstverständlich kein Status für die Ewigkeit. In Kapitel 10 des Umwandlungsberichts wird auf dessen Anhang 6 "Bedingungen für die Aufhebung von Einschränkungen der umgewandelten Berechtigungen" ([Quelle 9](#)) verwiesen. Auf der Website des LBA ist der Bericht in tabellarischer Form verfügbar.

Um eine neue L-Lizenz "ab initio" also von Grund auf zu erwerben, müssen bestimmte Module abgelegt werden. In der tabellarischen Übersicht des Anhang 6 ist nach alter Berechtigung, neuer L-Lizenz und der jeweils eingetragenen Einschränkung sortiert aufbereitet, welche

dieser Module beim LBA als Prüfung abgelegt werden müssen, um die Einschränkung auflösen zu können.

Wie komme ich an meine L-Lizenz?

Das LBA hat zur Beantragung das LBA-Form 19.1 ([Quelle 10](#)) geschaffen: "Antrag auf Erteilung der Part-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen".

Der Titel klingt schon mal verlockend, nun ist die Frage wie das gute Formular auszufüllen ist. Hierzu wird auf die von uns erstellte „Form 19.1 Ausfüllanleitung“ verwiesen.

Gibt es für mich als Halter/in eines Luftfahrzeugs zu beachtende Änderungen bei der Freigabe von Instandhaltungsmaßnahmen oder der Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC-Ausstellung)?

Nein. Die Umwandlung der Prüferlizenzen erfolgt im Rahmen der Harmonisierung des Luftrechts auf EU-Ebene. Die Prüferlizenzen der oben genannten Luftfahrzeug-Kategorien waren bisher national geregelt und nicht einheitlich europäisch. Dies wird mit der EU VO 2018/1142 nun geändert. Eure Prüfer/innen haben bis zum 30.09.2020 Zeit, ihre Lizenzen von nationaler Herkunft (Prüfer Klasse 1 bzw. 3) auf europäische L-Lizenzen umzuwandeln.

Zur Erinnerung:

Das ist **ELA** = European Light Aircraft (gem. Art. 1 Abs. 2 (i) und (ii) der EU VO 748/2012)

Erinnerung: ELA 1 und 2 sind zwei Luftfahrzeug-Kategorien.

Teilweise gelten für die Kategorien Vereinfachungen in der Instandhaltung. Dadurch entfallen strengere Anforderungen, wie z.B. in der kommerziellen Großluftfahrt.

ELA = European Light Aircraft

Grundlagen Verordnung 748/2012

ELA 1

- Flugzeug < 1200kg MTOW und nicht technisch kompliziert
- Segelflugzeug/Motorsegler < 1200kg MTOW
- Heißluftballon mit < 3400m³
- Gasballon mit < 1050m³
- Gas-Fesselballon mit < 300m³
- Heißluftschiff mit < 3400m³
- Gasgefülltes Luftschiff <1000m³

ELA 2

- Flugzeug < 2000kg MTOW und nicht technisch kompliziert
- Segelflugzeug/Motorsegler < 2000kg MTOW
- Ballon
- Heißluftschiff
- Gasluftschiff < 3% statische Schwere
- sehr leichter Drehflügler (MLR)

Fragen? Anmerkungen?

Meldet euch bei Rückfragen gerne per Mail an pluta@aeroclub-nrw.de und hinterlasst eine Telefonnummer für einen eventuellen Rückruf.

Quellen:

- (1) **Umwandlungsbericht** L-Lizenzen (V 1.01) vom 17.12.2019:
https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T2/T22/66/Informationsmaterial/Umwandlungsbericht_L-Lizenzen.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- (2) **EU Verordnung 1321/2014** als „Easy Access Rules“
<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Easy%20Access%20Rules%20for%20Continuing%20Airworthiness%20%28April%202019%29.pdf>
- (3) **Part-66** (Freigabeberechtigtes Personal) als Anhang III der EU VO 1321/2014 [\(2\)](#) , ab S. 453
- (4) Verordnung über Luftfahrtpersonal (**LuftPersV**),
<https://www.gesetze-im-internet.de/luftpersv/index.html>
- (5) Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (**LuftGerPV**),
http://www.gesetze-im-internet.de/luftgerpv_2013/index.html#BJNR029310013BJNE001200000
- (6) Anlage VIII („Eingeschränkte Pilot/Owner Instandhaltung“) des Part-M der EU VO 1321/2014 [\(2\)](#) , ab S.232
- (7) **Part-M** („Continuing Airworthiness“) als Anhang I der EU VO 1321/2014 [\(2\)](#) , ab S. 34
- (8) DAeC Richtlinie „Ausbildung und Prüfung des technischen Personals“, Ausgabe 2019/01
https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2019/Fachbereiche/Luftfahrttechnik_und_-betrieb/Richtlinie_2019/BaTech_Richtlinie_2019.pdf
- (9) **Anhang 6** „Aufhebebedingungen für die Einschränkungen der umgewandelten Berechtigungen“
https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T2/T22/66/Informationsmaterial/Anlage_6_Aufhebebedingungen.pdf?__blob=publicationFile&v=4
- (10) **LBA Form 19.1** „Antrag auf Erteilung/Änderung der Teil-66-Lizenz“
https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T2/T22/66/Formulare/LBA-Form_19-1.pdf?__blob=publicationFile&v=4