

Rechte und Voraussetzungen des Prüfers bei der Prüferstandardisierung

Ergänzend zu dem Übersichtsartikel im Ballonsport-Magazin Januar/Februar 2025 werden hier möglicherweise interessierende Fragen ausführlich von Matthias Borgmeier, Leiter der ATO FE, beantwortet.

Welche Rechte muss ein FE haben oder besser welche Voraussetzungen muss er erfüllen? (Hier spezieller Fall BÜ nach BFCL auf Gruppe D)

Nach BFCL.400 muss jeder Prüfer für seine Tätigkeit einen BPL haben mit den entsprechenden Rechten, Berechtigungen und Zeugnissen, für die er eine Prüferberechtigung ausgestellt bekommen hat. Und zusätzlich ist natürlich für diese entsprechenden Rechte auch eine gültige Lehrberechtigung gefordert. BFCL fordert dann natürlich auch eine entsprechende Prüferberechtigung, die die Abnahme des entsprechenden Prüfungsszenarios beinhaltet (wir kennen ja drei unterschiedliche Prüferrechte: BPL, gewerblich und Lehrer Kompetenzbeurteilungen).

Wichtig ist aber in diesem Zusammenhang auch die nach BFCL.400(a)(2) separat genannte Forderung, dass ein Prüfer immer auch berechtigt sein muss, während einer entsprechenden Prüfung, Befähigungsüberprüfung (BÜ) oder Kompetenzbeurteilung (KB) als Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC) zu agieren.

In diesem Beispielfall muss der Prüfer also auf der Grundlage dieser BFCL -Forderungen einen BPL für die Klasse Heißluft und mit Gruppe D Eintrag haben. Außerdem muss er aktuell selbst die Gruppe D als PIC steuern dürfen (also selbst aktuell seine BPL-Rechte ausüben dürfen und die entsprechenden Bedingungen – also Trainingsfahrt oder die entsprechende BÜ auf einem HL Ballon der Gruppe D - erfüllen). Auch muss er / sie - wie oben beschrieben - eine gültige Lehrberechtigung haben und wir gehen natürlich immer davon aus, dass auch die Prüferberechtigung gültig ist und auch die entsprechenden Rechte für diese BÜ (siehe oben) beinhaltet.

Muss ein Prüfer bei einem OPC als Verantwortlicher Luftfahrzeugführer agieren?

Vor einigen Wochen hätte ich auf der Grundlage der Bestimmungen in BFCL und der oben genannten NfL noch gesagt, dass der Prüfer normalerweise auch bei einem OPC (Operator Proficiency Check / Spezielle BÜ auf ein Unternehmen bezogen) nach BOP.ADD.315 der verantwortliche LFZ-Führer ist bzw. sein muss. Aber auf der Grundlage der Diskussionen in den letzten Wochen kristallisiert sich heraus, dass es da eine sinnvolle und rechtlich auch machbare Alternative gibt, die definitiv auch Sinn macht.

Wenn der Prüfer nicht der PIC ist, wer könnte es denn sonst sein?

Das ist erst mal eine sehr gute Frage, die auch in der Vergangenheit schon zu vielen - auch kontroversen - Diskussionen geführt hat. Grundsätzlich gilt nämlich - wie oben gesagt- in BFCL aber auch auf der Grundlage einer dazu veröffentlichten NfL und dem LuftVG §4, dass in den meisten Prüfungsszenarien



der Prüfer (ähnlich wie der Lehrer in den meisten Schulungssituationen) rechtlich als der verantwortliche Luftfahrzeugführer angesehen wird.

Das macht ja auch erst einmal Sinn.

Aber in diesem Sonderfall eines OPC, also einer Prüfung die nicht nach BFCL sondern nach BOP.ADD, also primär nach flugbetrieblichen (und nicht lizenzrechtlichen) Regelungen stattfindet, kann es Sinn machen oder evtl. sogar notwendig sein, dass statt des Prüfers der zu überprüfende Pilot vom Halter zum PIC ernannt wird. (Eine solche Regelung gibt es übrigens nach Aussage der Luftfahrtbehörden auch für bestimmte Prüfungsszenarien im Bereich Motorflug)

Ein wichtiger Grund dafür ist meiner nach zum Beispiel der Fakt, dass ich als Prüfer meistens ja selbst gar keinen gültigen OPC für dieses Unternehmen, in dem der zu überprüfende Pilot fährt, habe. Da ein OPC sehr oft aber im gewerblichen Rahmen, also mit zahlenden Passagieren des Unternehmens an Bord, durchgeführt wird, müsste sich der Prüfer bei

einer solchen Situation also die Frage stellen lassen, ob er unter diesen Gesichtspunkten bei der entsprechenden Fahrt, die ja dann eindeutig unter den Begriff des EU Luftrechts „Commercial Passenger Ballooning“ (CPB) also eine gewerbliche oder kommerzielle Passagier Ballonfahrt in einem bestimmten Unternehmen fällt, er / sie in diesem Unternehmen als PIC überhaupt tätig werden darf. Ich denke, hier wird es argumentativ sehr schwierig.

Wir haben diesem Thema als Prüfer in der Vergangenheit evtl. etwas zu wenig Beachtung geschenkt. Aber nach Abwägen aller rechtlich relevanten Zusammenhänge und Lösungsmöglichkeiten scheint mir eine Bestimmung des PIC (und zwar Bestimmung des zu überprüfenden Piloten) durch den Halter bei einem solchen Szenario (also einer Fahrt im Unternehmen mit gewerblichen Passagieren an Bord) die rechtlich eindeutigste und sicherste Lösung. Der Prüfer muss nicht als PIC agieren um seine Funktion bei diesem OPC ausüben zu dürfen.

Also gut, obwohl der Prüfer nicht PIC ist, darf er wie eben erörtert den OPC-Bericht für den zu prüfenden Piloten ausstellen. Wie aber verhält es sich mit der Bescheinigung BFCL. 215 (d) (2).(i) und BFCL. 160? Diese Berichte müssen ja durch den Prüfer zur Luftfahrtbehörde des entsprechenden Landes gesendet werden.

Hier sehe ich eigentlich gar kein Problem. BFCL.400 stellt ja nur die Forderung auf (wie oben beschrieben), dass der Prüfer während einer Prüfungsfahrt als PIC agieren könnte und die entsprechenden Rechte aktuell ausüben dürfte nach BFCL, wenn er wollte. Der nicht vorhandene OPC in dem entsprechenden Unternehmen verhindert ja nicht, dass der Prüfer außerhalb eines Unternehmens oder bei einer nicht-gewerblichen Fahrt diesen Ballon der Gruppe D als PIC steuert. Also erfüllt der Prüfer meiner Meinung nach eindeutig die BFCL-Vorschriften und kann bei Erfüllen der entsprechenden Bedingungen und Inhalte (Achtung: die abzu prüfenden Kriterien nach BFCL.215 die im LBA Prüferbericht aufgeführt sind, sind meist deutlich detaillierter als die im OPC Formular aufgeführten Übungen / hier ist übrigens auch geregelt unter BFCL.215(f) dass dieser OPC auf der größten Gruppe, in der der zu überprüfende Pilot tätig werden will, durchgeführt werden muss) der Prüfungsfahrt auch eine BÜ nach BFCL.215(d)(2)(i) und eine Trainingsfahrt nach BFCL.160(a)(1)(ii) bescheinigen.

Allerdings stimme ich nicht unbedingt zu, dass zusätzliche Berichte für die BÜ ausgefüllt werden müssen. Hier sollte man zur Sicherheit jeweils die zuständige Luftfahrtbehörde befragen. Aber man geht natürlich als Prüfer (und auch als zu überprüfender Pilot) auf Nummer sicher, wenn man den Bericht des Prüfers für diese BÜ nach BFCL.215(d)(2)(i) zusätzlich ausfüllt.



Aber ich möchte ganz klar anmerken, dass eigentlich der bestandene OPC (sofern alle Inhalte der BÜ mit geprüft wurden) die BÜ nach BFCL.215 automatisch miteinschließt (siehe auch BFCL.215(h) wo dies bestätigt wird). Man muss sich also schon fragen, ob überhaupt ein zweiter Bericht neben dem OPC-Bericht notwendig ist.

Hier gilt also mal wieder: eventuell mit der zuständigen Luftfahrtbehörde des zu Überprüfenden klären, ob ein separater Bericht gewünscht oder gefordert wird. (Ich denke aber, dass die meisten Luftfahrtbehörden in DE diesen Bericht in dieser Situation nicht erhalten wollen bzw. nicht fordern).

Und für die Trainingsfahrt nach BFCL.160(a)(1)(ii) ist definitiv nur eine Bestätigung im Fahrtenbuch des zu Überprüfenden ausreichend. Es gibt aber auch sogar OPC-Formulare, die hier eine entsprechende Zeile zur Bestätigung des OPC als Trainingsfahrt aufweisen und vom Prüfer einfach nur abgezeichnet bzw. unterschrieben werden müssen.

Um einen Ballon wie in unserem Beispiel mit zulässiger Mindestlandemasse zu fahren, benötigt man entsprechenden Ballast. Dürfen Gäste mitfahren, die dem Luftfahrtunternehmen Geld dafür bezahlen?

Bisher waren wir in den Szenarien oben zum OPC ja immer davon ausgegangen, dass es sich um eine Fahrt handelt, die wir als CPB also ein gewerblicher Transport von Passagieren (in einem Unternehmen handelt) definieren. Da ist es also mit der Bezahlung durch die Gäste gar kein Problem. Es gibt allerdings Prüfungsinhalte (Notverfahren), die dann in einem solchen Fall nur am Boden geprüft werden können.

Falls nun aber diese Fahrt (und wie schon in der Frage beschrieben, benötigen wir ja ab Gruppe B aufwärts meistens ein paar Passagiere bzw. Mitfahrer allein schon wegen der notwendigen Mindestlandemasse) nicht im gewerblichen Rahmen stattfindet (also entweder nicht zahlende Passagiere oder eine Fahrt die unter die Kategorie Kostenteilung nach EU-Definition fällt), sieht das etwas anders aus, es ändert sich aber eigentlich gar nicht so viel in rechtlicher oder formaler Sicht. Ein wichtiger Unterschied wäre aber, dass der Prüfer wieder als PIC agieren könnte, sofern gewünscht. In dem Moment, in dem aber Passagiere für diese Fahrt dem Unternehmen über die Kostenteilungsregelung hinaus einen Fahrpreis entrichten, handelt es sich eindeutig um CPB und die in den anderen Antworten oben beschriebenen Grundsätze gelten.

Darf der Prüfer noch entsprechende Prüfungen abnehmen, wenn er bereits das 70. Lebensjahr vollendet hat?

Das ist eine spannende und nicht einfach zu beantwortende Frage, die wir ja auch in den letzten Jahren schon mehrfach im Prüferkreis, aber auch mit den Luftfahrtbehörden, durchaus kontrovers diskutiert haben.

BFCL.065 regelt, dass ein Pilot und damit auch ein Prüfer, in dem Moment, wo er 70 Jahre alt ist, während einer Fahrt nicht mehr als (verantwortlicher) Pilot agieren soll, die als CPB definiert ist.

Interessant ist übrigens, dass das EU-Recht hier nicht vom PIC (also Verantwortlichen LFZ-Führer) sondern nur vom Piloten („Pilot“) spricht. Ich denke aber, das ist ein Versehen und dass hier sehr wohl die Tätigkeit als PIC gemeint ist. Diese BFCL-Regelung bedeutet also, dass nicht nur jeder von uns als



Pilot, sondern auch der Prüfer in diesem Umfeld einer gewerblichen Fahrt (CPB) nicht mehr als PIC tätig sein darf und kann, in dem Moment wo er/sie 70 Jahre alt ist.

Ich persönlich werde also auf dieser Grundlage jedem Prüferkollegen raten, nach dem 70. Geburtstag nur noch BPL-Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen im nicht-gewerblichen Rahmen in der Funktion als Prüfer durchzuführen. Auch sollten Erstprüfungen oder die geforderten fortlaufenden BÜs, für die Com-Ops Berechtigung gar kein Problem darstellen, sofern diese Prüfungsszenarien im nicht-gewerblichen Umfeld absolviert werden (also keine zahlenden Passagiere an Bord sind / Kostenteilung erlaubt).

Es wäre auch tatsächlich denkbar, dass ein OPC ohne zahlende Gäste (zum Beispiel nur mit Crew-Mitgliedern oder Familie ohne Entgelt) und damit außerhalb von CPB stattfindet. Dann könnte ein 70-jähriger Prüfer sogar hier noch ohne Problem, sogar als PIC tätig werden. Aber das ist ja nicht das normale Umfeld eines OPCs, von daher rate ich zur Vorsicht.

Wer darüber hinaus also als Prüfer, der die 70 Jahres-Schwelle überschritten hat, wirklich weiterhin OPCs während einer als CPB definierten Fahrt abnehmen will, der muss sich mit der oben beschriebenen Variante der Bestimmung eines anderen Piloten als PIC noch einmal genauer beschäftigen. Ich persönlich rate dann aber zu einer zusätzlichen Abklärung der rechtlichen Situation mit der zuständigen Luftfahrtbehörde, die die Prüferberechtigung ausgestellt hat, weil es hier durchaus andere Interpretationen geben könnte. (Z.B. ja auch in der Frage, ob der Prüfer in diesem letztgenannten Prüfungsszenario selbst eine gültige BÜ nach BFCL.215(d)(2)(i) oder die Schulung nach BFCL.215(d)(2)(ii) vorweisen muss, da dies ja eigentlich auch als Grundlage nach den Prinzipien in BFCL.400(a)(1)(i) gefordert ist)

Interview von Andreas Rohleder mit Fragestellungen an Matthias Borgmeier, Leiter der ATO FE des DFSV

