

**Verstehen und verstanden werden:
ICAO fordert ab 5. März 2008 Sprachtests für Piloten und Fluglotsen**

Ab 5. März 2008, so verlangt es die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), müssen alle, die am Luftfahrtsprechfunkverkehr teilnehmen, über die Beherrschung der üblichen Sprechgruppen (Phraseologie) hinaus nachweisen können, dass sie der im Sprechfunkverkehr jeweils gesprochenen Sprache oder des Englischen in ausreichendem Maße mächtig sind. Hintergrund für diese Maßnahme waren Auswertungen von Unfall- und Störungsberichten, die mangelnde Sprachfähigkeiten als häufige Ursache oder zumindest Teilursache für den Hergang von Unfällen und schweren Zwischenfällen identifiziert haben.

Für betroffenes Luftfahrtpersonal bedeutet dies, dass sie ab 5. März 2008 in einem formalen Sprachtest nachweisen müssen, dass sie die für ihre fliegerischen bzw. sonstigen Einsätze maßgebliche(n) Sprache(n) oder alternativ Englisch ausreichend beherrschen. Damit stellt sich die Frage, was *ausreichend* ist. Gemäß ICAO werden 6 Leistungsstufen unterschieden, wobei die Stufe 6 die höchsten Anforderungen stellt und muttersprachlichen Fähigkeiten nahezu gleichzusetzen ist. Um am Luftverkehr teilnehmen zu dürfen, muss man mindestens Fähigkeiten der Stufe 4 nachweisen können. Die ICAO sieht vor, in Abhängigkeit vom erreichten Sprachleistungsprofil Wiederholungsprüfungen durchzuführen, wobei jemand, der die Stufe 6 erreicht hat, von Wiederholungsprüfungen zeitlebens befreit ist.

Nun ist das Problem in Deutschland im Vergleich zu anderen Erdteilen gar nicht so groß, wie es auf den ersten Blick erscheinen mag. Immerhin besitzt jeder Luftfahrer, der am internationalen Luftverkehr teilnimmt, entweder ein Beschränkt Gültiges Sprechfunkzeugnis I (BZF I) oder gar ein Allgemein Gültiges Sprechfunkzeugnis (AZF), bei deren Erwerb englisch sprachliche Fähigkeiten bereits geprüft worden sind. Darüber hinaus ist heute in einem Großteil der Bevölkerung aufgrund der schulischen Vorbildung mit Englisch als erster Fremdsprache bereits ein vergleichsweise hoher Befähigungsgrad vorhanden. Wer schließlich als deutscher Pilot beruflich über viele Jahre am internationalen Verkehr teilgenommen hat, dürfte den kommenden Sprachprüfungen relativ gelassen gegenüberstehen. Schließlich zielen die neuen Forderungen auf diejenigen ab, die tatsächlich ein Sicherheitsrisiko für die Luftfahrt darstellen, weil sie sich in kritischen Situationen nicht hinreichend verständlich machen können.

Egal wie kritisch man den Forderungen und den daraus resultierenden Konsequenzen auch gegenüberstehen mag, eine Alternative zur Umsetzung der Forderungen gibt es nicht. Würde man sich auf nationaler Ebene weigern, ein System, wie die ICAO es fordert, einzuführen, bräuchten deutsche Lizenzen gemäß Chicagoer Abkommen im Ausland nicht mehr anerkannt zu werden, und der eine oder andere würde nach einer Vorfeldkontrolle womöglich anders, als geplant, nach Hause reisen müssen.

Im Gegensatz zum Tauglichkeitszeugnis hat eine nicht bestandene Englischprüfung nicht zur Folge, dass die Rechte aus der Lizenz überhaupt nicht mehr ausgeübt werden dürfen und die Lizenz eingezogen werden muss. Lediglich die Anzahl der Staaten bzw. der Lufträume, in denen man die Rechte aus der Lizenz ausüben darf, wird eingeschränkt. Im Falle eines Piloten, der beruflich von seiner Lizenz abhängig ist und der häufig im Ausland unterwegs ist, wäre eine nicht bestandene Sprachprüfung von außerordentlich großer Tragweite.

Es ist klar, dass die Einführung der ICAO Sprachanforderungen für die betroffenen Luftfahrer zusätzliche Umstände mit sich bringen wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt- Bundesamt (LBA) ist aber bestrebt, die internationalen Vorgaben so nutzerfreundlich wie möglich umzusetzen. Zu diesem

Zweck wurde ein Konzept entwickelt, das darauf abzielt, den deutschen Luftfahrern auch in Zukunft das nötige Rüstzeug zu geben, um gemäß ICAO-Abkommen auch weiterhin berechtigt zu sein, am internationalen Luftverkehr teilzunehmen.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass durch die zukünftige Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherung (EASA) für das Luftfahrtpersonalwesen spätere Änderungen an dem hier geschilderten Konzept nicht ausgeschlossen werden können.

Im Folgenden werden weitere Einzelheiten zu dem Konzept in Form von Antworten auf häufig gestellte Fragen geliefert. Es sei angemerkt, dass die Aussagen den gegenwärtigen Planungsstand widerspiegeln und einzelne Aspekte sich im weiteren Verlauf der Ausgestaltung noch etwas verändern können.

Gehören Sie zu dem von den neuen Anforderungen betroffenen Personenkreis?

Neben Fluglotsen sind Führer von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen von dieser Neuregelung betroffen. Wichtig: Inhaber einer Erlaubnis für Segelflugzeugführer müssen sich der Überprüfung ihrer sprachlichen Fähigkeiten nicht stellen. Aber auch diese müssen die gültigen Sprechfunkverfahren, die im Luftfahrthandbuch (AIP) des Ziellands veröffentlicht sind, weiterhin beachten.

Welche Sprache müssen Sie beherrschen?

Grundsätzlich muss der oben erwähnte Personenkreis die Sprache beherrschen, in welcher der Flugfunkverkehr abgewickelt wird. Allerdings verlangt die ICAO, dass von den Flugsicherungsunternehmen für den internationalen Luftverkehr in jedem Fall zusätzlich die englische Sprache vorgehalten werden muss.

In Deutschland ist nach den Festlegungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (NfL I-142/06) der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst in englischer Sprache durchzuführen. Die deutsche Sprache darf nur bei Flügen nach Sichtflugregeln und im Rollverkehr auf bestimmten dafür zugelassenen Frequenzen verwendet werden oder wenn der Empfänger mit der englischen Sprache nicht vertraut ist. Darüber hinaus kann die DFS in besonderen Fällen die deutsche und die englische Sprache auf besonders festgelegten Frequenzen zulassen, sofern die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, nicht beeinträchtigt wird.

Wie werden die Sprachkenntnisse eingestuft?

Der Anhang 1 zum ICAO- Abkommen sieht 6 Leistungsstufen vor:

- Stufe 1: Aussprache, Sprachstruktur, Wortschatz, Sprachfluss und Verständnis sind unzureichend, eine sinnvolle Verständigung mit dem Ansprechpartner aufzunehmen.
- Stufe 2: Aussprache, Sprachstruktur, Wortschatz, Sprachfluss und Verständnis sind so eingeschränkt, dass eine eindeutige Verständigung kaum möglich ist.
- Stufe 3: Aussprache, Sprachstruktur, Wortschatz, Sprachfluss und Verständnis sind immer noch so eingeschränkt, dass eine Verständigung nur dann möglich ist, wenn das Thema sehr vertraut ist, nicht aber in unerwarteten Situationen.
- Stufe 4: Die Stufe 4 ist die uns in erster Linie interessierende: sie muss für die im Flugfunk verwendete Sprache mindestens nachgewiesen werden. Deshalb werden wir uns weiter unten ausführlicher mit ihr beschäftigen.

Stufe 5: Aussprache, Betonung und Sprachrhythmus mögen zwar durch den Dialekt oder die eigene (fremde) Muttersprache gefärbt sein, was aber die Leichtigkeit des Verstehens kaum beeinträchtigt.

Stufe 6: Aussprache, Betonung und Sprachrhythmus mögen zwar durch den Dialekt oder die eigene (fremde) Muttersprache gefärbt sein, was aber die Leichtigkeit des Verstehens nicht beeinträchtigt.

Was müssen Sie können, um Stufe 4 zu erreichen?

In allen sechs Stufen werden die Sprachkenntnisse in sechs Elemente untergliedert: Aussprache, Struktur, Wortschatz, Sprachfluss, Verständnis und Dialogfähigkeit.

Nach Anhang 1 des Chicagoer Abkommens hat der betroffene Personenkreis in Zukunft zumindest Sprachkenntnisse auf dem Niveau der Stufe 4 nachzuweisen. Die Stufe 4 ist wie folgt beschrieben:

Aussprache: erkennbarer Akzent, regionale Abweichungen. Gelegentlich muss ein geübter Zuhörer aufmerksam sein, um zu verstehen, oder er muss gelegentlich nachfragen.

Struktur: grammatikalische Strukturen und Satzfolgen werden kreativ gebraucht und gewöhnlich gut beherrscht. Fehler treten auf, besonders in ungewöhnlichen oder unerwarteten Situationen, aber diese haben selten Einfluss auf die Bedeutung.

Wortschatz: Wortschatz und Ausdrucksgenauigkeit sind im Normalfall ausreichend, sich wirksam bei allgemeinen, bestimmten und arbeitsbezogenen Themen zu verständigen. In der Regel erfolgreiche Umschreibung, wenn Ausdrücke fehlen, oder in ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen.

Sprachfluss: Sprachdehnungen in angemessener Geschwindigkeit. Gelegentlich Verlust des Sprachflusses beim Übergang von erprobten Phrasen zu spontaner Verständigung, was aber eine wirksame Verständigung nicht verhindert. Füllwörter lenken nicht ab.

Verständnis: Das Verständnis ist meist genau bei allgemeinen, bestimmten und arbeitsbezogenen Themen, wenn Akzent oder Abweichung ausreichend erkennbar sind für eine internationale Gemeinschaft. Im Fall der Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbedingten Komplikationen mag das Verständnis langsamer sein oder Kommunikationsstrategien zu erfordern.

Dialogfähigkeit: Antworten kommen gewöhnlich sofort, sind angemessen und aufschlussreich. Die Verständigung wird aufgenommen und aufrechterhalten selbst bei Auftreten unerwarteter Ereignisse. Reaktion auf offensichtliche Missverständnisse durch Kontrolle, Bestätigung oder Richtigstellung.

Wie gut sind Ihre englischen Sprachkenntnisse?

Derjenige, der sich unsicher ist, ob er das von der ICAO geforderte Leistungsniveau erreichen kann, weil er sich nur selten der englischen Sprache bedient, kann seine sprachlichen Fähigkeiten natürlich testen lassen. Zu diesem Zweck bieten heute schon etliche Sprachschulen (einige sogar über das Internet) Möglichkeiten an, sein Niveau zu ermitteln. Dabei wird zwar in der Regel oft nicht das ICAO-Sprachleistungsniveau zugrunde gelegt, aber es ermöglicht dennoch eine grobe Einschätzung, wo der Betreffende ungefähr steht.

Ab wann müssen Sie die Sprachkenntnisse nachweisen?

Die ICAO hat als Einführungstermin den 5. März 2008 festgelegt.

Das Konzept zur nationalen Umsetzung der ICAO-Bestimmungen unterscheidet, ob jemand zu diesem Termin bereits im Besitz eines Allgemein oder Beschränkt Gültigen Sprechfunkzeugnis I (AZF bzw. BZF I) ist oder nicht.

Für Personen, die am Stichtag schon Inhaber eines „alten“ Sprechfunkzeugnisses AZF oder BZF I sein werden, sind Übergangsregelungen geplant. Dabei sollen die im Rahmen der abgelegten Prüfung zur Erlangung des AZF bzw. BZF I bereits nachgewiesenen Sprachkenntnisse zugute gehalten werden.

Im Falle des Ersterwerbs des AZF oder des BZF I nach dem Stichtag ist im Rahmen der Prüfung eine formale Überprüfung der sprachlichen Fähigkeiten vorgesehen. Hierzu werden die jeweiligen Prüfungsinhalte an die Vorgaben der ICAO angepasst (s.u.). Für Fluglotsen werden Regelungen auf der Basis der Europäischen Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz getroffen.

Erwerb des Sprechfunkzeugnisses am oder nach dem 5. März 2008

Wie die Sprachkenntnisse festgestellt werden, hängt von den Vorkenntnissen ab. Von der Vielzahl der möglichen Fälle werden hier drei in den Vordergrund gestellt:

1. *Muttersprache deutsch, erworben werden soll das BZF II:*
mit Bestehen der Prüfung zum Erwerb des BZF II gilt die Prüfung der deutschen Sprachkenntnisse (hier der Stufe 6) automatisch als bestanden. Wo und wie der Nachweis ausreichender Sprachkenntnisse dokumentiert wird, finden Sie für diesen und die folgenden Fälle weiter unten.
2. *Muttersprache deutsch, erworben werden soll das BZF I oder das AZF:*
während der Prüfung zum Erwerb des BZF I oder des AZF werden gleichzeitig die Sprachkenntnisse auf Grundlage des geänderten Anhangs 1 (hier der Stufe 4) geprüft. Die Prüfung wird den ICAO Anforderungen angepasst. Die Prüfungskommission, bestehend aus jeweils einem Vertreter der Bundesnetzagentur (BNetzA) und einem Fluglotsen, ist auf die Erweiterung der Prüfung vorbereitet.
3. *Sonderfälle:*
wer zwar Deutsch als Muttersprache, aber aus irgendwelchen Gründen auch die englische Sprache entsprechend der Leistungsstufe 6 beherrscht und dies der Behörde glaubhaft nachweisen kann, bekommt bei dem Erwerb des BZF I oder AZF Erleichterungen. Er braucht dann die rein sprachlichen Komponenten der Prüfung zum Erwerb des Sprechfunkzeugnisses (Phasen 3 u. 4, s. Kapitel „Wie erfolgt die erstmalige Prüfung der englischen Sprachkenntnisse“) nicht abzulegen. Kriterien für die Art und Form der zu erbringenden Nachweise zur Bescheinigung der Stufe 6 werden vom Luftfahrt-Bundesamt erarbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

Erwerb des Funksprechzeugnisses vor dem 5. März 2008 (Übergangsregelung)

Hat ein Luftfahrer sein Sprechfunkzeugnis vor dem 5. März 2008 erworben, gelten befristete Übergangsregelungen. Dabei wird zunächst aufgrund der Tatsache, dass bei der ursprünglichen Prüfung bereits sprachliche Elemente enthalten waren - solange nicht das Gegenteil festgestellt wurde - davon ausgegangen, dass der Betreffende die ICAO-Sprachanforderungen der Stufe 4 erfüllt, was dem Inhaber durch seine Erlaubnisbehörde in geeigneter Form zu bescheinigen ist (Näheres hierzu unter „Wie bekommt man eine Übergangsbescheinigung“). Jemand, der glaubt, er erfüllt die Sprachanforderungen der Stufe 6, kann dies von seiner Lizenz erteilenden Stelle

bescheinigt bekommen, sofern er glaubhafte Nachweise vorlegen kann. Kriterien zur Entscheidung, was als ausreichend anerkannt werden kann, müssen allerdings noch festgelegt werden.

Für Fluglotsen gilt aufgrund der bereits oben genannten europäischen Verordnung eine Übergangsfrist bis zum Mai 2010.

Wie lange gilt der Nachweis der Sprachkenntnisse (Wiederholungsprüfungen)?

Ab dem 5. März 2008 müssen, so die ICAO, die Sprachkenntnisse unterhalb der Stufe 6 förmlich ermittelt werden und, abhängig von der Einstufung, in regelmäßigen Zeitabständen überprüft werden. Die ICAO empfiehlt einen Zeitraum von drei Jahren für Luftfahrer mit Kenntnissen der Stufe 4 und von sechs Jahren für Luftfahrer mit Kenntnissen der Stufe 5.

Diese Vorgaben werden in Deutschland folgendermaßen umgesetzt:

Berufspiloten, Verkehrsflugzeugführer und Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung müssen sich, den Vorgaben der ICAO folgend, alle drei Jahre (Stufe 4) oder alle sechs Jahre (Stufe 5) einer Prüfung ihrer englischen Sprachkenntnisse unterziehen. Für Fluglotsen gelten ebenfalls die entsprechenden Fristen der ICAO-Empfehlungen.

Für Privatpiloten ohne IR- Berechtigung will das BMVBS längere Zeitintervalle vorsehen. Danach soll bei Stufe 4 die Nachprüfung für diese Personengruppe erst nach 4 Jahren erfolgen müssen und bei Stufe 5 erst nach 8 Jahren. Ein Zeitraum von vier bzw. acht Jahre wurde gewählt, weil auf diese Weise die Möglichkeit besteht, die Wiederholungsprüfungen im Rahmen von Übungsflügen durchzuführen und die Eintragung in die Lizenz direkt durch einen qualifizierten Fluglehrer vornehmen zu lassen.

Wie erfolgt die erstmalige Prüfung der englischen Sprachkenntnisse?

Die Sprachkenntnisse werden erstmalig im Rahmen der Prüfung zum Erwerb des Allgemein oder Beschränkt Gültigen Sprechfunkzeugnisses I (AZF, BZF I) festgestellt. Zu diesem Zweck wird die Sprechfunkprüfung an die Vorgaben der ICAO angepasst und durch Sprachmodule ergänzt. Insgesamt wird die Prüfung aus vier Phasen bestehen:

- Die erste und zweite Phase entsprechen weitestgehend den sprachbezogenen Anteilen der heutigen Prüfung zur Erlangung eines Sprechfunkzeugnisses gem. dem Anhang zur FlugFunkV.
- In der dritten Phase wird das nicht auf die Sprechfunkphraseologie beschränkte Hörverstehen geprüft. Dabei wird ein kurzer Text in englischer Sprache vorgelesen. In deutscher Sprache werden dann schriftlich Fragen gestellt und jeweils 4 Antworten angeboten, von denen die richtige anzukreuzen ist.
- In der vierten Phase wird in deutscher Sprache ein in der Luftfahrt denkbare Szenario vorgestellt. Daran schließt sich eine kurze, etwa 10 Minuten dauernde Unterhaltung mit dem Prüfer in englischer Sprache an. Hierdurch soll festgestellt werden, ob man sich in der englischen Sprache ausreichend verständlich machen kann.

Die Bundesnetzagentur wird allerdings bei dieser Prüfung ausschließlich Kenntnisse entsprechend der Stufe 4 feststellen können, auch wenn der Kandidat möglicherweise ein höheres Niveau aufweist.

Wie erfolgen Wiederholungsprüfungen der englischen Sprachkenntnisse?

Nach gegenwärtiger Planung sollen, je nach dem, wie es für den Betroffenen am besten passt, folgende Möglichkeiten vorgesehen werden, den Fortbestand der Sprachkenntnisse feststellen zu lassen:

1. *Prüfung bei der für die Sprechfunkzeugnisse zuständigen Bundesnetzagentur:* Das Prüfteam besteht, wie bei der weiter oben beschriebenen Erstprüfung am oder nach dem 5. März 2008, aus jeweils einem Vertreter der Bundesnetzagentur und einem Fluglotsen des Flugsicherungsunternehmens. In der Prüfung der Sprachkenntnisse, die lediglich die Phasen 3 (Hörverstehen) und 4 (Kommunikation) umfasst, kann maximal die Sprachbefähigung der Stufe 4 festgestellt werden. Es ist möglich, dass zu einem späteren Zeitpunkt auch die Möglichkeit geschaffen wird, die Stufe 5 zu prüfen. Gegenwärtig würde dies aber zu aufwändig werden. Auch vor dem Hintergrund der sich verändernden Zuständigkeiten in Europa wurde auf diese Variante zunächst verzichtet.
Oder
2. *Prüfung bei einer behördlich anerkannten Sprachschule:* Es ist beabsichtigt, Sprachschulen, die sich auf die Forderungen der ICAO einstellen, für die Abnahme von Prüfungen der Stufen 4, 5 und 6 anzuerkennen. Hierfür müssen aber noch die Voraussetzungen geschaffen werden, so dass sich erst allmählich Sprachschulen auf diesem Gebiet etablieren werden. Eine Liste anerkannter Sprachschulen wird zu gegebener Zeit in geeigneter Weise veröffentlicht. **Oder**
3. *Prüfung im Rahmen eines Übungsfluges zur Verlängerung einer Berechtigung (Privatpiloten ohne IR- Berechtigung):* In diesen Fällen muss der jeweilige Prüfer zur Feststellung der Sprachkenntnisse und Eintragung in die Lizenz befähigt und berechtigt sein, d.h. er muss ein BZF I oder AZF besitzen, mindestens die Sprachleistungsstufe 4 nachgewiesen haben und in die Anwendung der Beurteilungskriterien eingewiesen worden sein. Übungsflüge zum Erhalt der Klassenberechtigung sind alle zwei Jahre zu absolvieren, daher sind die sprachlichen Befähigungen nur bei jedem zweiten Übungsflug, also alle 4 Jahre, wenn der Betroffene vorher in Stufe 4 eingestuft war, und bei jedem vierten Übungsflug, also alle 8 Jahre, wenn der Betroffene vorher in Stufe 5 eingestuft war, zu überprüfen. Bei dieser Form der Prüfung kann allerdings nur die Sprachbefähigung der Stufe 4 festgestellt werden, so dass jemand, der zuvor die Stufe 5 hatte, auf die Stufe 4 zurückfallen würde, es sei denn, er lässt sich durch eine qualifizierte Sprachschule prüfen. **Oder**
4. *Prüfung im Rahmen von Befähigungsüberprüfungen (Verkehrsflugzeugführer, Berufspiloten und Privatpiloten mit IR- Berechtigung):*
Berufspiloten und Verkehrsflugzeugführer können das Fortbestehen ausreichender Sprachkenntnisse von dem sie beschäftigenden Luftfahrtunternehmen feststellen lassen, wenn dies anerkannt worden ist. Die sprachlichen Fähigkeiten können grundsätzlich im Rahmen der sowieso jährlich stattfindenden Überprüfungen zur Verlängerung der Instrumentenflugberechtigung überprüft werden und werden von den hierfür anerkannten IR-Prüfern abgenommen, sofern diese Prüfer selbst entsprechend qualifiziert sind, d.h. über Sprachkenntnisse der Stufe 4 oder höher verfügen und in die Anwendung der Beurteilungskriterien eingewiesen sind. Weitergehende Möglichkeiten der Überprüfung der sprachlichen Fähigkeiten von Piloten, die in einem Unternehmen arbeiten, wie die Einbindung in andere Formen der Überprüfung (sowohl im Flugzeug als auch im Simulator) werden noch untersucht.
Berufs- und Privatpiloten mit IR-Berechtigung, die nicht in einem Unternehmen tätig sind, können sich an einen hierfür qualifizierten und anerkannten IR-Prüfer wenden. Die Wiederholungsprüfung ist, den Vorgaben der ICAO folgend, entsprechend der erreichten Einstufung vor Ablauf von drei Jahren (Stufe 4) oder von 6 Jahren (Stufe 5) fällig, also bei der jeweils dritten bzw. sechsten IR-Befähigungsüberprüfung.

5. *Für Fluglotsen:* Fluglotsen können das Fortbestehen ihrer Sprachkenntnisse von dem sie beschäftigenden Unternehmen bzw. deren Prüfern im Rahmen der jährlichen Befähigungsüberprüfungen (Beobachtung/Überprüfung am Arbeitsplatz) feststellen lassen, wenn dieses dazu behördlich anerkannt worden ist. Die sprachlichen Fähigkeiten müssen allerdings nur bei jeder dritten Befähigungsüberprüfung formal festgestellt werden, wenn der Betroffene vorher in Stufe 4, und bei jeder sechsten, wenn er zuvor in Stufe 5 eingestuft war.

Wie und wo werden die Sprachkenntnisse dokumentiert?

Ohne dokumentierten Nachweis der ausreichenden englischen Sprachkenntnisse besteht nach dem 5. März 2008 die Gefahr, dass ein Flug durch nicht-deutschsprachigen Luftraum oder der Start von Flugplätzen mit nicht-deutschsprachigen Bodendiensten erschwert, verzögert oder gar verweigert wird. Um Luftfahrern dies zu ersparen, werden nachgewiesene Sprachkenntnisse im Feld XIII des Luftfahrerscheines dokumentiert. Die Regelungen zur Eintragung von Sprachbefähigungsvermerken werden derzeit noch erarbeitet. Übergangsbescheinigungen, die der unbürokratischen und nahtlosen Überführung der Zeit vor Inkrafttreten der neuen Sprachanforderungen in die danach dienen, werden weiter unten beschrieben.

Wer ist befugt, Eintragungen in den Luftfahrerschein vorzunehmen?

Eingetragen werden die Sprachkenntnisse voraussichtlich von der Stelle, die die Prüfung abnimmt, also in vielen Fällen von der Bundesnetzagentur, aber auch von denjenigen, die zur Abnahme der Prüfung der Sprachkenntnisse anerkannt sind.

Es ist beabsichtigt folgende Stellen zur Eintragung von Sprachfähigkeitsnachweisen in die Lizenz zu autorisieren:

1. Verkehrspiloten, Berufspiloten und Privatpiloten mit IR-Berechtigung:
Luftfahrt-Bundesamt, BNetzA, Prüfer nach JAR-FCL 1.420 deutsch oder JAR 2.420 deutsch mit Berechtigung zur Feststellung der Sprachbefähigung, Sprachschulen.
2. Privatpiloten ohne IR-Berechtigung:
Luftfahrtbehörden der Länder, BNetzA, Fluglehrer mit Berechtigung zur Feststellung der Sprachbefähigung, Sprachschulen.
3. Fluglotsen:
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), DFS, BNetzA, Luftfahrt-Bundesamt Abteilung V

Anmerkung: Das Luftfahrt-Bundesamt bzw. die Länderbehörden können auch Sprachfähigkeitsbestätigungen in der Lizenz aufgrund anderweitiger Nachweise (nur Stufe 6) vornehmen.

Wie bekommt man eine Übergangsbescheinigung?

Wer vor dem 5. März 2008 die Prüfung zum Erwerb des BZF I oder des AZF bestanden hat und für den Zeitraum bis zum ersten regulären Nachweis seiner sprachlichen Befähigung eine Bestätigung seiner Sprachkenntnisse braucht, weil er auch bis dahin im nicht-deutschsprachigen Luftraum operieren will, muss sich frühzeitig schriftlich an die für ihn zuständige Erlaubnisbehörde wenden und dieser mitteilen, dass er eine Übergangsbescheinigung benötigt.

Die Übergangsbescheinigung kann formlos angefordert werden. Die Anforderung muss jedoch die Informationen enthalten, die zur Ausstellung der Bescheinigung notwendig sind. Es sind der Name und der Vorname, die Lizenznummer und die Art des Sprechfunkzeugnisses (BZF II oder BZF I / AZF) oder eine Kopie des Sprechfunkzeugnisses.

Sie erhalten dann eine Bescheinigung, mit der die Einstufung Ihrer Sprachbefähigung gem. Abschnitt 1.2.9.4 des Anhangs 1 zum Chicagoer Abkommen bestätigt wird. Diese Bestätigung enthält die Gültigkeitsdauer, wie sie weiter oben im Kapitel „Wiederholungsprüfungen der englischen Sprachkenntnisse“ beschrieben sind. Beispiele:

- PPL ohne IR-Berechtigung, BZF I der Stufe 4: die Übergangsbescheinigung ist gültig bis zum 2. Übungsflug zum Erhalt der Klassenberechtigung nach dem 5.3.2008
- PPL oder CPL oder ATPL, IR-Berechtigung, BZF I der Stufe 4: die Übergangsbescheinigung ist gültig bis zur 3. IR- Befähigungsüberprüfung nach dem 5.3.2008.
- Pilot mit deutscher Muttersprache, BZF II: die Übergangsbescheinigung ist unbefristet gültig, wird aber mit der Eintragung der Sprachleistungsstufe bei der nächsten Erneuerung des Luftfahrerscheins überflüssig.

Auch wenn die Erlaubnisbehörden voraussichtlich erst Anfang 2008 mit der Versendung der Übergangsbescheinigungen beginnen werden, so empfiehlt es sich doch, nicht bis zur letzten Sekunde zu warten, sondern nach Inkrafttreten der erforderlichen neuen Bestimmungen (voraussichtlich im Herbst 2007) möglichst bald aktiv zu werden. Die Behörden bekommen dann einen Überblick über den tatsächlichen Bedarf und können mit ihren begrenzten Ressourcen besser haushalten und die Versendung effizienter organisieren.

Wie lange brauchen Sie die Übergangsbescheinigung?

Die Vielzahl der an Bord mitzuführenden Dokumente wird zu Recht beklagt. Es bietet sich daher an, die in der Übergangsbescheinigung bestätigten Sprachkenntnisse bei nächster Gelegenheit, also bei der Erlaubniserneuerung, in den Luftfahrerschein eintragen zu lassen. Die Übergangsbescheinigung können Sie dann vernichten. Sie brauchen sie ja dann nicht mehr, weil Sie Ihre Sprachbefähigung anhand Ihrer Erlaubnis nachweisen können.