

18.06.2012 11:42:53 PRD

Hier anmelden

14. Juni 2012 22:09 Uhr Jan Brill

LUFTRECHT: US-LIZENZEN IN EUROPA

Österreich sagt: Yes, we can! Fliegen mit US-Lizenzen trotz EASA-Regeln in ganz Europa möglich

Dass die EASA Basic Regulation und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des EASA Part-FCL nach VO (EU) 1178/2011 die Übereinkünfte der ICAO mit Füßen treten, indem US-Lizenzinhaber nach Artikel 4(1)(c) vom EU-Luftraum ausgeschlossen werden kritisieren wir bei Pilot und Flugzeug seit Jahren vehement. Jetzt hat sich mit Österreich zum ersten Mal ein EASA-Land offiziell zu der heiklen Frage geäußert, wie man den Artikel 4(1)(c) denn gedenkt mit den Regeln der ICAO in Einklang zu bringen. Die Antwort: Gar nicht! Die ICAO steht über der EU-Verordnung! Und noch besser: Das gilt für ganz Europa!

Ein Leser von Pilot und Flugzeug stellte anlässlich einer Veranstaltung der AustroControl eben die Frage, mit der sich viele US-Lizenzinhaber seit Jahren beschäftigen. Darf ich eigentlich noch fliegen in Europa? Der bekannte und hinreichend verfluchte Artikel 4(1)(c) der Basic Regulation 216/2008 sagt ja:

[Aircraft] registered in a third country and used by an operator for which any Member State ensures oversight of operations or used into, within or out of the Community by an operator established or residing in the Community; [...] shall comply with this Regulation.

Und weiter:

Personnel involved in the operations of aircraft referred to in paragraph 1(b), (c) or (d) shall comply with this Regulation.

Was einem in den USA ordentlich ICAO-lizensierten Piloten mit einem ordentlich nach ICAO zugelassenen Flugzeug de facto auferlegt zusätzlich eine europäische Lizenz zu erwerben sobald der Operator (whoever that may be) in der EU ansässig ist. Und damit steht die EU-Verordnung in krassem Gegensatz zu jeglichen Grundsätzen der ICAO.

Die AustroControl schrieb nun dazu:

*Datum: 14. Juni 2012 18:15:43 GMT+02:00
An: [...]
Betreff: Ihre Frage vom Season Opener 2012*

Sehr geehrter Herr [...],

Sie haben sich beim vergangenen Season Opener mit einer Frage zum Thema "Fliegen auf N-registrierten LFZ mit einer FAA-Lizenz nach Einführung von Part-FCL" an die Austro Control GmbH gewandt, welche notiert und am mich zur Beantwortung weitergeleitet wurde. Aufgrund des Arbeitsanfalles komme ich erst nun dazu, Ihnen zu antworten, und bitte um dafür um Verständnis.

Auf Ihre Frage hin teilen wir Ihnen mit, dass gemäß den Bestimmungen des Abkommens über die

DR. JANSSEN & KOLLEGEN

RECHTSANWÄLTE NOTAR

Von Piloten für Piloten:
Ihr Ansprechpartner für die
rechtlichen Fragen
im Cockpit



- Über 25 Jahre alle Fragen des Luftverkehrsrechts aus der juristischen und fliegerischen Praxis

- Schadensregulierungen, Lizenzen, Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Luftverkehr gegenüber Piloten und Unternehmen

- steuerliche Fragen beim Kauf und Einsatz eines Luftfahrzeuges

- erfolgreiche Maßnahmen beim Problemen mit der fliegerärztlichen Tauglichkeit und der luftrechtlichen Zuverlässigkeit

0511 / 511 031

kanzlei@janssen-rechtsanwaelte.de

Internationale Zivilluftfahrt (Regelungen der ICAO) ein Pilot weltweit (grenzüberschreitend) am Luftverkehr teilnehmen darf, solange der Staat, in welchem das Luftfahrzeug registriert wurde, auch die Pilotenlizenz ausgestellt hat. Registerstaat des Luftfahrzeuges und Lizenzausstellerstaat müssen also ident sein. Selbstverständlich gilt dies nur, wenn sowohl die Lizenz als auch das Luftfahrzeug allen Vorschriften der ICAO entsprechen.

Mit einer von den USA ausgestellten Pilotenlizenz können Sie also ein in den USA registriertes LFZ in Europa fliegen. Daran ändert sich auch nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen der VO (EU) 1178/2011 nichts.

Wir hoffen, damit Ihre Frage beantwortet zu haben und verbleiben mit freundlichen Grüßen,

*Mag. [...]
Ausbildungsorganisationen / Flight Training Organisations
Austro Control GmbH*

Damit ist Österreich das nach unserer Kenntnis erste Land, das den gesunden Menschenverstand gebraucht und die seit 65 Jahren existierenden und bewährten Grundlagen des internationalen Luftverkehrs über eine verkorkste, widersprüchliche und unausgegorene EU-Verordnung stellt.

Die Interpretation der Österreicher läuft darauf hinaus, dass zumindest alle nicht genehmigungspflichtigen – also privaten – Betreiber den 4(1)(c) in der Pfeiffe rauchen können, da dessen Vorschriften gegen die Regelungen der ICAO verstoßen.

Es stellt sich damit die Frage, ob der europäische Gesetzgeber – um eine amerikanische Redensart zu gebrauchen – nicht "to clever by half" war. Denn in der Basic Regulation selber steht unter Artikel 6:

This Regulation shall not affect the rights of third countries as specified in international conventions, in particular the Chicago Convention.

Man räumt also selbst die Nachrangigkeit hinter den ICAO-Bestimmungen ein. Das eine derart widersprüchliche Gesetzgebung nun nicht gerade zur Rechtssicherheit beiträgt ist evident. Der Bürger wird zwischen die Fronten ins Risiko gestellt und darf sich im Schadensfall mit Staatsanwälten und Versicherungen auf dem allerhöchst dünnen Eis von Völker- und Gemeinschaftsrecht herumstreiten. Aber so ist das eben im harmonisierten Europa 2012 ...

Wir nehmen mal an, man nimmt diese Interpretation der Österreicher in England, Deutschland und anderen europäischen Ländern mit Interesse zur Kenntnis.

 [Antworten](#)

 [Benachrichtigung An](#)

AVIONIC FACILITY • INSTALLATION • MAINTENANCE • SERVICE • ENGINEERING

**Your first Address
for Avionics in Europe.**

EASA DE.145.0010/DE.21G.0152/EASA.21J.046
FAA AQQY020K • BWB-2756D-A12/01/01
MFR CODE: C6530

AVIONIK STRAUBING
Avionik Straubing • Vertriebs- und Service GmbH

Flugplatz Weilmühle (EDMS) • D-94348 Atting
Tel. +49 (0)9429 9424-0 • Fax +49 (0)9429 9424-24
E-mail info@avionik.de • www.avionik.de

Und wann machen **Sie** Ihre fliegerischen **Träume** war?
Turbinensicher mit Jetfuel und professioneller Begleitung die Kontinente erfliegen!




www.cheyennefliegen.de

Beechcraft
Vertrieb und Service GmbH

Beech Premier IA



Flughafenstraße 5 • D-86169 Augsburg
Tel: +49 (0)821/7003-0
Fax: +49 (0)821/7003-153
www.beechcraft.de • info@beechcraft.de



15. Juni 2012 00:18 Uhr

Von [Othmar Crepaz \[malibuflyer\]](#) an [Jan Brill \[janbrill\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Ja, das war ich mit dieser Anfrage - und ich genieße nach dieser Antwort am heutigen späten Nachmittag gerade meinen xxxx-ten Whisky (Anzahl uninteressant) auf diese Frohbotschaft hin (ich muss morgen nicht fliegen ;-)) Prost, liebe Pilotenkollegen, und schau' ma mal, was es darauf für Reaktionen gibt.

Happy landings
Othmar

 [Antworten](#)

15. Juni 2012 08:44 Uhr

Von [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#) an [Othmar Crepaz \[malibuflyer\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Ist ein Brief der Austro Control GmbH eine rechtsverbindliche Aussage? Gibt es in Österreich kein Ministerium oder nachgeordnete Behörde, die hierfür zuständig ist?

Darf ich meine EASA-Maschine eigentlich unbegrenzt in den USA stationieren und dort mit meinem EASA-PPL/IR rumfliegen ohne FAA-Validierung? Kein besonders sinnvolles Unterfangen aber wäre das nach US-Recht möglich?

 [Antworten](#)



15. Juni 2012 08:49 Uhr

Von [Philipp Tiemann \[philt\]](#) an [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Nein. Maximal ein paar Monate oder so.

 [Antworten](#)

15. Juni 2012 09:24 Uhr

Von [Othmar Crepaz \[malibuflyer\]](#) an [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Die Austro Control GmbH. hat eine übergeordnete Behörde, und das ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Ich denke, nachdem seit meiner mündlichen Anfrage 3 Monate vergangen sind, hat man sich vor der Beantwortung entsprechend rückversichert.

Sehr plausibel war auch die damalige direkte Antwort bei meiner Fragestellung: Wenn dem so wäre, dann dürfte z.B. kein tunesischer Pilot mit FAA-Lizenz und N-Flugzeug jemals mehr nach Europa fliegen.

 [Antworten](#)

15. Juni 2012 09:34 Uhr

Von [Jo Schaefer \[flyingjo\]](#) an [Jan Brill \[janbrill\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Auf Ihre Frage hin teilen wir Ihnen mit, dass gemäß den Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Regelungen der ICAO) ein Pilot weltweit (grenzüberschreitend) am Luftverkehr teilnehmen darf, solange der Staat, in welchem das Luftfahrzeug registriert wurde, auch die Pilotenlizenz ausgestellt hat. Registerstaat des Luftfahrzeuges und Lizenzausstellerstaat müssen also ident sein.



Dr. med. O. Preiss

Facharzt für Allgemeinmedizin,
Flug- und Reisemedizin,
Notfallmedizin

Fliegerarzt Klasse 1 und 2
Flugmedizinischer
Sachverständiger (AME)

*"Flexible und kurzfristige
Terminvereinbarung"*

Kreisstrasse 35
35583 Wetzlar Garbenheim
Tel.: 06441- 44 61 61
fliegerarzt@arztpraxis-preiss.de
www.arztpraxis-preiss.de

Natürlich gilt das...sonst könnten US Air, Delta, Air India, Qatar, etc. nicht überall herumfliegen. Aber nicht beantwortet wurde, wenn das Flugzeug bzw. Betreiber (Operator) in ein EASA Land STATIONIERT ist! Und für wie lange? Darum geht es. So wie ich es verstehe, will EASA in einem solchen Fall, dass die Piloten ein FAA Lizenz UND ein EASA Lizenz besitzen. Oder???

Antworten

15. Juni 2012 10:54 Uhr

Von [ingo fuhrmeister](#) [fuhrmeister] an [Jo Schaefer](#) [flyingjo]

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

man könnte ja

1. eine BAD-licence für non-easa-conforme willensäußerer erstellen

oder

2. gewisse teile der EASA in eine BAD-EASA auslagern, eine DVO kreieren, die es gestattet, diesen teil der bad-easa nicht in die flugplanung mit einzubeziehen

oder

3. nach DDR-manier eine 45kft hohe mauer um europa bauen.

allah - wirf hirn vom himmel....

muß jetzt eh zum freitagsgebet mit anschließender bestrafung dieser ungläubigen....die straßenreinigung kommt heut schon um 12.45....

<http://www.youtube.com/watch?v=I5hGVbmhmGA&feature=related>

mfg

ingo fuhrmeister

Antworten



Wetterinfos für Piloten

- Europaweit
- Karten, Sat, Radar
- METAR/TAF
- Ortsvorhersagen

www.topmeteo.eu



15. Juni 2012 12:22 Uhr

Von [Philipp Tiemann \[philt\]](#) an [Jo Schaefer \[flyingjo\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Sie haben den Nagel auf den Kopf getroffen. Man muss die Frage schon korrekt stellen.

 [Antworten](#)

15. Juni 2012 13:55 Uhr

Von [Marcus Kaufhold \[marcusk\]](#) an [Jan Brill \[janbrill\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Der Flugverkehr ist nach dem Vorbild der Schifffahrt gesetzlich geregelt. Gerade deutsche Reedereien haben massenhaft Schiffe bei anderen "Flaggenstaaten" angemeldet. Das ist ihr gutes Recht

Ich bin all die Jahre auf der Basis eines 50 Jahre alten Grundlagen-Vertrages geflogen - eben diese ICAO Verträge. Das war gerade in Deutschland vor dem Fall der Mauer eine gern genutzte Konstruktion, um durch die Flugkorridore der "DDR" zu kommen. In Westdeutschland zugelassene Maschinen durften da nicht fliegen.

Ich bin sehr froh, das die Österreicher aus diesem ICAO Vertrag nicht ausbrechen. Dem sollte sich die EASA und der Verkehrsausschuß der EU anschließen.

Das nicht alles was fliegt und auf den Weltmeeren fährt nach dem Rechtssystem der Autoführerscheinen abgewickelt wird ist kein Widerspruch. Auch in anderen Bereichen der Rechtssprechung kommen unterschiedliche Systeme auf scheinbar ähnliche Sachverhalte zur Anwendung.

So müssen Mitarbeiter der EASA in Köln nicht dort ihre Einkommensteuer entrichten. Nach zu lesen ist das auf der Seite mit den Stellenausschreibungen der Behörde. "Salaries and allowances paid by EASA are exempt from any national taxation in all EU Member States, but subject to a European tax (deducted at source) for the benefit of the European Communities."

<http://easa.europa.eu/recruitment/working-for-us.php>

 [Antworten](#)

15. Juni 2012 14:21 Uhr

Von [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#) an [Marcus Kaufhold \[marcusk\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Ich denke hier liegt ein Missverständnis vor und es gibt wohl keinen Grund zum Jubel. Die Basic Regulation hat in Österreich Gesetzeskraft, der ICAO-Vertrag nicht. Wie wäre es wenn PuF das Ministerium in Österreich kontaktiert und um Stellungnahme bittet?

 [Antworten](#)

15. Juni 2012 14:42 Uhr

Von [Jan Brill \[janbrill\]](#) an [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Wie wäre es wenn PuF das Ministerium in Österreich kontaktiert und um Stellungnahme bittet?

Die zuständige Behörde in Österreich hat eine Stellungnahme abgeliefert und die steht oben zu lesen. Diese ist klar und eindeutig formuliert und enthält keinerlei Einschränkungen bzgl. dem Wohnsitz des Halters oder der Augenfarbe des Mechanikers. Man kann natürlich solange fragen, bis man eine negative Antwort bekommt. Das möchte ich aber nicht.

Wir haben vielmehr heute das *deutsche* Verkehrsministerium um eine Stellungnahme gebeten. Da bin ich wirklich mal gespannt.

MfG
Jan Brill

 [Antworten](#)

15. Juni 2012 16:32 Uhr

Von [ingo fuhrmeister \[fuhrmeister\]](#) an [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

moment herr hasenmüller, deutschland hat den icao vertrag unterschrieben! aber auch gekündigt? hat die easa einen vertrag mit der icao? hier liegt m.e. das grandfather-recht zu grunde! m.e. ist das ganze gerede umsonst! man müßte

eben herausfinden ob:

1. der deutschland/icao vertrag immer noch besteht oder nicht
2. in welcher form kann die easa überhaupt lizenzen kraft welcher wassersuppe ausgeben bzw. gültige lizenzen für ungültig erklären?

mfg

ingo fuhrmeister

Antworten

15. Juni 2012 19:42 Uhr

Von [Markus Loitfelder \[maxmobil\]](#) an [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

"Wie wäre es wenn PuF das Ministerium in Österreich kontaktiert und um Stellungnahme bittet?"

Da wünsche ich aber viel Erfolg!

Ich habe das Ministerium für einen Fachartikel vor mehr als einem Jahr kontaktiert und nach etlichen Rückfragen schlussendlich die Auskunft bekommen, dass man meine (4..) Fragen "nicht beantworten kann da sie zu viele Ressourcen beanspruchen".

Von der Pressestelle kam dann das okay, zwei der Fragen zu beantworten.

Das war vor drei Monaten..

Antworten

15. Juni 2012 20:50 Uhr

Von [Sabine Behrle \[sbehrle\]](#) an [Jan Brill \[janbrill\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Ich verstehe den Jubel auch nicht, aber vielleicht kann es Herr Brill erklären. Austrocontrol hat bestätigt, dass man ein N-reg-Flugzeug mit US-Schein fliegen darf. Nicht bestätigt haben sie, so wie ich das lese, dass man in der EU in keinem Fall zusätzlich weitere Bedingungen erfüllen muss. Was ist an dieser Interpretation falsch?

 [Antworten](#)

Vorgestern 11:59 Uhr

Von [Markus Jolas \[jolasm\]](#) an [Sabine Behrle \[sbehrle\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Was ist an dieser Interpretation falsch?

Na ich würde sagen so ziemlich alles. Der Herr von Austro Control schreibt doch explizit:

Mit einer von den USA ausgestellten Pilotenlizenz können Sie also ein in den USA registriertes LFZ in Europa fliegen. Daran ändert sich auch nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen der VO (EU) 1178/2011 nichts.

Was ist daran so schwer zu verstehen? Wie Herr Brill schon schrieb, man kann natürlich so lange fragen, bis man eine negative Antwort erhält aber das ICAO Abkommen ist supranationales Recht und mit dem Beitritt zu so einem Abkommen unterwirft man sich auch dessen Regeln - das war so und wird auch so bleiben, sonst kann die EU gleich auch die Vereinten Nationen abschaffen usw.

 [Antworten](#)

Vorgestern 17:08 Uhr

Von [Markus Loitfelder \[maxmobil\]](#) an [Markus Jolas \[jolasm\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Ich wette dass der Herr von der Austrocontrol einen Rückzieher macht wenn ihm die Tragweite seines mutigen (wohl versehentlichen) Alleingangs bewußt wird..

 [Antworten](#)

Vorgestern 17:50 Uhr

Von [Marcus Kaufhold \[marcusk\]](#) an [Markus Loitfelder \[maxmobil\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Jetzt habe ich zusammen mit einem Juristen (Journalist, politisch aktiv) ein langes Gespräch beim Abendessen zu dem Thema gehabt.

Er meint nach längerem nachdenken: Das Antwortschreiben der Österreicher sei ausgesprochen schlau. "Das sind die ersten, die nachgedacht haben".

1) Der ICAO Vertrag ist älter, als die EU. Die Vorgänger der Europäischen Gemeinschaft (Montan-Union, EWG, EG) waren alle reine Wirtschafts - "Geschichten".

2) Somit ist die EU bestenfalls Rechtsnachfolger der europäischen Einzelländer und ICAO Vertragspartner. Als Rechtsnachfolger ist die EU an die getroffenen Verträge gebunden. Internationale Verträge kann man nicht einfach so Knall auf Fall kündigen. Es muß Nachfolgeregelungen geben. Der EU Verkehrsausschuß ist nicht die richtige Ebene für eine solche Entscheidung.

3) Somit ist die Entscheidung in Den Haag gerichtlich angreifbar und das hat große Aussichten auf Erfolg.

4) Das wäre eigentlich Aufgabe eines Verbandes, oder einer Interessenvertretung.

Am Rande:

Ein Austritt aus dem ICAO-Rahmenvertrag hätte sehr weitreichende Folgen. Nur mal ein Gedankenspiel:

Wie ist das jetzt mit der Fliegerei in der Karibik? Auf den direkt nebeneinanderliegenden britischen Jungfrauen-Inseln (EASA) und den amerikanischen Jungfrauen-Inseln (FAA). Und jetzt sind demnächst die britischen Jungfrauen Inseln nicht mehr in der ICAO? Oder versuchen eine ICAO Gesetzgebung mit "Sternchen".

Das wird seltsam. Oder lustig. Bestenfalls.

 [Antworten](#)

Vorgestern 17:57 Uhr

Von [Lutz De Lemmod \[limadelta\]](#) an [Marcus Kaufhold \[marcusk\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Ich glaube, einem Wort des Antwortschreibens wird hier zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Und das löst auch den Widerspruch zum ICAO-Vertrag auf. Ich habe es mal fett markiert.

*Auf Ihre Frage hin teilen wir Ihnen mit, dass gemäß den Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Regelungen der ICAO) ein Pilot weltweit (**grenzüberschreitend**) am Luftverkehr teilnehmen darf, solange der Staat, in welchem das Luftfahrzeug registriert wurde, auch die Pilotenlizenz ausgestellt hat. Registerstaat des Luftfahrzeuges und Lizenzausstellerstaat müssen also ident sein. Selbstverständlich gilt dies nur, wenn sowohl die Lizenz als auch das Luftfahrzeug allen Vorschriften der ICAO entsprechen.*

 [Antworten](#)

Vorgestern 18:19 Uhr

Von [Max Sutter \[mjs\]](#) an [Lutz De Lemmod \[limadelta\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Soeben habe ich meinen Kaffee ausgetrunken und den Kaffeesatz auch schon mal grob analysiert. Die Hervorhebung des Wortes grenzüberschreitend macht keinen Sinn, wenn man diesen Begriff einschränkend verstehen will. Denn es ist eine Selbstverständlichkeit, dass ich, wenn ich in einem Land starten darf, ich auch in diesem Land landen darf. Etwas Besonderes ist es erst, wenn ich auch grenzüberschreitend in einem andern Staat landen darf. Indem nun dieser geradezu visionäre österreichische Beamte genau dieses auch in sein Abendgebet miteingeschlossen hat, sind alle Fälle bestimmt. Ich müsste schwer überrascht sein, wenn da nochmals zurückgerudert würde.

 [Antworten](#)

Vorgestern 20:15 Uhr

Von [Lutz De Lemmod \[limadelta\]](#) an [Max Sutter \[mjs\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Max, wieso greifst Du mich jetzt auf diese polemische Weise an? Wünsche mir ja, dass Du recht hättest, aber offenbar hast Du das Chicagoer Abkommen nicht parat. Zur Start- / Landeproblematik kannst Du für den gewerblichen Bereich zur Einstimmung Art. 7 lesen. Und dann Art 32b hinterher für die Anerkennung Deiner FAA Lizenz "dahoam".

 [Antworten](#)

Gestern 07:15 Uhr

Von [Lutz De Lemmod \[limadelta\]](#) an [Marcus Kaufhold \[marcusk\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Und hier, weil er so schön klar und eindeutig ist und auch von "Juristen, die als Journalisten politisch aktiv sind" verstanden werden kann, Art. 32b des Chicagoer Abkommens in seiner ganzen Länge:

b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

 [Antworten](#)

Gestern 09:16 Uhr

Von [Max Sutter \[mjs\]](#) an [Lutz De Lemmod \[limadelta\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Lutz, mit Polemik hatte ich nichts im Sinn. Wenn es so rübergekommen ist, so bitte ich um Entschuldigung. Auch muss bei einer weiteren Landung in einem Staat nicht unbedingt von Kabotage gesprochen werden. Es müssen ja nicht notwendigerweise Passagiere und/oder Frachtaufgenommen werden bei einer zusätzlichen Landung.

 [Antworten](#)

Gestern 10:43 Uhr

Von [Othmar Crepez \[malibuflyer\]](#) an [Marcus Kaufhold \[marcusk\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Ich verweise noch einmal auf folgende Tatsache: Der türkische, der tunesische (u.a.m.) Pilot mit FAA-Lizenz und N-Flugzeug darf uneingeschränkt in Europa herumfliegen, OHNE zusätzliche, europäische Lizenz.

Und wir dürfen das nicht?

Egal, ob Straßbourg (Menschenrechte!) oder Den Haag dafür zuständig ist - warum wird das nicht längst dort thematisiert? Die Luftfahrtämter der europäischen Staaten "kuschen", umso mehr Respekt vor Austro Control, die endlich anspricht, was unser aller Recht ist. Warum kommen unsere Luftfahrtverbände nicht auf die Idee, an geeigneten Stellen unsere Grundrechte einzufordern und Diskriminierungen gegenüber anderen Staaten zu bekämpfen?

 [Antworten](#)

Gestern 12:20 Uhr

Von [Lutz De Lemmod \[limaldelta\]](#) an [Othmar Crepaz \[malibuflyer\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Othmar, ja, das ist eine himelschreiende Ungerechtigkeit, genannt "Inländerdiskriminierung". Dagegen ist leider bisher noch kein Kraut gewachsen. Das Chicagoer Abkommen sieht das ja seit 1944 ausdrücklich vor.

 [Antworten](#)

Gestern 13:33 Uhr

Von [Achim Hasenmüller \[achimha\]](#) an [Othmar Crepaz \[malibuflyer\]](#)

[Zum Beginn der Diskussion springen](#)

Othmar,

Du darfst auch nicht mit Deinem österreichisch zugelassenem Flugzeug und Deiner JAR-Lizenz unbeschränkt in USA rumfliegen, sondern nur für eine gewisse Zeit. Mit Menschenrechten geht es also etwas zu weit. Gäbe es eine sinnvolle Möglichkeit, das FAA/IR dauerhaft anerkennen zu lassen, dann spricht m.E. nicht viel dagegen, auf EASA-Lizenzen zu bestehen.

Achim

 [Antworten](#)

37 Beiträge Seite 1 von 2

1 | [2](#)

[Home](#)
[Impressum](#)

© 2004-2012 Airwork Press GmbH. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung nur mit Genehmigung der Airwork Press GmbH.
Die Nutzung des Pilot und Flugzeug Internet-Forums unterliegt den allgemeinen Nutzungsbedingungen ([hier](#)). Es gelten
unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen ([hier](#)). 07.91.003

[Seitenanfang](#)