

# Auffrischungsseminar für Prüfer

FE(A/S) / FIE(A/S)

gem. Teil-FCL.1025(b)(2) der VO(EU) Nr. 1178/2011

Friedrich Lauter, Referat 46.2, 29.03.2019



Baden-Württemberg  
Regierungspräsidium Stuttgart



Baden-Württemberg  
Regierungspräsidium Stuttgart

# Allgemeines

- Prüfer tragen ein hohes Maß an Verantwortung für die Flugsicherheit
- Unabhängige Experten
- Vorbildfunktion
- Wichtig sind Vertrauensverhältnisse zwischen
  - Prüfer und überprüfenden Luftfahrer sowie
  - Prüfer und Luftfahrtbehörde
- Prüfer müssen in der Lage sein, die jeweilige Prüfungssituation und ihre Auswirkungen zu erfassen, als auch über die Fähigkeit verfügen, Leistungen abzufragen und zu bewerten. Daher sollten Bewerber um eine Prüferberechtigung über ein hohes Verantwortungsbewusstsein, ein gerechtes Urteilsvermögen aber auch über pädagogisches Geschick verfügen.



## Ziel der Pilotenausbildung

Fluglehrer und Prüfer haben dafür zu sorgen, dass eine angemessene sog. „Airmanship“ bei Bewerbern erreicht wird!!!

„**Airmanship**“ bezeichnet die konsequente Anwendung der Urteilskraft und gut entwickelter Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen, um Zielsetzungen im Rahmen eines Fluges zu erreichen.



# Luftrechtliche Grundlagen

## FCL.1010 Voraussetzungen für Prüfer

*Bewerber um eine Prüferberechtigung müssen Folgendes nachweisen:*

- a) entsprechende Kenntnisse, entsprechenden Hintergrund und angemessene Erfahrung hinsichtlich der Rechte eines Prüfers;*
- b) dass gegen sie in den letzten 3 Jahren keine Sanktionen, darunter Aussetzung, Beschränkung oder Widerruf einer ihrer gemäß diesem Teil gewährten Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse, wegen eines Verstoßes gegen die Grundverordnung und ihre Durchführungsbestimmungen verhängt wurden.*



## FCL.1025 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Prüferberechtigungen

*a) Gültigkeit. Eine Prüferberechtigung gilt 3 Jahre.*

*b) Verlängerung. Eine Prüferberechtigung wird verlängert, wenn der Inhaber während des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung:*

*(1) jedes Jahr mindestens 2 praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchgeführt hat;*

*(2) während des letzten Jahres des Gültigkeitszeitraums an einem Prüfer-Auffrischungsseminar teilgenommen hat, das von der zuständigen Behörde oder einer ATO durchgeführt und von der zuständigen Behörde genehmigt wurde.*



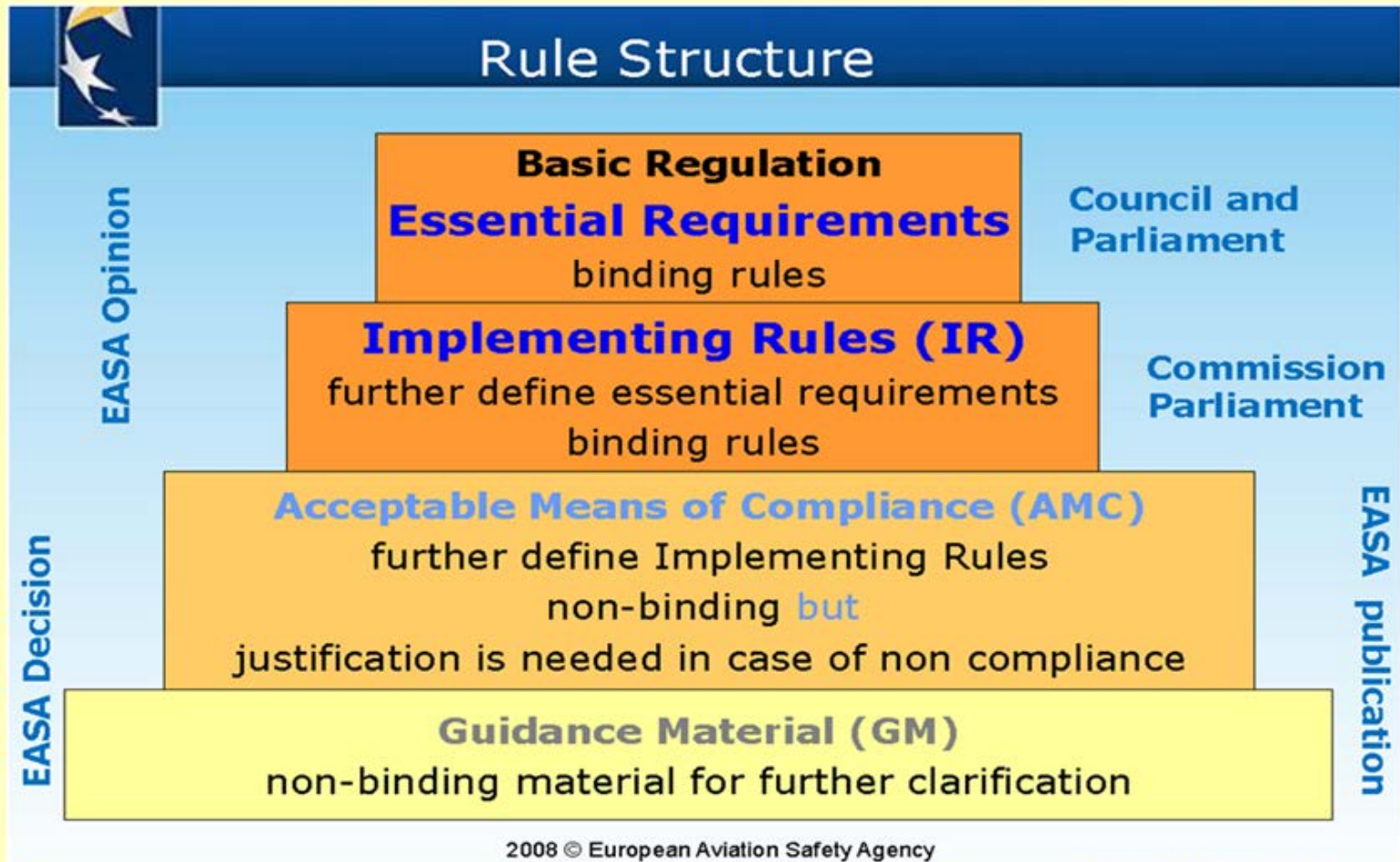
- (3) Eine der praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen, die während des letzten Jahres des Gültigkeitszeitraums gemäß Absatz 1 durchgeführt wurden, muss von einer Aufsichtsperson der zuständigen Behörde oder von einem leitenden Prüfer beurteilt worden sein, der von der für die Berechtigung des Prüfers zuständigen Behörde hierzu ausdrücklich ermächtigt wurde.*
- (4) Wenn der Bewerber um die Verlängerung Inhaber von Rechten für mehr als eine Kategorie von Prüfern ist, ist nach Vereinbarung mit der zuständigen Behörde eine kombinierte Verlängerung aller Prüferberechtigungen möglich, wenn der Bewerber die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absätze 1 und 2 und FCL.1020 für eine seiner Kategorien von Prüferberechtigungen erfüllt.*



- c) Erneuerung. Wenn die Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 (Auffrischungsseminar) und FCL.1020 („Senior Check“) erfüllen, bevor er die Ausübung der Rechte wieder aufnehmen kann.*
- d) Eine Prüferberechtigung wird nur dann verlängert bzw. erneuert, wenn der Bewerber die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen gemäß FCL.1010 (persönl. Anforderungen) und FCL.1030 („konforme Arbeit“) nachweist.*



# Hierarchie der gesetzlichen Grundlagen





# Rolle des Prüfers allgemein

## AMC2 FCL.1015

### Limits:

- (a) Der Prüfer soll dem Bewerber eine angemessene Zeit zur Vorbereitung der Prüfung geben, normalerweise nicht mehr als 1 Stunde.
- Das bezieht sich vor allem auf die für Prüfungen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen notwendige Flugvorbereitung (Erstellung des Flugdurchführungsplans etc.).
- (b) Der Prüfer soll die Prüfung so planen, dass alle vorgeschriebenen Übungen unter Beachtung der Wetterbedingungen, der Verkehrslage, der Flugsicherungsanforderungen und der lokalen Verfahren mit genügend Zeit für jede einzelne Übung durchgeführt werden können.
- Bei Kompetenzbeurteilungen für FI besteht, wie noch gezeigt wird, hinsichtlich der Übungen ein Auswahlermessen des Prüfers, das im o.g. Sinne Flexibilität zulässt.



## Zweck einer Prüfung:

- (c) Durch praktische Demonstration feststellen, dass der Bewerber ein ausreichendes Niveau an Kenntnissen und Fähigkeiten erworben bzw. aufrechterhalten hat.
  - Bei Kompetenzbeurteilungen für FI bezieht sich das hauptsächlich auf die Fähigkeit des Bewerbers, seine Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln.
- (d) Verbessern des (Flug-) Trainings in ATOs durch Feedback des Prüfers über die Übungen und Abschnitte von Prüfungen, die häufig nicht bestanden werden.
  - Insoweit empfiehlt es sich, insbesondere bei nicht bestandenen Kompetenzbeurteilungen, dass der Ausbildungsleiter oder ein verantwortlicher FI am Debriefing teilnimmt. Dabei sollten unbedingt die „menschlichen Faktoren“ („Human factors“) beachtet werden, um vor allem den Bewerber, aber auch die ATO, nicht negativ darzustellen.



(e) Unterstützen der Aufrechterhaltung und, wenn möglich, der Verbesserung der Flugsicherheitsstandards durch Demonstration guten Verhaltens als Luftfahrer („Airmanship“) und Flugdisziplin während der Prüfungen.

➤ Es sind jederzeit alle Regeln und Verfahren einzuhalten. „Herablassende“ Demonstrationen des eigenen „souveränen“ Könnens des Prüfers („I show you something“) müssen unterbleiben!

### Durchführung von Prüfungen:

(f) Ein Prüfer stellt sicher, dass ein Bewerber eine Prüfung im Einklang mit den Anforderungen von Teil-FCL durchführt und nach den vorgeschriebenen Prüfungsstandards bewertet wird.



(g) Jedes Element eines Prüfungsabschnitts soll einzeln durchgeführt und beurteilt werden. Der im Briefing besprochene Prüfungsablauf soll in der Regel durch den Prüfer nicht geändert werden.

➤ Unvorhergesehene Änderungen im Prüfungsablauf können zu Schwierigkeiten des Bewerbers führen. Allerdings muss der Bewerber in der Lage sein, auf durch äußere Einflüsse, z.B. Wetter, bedingte Änderungen der Situation richtig zu reagieren. Dies gilt für FI-Bewerber in besonderem Maß!

(h) Marginale oder fragwürdige Leistungen bei einem Prüfungselement dürfen die Beurteilung der nachfolgenden Elemente durch den Prüfer nicht beeinflussen.

➤ Die Einhaltung dieser Vorgabe ist schwierig, vor allem bei sich häufenden schwachen Leistungen! Hier hilft nur ständiges Bewusstsein und in Erinnerung rufen!



- (i) Der Prüfer soll die Anforderungen und Limits einer Prüfung im Briefing mit dem Bewerber abstimmen.
- Bei Kompetenzbeurteilungen für FI sind insbesondere die beim Flug zu demonstrierenden Elemente im Briefing im Detail festzulegen. Als Limits können die Toleranzen aus den praktischen Prüfungen herangezogen werden.
- (j) Wenn eine Prüfung abgeschlossen ist oder abgebrochen wird, hat der Prüfer dem Bewerber im Debriefing die Gründe für nicht bestandene Elemente oder Abschnitte mitzuteilen.
- Auch im Bestehensfall ist ein ausführliches Debriefing geboten, um z.B. dem zukünftigen FI, z.B. durch Verbesserungsvorschläge, einen problemlosen Start zu ermöglichen.



(k) Jede Bemerkung oder Widerspruch des Bewerbers zur Beurteilung und Bewertung durch den Prüfer wird von diesem im Prüferbericht dokumentiert und vom Prüfer und vom Bewerber unterzeichnet.

➤ Die Formulare sehen dafür eine Spalte vor.

#### Vorbereitung des Prüfers:

(l) Der Prüfer soll sämtliche Teile der Prüfung überwachen, einschließlich der Vorbereitung.

➤ Ausreichende Überwachung ist auch dann gegeben, wenn der Prüfer eine eigenständige Vorbereitung des Bewerbers anschließend überprüft und durch gezieltes, stichpunktartiges Hinterfragen verifiziert.



(m) Der Prüfer plant eine Prüfung im Einklang mit den Anforderungen von Teil-FCL. Es werden ausschließlich die im einschlägigen Prüferbericht festgelegten Manöver und Verfahren geprüft. Ein Prüfer soll einen durchgefallenen Bewerber nicht ohne dessen Zustimmung erneut prüfen.

- Bei Kompetenzbeurteilungen für FI gilt die Besonderheit, dass die Manöver und Verfahren teilweise im Prüferbericht nicht festgeschrieben sind und vom Prüfer selbst festzulegen ist. Dies geschieht nach dem einschlägigen Syllabus für die praktische Ausbildung.
- Eine erneute Prüfung eines durchgefallenen Bewerbers durch denselben Prüfer sollte auch bei (angebotener) Zustimmung des Bewerbers nur im absoluten Ausnahmefall stattfinden.



## Verhalten des Prüfers:

- (n) Ein Prüfer soll für eine freundliche und entspannte Atmosphäre vor und während einer Prüfung sorgen. Von einem negativen oder gar feindseligen Auftreten ist abzusehen. Während der Prüfung sollen negative Bemerkungen und Kritiken vermieden werden; sämtliche Bewertungen sollen dem Debriefing vorbehalten sein.
- Die Grundregeln der „Human factors“ sind zu beachten. Eine entspannte Atmosphäre beginnt z.B. schon bei der Sitzordnung im Briefing (Bewerber nicht mit verschränkten Armen gegenüber sitzen, sondern z.B. neben sich Platz nehmen lassen).
  - Sollte eine Prüfung abubrechen sein, lassen sich erste negative Bemerkungen und Kritiken zur Leistung des Bewerbers in der Regel nicht vermeiden. Solche Bemerkungen sollten mit dem Hinweis auf das Debriefing möglichst kurz gehalten werden.





## Bewertungssystem:

- (o) Obwohl für Prüfungsflüge Toleranzen festgelegt sein können, darf vom Bewerber nicht erwartet werden, dass diese auf Kosten einer ruhigen und stabilen Flugdurchführung eingehalten werden. Ein Prüfer berücksichtigt angemessen unvermeidbare Abweichungen durch Turbulenzen, Flugsicherungsanweisungen etc.. Ein Prüfer soll eine Prüfung nur abbrechen, wenn entweder eindeutig klar ist, dass der Bewerber das geforderte Niveau an Kenntnissen und Fähigkeiten nicht demonstrieren konnte und eine Komplettwiederholung der Prüfung notwendig wird, oder aus Sicherheitsgründen. (...)
- Sofern z.B. der Bewerber Abweichungen von den Toleranzen durch Turbulenzen unmittelbar selbst bemerkt, die Korrektur ansagt (im Briefing besprechen!) und anschließend ruhig durchführt, kann die Abweichung in der Regel akzeptiert werden.



Ein Prüfer benutzt folgendes Bewertungssystem:

- (1) „Bestanden“ („pass“), wenn der Bewerber das geforderte Niveau an Kenntnissen und Fähigkeiten demonstriert hat und, soweit anwendbar, innerhalb der Prüfungs-toleranzen für die Lizenz oder Berechtigung geblieben ist;
- (2) „Nicht bestanden“ („fail“), wenn eines der folgenden Kriterien zutrifft:
  - (i) Die Prüfungstoleranzen wurden trotz angemessener Berücksichtigung von Turbulenzen oder Flugsicherungsanweisungen nicht eingehalten;
  - (ii) Das Ziel der Prüfung wurde nicht erreicht;
  - (iii) Das Ziel der Prüfung wurde nur auf Kosten der Flugsicherheit, Verstößen gegen Regeln und Vorschriften, schlechten Verhaltens als Luftfahrer („poor airmanship“) oder unruhiger Flugdurchführung erreicht;
- ...



- (iv) Es wurde kein angemessenes Niveau an Kenntnissen demonstriert;
  - (v) Es wurde kein angemessenes Niveau an Flugmanagement demonstriert;
  - (vi) Aus Gründen der Flugsicherheit wurde ein Eingreifen des Prüfers in die Flugdurchführung erforderlich.
- (3) „Teilweise bestanden“ („partial pass“) im Einklang mit den Kriterien des maßgeblichen Prüfungsanhangs von Teil-FCL.
- Bei Kompetenzbeurteilungen für FI ist insbesondere hinsichtlich der ruhigen und stabilen Flugdurchführung sowie bezüglich des Flugmanagements ein hoher Maßstab anzulegen.
  - „Teilweise bestanden“ ist bei Kompetenzbeurteilungen von FI nicht vorgesehen! Jedes nicht bestandene Element führt zum kompletten Nichtbestehen!



## Prüfungsmethoden und -inhalte:

- (p) Vor Durchführung einer Prüfung stellt der Prüfer sicher, dass das vorgesehene Luftfahrzeug für die Prüfung geeignet und entsprechend ausgerüstet ist.
- (q) Jede Prüfung wird nach den Vorgaben des Flughandbuchs durchgeführt.
- (r) Jede Prüfung wird auch innerhalb der Limits des Betriebshandbuches der ATO durchgeführt.
- Neben der grundsätzlichen Eignung und Ausrüstung für die Prüfung ist der Prüfer auch für die Lufttüchtigkeit des verwendeten Luftfahrzeuges verantwortlich, denn der Prüfer ist während der Prüfung verantwortlicher Luftfahrzeugführer, § 4 Abs. 4 LuftVG.
- Die Limits des Betriebshandbuches der ATO können restriktiver als die Limits des Flughandbuchs sein.



(s) Inhalte:

(1) Eine Prüfung umfasst:

- Mündliche Prüfung am Boden (wo vorgesehen);
- Briefing vor dem Flug;
- Flugübungen;
- Debriefing nach dem Flug.

(2) Die mündliche am Boden soll beinhalten:

- Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse und Flugleistung;
- Flugplanung und betriebliche Verfahren;
- Andere maßgebliche Elemente oder Abschnitte der Prüfung.



- Bei Kompetenzbeurteilungen für FI ist eine mündliche Prüfung am Boden vorgesehen. Die mündliche Prüfung umfasst alle theoretischen Sachgebiete.

(3) Das Briefing vor dem Flug soll beinhalten:

- Prüfungsablauf (Reihenfolge der Prüfungselemente);
- Leistungseinstellungen, Geschwindigkeits- und Anflugminima, wenn vorgesehen;
- Sicherheitsgesichtspunkte.



(4) Die Flugübungen umfassen jedes vorgeschriebene Element und jeden vorgesehenen Abschnitt der Prüfung;

➤ Kann auch nur ein Prüfungselement oder –Abschnitt nicht durchgeführt werden (z.B. aufgrund einer Wetterverschlechterung), ist die Prüfung zu unterbrechen und später fortzusetzen.

(5) Das Debriefing nach dem Flug soll beinhalten:

- Die Beurteilung oder Bewertung des Bewerbers;

- Die Dokumentation der Prüfung im Beisein des FI des Bewerbers, wenn möglich.

➤ Alternativ zum FI kommt auch die Teilnahme des Ausbildungsleiters am Debriefing in Betracht.

➤ Wie schon einmal erwähnt, sind die „menschlichen Faktoren“ zu beachten.



- (t) Eine Prüfung soll einen typischen Flug aus der Praxis simulieren. Dafür kann der Prüfer übliche Szenarien aus der Praxis entwerfen, wobei sicherzustellen ist, dass der Bewerber nicht irritiert und die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt wird.
- Bei der Kompetenzbeurteilung für FI kommt insbesondere die Simulation von typischen Fehlern von Flugschülern in Betracht.
- (u) (hier weggelassen, betrifft nur IR-Prüfungen)
- (v) Ein Prüfer soll während der Prüfung einen Flugdurchführungsplan und Aufzeichnungen zur Bewertung als Referenz für das Debriefing nach dem Flug führen.
- Eine Form für die Dokumente ist nicht vorgeschrieben. Entscheidend ist, dass der Zweck eines umfassenden Debriefings erreicht wird.
  - Die Dokumente müssen aufbewahrt werden, FCL.1030(c).





- (w) Ein Prüfer soll flexibel hinsichtlich der Möglichkeit von Änderungen gegenüber des Briefings durch Flugsicherungsanweisungen oder andere Umstände sein.
- **Bei Kompetenzbeurteilungen von FI kann diese Flexibilität auch vom Bewerber erwartet werden.**
- (x) Wenn Änderungen gegenüber einem geplanten Prüfungsablauf eintreten, soll sich der Prüfer davon überzeugen, dass der Bewerber die Änderungen versteht und akzeptiert. Anderenfalls soll die Prüfung abgebrochen werden.
- **Bei Kompetenzbeurteilungen von FI ist ein hoher Anspruch an den Bewerber zu stellen.**



- (y) Sollte ein Bewerber eine Prüfung aus Gründen abbrechen, die der Prüfer nicht für adäquat hält, ist der Bewerber so zu bewerten, dass er die nicht angetretenen Elemente oder Abschnitte nicht bestanden hat. Wenn die Prüfung aus vom Prüfer für angemessenen erachteten Gründen abgebrochen wird, werden in der folgenden Prüfung nur die nicht erledigten Elemente oder Abschnitte geprüft.
- Damit bedeutet bei Kompetenzbeurteilungen von FI ein nicht gerechtfertigter Abbruch durch den Bewerber immer eine Gesamtwiederholung der Kompetenzbeurteilung (Ergebnis „teilweise bestanden“ ist nicht vorgesehen)!
  - Die Entscheidung über die Adäquanz eines Abbruchs trifft der Prüfer nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung aller Umstände. Die Einzelheiten sollten im Detail notiert werden, da die Entscheidung des Prüfers gerichtlich überprüfbar ist.



- (z) Ein Prüfer kann eine Prüfung in jeder Phase abbrechen, wenn festzustellen ist, dass die Leistung des Bewerbers eine Gesamtwiederholung der Prüfung erfordert.
- Bei Kompetenzbeurteilungen für FI empfiehlt sich danach wegen der mangelnden Möglichkeit des teilweisen Bestehens ein Abbruch unmittelbar nachdem der Bewerber ein Element nicht bestanden hat. Anderenfalls könnte sich der Prüfer schadensersatzpflichtig machen, z.B. hinsichtlich der Flugkosten für die Zeit nach dem nicht bestandenen Element.



## GM1 FCL.1015

(a) Ein Prüfer soll pro Tag nicht mehr einplanen als:

(1) 3 Prüfungen für PPL oder Klassenberechtigungen

(2) 4 Prüfungen für LAPL, SPL, BPL

(3) (2 Prüfungen für CPL, IR oder ATPL)

(4) zwei Kompetenzbeurteilungen für Lehrberechtigungen

(b) Ein Prüfer soll mindestens

- 2 Stunden für LAPL, SPL oder BPL,

- 3 Stunden für PPL oder einer Klassenberechtigung und

- wenigstens 4 Stunden für FI-Prüfungen,

einschließlich Briefing und Flugvorbereitung, Durchführung der Prüfung, Debriefing, Bewertung des Bewerbers und Dokumentation einplanen.



(c) Bei der Planung der Dauer einer Prüfung können folgende Werte als Richtzeit verwendet werden:

- (1) 45 Minuten für SP Klassenberechtigungen nur VFR (= single pilot)
- (2) 90 Minuten für LAPL(A) oder (H), PPL einschl. NAV-Teil
- (3) 60 Minuten für FI-Berechtigungen

➤ Die in (c)(3) genannte (Flug-!) Zeit ist für Prüfungen zum FI(S) unrealistisch. Analog der LAPL(S)- und SPL-Prüfung (d) muss die Flugzeit ausreichen, um sämtliche vorgesehen Elemente aller Prüfungsabschnitte vollständig durchzuführen.



Ein EASA-FEM („Flight Examiner Manual“ = „Flugprüferhandbuch“) wurde am 17.12.2014 als NPA („Notice of Proposed Amendment“) 2014-29(C) durch die EASA veröffentlicht (270 Seiten/englisch). Es enthält in modularer Form die Inhalte, Anforderungen und Bewertungskriterien für Prüfungen nach Teil-FCL. Die Module für Segelflug und Ballonfahrt stehen noch aus und sind zur späteren Ergänzung vorgesehen.

Link (derzeit):

<https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/NPA%202014-29%20%28C%29%281%29.pdf>



## FCL.1000 Prüferberechtigungen

a) *Allgemeines. Inhaber einer Prüferberechtigung müssen*

*(1) Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen entsprechen, für die sie berechtigt sind, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchzuführen, sowie des Rechts, hierfür auszubilden, sein;*

*(2) zur Betätigung als PIC auf dem Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung, einer Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung, wenn diese auf dem Luftfahrzeug durchgeführt wird, qualifiziert sein. (...)*

➤ **Zum Zeitpunkt der Prüfung müssen stets alle genannten Voraussetzungen (kumuliert) vorliegen. Fehlt auch nur eine Voraussetzung (z.B. auch das Medical), ist die Prüfung unwirksam und muss ggf. vom Bewerber wiederholt werden.**



## FCL.1005 Beschränkung von Rechten bei persönlichen Interessen

*Prüfer dürfen Folgendes nicht durchführen:*

*a) praktische Prüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für Bewerber um die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses*

*(1) an Personen, denen sie mehr als 25 % des vorgeschriebenen Flugunterrichts für die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis erteilt haben, für die bzw. das die praktische Prüfung oder Kompetenzbeurteilung durchgeführt werden soll, oder*

*(2) wenn sie für die Empfehlung für die praktische Prüfung gemäß FCL.030 Buchstabe b verantwortlich waren,*

*b) praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen, wenn sie glauben, dass ihre Objektivität beeinträchtigt sein könnte.*





## GM1 FCL.1005(b) Beschränkung von Rechten bei persönlichen Interessen

Beispiele für eine Situation, in der der Prüfer bedenken sollte, ob seine Objektivität beeinträchtigt ist, sind u.a., wenn der Bewerber ein Verwandter oder Freund des Prüfers ist oder wenn sie einander durch wirtschaftliche Interessen oder politische Übereinstimmung verbunden sind, etc.

- Der Katalog ist nicht abschließend. So wird etwa eine Beeinträchtigung der Objektivität in der Regel auch anzunehmen sein, wenn der Prüfer im Unternehmen des Vaters des Bewerbers angestellt ist.
- § 20 Verwaltungsverfahrensgesetz (VerwVerfG) - In einem Verwaltungsverfahren ausgeschlossene Personen - kann hier als Leitlinie herangezogen werden. § 20 VerwVerfG ist jedoch grundsätzlich nicht zwingend anzuwenden.



FCL.1030 Durchführung von praktischen Prüfungen,  
Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen

- a) *Bei der Durchführung von praktischen Prüfungen,  
Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen müssen Prüfer*
- (1) sicherstellen, dass die Kommunikation mit dem Bewerber ohne Sprachbarrieren möglich ist;*
  - (2) sich davon überzeugen, dass der Bewerber alle Anforderungen hinsichtlich Qualifikation, Ausbildung und Erfahrung gemäß diesem Teil für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz, der Berechtigung oder des Zeugnisses erfüllt, für die die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung abgelegt wird; ...*



*(3) den Bewerber auf die Folgen hinweisen, die unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Ausbildung und Flugerfahrung nach sich ziehen. (...)*

- **Folgen können insbesondere Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf einer durch fehlerhafte Angaben erlangten Lizenz oder Berechtigung sein (ARA.FCL.205).**



b) *nach Abschluss der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung muss der Prüfer:*

*(1) dem Bewerber das Ergebnis der Prüfung mitteilen. Wenn die Prüfung nur in Teilen bestanden bzw. in Teilen nicht bestanden wird, muss der Prüfer dem Bewerber mitteilen, dass er die mit der Berechtigung verbundenen Rechte nicht ausüben darf, solange er nicht alle Prüfungsteile bestanden hat. Der Prüfer hat die weiteren Ausbildungsanforderungen zu erläutern und den Bewerber auf sein Beschwerderecht hinzuweisen; ...*

- **Gilt wohl auch für Kompetenzüberprüfungen (redaktioneller Fehler)**
- **Allerdings ist bei Kompetenzbeurteilungen zu beachten, dass ein teilweises Bestehen nicht vorgesehen ist; weitere Information folgt.**
- **Einzelheiten zum Beschwerderecht\* sind nicht definiert, so dass es bei allen Differenzen zu Prüfungsdurchführung und –ergebnis zulässig sein dürfte.**

*\*an die zuständige Behörde*



*(2) wenn die Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung oder Erneuerung bestanden wird, in der Lizenz bzw. das Zeugnis des Bewerbers das neue Ablaufdatum der Berechtigung bzw. des Zeugnisses eintragen, wenn er von der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde ausdrücklich hierzu ermächtigt wurde; ...*

- **Ablaufdatum ist immer das Ende des betreffenden Monats (ARA.FCL.215(b)).**
- **Innerhalb Deutschlands sind alle Prüfer zu Handeinträgen in Lizenzen von allen Landesluftfahrtbehörden ermächtigt (siehe NfL 1 – 721/16).**



*(3) dem Bewerber einen abgezeichneten Bericht über die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung aushändigen und der Behörde, die für die Lizenz des Bewerbers zuständig ist, sowie der zuständigen Behörde, die die Prüferberechtigung erteilt hat, unverzüglich Kopien des Berichts vorlegen.*

.....

- Auch das gilt sinngemäß für Kompetenzbeurteilungen (offenbar redaktioneller Fehler) und ist vom Prüfer persönlich zu erledigen (nicht vom Bewerber bzw. ATO!)
- Nach dem Wortlaut der Vorschrift erhält der Bewerber das Original des Prüferberichtes, die genannten Behörden jeweils Kopien. Hierzu gibt es teilweise abweichende Verfahren.



- c) *Prüfer müssen die Aufzeichnungen mit Einzelheiten zu allen durchgeführten praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen und deren Ergebnissen 5 Jahre lang aufbewahren.*
- d) *Auf Aufforderung durch die für die Prüferberechtigung zuständigen Behörde oder der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde müssen Prüfer alle Aufzeichnungen und Berichte und alle sonstigen Informationen vorlegen, die für die Wahrnehmung der Aufsicht benötigt werden.*
- **Zu den aufzubewahrenden und ggf. vorzulegenden Unterlagen gehören auch die Dokumente gem. AMC2 FCL.1015(v), insbesondere die „Aufzeichnungen zur Bewertung als Referenz für das Debriefing“ (auch im Beschwerdefall wichtig!).**



## Nationale Anforderungen bezogen auf Prüfungspflichten

### § 128 LuftPersV

(...)

*(2) Die praktische Prüfung für den Erwerb von Erlaubnissen und den Ersterwerb der Instrumentenflugberechtigung ist vor der nach § 5 zuständigen Stelle oder den von ihr beauftragten Prüfern abzulegen. (...)*

- Diese Vorschrift wird als „Verfahren für die Bestimmung von Prüfern zur Durchführung von praktischen Prüfungen“ gem. ARA.FCL.205(c) angesehen. Siehe hierzu NfL II – 192/15!
- Kompetenzbeurteilungen von FI werden von den Prüfern selbständig, ohne Bestimmung bzw. Auftrag durch die Behörde durchgeführt.





## Kosten- und Gebührenangelegenheiten

- Soweit die zuständige Behörde den Prüfer bestimmt (§ 128 Abs. 2 LuftPersV n.F.) kann ein Gebührenanspruch des Prüfers gegenüber der Behörde bestehen. Die Handhabung in den Ländern ist unterschiedlich und jeweils mit der zuständigen Behörde abzustimmen.
- Erfolgt keine Prüferbestimmung durch die Behörde wird der Prüfer aus eigenem Recht selbständig tätig.
- Damit kann der Prüfer auch seine „Kosten und Gebühren“ (-> „Honorar“) absolut frei festlegen bzw. mit dem Bewerber aushandeln.
- Die früher teilweise angenommene Bindung des Prüfers an die LuftKostV (aufgrund der delegierten Aufgabenwahrnehmung für die Behörde) ist damit auf jeden Fall weggefallen.



## Voraussetzungen für/bei ausländischen Prüfern

Jeder Prüfer hat aufgrund der Freizügigkeitsregelungen der EU das Recht:

- Prüfungen von Bewerbern aus anderen EU-Mitgliedstaaten abzunehmen und
- in anderen EU-Mitgliedstaaten zu prüfen.

In diesem Fall muss der Prüfer vorher eine Einweisung in die nationalen, administrativen Verfahren, Anforderungen für den Schutz personenbezogener Daten, Haftung, Unfallversicherung und Gebühren des entsprechenden Staates erhalten haben. Die Einweisung erfolgt im Selbststudium des Examinierenden im Differences Document, in dem alle oben genannten Punkte des jeweiligen EU-Mitgliedstaates erläutert werden.

Dieses Dokument ist aktuell auf der EASA-Homepage zu finden.



# Geplante Änderungen der VO (EU) Nr. 1178/2011 in Bezug auf Segelflugzeugführerlizenzen (und Ballonfahrerlizenzen)

- Opinion (Entwurf) der EASA derzeit in der Anhörung. Inkrafttreten ca. Ende des Jahres 2019
- EASA führt in dieser Opinion aus, dass das Regelungsniveau zu hoch ist
- Die Regelungen über Segelflugzeugführerlizenzen sollen aus der VO (EU) Nr. 1178/2011 herausgenommen werden und als Anhang der DVO (EU) 2018/1976 (derzeit „Flugbetrieb mit Segelflugzeugen“ auch „Sailplane rulebook“) zugeschlagen werden.
- Es soll alles leichter und strukturierter werden.
- Wichtige geplante Änderungen:
  - Der LAPL wird abgeschafft
  - LAPL-Tauglichkeit gilt für alle Segelflugzeugführer (nichtgewerblich)
  - FI-Lizenzen haben kein Ablaufdatum mehr
  - Zur Verlängerung mindestens alle 9 Jahre Nachweis der „Befähigung“ gegenüber einem FI-instructor
  - Berechtigungen wie Kunstflug, Wolkenflug und Startarten werden nicht mehr in Lizenz eingetragen
  - Änderungen/Erleichterungen für Prüfer FE(S); z.B. Anerkennung für 5 Jahre usw.
  - Ausbildung kann auf Segelflugzeugen, motorisierten Segelflugzeugen und TMG erfolgen.
  - Ersterwerb TMG soll möglich sein.
  - Definition TMG soll geändert werden (Zulassung zählt).
  - usw.



# **Vielen Dank für Ihre Geduld und Aufmerksamkeit**

**- es folgt nun der Themenbereich**

Durchführung von prakt. Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und  
Kompetenzbeurteilungen sowie Dokumentation

