



...und was wenn's schief geht?...

Einhaltung von Vorschriften zur Sicherung des
Luftverkehrs.....“Compliance“

air-law.de



Das mögliche verwaltungsrechtliche Ende vom Lied....



hier: Aussetzung Ihres Zeugnisses als Ausbildungsorganisation

Sehr geehrte Damen und Herren,
es ergeht folgender

Bescheid:

1. Die als Verstöße der Stufe 2 (Level 2 Findings) klassifizierten Beanstandungen sind in der im beigefügten „Bericht über Beanstandungen gemäß ARA.GEN.350 d)“ angegebenen Frist zu beseitigen.
2. Für die nachfolgende Positionen sind Personen zu benennen, die sicherstellen, dass die einschlägigen Anforderungen der Verordnung eingehalten werden:
 - a. Ausbildungsleiter
 - b. Cheffluglehrer
 - c. Chef-Theorielehrer
3. Das am _____ erteilte Zeugnis als zugelassene Ausbildungsorganisation (DE.ATO. _____) wird bis zur vollständigen Abhilfe der Verstöße der Stufe 1 und bis zur Umsetzung der zu Ziffer 2 aufgegebenen Maßnahme ausgesetzt.
4. Die Ziffern 2 und 3 werden für sofort vollziehbar erklärt.
5. Dieser Bescheid ergeht kostenfrei.

ORA.GEN.135 Fortlaufende Gültigkeit

a) Das Zeugnis der Organisation bleibt gültig, sofern

1. Die Organisation weiterhin die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen unter Berücksichtigung der Bestimmungen bezüglich der Behandlung von Beanstandungen gemäß ORA.GEN.150 erfüllt;
2. der zuständigen Behörde Zugang zur Organisation gemäß ORA.GEN.140 gewährt wird, damit sich diese von der fortgesetzten Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen überzeugen kann, und
3. es nicht zurückgegeben oder **widerrufen** wird.

b) Nach Widerruf oder Rückgabe wird das Zeugnis unverzüglich zurückgegeben.

The image shows a tilted document titled 'LUFTFAHRT – BUNDESAMT' and 'Bericht über Beanstandungen gemäß ARA.GEN.350 d)'. Below the title, there are two checkboxes: 'Erstgenehmigung ISSUE' and 'Änderung der Genehmigung VARIATION'. To the right of these, the text 'bzw. or' is present. Further right, there is a checked checkbox next to the text 'Bericht über Zwischenaudit INTERMEDIATE AUDIT REPORT'.

Das mögliche lizenzrechtliche Ende vom Lied:



Widerruf einer Privatpilotenlizenz: Nutzung eines rechtswidrigen Tauglichkeitszeugnisses als Hinweis auf eine Unzuverlässigkeit des Piloten; Zulässigkeit der Berücksichtigung von Verstößen gegen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts bei der Widerrufsentscheidung

Orientierungssatz

1. Ein erfahrener Privatpilot muss erkennen, wenn ein ärztliches Tauglichkeitszeugnis irrtümlich für eine längere als die gesetzlich vorgeschriebene Zeit ausgestellt ist. Nutzt er das fehlerhafte Zeugnis über die gesetzliche Gültigkeitsfrist hinaus, so deutet dies auf eine Unzuverlässigkeit des Piloten hin.(Rn.14)
2. Auch Verstöße gegen Vorschriften des Straßenverkehrs können die in § 24 Abs. 2 LuftVZO normierte Regelvermutung der Unzuverlässigkeit des Piloten auslösen.(Rn.23)

Das mögliche strafrechtliche Ende vom Lied:



Strafbare Gefährdung des Luftverkehrs: Grobe Pflichtwidrigkeit des Piloten bei Flug mit zu geringem Treibstoffvorrat

Leitsatz

Ein Luftfahrzeugführer handelt grob pflichtwidrig iSd StGB § 315a Abs 1 Nr 2, wenn er sich auf die von ihm angestellten Treibstoffbedarfsberechnungen verlässt, obwohl nach der Kraftstoffanzeige des Flugzeugs Anlass zu Bedenken besteht, ob der Kraftstoffvorrat zur Durchführung des beabsichtigten Fluges ausreicht. In einem solchen Fall hat der Luftfahrzeugführer entweder den tatsächlichen Tankinhalt durch Sichtprüfung zu ermitteln, voll zu tanken oder von einem Start abzusehen.

§ 315a Strafgesetzbuch (StGB) Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs

(1) Mit **Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren** oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer

1. ein Schienenbahn- oder Schwebebahnfahrzeug, ein Schiff oder ein **Luftfahrzeug** führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder

2. als Führer eines solchen Fahrzeugs oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten **gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung** des Schienenbahn-, Schwebebahn-, Schiffs- oder **Luftverkehrs** verstößt und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

...

Das mögliche haftungsrechtliche Ende vom Lied:



Gericht: OLG Celle 14.
Zivilsenat
Entscheidungsdatum: 22.11.2005
Aktenzeichen: 14 U 48/03
Dokumenttyp: Urteil

Quelle: **Juris**
Normen: § 823 BGB, § 8 Abs 1 S 2
LuftVO, § 24 Abs 1 LuftBO

Leitsatz

Wer als Fluglehrer unter Verstoß gegen §§ 8 Abs. 1 S. 2 LuftVO , § 24 Abs. 1 LuftBO und Nr. III. der Ultraleichtflugzeugbetriebsordnung mit einem Flugschüler verbotene Flugmanöver (Kunstflug) mit einem Ultraleichtflugzeug durchführt, haftet dem Fahrschüler, wenn dieser dabei zu Schaden kommt. Dies gilt auch, wenn der Fluglehrer dem Flugschüler gestattet hat, solche Flugmanöver auszuführen. Setzt der Flugschüler von sich aus zu einem solchen Flugmanöver an, hat der Fluglehrer sofort einzugreifen und gegenzusteuern.

§ 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) § Schadensersatzpflicht:

(1) Wer vorsätzlich oder **fahrlässig** das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, **welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt**. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.

Versicherung....und Regress:



Regreßanspruch gegen Fluglehrer bei Notlandung wegen Treibstoffmangels

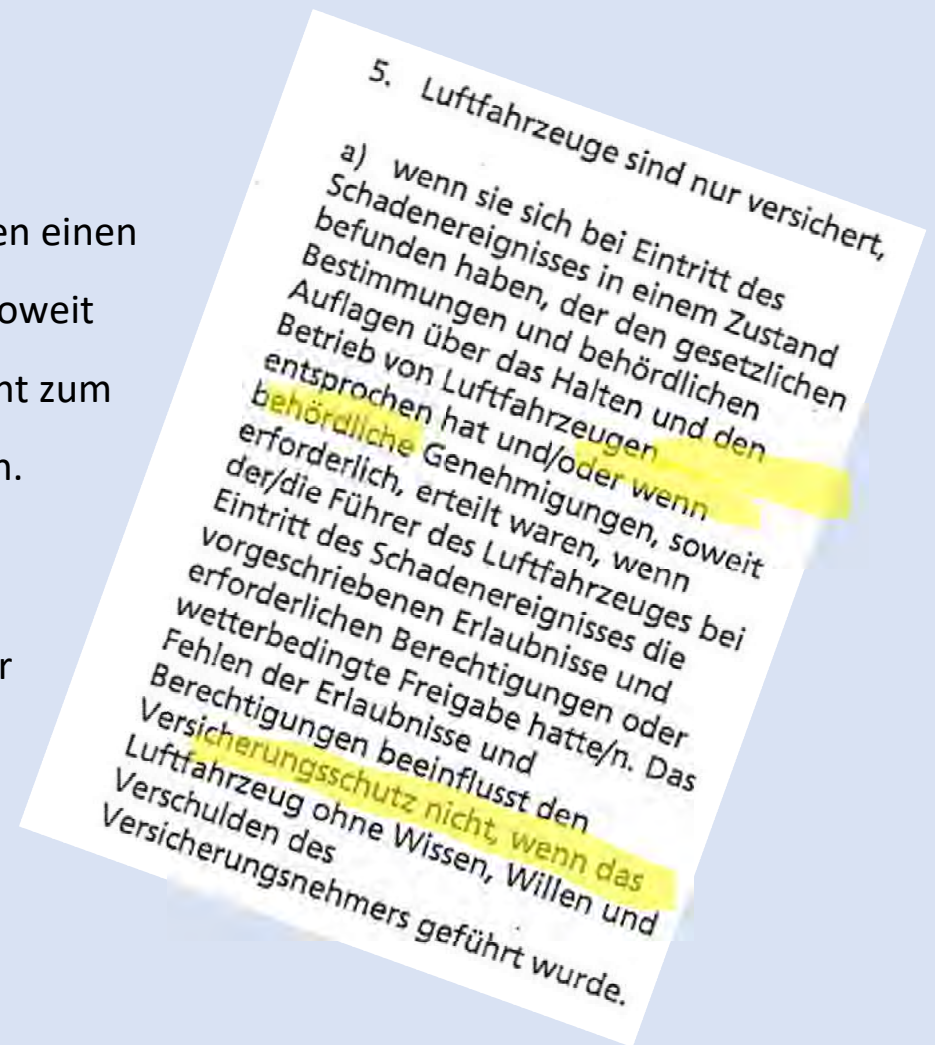
Leitsatz

1. Wer als Fluglehrer gegen Zahlung einer Chartergebühr an den VN zum Gebrauch des versicherten Flugzeugs berechtigt ist und bei einem Lehrflug einen Unfall verursacht, ist Dritter i. S. d. § 67 Abs. 1 VVG.
2. Ein Fluglehrer hat eine Notlandung wegen Treibstoffmangels grob fahrlässig herbeigeführt, wenn er vor dem Start zu einem Ausbildungsflug den Füllstand des Tanks nicht ausreichend kontrolliert hat und ausgeschlossen ist, daß während des Flugs unbemerkt Benzin verlorenging.

§ 86 VVG - Übergang von Ersatzansprüchen

(1) Steht dem Versicherungsnehmer ein **Ersatzanspruch** gegen einen **Dritten** zu, **geht** dieser Anspruch auf den **Versicherer über**, soweit der Versicherer den Schaden ersetzt. Der Übergang kann nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers geltend gemacht werden.

(2) Der Versicherungsnehmer hat seinen Ersatzanspruch oder ein zur Sicherung dieses Anspruchs dienendes Recht unter Beachtung der geltenden Form- und Fristvorschriften zu wahren und bei dessen Durchsetzung durch den Versicherer soweit erforderlich mitzuwirken.



Die **Luftrechtbibel** zur Vermeidung:

....Grundlegende Anforderungen an den **Flugbetrieb**.....:



1.a. **Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden**, wenn die Besatzungsmitglieder und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit **den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind**, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten.

1.b. Ein Flug muss so durchgeführt werden, dass die im Flughandbuch oder erforderlichenfalls im Betriebshandbuch spezifizierten Betriebsverfahren für die Vorbereitung und Durchführung des Fluges

befolgt werden. Hierzu müssen **Prüflisten** vorliegen, die von den Besatzungsmitgliedern je nach Gegebenheit in allen Betriebsphasen des Luftfahrzeugs unter normalen und außergewöhnlichen Bedingungen sowie in Notfällen benutzt werden. Für alle nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren **Notfälle** müssen Verfahren festgelegt werden.



1.c. Vor jedem Flug sind die Aufgaben und Pflichten jedes Besatzungsmitglieds festzulegen. Der **Kommandant ist für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie** für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtstücke verantwortlich.

...

2. Flugvorbereitung

2.a. Ein Flug darf nur angetreten werden, wenn mit allen nach **vernünftigem Ermessen verfügbaren Mitteln** festgestellt worden ist, dass alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

2.a.1. Für die Durchführung des Fluges sind unter Berücksichtigung der vorhandenen **AIS Unterlagen** des Flugberatungsdienstes (Aeronautical Information Services) alle geeigneten Einrichtungen vorhanden, die unmittelbar für den Flug und für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind, einschließlich Sprechfunkeinrichtungen und Navigationshilfen.

2.a.2. Die Besatzung muss mit der Unterbringung und dem Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und **Notausrüstung** vertraut sein, und die Fluggäste müssen darüber unterrichtet sein. Mithilfe konkreter Angaben müssen der Besatzung und den Fluggästen ausreichende weitergehende Informationen zu Notverfahren und zum Gebrauch der **Sicherheitsausrüstung** bereitgestellt werden.

2.a.3. Der Kommandant muss sich davon überzeugt haben, dass

- i) das Luftfahrzeug gemäß Abschnitt 6 **lufttüchtig** ist,
- ii) das Luftfahrzeug, sofern erforderlich, ordnungsgemäß registriert ist und sich die entsprechenden **Zeugnisse** an Bord befinden,
- iii) die gemäß Abschnitt 5 für die Durchführung des Fluges erforderliche **Instrumentierung** und **Ausrüstung** im Luftfahrzeug installiert und betriebsbereit ist, sofern in der geltenden Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder gleichwertigen Dokumenten keine Ausnahme vorgesehen ist,

iv) die **Masse** des Luftfahrzeugs und die **Schwerpunktlage** so
 Flug innerhalb der in den Lufttüchtigkeitsunterlagen
 vorgeschriebenen Grenzen durchgeführt werden kann,

sind, dass der

....

Weight & Balance

Muster: C 42 B
 Kennzeichen: C 42 B
 Werk Nr.: 1008-7118
 Baujahr: 2010
 Letzte Wägg.: 30.08.2014

Ausgabe 04/2015

PIC:
 Datum: 9.9.2015

Leermasse [kg]	Gewicht [kg]	Hebelarm [m]	Moment [kgm]
295,7	25	x	115,25
+ 1 Sitz	25	x	34
+ 2 Sitz	25	x	30
+ Gepäck (max 10 kg)	28	x	15,08
+ Kraftstoff (Liter)	421,85	x	171,284
= Gesamtmasse (GM)	472,5		
max. zul. Startmasse	472,5		
		= Total Moment (TM)	191,284
		korrekte Schwerpunktlage	0,300 < Xs < 0,560
		Xs = TM / GM	0,413
		Schwerpunktlage ok / nicht ok	↓

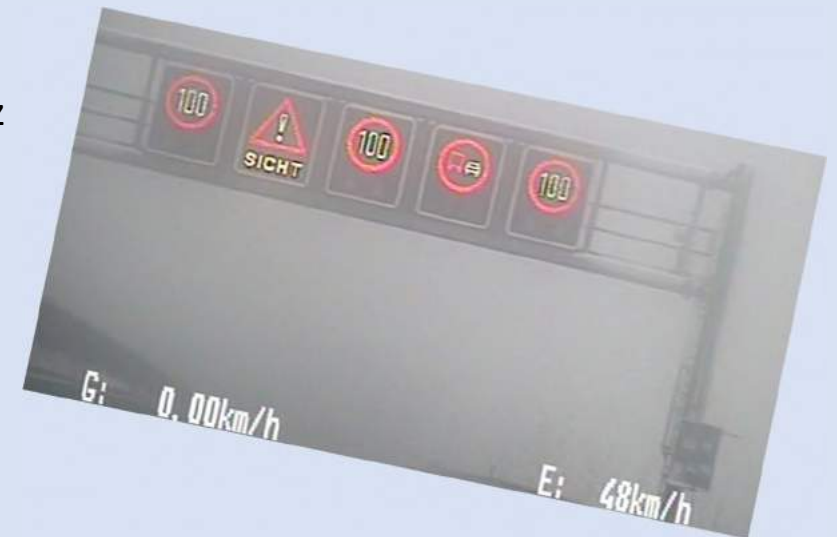
Überladen / Nicht überladen

Für den Unfallzeitpunkt wurde folgende Beladung ermittelt:

Pilot:	ca.	120 kg
Fluggast:	ca.	90 kg
Gepäck:		5 kg
Kraftstoff:	ca.	32 kg

Die Gesamtflugmasse betrug demnach ca. 547 kg.

2.a.4. Die Flugbesatzung muss über Informationen zu den **Wetterbedingungen** am Startflugplatz, am Bestimmungsflugplatz und gegebenenfalls an Ausweichflugplätzen sowie entlang der Flugstrecke verfügen. Besondere Aufmerksamkeit ist potenziell gefährlichen atmosphärischen Bedingungen zu schenken.



2.a.7. Die an Bord mitgeführte **Kraftstoff**- und **Ölmenge** muss ausreichen, um den beabsichtigten Flug sicher durchführen zu können, wobei die Wetterbedingungen, etwaige die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussende Elemente sowie erwartete Verzögerungen während des Fluges zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus muss für unvorhergesehenen Mehrverbrauch eine Kraftstoffreserve mitgeführt werden. Gegebenenfalls sind Verfahren für das Kraftstoffmanagement während des Fluges festzulegen.

Oder auch die grundlegenden Anforderungen für die Erteilung von Pilotenlizenzen ANHANG III

.....1.a.1. Wer sich zum Führen eines Luftfahrzeuges ausbilden lässt, muss vom Bildungsstand sowie von der **körperlichen und geistigen Verfassung** her die notwendigen Voraussetzungen aufweisen, um die entsprechenden **theoretischen Kenntnisse** und **praktischen Fertigkeiten** zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.



1.b.1. Ein Pilot muss einen **Kenntnisstand erlangen** und aufrechterhalten, der den im Luftfahrzeug **ausgeübten Aufgaben entspricht** und den mit der Art der Tätigkeit **verbundenen Risiken angemessen** ist.

Diese Kenntnisse müssen **mindestens Folgendes umfassen**:

Luftrecht; allgemeine Flugzeugkunde; technische Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugkategorie; Flugleistung und Flugplanung; menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen; Meteorologie.....

...

1.c.1. Der **Erwerb** und das **Vorhandensein theoretischer Kenntnisse** müssen durch eine ständige **Bewertung während der Ausbildung** und gegebenenfalls durch Prüfungen nachgewiesen werden.

1.c.2. Die theoretischen Kenntnisse müssen in angemessenem Umfang aufrechterhalten werden. Die Erfüllung dieser Anforderung ist durch regelmäßige Bewertungen, Prüfungen, Tests oder Kontrollen nachzuweisen. Die Häufigkeit von Prüfungen, Tests oder Kontrollen muss dem mit der Tätigkeit verbundenen Risiko angemessen sein.

1.d.1. Ein Pilot muss die **praktischen Fertigkeiten** erwerben und aufrechterhalten, die der Ausübung seiner Aufgaben im Luftfahrzeug entsprechen. Diese Fertigkeiten müssen dem mit der Art der Tätigkeit verbundenen Risiko angemessen sein und — den Aufgaben im Luftfahrzeug entsprechend — gegebenenfalls Folgendes umfassen:

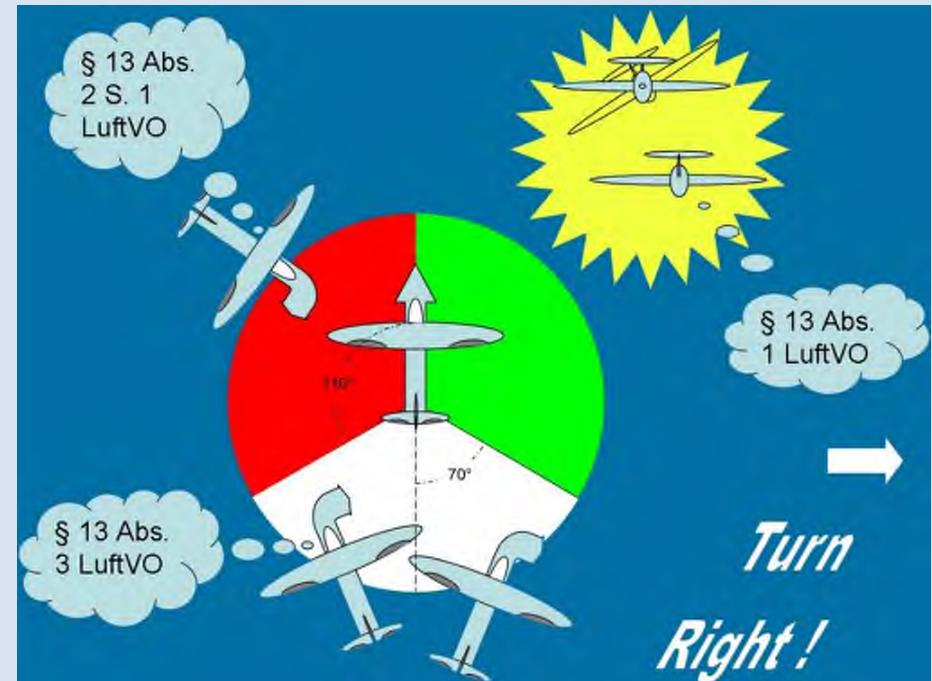
- i) **Flugvorbereitung und -durchführung**, einschließlich Luftfahrzeugleistung, Bestimmung von **Masse** und **Schwerpunktlage**, Kontrolle und Wartung des Luftfahrzeugs, **Kraftstoffplanung**, **Wetterbeurteilung**, **Streckenplanung**, **Luftraumbeschränkungen** und Verfügbarkeit der Start- und Landebahn;
- ii) **Flugplatzbetrieb** und Platzrundenverfahren;
- iii) Vermeidung von **Zusammenstößen** und Vorsichtsmaßnahmen;
- iv) Führen des Luftfahrzeugs nach Sichtmerkmalen;
- v) Flugmanöver, einschließlich **kritischer Situationen** und damit zusammenhängender „Upset“-Manöver, soweit technisch durchführbar;
- vi) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind;



...

Kommentare, Anregungen und Ergänzungen gerne an doerner@air-law.de

ix) **Navigation** und Anwendung der **Luftverkehrsregeln** und verwandter Verfahren nach Sichtmerkmalen oder unter Einsatz von Navigationshilfen;



x) außergewöhnliche und **Notverfahren**, einschließlich simulierter **Ausfälle der Luftfahrzeugausrüstung**;

...

WO STEHEN ALL DIESE VERHALTENSPFLICHTEN





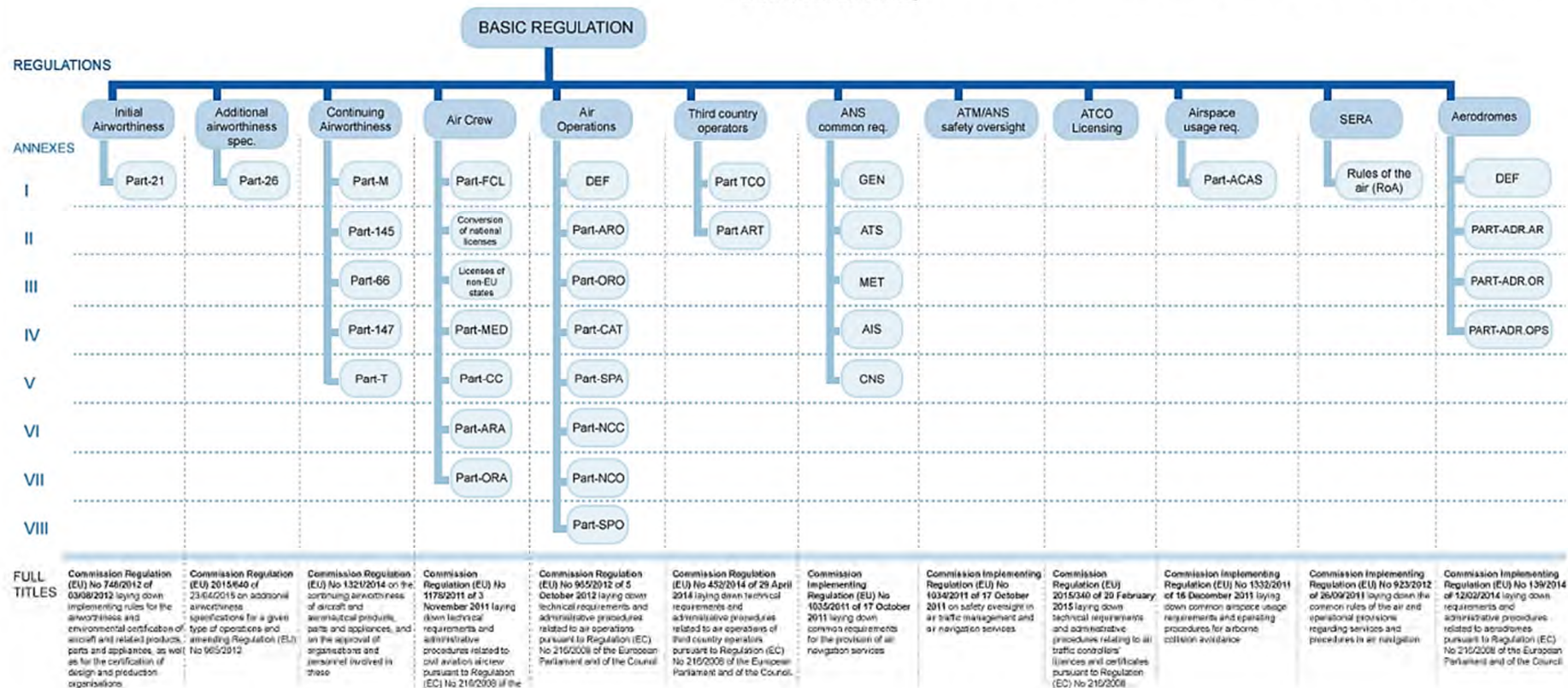
LESEN: VO(EU) 2018/1139

Darüber hinaus die **Verpflichtung zur Einhaltung** der Implementing-Rules....

Regulations Structure

Each Part to each implementing regulation has its own **Acceptable Means of Compliance and Guidance Material (AMC/GM)**. These AMC and GM are amended along with the amendments of the regulations. These AMC/GM are so-called 'soft law' (non-binding rules), and put down in form of EASA Decisions. A comprehensive explanation on AMC in form of questions and answers can be found on the FAQ section of the EASA website.

Furthermore, **Certification Specifications** are also related to the implementing regulations, respectively their parts. Like AMC/GM they are put down as Decisions and are non-binding.



Unfallberichte wie diese wären eventuell zu vermeiden:

Untersuchungsbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	4. August 2012
Ort:	Quakenbrück
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Alexander Schleicher Segelflugzeugbau/ ASK 13
Personenschaden:	Flugschülerin tödlich verletzt

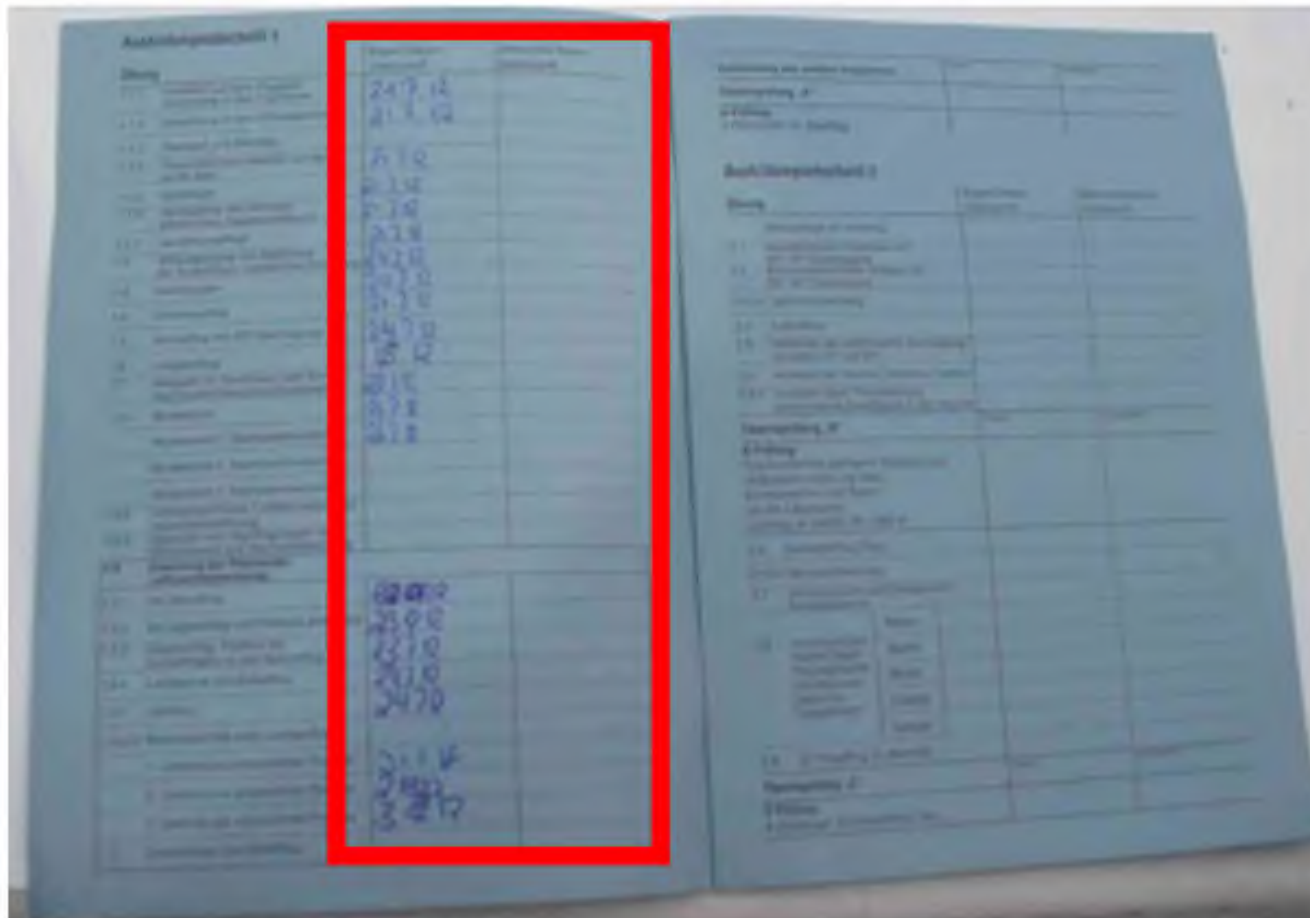
(Landesluftfahrtbehörde). Anlässlich einer Aufsichtsprüfung gemäß § 36 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) im Jahr 2010 hatte die Behörde vom LVN die Erstellung eines Organisationshandbuchs gefordert, in dem die organisatorischen Abläufe innerhalb des LVN zu dokumentieren waren. Insbesondere waren Angaben in Bezug auf die Flugausbildung, Arbeitsschritte und Vertretungsregelungen sowie die Aufsicht über die Vereine des LVN gefordert worden. **Das Organisationshandbuch wurde in den Jahren 2010, 2011 sowie bei einer Aufsichtsprüfung in 2012 durch die Behörde angemahnt.**

Die Aufsicht über die Ausbildung in den Vereinen des LVN oblag dem Landesausbildungsleiter. Im Februar 2012 forderte die Behörde den LVN erneut auf, der Aufsichtspflicht über ihre an der Ausbildung beteiligten Vereine nachzukommen.

Die Landesluftfahrtbehörde führte nach eigenen Angaben im Rahmen des § 36 Abs. 1 LuftVZO (Aufsicht) stichprobenartige Überprüfungen der Vereine mit Flugausbildung innerhalb des LVN durch. Nach Angaben der Landesluftfahrtbehörde wurden in den Jahren 2010-2013 in sieben Vereinen 14 Überprüfungen durchgeführt.

Die Flugschülerin besaß einen Ausbildungsnachweis, der von ihr geführt wurde. Darin befanden sich handschriftliche Einträge der Flugschülerin. Sie enthielten keine Unterschriften zur Bestätigung der einzelnen Übungen.

Es waren **keine der Übungen als „Beherrscht“** gekennzeichnet.



Ausbildungsnachweis der Flugschülerin

Foto: BFU

Eine Dokumentation der einzelnen Flugübungen und des begleitenden Theorieunterrichtes war nicht erfolgt. Die Zustimmung des zweiten Fluglehrers zum Alleinflug war nicht dokumentiert worden. Bei der Befragung der an der Ausbildung beteiligten Personen sowie anhand des persönlichen Flugbuches der Flugschülerin stellte sich her-

....

Die Vorgaben des LVN zur Ausbildung wurden unzureichend befolgt. Eine nach den Vorgaben des LVN durchgeführte Ausbildung der Flugschülerin konnte anhand der Aussagen der beteiligten Fluglehrer sowie der Aufzeichnungen und Dokumente nicht nachvollzogen werden.

Ein Zusammenspiel von Theorie und praktischer Ausbildung wurde nicht dokumentiert. Neben der dokumentierten Einweisung am ersten Tag des Lehrganges fand nur an einem weiteren Vormittag ein theoretischer Unterricht statt. Dieser Unterricht wur-

de von einem Vereinsmitglied abgehalten, das keine Qualifikation als Theorielehrer innerhalb des Ausbildungsbetriebes besessen hatte. Eine Aufzeichnung über den genauen Inhalt des Unterrichts lag nicht vor. Jedoch ist nach Auffassung der BFU zur Herausbildung der Alleinflugreife neben den übungsbegleitend erworbenen Kenntnissen auch tiefer greifendes Wissen erforderlich.

Nach Auffassung der BFU hätten zutreffende Themen aus den folgenden Unterrichtsgebieten behandelt werden sollen:

- Luftrecht und Verbandsregelungen
- Aerodynamik
- Allgemeine Luftfahrzeugkunde, Technik
- Verhalten in besonderen Fällen

Ob innerhalb der kurzen Unterrichtszeit diese Themen ausreichend behandelt wurden, ist aus der Sicht der BFU in Frage zu stellen.

Fluglehrer

Der Fluglehrer hatte im Lehrgangszeitraum 147 Starts und Landungen geflogen. Da er nicht ständig in der Nähe des Flugplatzes wohnte, wurde er hauptsächlich zu den Ferienlehrgängen eingesetzt. Nach Auffassung der BFU zeigen die Umstände, unter denen der erste Alleinflug durchgeführt wurde, dass auch der Fluglehrer unter einem selbst auferlegten Erfolgsdruck stand. Die Vorbereitungen zum Lehrgangsabschiedsfest waren nahezu abgeschlossen. Als letzte Teilnehmerin aus dem Kurs war seine Flugschülerin als einzige nicht alleine geflogen. Die Alleinflüge waren zudem die letzten Starts am Lehrgangsabend, danach sollte das Abschiedsfest beginnen.

Organisation des Ausbildungsbetriebes

Die Ausbildung wurde innerhalb des Deutsche Aero Club Landesverband Niedersachsen e.V. (LVN) durchgeführt. Die Arbeit erfolgte außerhalb der Geschäftsstelle mit ehrenamtlichen Funktionsträgern. Die Aufgabenverteilung (Resource Management) innerhalb der Segelflugausbildung war in der Segelflug Kommission (SEKO) geregelt. Die Doppelfunktion aus SEKO-Vorsitz und Landesausbildungsausleiter war willkürlich festgelegt worden. Eine Verteilung der Aufgaben nach freien Ressourcen war nicht vorgesehen. Die durch die Landesluftfahrtbehörde durchgeführten Audits und Auflagen wurden innerhalb der Organisation unzureichend umgesetzt. Aus Sicht der BFU ergaben sich aus den Abläufen und Strukturen Ansätze für Defizite innerhalb der Sicherheitskultur der Organisation.

Behördliche Aufsicht

Die Aufsichtsführung über den Ausbildungsgenehmigungsinhaber erfolgte durch die Landesluftfahrtbehörde. Diese umfasste Audits der Geschäftsstelle und stichprobenartige Aufsichtsprüfungen auf den Flugplätzen der Mitgliedsvereine des LVN.

Eine Überprüfung der gesamten Ausbildung innerhalb der Mitgliedsvereine fand durch die Landesluftfahrtbehörde nicht statt.

Die verbandsinterne Aufsicht über die ausbildenden Mitgliedsvereine erfolgte unzureichend. Der Landesausbildungsleiter nahm in der Vergangenheit an keiner Aufsichtsprüfung teil oder führte keine weitere Aktion außerhalb der Datenerhebung durch die Geschäftsstelle durch. Eine aktive Aufsicht des Ausbildungsbetriebes mit der Möglichkeit, Abweichungen von den Vorgaben zur Ausbildung festzustellen, unterblieb.

Nach Auffassung der BFU hätte ein Schwerpunkt der behördlichen Aufsicht über den LVN darin bestehen müssen, zu prüfen, ob dieser über ein effektives Kontrollsystem seiner Mitgliedsvereine verfügt und dieses auch anwendet. Die Kontrollen der Landesluftfahrtbehörde haben jedoch das unzureichende Kontrollsystem des LVN nicht aufgedeckt. Dies hätte zu einer Anpassung der Ausbildungsgenehmigung aus dem Jahr 1968 und der Arbeitsweise des LVN führen müssen.

Außerdem wurde die Behebung der bereits festgestellten organisatorischen Mängel nicht konsequent eingefordert.

NOT COMPLIANT!!!

