



Motorfliegertag 2025

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 – Teil-FCL

Luftsport-Verband Niedersachsen e.V.



Updates

Examiner Differences Document

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircrew-and-medical/aircrew#group-easa-downloads>

European Union Aviation Safety Agency

Examiner Differences Document

Examiner Differences Document

to FCL.1015(b)(4) and (c) of Annex I (Part-FCL) of Commission Regulation (EU) No 1178/2011¹, as amended. This document has been developed in accordance with ARA.FCL.210 of Annex VI (Part-ARA) to Commission Regulation (EU) No 1178/2011, as amended.

Version 2025/Q4

Year 2025

Date: 06.10.2025

Automatische Validierung

Aktualisierung der EASA Form 207 Vom 05.02.2025

<p style="text-align: center;">EUROPEAN UNION</p> <p style="text-align: center;">ICAO attachment to automatically validate licences</p> <p style="text-align: center;">(Issue 1)</p> <p style="text-align: center;">issued in accordance with</p> <p style="text-align: center;">Commission Regulation (EU) No 1178/2011</p>
<p>1. The licence is automatically validated by all the ICAO Contracting States listed in point (2) under an agreement registered with ICAO. The ICAO Registration Numbers are:</p> <ul style="list-style-type: none">— 5950 (EU)— 5951 (EU plus Switzerland); and— 5952 (EU plus Norway and Iceland).
<p>2. The ICAO Contracting States that automatically validate this licence are:</p> <p>[Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland]*</p> <p>* Please select the applicable ICAO Contracting State(s)</p>
<p>Civil Aviation Authority Bremen - Germany</p> <p>European Aviation Safety Agency</p> <p>Date of issue: 5 February 2025</p>

EASA Form 207 – Issue 1

Berichte der prüfenden Person

Luftfahrt Bundesamt - Lizenzierung - Berichte des Prüfers

Aktualisierung CR / TR non complex vom
15.08.2025

Bericht des Prüfers (D)

Flugzeuge (A)

Kategorie	PDF-Datei (Nr.)	Hinweise zum Prüfungsablauf	Stand
CR/TR SPA exc. complex HPA	Bericht (100)	Hinweise (105)	15.08.2025
CR (A) Wasserflugzeuge	Bericht (110)	Hinweise (115)	30.10.2022
TR MPA, SP complex HPA MP/SP-OPS; ATPL, MPL	Bericht (120)	Hinweise (125)	08.09.2025
CPL (A)	Bericht (140)	Hinweise (145)	12.11.2024
IR (A) & BIR	Bericht (160)	Hinweise (165)	12.11.2021
Lehrberechtigte (FI/CRI/IR)	Bericht	Hinweise	01.04.2023

[Ausfüllbeispiel](#)

Umstellung der Klassenberechtigung SET

Umstellung der Lizenzierung – Einführung SET

Mit Änderung der EASA Class and Typerating & Endorsement List wurde seitens EASA die bisher praktizierte Ausweisung separater SET-Berechtigungen zugunsten einer gemeinsamen SET-Klassenberechtigung aufgegeben.

Insoweit die Neuausstellung einer Pilotenlizenz vorgenommen wird, werden bisherige SET-Berechtigungen daher in eine zentrale SET (Land) bzw. SET (Sea) Klassenberechtigung überführt.

Hinweis nur für LBA-Lizenzen:

Zusätzlich haben Prüfer über die [Allgemeinverfügung](#) vom 01.04.2025 die Ermächtigung erhalten, SET (Land) bzw. SET (Sea) Berechtigungen per Handeintrag im Zuge eines Verlängerungs- oder Erneuerungsereignisses einzutragen.

HALON-Feuerlöscher

End-of-year milestone on phase-out of halon extinguishers | EASA

Am **31. Dezember 2025** erreicht die Luftfahrtgemeinschaft einen ersten wichtigen Meilenstein in der Gesetzgebung zum **Schutz der Ozonschicht**: Ab diesem Datum müssen **Luftfahrzeuge mit halonfreien tragbaren Feuerlöschern** ausgerüstet sein.

Gemäß Artikel 9 und Anhang V der Verordnung (EU) 2024/590 müssen alle in Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge, die in der EU registriert sind oder von einem in der EU registrierten Betreiber betrieben werden, mit halonfreien tragbaren Feuerlöschern ausgerüstet sein.

Halone dürfen nicht mehr in tragbaren Feuerlöschern verwendet werden, die dem Schutz von Flugzeugkabinen und Besatzungsräumen dienen.



Diverses FCL

Ungültiges Tauglichkeitszeugnis bei Verlängerung / Erneuerung

Was ist erlaubt:

Teilnahme an Briefings, Bodenunterricht, Theorieteilen, Simulatorübungen.

Was ist nicht erlaubt:

Trainingsflüge, Auffrischungsschulungen und Bfeähigungsüberprüfungen, Dual- oder Soloflüge im Rahmen von Training oder Prüfung.

FCL.040 Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte

Die Ausübung der mit einer Lizenz verbundenen Rechte hängt davon ab, ob die in dieser Lizenz gegebenenfalls enthaltenen Berechtigungen und das den ausgeübten Rechten entsprechende Tauglichkeitszeugnis gültig sind.

Anrechnung von Erfahrungen auf Luftsportgeräten beim LAPL - FCL.110.A

Frühere Erfahrungen als PIC in dreiachsgesteuerten Luftsportgeräten können berücksichtigt werden, sofern das Luftfahrzeug der Definition der jeweiligen Luftfahrzeugkategorie nach diesem Anhang (Teil-FCL) entspricht.

Max. 50% der Flugausbildungszeit zum Erwerb und **auf Basis einer Beurteilung** durch die DTO oder ATO.

LAPL-Anrechnung auf PPL – FCL.210.A

Antragsteller für den Erwerb einer PPL(A) erhalten Anrechnungen für eine bereits absolvierte LAPL(A)-Ausbildung.

LAPL(A)-Inhabende mit mindestens 45 Stunden Gesamtflugzeit in Flugzeugen oder TMG müssen insgesamt folgendes nachweisen:

- 40 Stunden Flugunterricht
 - Davon 21 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer
 - davon 5h mit FI(A) PPL
 - Davon 10 Stunden FI(A) PPL überwachter Alleinflug,
 - davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), vollständig abgeschlossene Landungen auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz

LAPL-Ausbildungsupgrade auf PPL – FCL.210.A

Antragsteller für den Erwerb einer PPL(A) erhalten Anrechnungen für eine bereits absolvierte LAPL(A)-Ausbildung.

- LAPL(A)- und PPL(A)-Ausbildung insgesamt 45 Stunden Flugunterricht
 - Davon 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer
 - davon 5h mit FI(A) PPL
 - Davon 10 Stunden durch FI(A) PPL überwachter Alleinflug,
 - davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), vollständig abgeschlossene Landungen auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz

Verpflichtende Übungen für LAPLer in PPL-Upgrade-Ausbildung

Individuelle Bedürfnisse – Aber mindestens folgende Übungen:

AMC1 FCL.210.A(b) PPL(A) – Experience requirements and crediting

PPL(A) TRAINING FOR APPLICANTS WHO HOLD AN LAPL(A) OR WHO HAVE UNDERGONE LAPL(A) TRAINING

Applicants for a PPL(A) who already hold an LAPL(A) and applicants who change their ongoing LAPL(A) training into PPL(A) training should receive training the content of which should be determined by the head of training of the DTO or the ATO where the applicant is undergoing PPL(A) training, after assessing the individual applicant's training needs. In any case, flight training should include the following exercises from the PPL(A) flight instruction syllabus (AMC1 FCL.210):

- (a) Exercise 11 – Spin avoidance;
- (b) Exercise 18a – Navigation;
- (c) Exercise 18c – Radio navigation;
- (d) Exercise 19 – Basic instrument flight.

Nachtflugausbildung im Rahmen des PPL-Erwerbs – FCL.210.A

Antragsteller können die im Rahmen eines Ausbildungslehrgangs für Nachtflugberechtigungen nach Punkt FCL.810 Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii zu absolvierende Flugzeit **als Teil der 45 Stunden Flugunterricht** absolvieren, sofern sie vor Beginn der Nachtflugberechtigungsausbildung eine grundlegende Instrumentenflugausbildung absolviert haben.

Bezug auf die Übungen 18a bis 19, insbesondere 18c (Radio navigation) und 19 (Basic instrument flight) des Trainingsyllabus.

Bitte auf die max. **6 Monate Ausbildungsdauer** achten!

Anrechnung von Stunden auf Luftsportgeräten im Motorflug

FCL.035 – Anrechnung von Flugzeit auf Annex I Luftfahrzeugen

- Nur für Verlängerungsvoraussetzungen und für den Erwerb einer LAPL!
- alle Stunden (inkl. Starts und Landungen) für die Verlängerungsvoraussetzungen
- Alle Stunden (inkl. Starts und Landungen) auf Luftsportgeräten, welche einem SEP (same category and class) entsprechen, können für SEP angerechnet werden.
- Gleiches gilt für TMG
 - ABER: Keine Anrechnung von Zeiten auf Ultraleichtflugzeugen auf TMG-Zeiten!
- Auffrischungsschulung muss dann auf SEP (D-ECHO) oder TMG (D-KILO) erfolgen
- Neues Formular beachten, für die Meldung über eine erfolgte Verlängerung der Klassenberechtigung für PPL / CPL / MPL / ATPL (A) (NfL 2021-1-2238)

Motorflug - Mitnahme von Fluggästen – 90 Tage Regelung

FCL.060

Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffe. Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zur **Beförderung von Fluggästen** nur betreiben:

als PIC oder als Kopilot, sofern er **in den vorangegangenen 90 Tagen mindestens drei Starts, Landeanflüge und Landungen** in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, **als steuernder Pilot absolviert hat**. Die drei Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten oder einem Piloten absolviert werden und

DUAL bleibt möglich

Motorflug - Mitnahme von Fluggästen – 90 Tage Regelung

als PIC **bei Nacht**, wenn er

i) in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als steuernder Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, oder

ii) eine gültige IR besitzt;

Achtung: BIR gilt nicht!

Grund FCL.835 Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR): Die mit einer BIR verbundenen Rechte dürfen nachts nur ausgeübt werden, wenn der Pilot eine Nachtflugberechtigung nach Punkt FCL.810 innehat.

LAPL-Rechte mit PPL

Alle bestehenden Lizenzen beinhalten PPL/LAPL-Rechte

- Verlust Medical I → PPL-Rechte können weiter ausgeübt werden
- Verlust Medical II → LAPL-Rechte können weiter ausgeübt werden
- Nutzung der LAPL-Rechte bei Fortbestehen der PPL-Pflichten!

[Informationsblatt verfügbar](#)

NORDDEUTSCHLAND
Luftfahrtbehörden



Informationsblatt LAPL-Rechte mit einer PPL ausüben

Mit Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1179/2011 zum 11. November 2019 erhielten Inhaber von PPL (PPL(A) und PPL(H)) das Recht auch LAPL-Rechte ausüben zu dürfen – siehe FCL.205.A/H:

„Die Rechte eines Inhabers einer PPL [...] bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot [...] im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL [...] auszuüben.“

Dieses Recht besteht unabhängig vom Status des Tauglichkeitszeugnisses. Es können LAPL-Rechte auch dann ausgeübt werden, wenn aktuell ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 vorliegt.

Weiterhin können LAPL-Rechte ausgeübt werden, wenn vorübergehend oder dauerhaft die Tauglichkeit der Klasse 2 verloren geht, die LAPL-Tauglichkeit aber noch vorhanden ist.

Voraussetzungen

Sie besitzen eine PPL, möchten aber aus medizinischen oder lizenrechtlichen Gründen derzeit nur LAPL-Rechte ausüben?

In diesem Fall müssen Sie Ihre Lizenz nicht mehr zwangsläufig bei der zuständigen Luftfahrtbehörde in eine LAPL tauschen. Stattdessen können Sie Ihre PPL mit eingeschränkten Rechten entsprechend den LAPL-Vorschriften weiternutzen, solange die LAPL-Tauglichkeit fortbesteht.

(Anmerkung: Wir empfehlen bei voraussichtlich dauerhaftem Verlust der Tauglichkeit Klasse 2 die PPL-Lizenz in eine LAPL-Lizenz umzutauschen.)

Bestehende Rechte

Sie können freiwillig auf Ihre PPL-Rechte verzichten und stattdessen LAPL-Rechte nutzen. Bei Verlust der Tauglichkeit Klasse 2 und Beschränkung auf die LAPL-Tauglichkeit sind Ihre Lizenzrechte zwangsläufig auf LAPL-Rechte beschränkt.

Stand: 03/2022

Informationsblatt LAPL-Rechte bei PPL

Seite 1 von 6

Revision: 2

PPL mit LAPL-Rechten

Als PPL(A)-Inhaber:in dürfen Sie **weiterhin**

- einmotorige Land- und Wasserflugzeuge SEP(land/sea)
- Reisemotorsegler - TMG

mit max. 2 to. MTOM mit max. 4 PoB als PIC fliegen (FCL.105.A).

Die **Berechtigungen** Nachtflug – Night, Schleppberechtigungen ST(A) und ST(TMKG) sowie BT(A) und BT(TMKG), Bergflug – Mountain und Kunstflug – Aerobatic können ebenfalls weiter-hin genutzt werden.

Allerdings dürfen Sie **keine Rechte** als Lehrberechtigte:r oder Prüfer:in wahrnehmen. Alle Klassen- und Musterberechtigungen mit Ausnahme der zuvor genannten dürfen nicht mehr geflogen werden. Auch die Instrumentenflugrechte – IR, EIR, BIR ruhen.

PPL mit LAPL-Rechten

Vorteile:

- Kein Lizenztausch erforderlich
- > 50. Lebensjahr: mit LAPL-Tauglichkeit nur alle 24 Monate zur Tauglichkeitsuntersuchung

Hürden:

- Es gelten unmittelbar die LAPL-Rechte – ABER weiterhin **PPL-Pflichten**
- Bei Ablauf der Berechtigungen ist eine Erneuerungen erforderlich
 - Achtung: SEP und TMG müssen separat mit einer Befähigungsüberprüfung erneuert werden.
- Keine Verlängerungsmöglichkeit ruhender Rechte
- Keine Ausübung der Rechte in Drittstaaten, da nicht ICAO-konform



Anforderungen an die Auffrischungsschulung LAPL(A)

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - LAPL(A)

Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung:

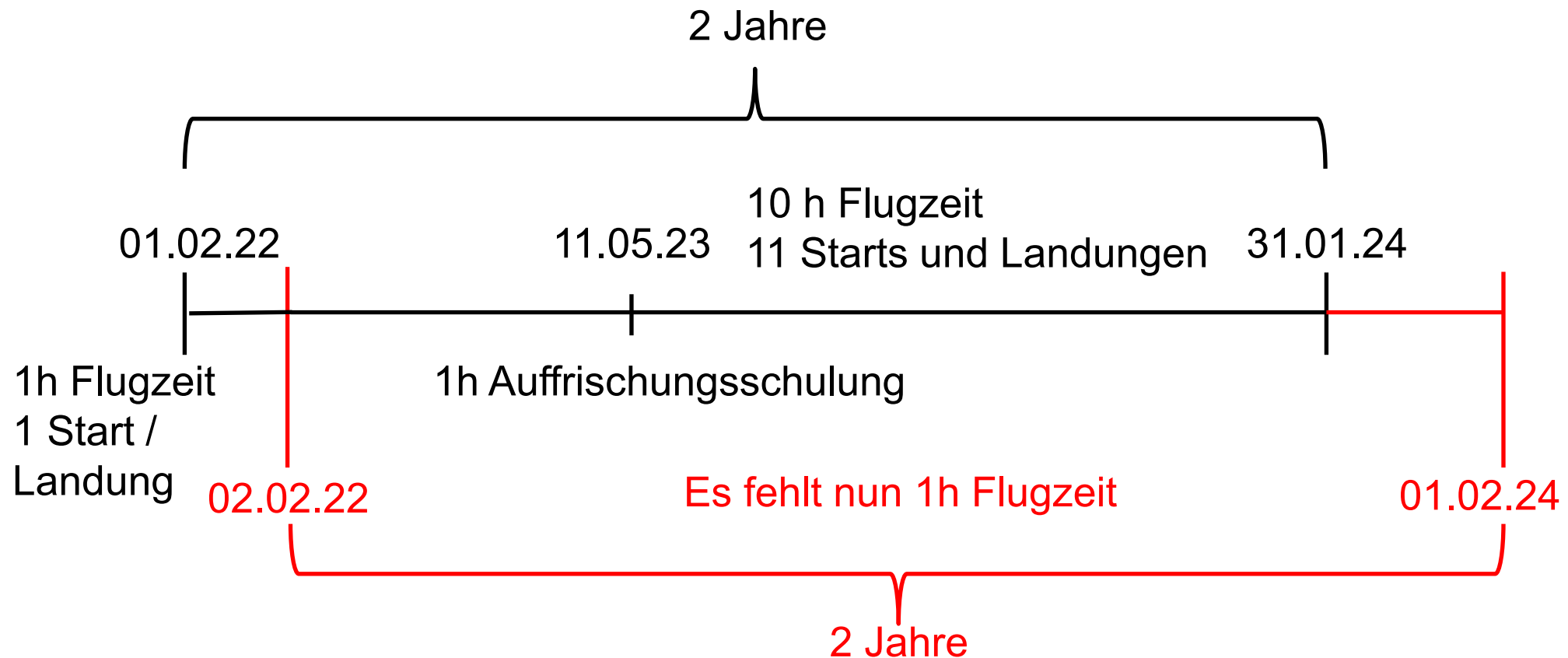
Inhaber einer LAPL(A) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 2 Jahren als Flugzeug- oder TMG-Piloten eine der folgenden Bedingungen erfüllt haben:

- Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC, mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert, einschließlich:
 - 12 Starts und Landungen
 - einer **Auffrischungsschulung** von **mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit** mit einem Lehrberechtigten und **zu dessen Zufriedenheit**, wobei dieser diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, **seine Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen**;

→ **Nachweis über Flugbuch – kein Lizenzeintrag**

LAPL – Flugzeuge - FCL.140.A LAPL(A) — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

Beispielrechnung zu den Ausübungsvoraussetzungen



LAPL-Ausübungsvoraussetzungen – Anforderungen an die Auffrischungsschulung - FCL.140.A

1. Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC, mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert, einschließlich

i) 12 Starts und Landungen,

ii) einer Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten und **zu dessen Zufriedenheit**, wobei **dieser diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, seine Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen;**

Anforderungen an die Auffrischungsschulung wurden konkretisiert.

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - LAPL(A)

Bevor das Flugtraining stattfindet, sollte der Fluglehrer ein Briefing mit dem Bewerber durchführen. Dieses Briefing sollte eine Besprechung der folgenden Punkte beinhalten:

1. TEM (Threat and Error Management) mit besonderem Schwerpunkt auf der Entscheidungsfindung bei Begegnung mit ungünstigen Wetterbedingungen oder ungewolltem Einflug in Instrumentenflugbedingungen (IMC);
2. Navigationsflugtechniken und deren Anwendung;
3. Übungen (siehe nachfolgend).

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - LAPL(A)

Es wird empfohlen, dass das Vorflugbriefing vor einem Auffrischungstraining oder einer Befähigungsüberprüfung gemäß Punkt FCL.140.A zwischen dem Piloten und dem Fluglehrer oder Prüfer (je nach Fall) Elemente enthält, die darauf abzielen, das **Sicherheitsbewusstsein des Piloten in Bezug auf das sichere Fliegen** von Flugzeugen oder TMGs (je nach Anwendbarkeit) zu stärken, wie in GM2 FCL.740.A beschrieben.

GM1 FCL.140.A LAPL(A) — Recency requirements

SAFETY AWARENESS BRIEFING BEFORE REFRESHER TRAINING OR PROFICIENCY CHECKS

It is recommended that the pre-flight briefing before refresher training or a proficiency check in accordance with point FCL.140.A with the pilot, the instructor or examiner, as applicable, includes elements to raise the pilot's safety awareness with regard to safely flying aeroplanes or TMGs (as applicable), as outlined in GM2 FCL.740.A.

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - LAPL(A)

Die **Trainingsinhalte** sollten auf den **Übungsinhalten der Befähigungsüberprüfung** basieren, soweit sie vom Fluglehrer als relevant erachtet werden und abhängig von der **Erfahrung des Bewerbers**.

In jedem Fall sollte der Fluglehrer **Szenarien aus der folgenden Liste auswählen** und die entsprechenden **Erkennungs- und Erholungsübungen** in das Flugtraining einbeziehen:

1. Strömungsabriss (Stall) in sauberer Konfiguration
2. Annäherung an den Strömungsabriss in einer Sinkkurve mit Querneigung, bei Anflugkonfiguration und Leistung;
3. Annäherung an den Strömungsabriss in Landekonfiguration und Leistung;
4. Annäherung an den Strömungsabriss in Steigkurve mit Startklappenstellung und Steigleistung;
5. Simulierter vollständiger oder teilweiser Leistungsverlust des Motors in verschiedenen Flugphasen.

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - LAPL(A)

Bemerkungen/Remarks
Bestätigungen/Endorsements
Auffrischungsschulung
FCL.140.A a) 1.
DE.FCL.12345

Ausschließliche Dokumentation im Flugbuch von Bewerber:innen!

Es gibt keine Verpflichtung des:der Lehrberechtigten zur Bescheinigung bei mangelhafter Leistung.



Anforderungen an die Auffrischungsschulung PPL(A)

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - PPL(A)

PPL-Verlängerung – Anforderungen FCL.740.A

eine Auffrischungsschulung von **mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit** mit einem Lehrberechtigten (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigung (CRI)

und zur Zufriedenheit des FI bzw. CRI,

wobei dieser diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, seine **Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen.**

→ Vorzeitige Verlängerung nur mit Befähigungsüberprüfung!

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - PPL(A)

Der Auffrischungsschulungsflug soll auf den Übungsinhalten der Befähigungsüberprüfung basieren, soweit sie vom Fluglehrer als relevant erachtet werden und abhängig von der Erfahrung des Bewerbers.

Bevor der Flug stattfindet, sollte der Fluglehrer ein Briefing mit dem Bewerber durchführen. Dieses Briefing sollte eine Diskussion über alle folgenden Punkte enthalten:

1. TEM (Threat and Error Management) mit besonderem Schwerpunkt auf Entscheidungsfindung bei Begegnung mit ungünstigen Wetterbedingungen oder ungewolltem Einflug in Instrumentenflugbedingungen (IMC);
2. Navigationstechniken und deren Anwendung;
3. Erholungsstrategien für verschiedene Strömungsabrisszenarien;

AMC1 FCL.740.A(b)(1)(ii)(C) Revalidation of class and type ratings — aeroplanes

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - PPL(A)

GM2 FCL.740.A Revalidation of type ratings — aeroplanes

SAFETY AWARENESS BRIEFING BEFORE REFRESHER TRAINING OR PROFICIENCY CHECKS

It is recommended that the pre-flight briefing before refresher training or a proficiency check in accordance with point FCL.740.A with the pilot, the instructor or examiner, as applicable, includes elements to raise the pilot's safety awareness with regard to safely flying aeroplanes. This part of the briefing (safety awareness briefing) should have a duration of at least 15 minutes to allow discussions on several safety issues, referring to accidents and incidents in general or risks specifically related to the type of flights usually undertaken by the pilot. Threat and error management (TEM) should be promoted as effective mitigation, including the illustration of the practical application of TEM using real-life examples. There is no restriction on the subjects that could be covered. They may range from weather-related issues to personal or passenger-induced pressure. The material that can be used to support this briefing could come from accident & incident reports, mandatory or voluntary safety reporting, safety campaigns of different sources as well as from personal experience.

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - PPL(A)

Handeintrag zur Verlängerung gemäß:

NfL 2025-1-3633 vom 08.10.2025

Formel: Gültigkeitsdatum – 1 Jahr + 1Tag = frühester Beginn

4. Fortlaufende Flugerfahrung
Recency requirements

Zeitraum von <i>Period from</i>	01/09/2023	bis <i>to</i>	24/08/2024
------------------------------------	-------------------	------------------	-------------------

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - PPL(A)

Grundsätze für Handeinträge:

- Nur der:die Lehrberechtigte, welche:r die Auffrischungsschulung durchgeführt hat, darf den Handeintrag vornehmen.
- Der Handeintrag kann auch später erfolgen, bspw. weil der:die Pilot:in noch nicht die 12h zusammen hat.
- Die Auffrischungsschulung wird daher auch immer im Flugbuch des:der Pilot:in dokumentiert, sofern „bestanden“.
- Erst bei Vorliegen aller Voraussetzungen darf der Handeintrag erfolgen und wird der Bericht hierüber an die zuständige Behörde übermittelt.
- Es gibt keine Verpflichtung des:der Lehrberechtigten zum Handeintrag in die Lizenz oder zur Bescheinigung im Flugbuch.

Achtet auf die korrekte Angabe des Gültigkeitszeitraums!

Siehe hierzu den [Exkurs](#) der Landesluftfahrtbehörde Bremen

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - PPL(A)

Datum der Erfüllung der Voraussetzungen


Lizenznummer FI

Ende des Monats

Berechtigungsvermerk (Rating certificate endorsement)	Datum der Berechtigungs- überprüfung (Date of Rating test)	Datum der IR-Prüfung (Date of IR test)	Gültig bis (Valid until)	Prüferzeugnis Nr. (Examiners certificate no.)	Unterschrift des Prüfers (Examiners signature)
SEP (LAND) PIC	31.12.2020	-	31.12.2022	DE.FCL.54321	XY
TMG PIC	31.12.2020	-	31.12.2022	DE.FCL.54321	XY

Eine Zeile je Berechtigung

Anforderungen an die Auffrischungsschulung - PPL(A)

Bemerkungen/Remarks
Bestätigungen/Endorsements
Auffrischungsschulung
FCL.740.A b) (1) ii)
DE.FCL.12345


Zusätzliche Dokumentation im Flugbuch von Bewerber:innen!



Luftverkehrssicherheitsplan

SSP

<https://www.bmv.de/DE/Themen/Mobilitaet/Luft/Luftverkehrssicherheit/luftverkehrssicherheit.html>

Das deutsche Luftverkehrssicherheitsprogramm ist die Beschreibung eines Sicherheitsmanagementsystems auf nationaler Ebene.

Als Mitglied der ICAO ist Deutschland zur Implementierung eines solchen Programms verpflichtet.

- Grundsätze und Leitlinien der Luftverkehrssicherheit, Ziele und Ressourcen
- Risikomanagement
- Gewährleistung der Sicherheit
- Förderung der Sicherheit, Kommunikation

GPAS

<https://www.bmv.de/DE/Themen/Mobilitaet/Luft/Luftverkehrssicherheit/luftverkehrssicherheit.html>

Der nationale Luftverkehrssicherheitsplan (Deutscher Plan für Luftverkehrssicherheit, GPAS)

beschreibt konkrete Maßnahmen, um

- die Luftverkehrssicherheit stetig zu verbessern
- aktuelle Themen, Gefährdungen sowie Risiken zu adressieren.

Bei der Erstellung dieses Plans orientiert sich Deutschland am Globalen Plan für Flugsicherheit (Global Aviation Safety Plan – GASP) der ICAO und dem „European Plan for Aviation Safety“, der regelmäßig von der EASA veröffentlicht wird.

Die 11 Grundsätze und Leitlinien der Luftverkehrssicherheit in Deutschland (Safety Policy)

1. Luftverkehrssicherheit ist das oberste Gebot



2. Umsetzung nationaler, europäischer und internationaler Bestimmungen

3. Förderung und Aufrechterhaltung einer offenen und positiven Sicherheitskultur



4. Luftverkehrssicherheit ist die Verantwortung aller

5. Bereitstellung angemessener Ressourcen für die Luftverkehrssicherheit



6. Stetige Verbesserung der Luftverkehrssicherheit

7. Melden von Unfällen, Störungen, sicherheitsrelevanten Ereignissen und Gefährdungen



8. Förderung einer Kultur der Redlichkeit (Just Culture)

9. Verfahren zur Gefahrenerkennung und zum Risikomanagement einrichten

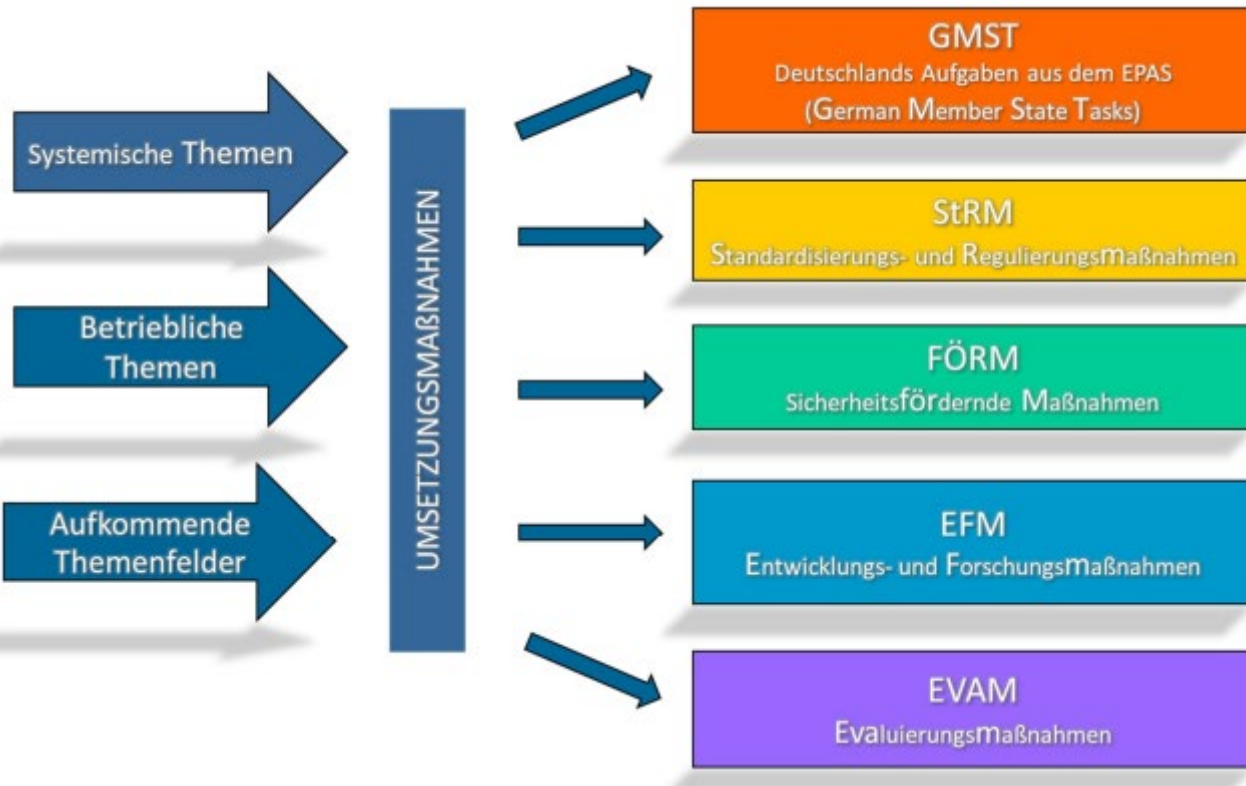


10. Offene und effektive Kommunikation in Sicherheitsbelangen

11. Unterstützung von Sicherheitsförderungs- und Sensibilisierungsprogrammen



GPAS



GMST.0039	Sensibilisierung von Flugschülern für die Notwendigkeit von Ereignismeldungen			
Beschreibung	Die Pflicht zur Abgabe von Ereignismeldungen im Sinne der Verordnungen (EU) Nr. 376/2014 und 2015/1018 ist noch nicht Gegenstand der Ausbildung von fliegendem Personal. Insbesondere in der Allgemeinen Luftfahrt besteht aber weiter der Bedarf, diese Pflicht bekannter zu machen.			
Bezug zu GASP / EPAS	-			
Anwendbarkeit	ATOs			
Umsetzungsmaßnahme(n)	Verantwortlich	Frist	Stand	
Aufnahme in die Lehrpläne des theoretischen Unterrichts für ATOs im Zuständigkeitsbereich LBA	ATOs/Abteilung L im LBA	2022	erledigt	
Aufnahme in die Lehrpläne des theoretischen Unterrichts für ATOs im Zuständigkeitsbereich der Landesluftfahrtbehörden	BLAG-FCL	2023		
Status	Fortlaufend	Offen X	Teilweise implementiert	Implementiert



Meldung von Ereignissen

Europäische Rechtsgrundlagen

Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt. Diese Verordnung gilt für **Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und schweren Störungen** und gibt eine beispielhafte Aufzählung von schweren Störungen. Sie regelt also die Meldung an die nationalen Unfalluntersuchungsstellen und definiert Ereignisse.

Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von **Ereignissen in der Zivilluftfahrt**. Diese Verordnung gilt für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen betreffend zivile Luftfahrzeuge. Sie gilt neben der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und regelt die Meldepflicht von Organisation in Bezug auf Ereignisse.

Nationale Rechtsgrundlagen

Nationale Rechtsgrundlagen

§ 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)

Regelt die Meldepflicht an die BFU mit Bezug auf schwere Störungen und Unfälle.

§ 9 Luftverkehrsordnung (LuftVO)

Regelt die Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen an das LBA.

Bekanntmachungen

NfL 2-437-18, Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

NfL 1-915-16, Weg für Meldungen über Luftfahrzeugannäherungen an die Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG)

NfL 1-703-16, Anzeige von Zusammenstößen von Luftfahrzeugen mit Vögeln

Meldeverfahren Unfall - BFU

Meldung unverzüglich und immer separat

Meldung eines Unfalls oder einer schweren Störung beim Betrieb eines Luftfahrzeugs nach § 7 LuftVO und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Die Meldung kann alternativ telefonisch, per FAX oder per E-Mail an ops@bfu-web.de übermittelt werden.

Immer zusätzlich an das LBA



Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
25 Jahre BFU · 1998-2023

Die BFU

Unfallmeldung

Flugsicherheitsarb

Unfallmeldung

Unfallmeldung

Meldung eines Unfalls oder einer schweren Störung beim Betrieb eines Luftfahrzeugs nach § 7 LuftVO und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010

Die Meldung kann alternativ telefonisch, per FAX oder per E-Mail an ops@bfu-web.de übermittelt werden.

↓ PDF-Formular zur Meldung nach § 7 LuftVO (PDF, 174KB, Datei ist nicht barrierefrei)

* Pflichtangabe

Anzeigender

Name:	Aufenthaltsort:	Telefonisch erreichbar:
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Ort des Ereignisses (Regierungsbezirk/Staat)

Ereignisort:	Regierungsbezirk/Staat:
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Ereignisdatum:	Ereigniszeit:	Zeitzone:
<input type="text" value="TT.mm.jjjj"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="-"/>

Ereignismeldung

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 regelt die Meldung von Ereignissen in der Luftfahrt. Ein Ereignis kann dabei alles Mögliche sein, die Verordnung spricht von einem **“sicherheitsbezogenen Vorkommnis**, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet bzw. – bei Ausbleiben von Abhilfemaßnahmen oder bei Nichtbeachtung – gefährden könnte.”

Dabei wird zwischen meldepflichtigen Ereignissen und solchen, die freiwillig gemeldet werden können, unterschieden.

Alle Ereignisse und Störungen in der Zivilluftfahrt müssen der zuständigen Behörde gemeldet werden. Als zuständige sind in Deutschland aktuell das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) benannt.

Achtung: Ggf. separate Meldeverpflichtungen über Zeugnisse, Genehmigungen etc.

Ereignismeldung

[Durchführungsverordnung \(EU\) 2015/1018](#) zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 meldepflichtig sind.

Anhang V

1.1. Flugbetrieb

- (1) Unbeabsichtigter Verlust der Steuerbarkeit.
- (2) Landung außerhalb der vorgesehenen Landefläche.
- (3) Die unter normalen Bedingungen bei Start, im Steigflug oder bei der Landung von Luftfahrzeugen erwartete Leistung wird nicht erreicht oder kann nicht erreicht werden.
- (4) Störung auf der Start- oder Landebahn.
- (5) Abkommen von der Start- oder Landebahn.
- (6) Mit einem nicht lufttüchtigen Luftfahrzeug oder einem Luftfahrzeug, dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
- (7) Flug mit unbeabsichtigtem Einflug in Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) von Luftfahrzeugen, die nicht nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules) zugelassen sind, oder eines Piloten, der nicht für Flüge nach Instrumentenflugregeln qualifiziert ist, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
- (8) Unbeabsichtigtes Ausklinken von Fracht ⁽³⁾.

1.2. Technische Ereignisse

ECCAIRS2

[REPORT AN OCCURRENCE](#)

[SAFETY RECOMMENDATIONS](#)

[ECCAIRS](#)



Report an Occurrence

Help play your part in making flying safer. Report your occurrence to your competent National Aviation Authority here.

What is ECCAIRS 2?


ECCAIRS 2 is a digital platform established to assist aviation stakeholders in collecting, sharing, and analyzing their safety aviation information. ECCAIRS stands for the European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems.

Why reporting is important?

Safety Reporting plays an essential role in accident prevention enabling the identification of appropriate remedial actions through the prompt analysis of safety data.

Meldung von Ereignissen in der Allgemeinen Luftfahrt

Rundschreiben des Sachgebietes B33 Ereignismeldungen vom 10.03.2023

	Rundschreiben des Sachgebietes B33 Ereignismeldungen	RS-B33-2020-01 10.03.2023
Meldung von Ereignissen in der Allgemeinen Luftfahrt		

1 Einleitung und Zweck des Rundschreibens

Sicherheitsrelevante Ereignisse eingeschlossen schwere Störungen und Unfälle müssen unabhängig vom Ereignisort innerhalb von drei Tagen an die zuständige Luftfahrtbehörde Deutschlands gemeldet werden.

Hiervon betroffen sind insbesondere Piloten mit einer in Deutschland ausgestellten Pilotenlizenz und Halter von deutsch registrierten Luftfahrzeugen.

Maßgebend sind die folgenden Rechtsvorschriften:

- Luftverkehrsordnung (LuftVO) §9 [\[Link\]](#)
- Die europäische Meldeverordnung (EU) Nr. 376/2014 [\[Link\]](#)
- Die zugehörige Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 [\[Link\]](#). Diese listet die Arten von Ereignissen auf, welche gemeldet werden müssen. Für die Allgemeine Luftfahrt im nichtkommerziellen Bereich gilt Anhang V der Durchführungsverordnung. Als typische Beispiele eines meldepflichtigen Ereignisses seien der Ausfall eines Triebwerks oder ein Ereignis, welches zu einem Notruf des Piloten geführt hat, genannt.

Die Meldung dieser sicherheitsrelevanten Ereignisse erfolgt über das europäische Meldeportal (Aviation Reporting Portal) unter <https://e2.aviationreporting.eu/reporting/unregistered>.

Mit der nachfolgenden Ausfüllanleitung stellt das LBA detaillierte Hilfestellungen für die Übermittlung von Ereignismeldungen über dieses Aviation Reporting Portal zur Verfügung.

Weitere Rundschreiben zum Themengebiet „Ereignismeldungen“ finden Sie auf unserer Webseite unter [Ereignismeldungen - Rundschreiben](#).

Hinweis zu Luftsportgerät:

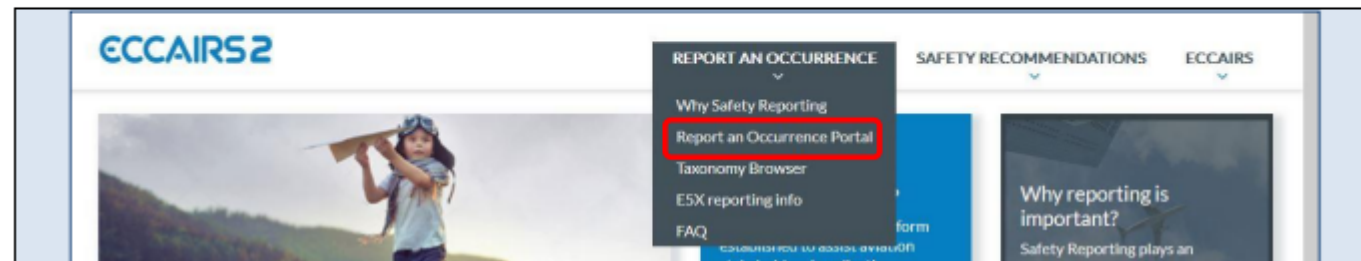
Gemäß LuftVO §7 müssen Unfälle und Störungen beim Betrieb von **Luftsportgerät** unverzüglich dem Beauftragten nach §31c des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) gemeldet werden. Diese Beauftragten sind in der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV), [\[Link\]](#), näher benannt, z.B.:

- Ultraleichtflugzeuge und Ultraleichtflugschrauber: DAeC e.V. sowie DULV e.V.
- Hängegleiter und Gleitsegel: DHV e.V.

Aktuell ist damit **keine** Meldepflicht an das LBA gemäß diesem Rundschreiben verbunden.

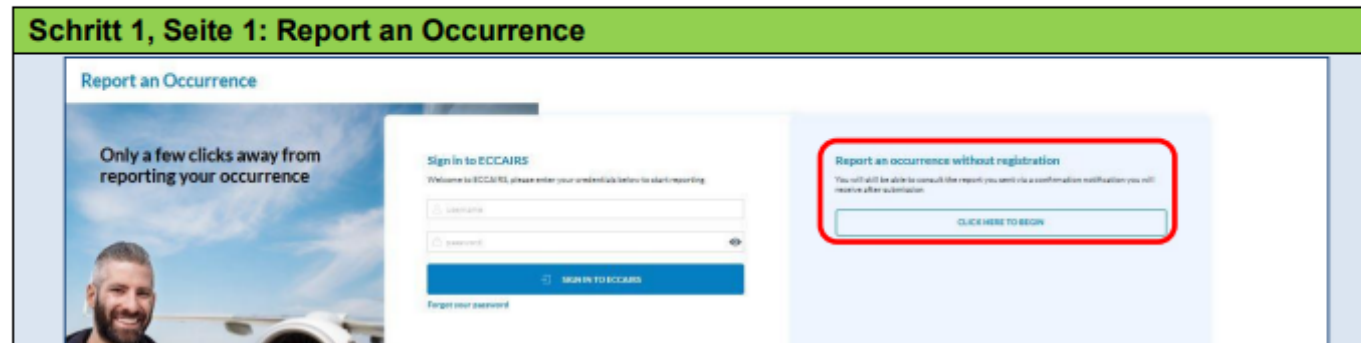
3.3 Die vier Schritte einer Meldung

Nach Aufruf der Website: <https://aviationreporting.eu/> erfolgt eine Weiterleitung auf die Startseite des Aviation Reporting Portals, auf welcher der Link zum eigentlichen Reporting Portal ausgewählt werden kann.



3.3.1 Schritt 1: Reporting Information

Schritt 1 „Reporting Information“ enthält fünf Seiten mit vorbereitenden Angaben. Um zu Schritt 2 zu gelangen, müssen die darauf abgefragten Informationen zwingend eingefügt werden.



Ereignismeldung - Luftsportgeräte

Verordnung:

Hinweis zu Luftsportgerät:

Gemäß LuftVO §7 müssen Unfälle und Störungen beim Betrieb von Luftsportgerät unverzüglich dem Beauftragten nach §31c des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) gemeldet werden. Diese Beauftragten sind in der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV), [\[Link\]](#), näher benannt, z.B.:

- Ultraleichtflugzeuge und Ultraleichtthubschrauber: DAeC e.V. und DULV e.V.
- Hängegleiter und Gleitsegel: DHV e.V.










Aktuell ist damit **keine** Meldepflicht an das LBA gemäß diesem Merkblatt verbunden.

Meldung von Ereignissen - LBA

Website:
[Luftfahrt Bundesamt - Ereignismeldungen](#)

[Flyer](#)

Ereignismeldungen

 <p>Ereignismeldungen - kurz erklärt</p>	 <p>Allgemeines</p> <p>Rechtsgrundlage</p>	 <p>Meldung eines Ereignisses</p> <ul style="list-style-type: none">Flugbetriebliche Organisation Meldungsschein für Organisationen in der Allgemeinen LuftfahrtFlight operation Reporting Form/Flight operationAir Traffic Management Reporting Form/for Traffic Management
 <p>Eccairs2 für Organisationen</p>	 <p>Anfragen "interessierte Kreise"</p>	 <p>Rundschreiben - Dokumente</p>
 <p>Publikationen</p> <p>Sicherheitsbericht</p>	 <p>Safety Promotion</p>	 <p>Weiterführende Links</p>



Ereignismeldung

Informationen zum Melden
sicherheitsrelevanter Ereignisse
in der Allgemeinen Luftfahrt

Meldeverfahren weitere Ereignisse

Meldeverpflichtung	Rechtsgrundlage	Meldefrist	Zuständige Stelle
Flugsicherungsrelevante Ereignisse	§9 LuftVO, VO (EU) Nr. 376/2014, VO (EU) 2015/1018 Anhang III	spätestens nach 72 h	BAF
Sicherheitsrelevante Ereignisse (eingeschlossen Unfälle und schwere Störungen)	§9 LuftVO, VO (EU) Nr. 376/2014, VO (EU) 2015/1018	spätestens nach 72 h	LBA
Wildtierschaden einschließlich Vogelschlag	NfL 1-703-16	spätestens nach 72 h	DAVVL

Meldeverfahren BAF – Luftfahrzeugannäherungen und Zwischenfälle

AIRPROX-Vorfälle, die in der APEG bewertet werden sollen, sind zusätzlich über das Formblatt zu melden.

Alternativ wurde die Möglichkeit geschaffen, dass bei Eingabe einer entsprechenden Meldung in das Aviation Reporting Portal zu Beginn nach Ausfüllen der Überschrift („Headline“) ausgewählt werden kann, ob das Ereignis zusätzlich zur Meldung an die Behörden auch der APEG zugänglich gemacht werden soll.

Wird dies vom Melder bestätigt, braucht kein separates Formblatt mehr verwendet werden.

Liste der meldepflichtigen Störungen: Anhang V der DVO (EU) 2015/1018.

*Bei einer **schweren Störung** handelt es sich um Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, dessen Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte. Das Flugunfall-Untersuchungsgesetz Definition des Begriffs "Schwere Störung".*

*Bei einem **Unfall** kommt es tatsächlich zu tödlichen oder schweren Verletzungen, schweren Schäden am Luftfahrzeug oder es gilt als vermisst/unzugänglich.*

*Bitte beachten Sie die Legaldefinitionen im FIUUG: **FIUUG, §2**. Die letztendliche Einstufung des Ereignisses trifft die Behörde.*

An APEG übermitteln?:

Yes / Ja



Die APEG ist ein unabhängiges Expertengremium zur Untersuchung von Luftfahrzeugannäherungen. Wählen Sie „Ja“, hat das Gremium Zugriff auf Ihre Meldung. Nähere Informationen finden Sie hier: [APEG](#)

Meldeverfahren BAF – Luftfahrzeugannäherungen und Zwischenfälle

Meldeformular über AIP

Teil ENR 1.14-7

occurrence@baf.bund.de

Post: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
APEG
Robert-Bosch-Straße 28
63225 Langen

Email: apeg@baf.bund.de

Fax: +49 (0)6103 / 8043-205

LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND
AIP GERMANY

ENR 1.14-7
31 JAN 2019

Anlage/Attachment 2

Meldung über Luftfahrzeugannäherung und andere Zwischenfälle im Luftverkehr Aircraft Proximity and Air Traffic Incident Report Form

1 ▶	Luftfahrzeugannäherung Airprox <input type="checkbox"/>	Verfahren Procedure <input type="checkbox"/>	Bodeneinrichtungen Facility <input type="checkbox"/>
2 ▶	Funkrufzeichen des meldenden Lfz/meldende FVK-Stelle Radio callsign of reporting aircraft/reporting ATC unit		
Datum und Zeit des Vorfalls: date and time of incident: _____ UTC Pilot: _____		Eintragungszeichen des Lfz: aircraft registration: _____	
Zeit in Min./Sek. zwischen erster Sichtflug und geringstem Abstand: time in min./sec. elapsed between first sighting and closest proximity: _____		Ausweichbewegung avoiding action <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	wenn ja, aufgrund TCAS if yes, based on TCAS <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Luftfahrzeugmuster: type of aircraft: _____	Startflugplatz: aerodrome of departure: _____	Zielflugplatz: aerodrome of destination: _____	
In Funkverbindung mit: in communication with: _____	Frequenz: frequency: _____	Radar identifiziert: radar identified: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Verkehrsinformation erhalten: traffic information received: ja <input type="checkbox"/> yes nein <input type="checkbox"/> no
Transponder / SSR/code _____			
3 ▶	Position _____	Kurs oder Route HDG or route _____	TAS _____ kts
4 ▶	Flughöhe	1) zur Zeit des Vorfalls at time of incident _____ m / ft / Ft	Horizontalflug level flight
			Steigflug climb
			Sinkflug descent

Meldeverfahren DAVVL - Wildtierschlag

Zusätzlich sind die Anzeigen von Zusammenstößen von Luftfahrzeugen mit Tieren inklusive Vögeln, gemäß den "Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr" vom 13.02.1974 des Bundesministers für Verkehr dem Verband für biologische Flugsicherheit (DAVVL e.V.), zu übermitteln.

Auf der Internetseite www.davvl.de stehen weitere Informationen zur Verfügung.

Meldeverfahren DAVVL - Wildtierschlag

[DAVVL Website](#)



Deutscher Ausschuss zur Verhütung
von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.
Hanna-Kunath-Straße 18
28199 Bremen



Fax: +49 421 59702741
Telefon: +49 421 59702740

E-Mail: birdstrike@davvl.de

Anzeige des Zusammenstoßes eines Luftfahrzeuges mit Vögeln

Grundlagen: Bekanntmachung des BMVI vom 18. März 2016 (NfL 1-703-16) und des LBA vom 11. Dezember 2018 (NfL 2-437-18)

Flugnummer:
Flugzeugmuster:
Eintragungskennzeichen:
Datum:
Ortszeit:
Helligkeit:
Tag Dämmerung Nacht
Flugplatz:
benutzte Bahn:
Position, falls Reiseflug:
Höhe (AGL): ft
Geschwindigkeit (IAS): kt

Auswirkung auf den Flug:
Ausfallzeit LFZ (Std.):
Reparaturkosten (T€):
Einnahmeverlust (T€):

Bewölkung:

Zahl der Vögel:	gesehen	getroffen
keine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 - 10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 - 100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr als 100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Flugphase:

Luftfahrzeugteil:	getroffen	beschädigt
Radarnase	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frontscheibe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiger Bug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftschraube	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tier-/Vogelart:
Falls Vogelreste vorhanden, bitte zur Artbestimmung einsenden!
Federreste/DNA an den DAVVL gesandt: ja nein

Größe der Vögel:

Warnung erhalten? ja nein

Bemerkungen:

Meldung von Ereignissen – ATO / DTO

ORA.GEN.160 Meldung von Ereignissen

a) Im Rahmen ihres Managementsystems muss die Organisation ein System sowohl zur freiwilligen Meldung von Ereignissen als auch zur Meldung meldepflichtiger Ereignisse einrichten und pflegen. Für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, muss dieses System die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie der auf der Grundlage dieser Verordnungen erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllen.

GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i) Personnel requirements

ED Decision 2018/009/R

OCCURRENCE-REPORTING SYSTEM COMPLIANT WITH REGULATION (EU) No 376/2014

The following list provides an overview of the main elements of the occurrence-reporting system that is compliant with Regulation (EU) No 376/2014 and provides references to the relevant articles of that Regulation.

- (a) Occurrence-reporting system that caters for both mandatory and voluntary reporting (cf. Articles 4 and 5).

Meldung von Ereignissen – ATO / DTO

Compliance Checklist:

Luftfahrt Bundesamt - Rundschreiben - Dokumente - VO376-Compliance-Checklist

Name der Organisation:		Handbuch:		Datum der Prüfung:				
Genehmigungsnummer:		Rev:						
Referenz VO376	Anforderung (Maßgebend ist der vollständige Verordnungstext!)	Erläuterungen	Implementierung			Verfahren + interne Vorgaben Handbuchreferenz + Anmerkungen	Internes Audit Festgestellte Beanstandung	Level
			Nein	Teilw.	Ja			
Iss. 22.08.201								
4 (1) + VO1018	Werden Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können, von den betroffenen Personen/Beschäftigten (organisationsintern) gemeldet?	Siehe Artikel 4(5): Die in den Anhängen der VO(EU) 2015/1018 enthaltenen Pflichtmeldepunkte sind die verbindliche Ausgestaltung der in Art. 4(1) aufgezählten Ereignisarten. In Artikel 4(6) sind diejenigen natürlichen Personen aufgezählt, die "vorrangig über das System der Organisation" zu melden haben, z.B. der Kommandant, CAMO- oder Instandhaltungspersonal.			x			compliant
4 (2) 4 (6)	Hat die Organisation hierfür ein internes System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse eingerichtet mit dem Ziel einer effektiven ("erleichterten") Erfassung der notwendigen Angaben?							
4 (7)	Melden die Personen/Beschäftigten, die das Ereignis erkennen, dieses innerhalb von 72 Stunden an Ihre Organisation?	Die 72h dürfen überschritten werden, sofern "außergewöhnliche Umstände" dies verhindern. Die etablierten Verfahren sollten die Nachvollziehbarkeit gewährleisten.		x				2
4 (8)	Meldet die Organisation die intern gemeldeten Ereignisse so rasch wie möglich, jedoch spätestens nach weiteren 72 Stunden über ECCAIRS an die Behörden?	D.h. die gesamte organisationsinterne Meldefrist beläuft sich auf <u>max.</u> 72h+72h ("außergewöhnliche Umstände"). Das LBA und das BAF nehmen in Deutschland die Aufgaben gemäß Artikel 6(3) wahr, die eingehenden Meldungen werden also von diesen Behörden in der nationalen ECCAIRS Datenbank weiter verarbeitet und gespeichert. Alle anderen Luftfahrtbehörden Deutschlands sowie die BFU haben direkten Zugriff auf diese Informationen.	x					1
5 (1) 5 (8)	Ist ein internes System zur Abgabe zusätzlicher freiwilliger Meldungen eingerichtet?	Dies dient dazu, über Pflichtmeldungen hinausgehende sicherheitsbezogene Informationen (erleichtert) erfassen zu können. Freiwillige und Pflicht-Meldungen können in einem System zusammengeführt werden.						



always happy landings!