



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Europäische Flugbetriebsregeln und Fallschirmabsetzbetrieb

Die VO (EU) Nr. 965/2012 und ihre Auswirkungen

Fabian Schwarz
Referent Flugbetrieb
Referat LF18



Überblick

1. Die FlugbetriebsVO (EU) Nr. 965/2012
 - 1.1 Überblick
 - 1.2 Gewerblichkeit
 - 1.3 „Kompliziertheit“
 - 1.4 Aufbau der VO
 - 1.5 Anwendung der Anhänge
 - 1.6 Ausnahmen für Absetzflüge
2. Probleme
 - 2.1 Deutsche Luftfahrtverwaltung
 - 2.2 Zuständigkeiten
3. Lösung
 - 3.1 BLAG OPS und UAG Fallschirmsprung
 - 3.2 Festlegungen der BLAG OPS
4. Offene Punkte
5. Fragen und Diskussion



Die FlugbetriebsVO (EU) Nr. 965/2012

Unterscheidungen: Gewerblichkeit

- Basis-VO: „gewerbliche Tätigkeit“ [bezeichnet] den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;
- Part-DEF: „Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb“ (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.



Die FlugbetriebsVO (EU) Nr. 965/2012 Unterscheidungen: „Kompliziertheit“

Basis-VO: „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“
[bezeichnet]

- i) ein Flächenflugzeug
 - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder
 - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder

- ii) einen zugelassenen Hubschrauber [...]

- iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug;



Die FlugbetriebsVO (EU) Nr. 965/2012 - Aufbau

- Verordnung gegliedert:
 - 10 Artikel („Cover Regulation“ mit „Implementing Rules“)
 - 8 Anhänge (DEF, ARO, ORO (!), CAT, SPA, NCC, NCO (!), SPO (!)) mit entsprechenden Teilabschnitten

- Gestaffeltes Inkrafttreten durch sog. Opt-Outs
 - DEF, ARO, ORO, CAT, SPA seit dem 28.10.2014
 - NCC, NCO seit dem 25.08.2016
 - SPO seit dem 21.04.2017 (!);
(ÄnderungsVO (EU) Nr. 379/2014 seit 01.07.2014 in Kraft)

- Artikel 10 – Inkrafttreten:
„Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.“



Die FlugbetriebsVO (EU) Nr. 965/2012

Unterscheidungen: Anwendung der Anhänge

- Art. 5 Abs. (3): komplizierte LFZ für nichtgew. spezialisierten Flugbetr.
 - Betrieb nach Anhängen ORO und SPO
 - Abgabe einer Erklärung („Declaration) an die zuständige Behörde ([s. Formblatt](#)) [ORO.SPO.100] und Managementsystem

- Art. 5 Abs. (4): nicht komplizierte LFZ für nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb
 - Betrieb nach Anhang NCO [NCO.SPEC]
 - Keine Genehmigungs-/ Erklärungserfordernis
 - Checklisten und Risikoanalyse vorgeschrieben!

- Art. 5 Abs. (6): gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb (Kompliziertheit egal)
 - Betrieb nach Anhängen ORO und SPO
 - Abgabe einer Erklärung und Managementsystem
 - Genehmigungserfordernis bei Leasing eines Drittstaaten-LFZ



Die FlugbetriebsVO (EU) Nr. 965/2012

Unterscheidungen: Ausnahmen für Absetzflüge

- Art. 6 Abs. (4a):
„[...] Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern [...] die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen“

dürfen abweichend von Art. 5 Abs. (6) [also eig. SPO+ORO] gem. Anhang NCO durchgeführt werden.

➔ Keine Genehmigungs-/ Erklärungserfordernis!



Und wo ist das Problem? Deutsche Luftfahrtverwaltung!

- VO richtet sich an die sog. „zuständige Stelle“ (Competent Authority, CA)
- § 31 Abs. (2) Nrn. 11, 11a, 12 LuftVG: Festlegung der Zuständigkeiten der Landesluftfahrtbehörden in Bundesauftragsverwaltung
 - ➔ 17+X Competent Authorities in Deutschland
- Grundsätzlich sind die CAs bei der Ausübung des Ermessensspielraums und der Auslegung der EU Verordnungen eigenständig und frei
- Fach- und Rechtsaufsicht als Aufsichtsinstrument des Bundes
 - Weisungen im Einzelfall, nur bei fachlich und rechtlich falschem Vorgehen
 - Nicht jedoch als Steuerungs- und Standardisierungswerkzeug



Und wo ist das Problem? Zuständigkeiten!

- § 31 Abs. (2) Nrn. 11, 11a, 12 LuftVG unterscheidet nach:
 - Gewerblichkeit (und Rundflüge)
 - Kompliziertheit der Luftfahrzeuge
 - VFR – IFR (zusätzlicher Aspekt aus Historie)

➔ [Zuständigkeitsmatrix](#)

- Zuständigkeiten für spezialisierten Betrieb:
 - Gewerblich/nicht-gewerblich und kompliziert, VFR/IFR: bei LBA
 - Gewerblich/nichtgewerblich und nicht kompliziert und VFR: bei Landesluftfahrtbehörde
 - Vereinbarung: Übergang der Zuständigkeit für gesamten Betreiber sobald eine Voraussetzung für LBA-Zuständigkeit (bspw. AOC) erfüllt ist

➔ Geteilte Zuständigkeit je nach Eigenheiten des Betreiber



Und wo ist die Lösung? BLAG OPS und UAGs!

- Bund Länder AG Flugbetrieb
 - Tagt ca. zwei Mal im Jahr
 - Vertreter aller Landesluftfahrtbehörden, LBA und LufABw
 - Gremium für Fachfragen des Flugbetriebs
 - Soll der größtmöglichen Standardisierung dienen

- 4. BLAG OPS (Aug 2016):
 - Beschluss der Gründung einer UAG Fallschirmsprung wg. zu erwartender Probleme auf Anregung des DFV hin
 - 2 Mitglieder des DFV; 2 Mitglieder LLB (HE, RP)

- 5. BLAG OPS (Nov 2016) :
 - Berichterstattung der Ergebnisse der UAG
 - Grundsätzlich keine Einwände der BLAG OPS Vertreter gegen die Festlegungen der UAG



Und wo ist die Lösung? Festlegungen der BLAG OPS!

- Unterscheidung SPO – NCO i.V.m. Gewerblichkeitsproblematik
 - Ausschlaggebend ist Flugbetrieb nicht Absatzbetrieb
 - NCO nur für nicht gewerblichen Betrieb mit nicht komplizierten LFZ bzw. Ausnahmen gem. Art. 6 Abs. 4a der 965/2012 („Vereinsklausel“)
 - SPO für andere Unternehmensrechtsformen (GmbH, GbR)

- Musterhandbuch Fallschirmsprung
 - Als Leitfaden für die Erstellung eines Handbuchs für SPO-Betreiber
 - Handbuch ist auf jeweiligen Betrieb anzupassen
 - Einforderung/ Rückfragen der zuständigen Behörde möglich

- Hinweis LBA: Zum gewerblichen Betrieb von Drittstaaten LFZ bedarf es der Einfluggenehmigung

- Auskopplung aus dem noch unfertigen Rahmenhandbuch der Luftfahrtverwaltung zu SPO



Weitere Probleme und noch offene Punkte

- Flugdienst- und Ruhezeiten (FDRZ)
 - Festlegung der BLAG OPS: Erweiterung der FDRZ grundsätzlich möglich, jedoch Einzelfallentscheidung der Behörde
 - Folge: LBA und LLB vertreten unterschiedliche Standpunkte

- ➔ Juristische Grundsatzfrage „Ist die 2.DV LuftBO noch anwendbar?“ muss seitens BMVI geklärt werden.



Fragen und Diskussion

???

—

!!!