

Systematik

der

flugbetrieblichen Regelungen

(Abgrenzung CAT-SPO-NCC/ NCO)



1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

Mit Inkrafttreten der VO (EU) Nr. 965/ 2012 hat der europäische Gesetzgeber den Flugbetrieb neu geregelt.

Für den gewerblichen Betrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen (einschließlich TMG) sind diese seit dem 21.04.2017 anzuwenden.

Für den gewerblichen Betrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen (einschl. Motorsegler, außer TMG) wurde die Anwendbarkeit bis 08.04.2018 für Ballone bzw. 08.04.2019 für Segelflugzeuge aufgeschoben.

Für den nichtgewerblichen Luftverkehr – ausgenommen Annex II Luftfahrzeuge - gelten die Bestimmungen dieser VO bereits seit dem 26.08.2016.

Die bisherigen nationalen flugbetrieblichen Regelungen des § 20 LuftVG i.V.m. der LuftVZO sind zum 21.04.2017 komplett entfallen. Die LuftBO ist nur noch sehr eingeschränkt anwendbar.

Ziel ist es, die Teilnehmer über die Änderungen der rechtlichen Regelungen im Bereich des Flugbetriebes nach Inkrafttreten der VO (EU) Nr. 965/ 2012 zu informieren und dabei insbesondere

- auf die ab dem 21.04.2017 geltenden Rechtsgrundlagen einzugehen,
- die (neuen) Anforderungen an den Flugbetrieb darzustellen,
- die bestehenden Genehmigungserfordernisse zu erläutern und
- allgemeine Hinweise hinsichtlich sonstiger Regelungen zu geben.

Ergänzend zu diesem Vortrag wurde Ihnen begleitendes Material am Platz zur Verfügung gestellt.

1. Einleitung
2. **Rechtsgrundlagen**
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

► **B** VERORDNUNG (EG) Nr. 216/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. Februar 2008

zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Verordnung (EG) Nr. 690/2009 der Kommission vom 30. Juli 2009	L 199	6	31.7.2009
► <u>M2</u>	Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009	L 309	51	24.11.2009
► <u>M3</u>	Verordnung (EU) Nr. 6/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013	L 4	34	9.1.2013

- oft auch als Grund- oder Basisverordnung (basic regulation) bezeichnet
- wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat im ordentlichem Gesetzgebungsverfahren erlassen (Art.289 AEUV)
- in weiten Teilen Grundlage für das heutige Europäische Luftrecht ; ersetzt viele bisherige europäische Regelungen
- Hauptziel: die Schaffung und die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa
- Festlegung von Grundstandards für den Luftverkehr in der Union
- Schaffung einer europäischen Luftfahrtbehörde
- regelt Ausnahmen vom Geltungsbereich dieser Verordnung
- enthält die Ermächtigung der Kommission zum Erlass von Durchführungsbestimmungen zur Umsetzung dieser Verordnung (Art. 290 AEUV)

Festlegung von grundlegenden Anforderungen

- Lufttüchtigkeit
- Umweltschutz
- Piloten (einschl. Ausbildungseinrichtungen)
- **Flugbetrieb**
- Flugplätze
- ATM/ANS (Komponenten)
- Fluglotsen
- Aufsicht und Durchsetzung (Behörden)
- Drittlandbetreiber
- Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen aus Drittländern
- Datenschutz und Datenaustausch

Die VO (EG) Nr. 216/ 2008 und alle auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsbestimmungen gilt nicht für alle in Anhang II dieser Verordnung aufgeführten Luftfahrzeuge; sogenannte Annex II Luftfahrzeuge.

Dies sind insbesondere:

- Historische Luftfahrzeuge
- Experimentalflugzeuge
- Eigenbauten ohne gewerbliche Absicht
- Militärische Luftfahrzeuge
- Luftsportgeräte (UL)
- Unbemannte Luftfahrzeuge bis 150 kg MTOM

Ausgenommen: bestimmte Luftfahrzeuge im gewerblichen Luftverkehr!

Durchführungsbestimmungen



 the agency

 newsroom & events

 EASA & you

 regulations

 document library

 can we help you?

Additional airworthiness specifications

Aircrew

AUR - Airspace Usage Requirements

Continuing Airworthiness

Initial Airworthiness

Standardisation inspections

ADR - Aerodromes

ATCO - Air Traffic Controllers

Basic regulation

Fees and charges

SERA - Standardised European Rules of the Air

TCO - Third Country Operators

Air Operations

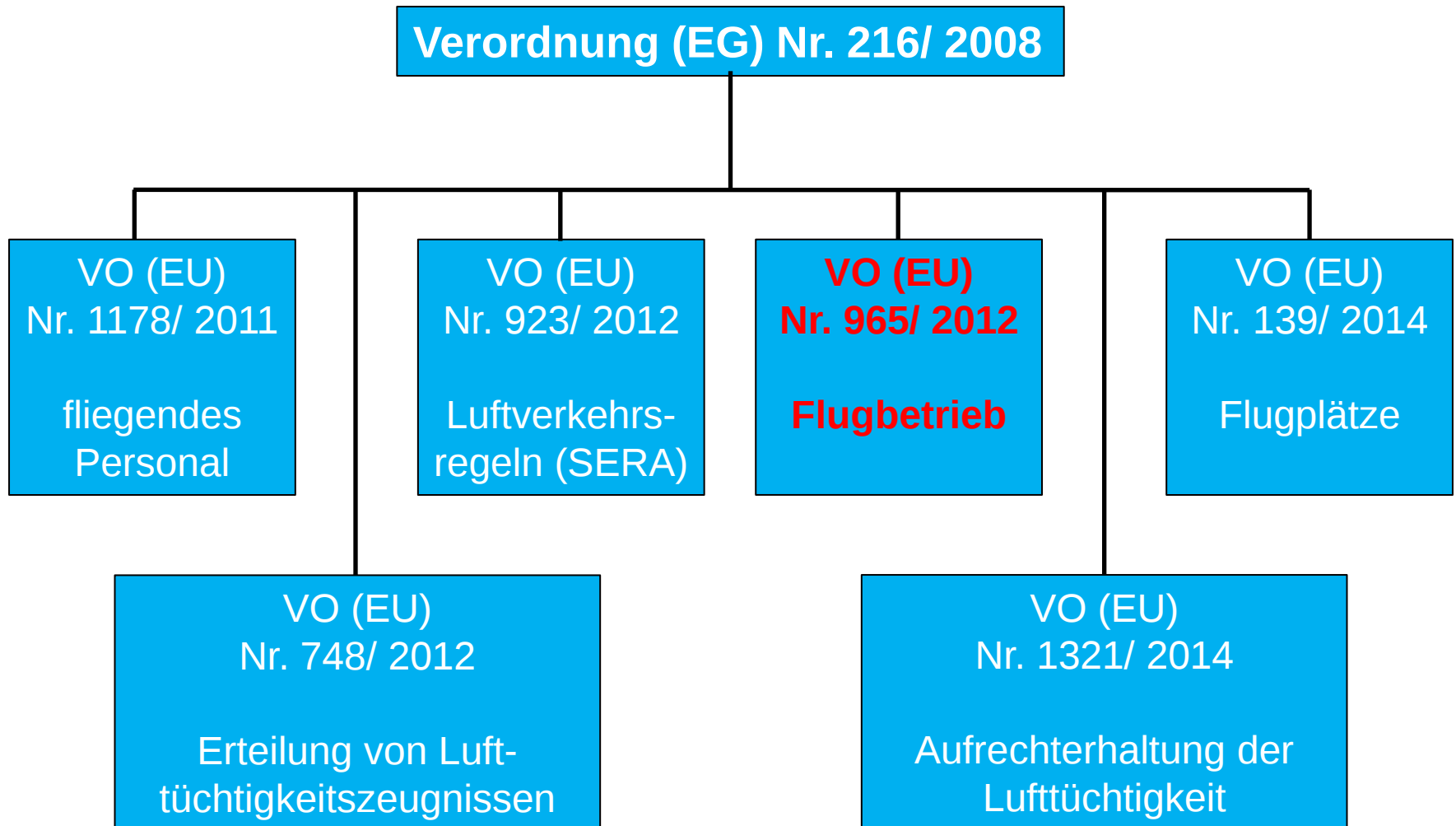
ATM/ANS - Air Traffic Management/Air Navigation Services

Board of Appeal

Fines and penalties

SKPI - Safety Key Performance Indicators

Other



Legt Einzelbestimmungen fest für

- den Flugbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen
- Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen von Drittlandbetreibern
- die Erteilung der Zeugnisse von gewerblichen Luftverkehrsbetrieb durchführenden Betreibern
- die Bedingungen und Verfahren für die Erklärung der gewerblichen spezialisierten Betreiber und nichtgewerblichen Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeugen
- den gewerblich spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko
- die Aufsicht über den Flugbetrieb und die vorgenannten Betreiber
- die Anforderungen an Behörden, die mit dem Vollzug der VO befasst sind

Diese Verordnung gilt nicht für Fesselballone und Luftschiffe!

Abschnitt	Bezeichnung	Inhalt
Art. 1 bis 10	Verordnungstext	Allgemeine Regelungen
Anhang I	---	Begriffsbestimmungen
Anhang II	Teil-ARO	Anforderungen an Behörden
Anhang III	Teil-ORO	Anforderungen an Organisationen bezüglich des Flugbetriebs (insb. gewerbliche Betreiber)
Anhang IV	Teil-CAT	Gewerblicher Luftverkehr
Anhang V	Teil-SPA	Sondergenehmigungen
Anhang VI	Teil-NCC	Nichtgewerblicher Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen
Anhang VII	Teil-NCO	Nichtgewerblicher Luftverkehr mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen
Anhang VIII	Teil-SPO	Spezialisierter Flugbetrieb

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. **Begriffsbestimmungen**
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

„Betreiber“

eine **juristische oder natürliche Person**, die **ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt** oder zu betreiben beabsichtigt.

Nach herrschender Meinung in der Literatur:

„Betreiber ist, wer die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Luftfahrzeug innehat und es auf eigene Rechnung sowie eigenes wirtschaftliches Risiko nutzt. Die ständige Verfügungsgewalt hat derjenige, der sämtliche Flugaktivitäten organisiert und die Wartung, Instandhaltung, Versicherung etc. eigenverantwortlich durchführt bzw. betreut.“

Somit kann dies nicht zwingend der jeweilige Piloten sein.

Betreiber ist der eingetragene Luftfahrzeughalter.

„gewerbliche Tätigkeit“

der Betrieb eines Luftfahrzeugs

- gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen
und
- der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht *oder* im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird
und
- bei dem der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt

„nichtgewerbliche Tätigkeit“

der Betrieb eines Luftfahrzeugs

- ohne Zahlung eines Entgelt oder einer sonstigen geldwerten Gegenleistungen

oder

- der nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht *und* auch nicht im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird

oder

- bei dem der Kunde Kontrolle über den Betreiber ausübt

„gewerblicher Luftverkehrsbetrieb“
(commercial air transport - **CAT**)

bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen **zur Beförderung von Fluggästen**,
Fracht oder Post **gegen Entgelt** oder sonstige geldwerte
Gegenleistungen.

„spezialisierte Flugbetrieb“ (specialised operation - SPO)

bezeichnet jeden Flugbetrieb **mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs**, bei dem das Luftfahrzeug für **spezialisierte Aktivitäten**, etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessung, Beobachtung und Überwachung oder Luftwerbung, eingesetzt wird.

(auch Arbeitsflüge genannt)

„Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“
(high risk commercial specialised operation – **high risk SPO**)

bezeichnet jeden **gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb**

- über einem Gebiet, in dem die **Sicherheit von Dritten am Boden in Notfällen voraussichtlich gefährdet** würde, *oder*
- gemäß **Festlegung der zuständigen Behörde** des Ortes, an dem der Flugbetrieb durchgeführt wird, jeden gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, der aufgrund seines besonderen Charakters und des lokalen Umfelds, in dem er stattfindet, ein hohes Risiko darstellt, insbesondere für Dritte am Boden.

„technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ (complex aircraft)

1. 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

2. einen zugelassenen Hubschrauber

- für eine höchste Startmasse über 3 175 kg oder
- für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
- für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten

3. ein Kipprotor-Luftfahrzeug

„Rundflug“

ist ein Flug, mit dem keine Beförderung von Fluggästen, Post und/ oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen oder anderen genehmigten Landepunkten verbunden ist.

Hierunter fallen auch Flüge mit Segelflugzeugen und Ballonen.
(vgl. § 25 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG)

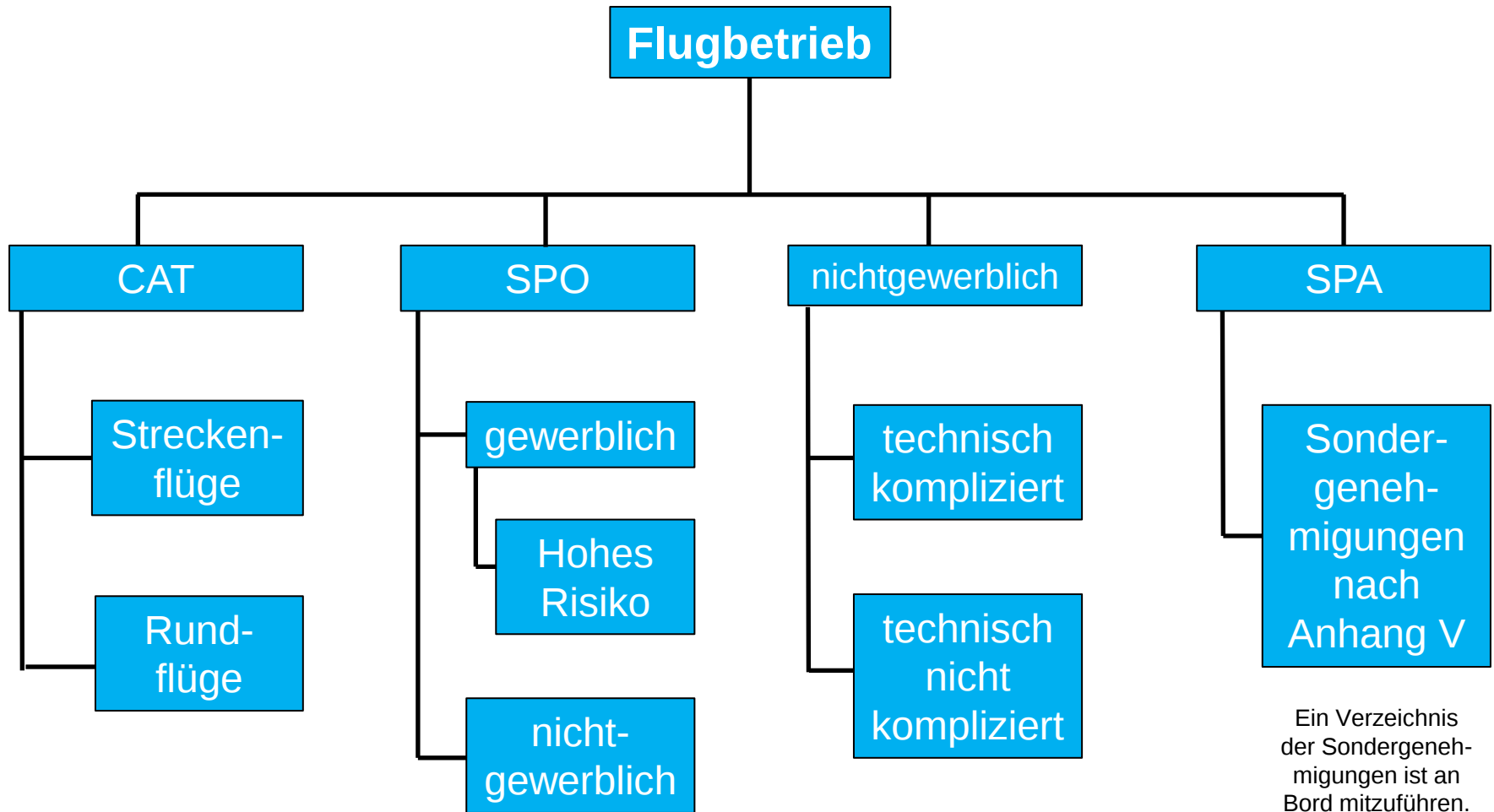
„Entgelt“

bezeichnet die Zahlung von Geld als Gegenwert für die Erbringung einer Leistung auf Grund eines Vertrages und wenn dabei die Leistung ohne diese Zahlung nicht erbracht werden würde.

„Unentgeltlich“

ist der Vertrag dagegen, wenn die Leistung auch ohne die Zahlung von Geld als Gegenwert erbracht wird. Dies schließt jedoch die Gabe von Geld als freiwillige Leistung nicht aus, sofern allein der Gebende bestimmt, ob und in welcher Höhe die Gabe erfolgt. („Spende“ = Schenkung nach § 516 BGB)

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. **Systematik**
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen



1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. **Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)**
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

„Streckenflüge“

Der Betreiber muss verfügen über:

- Betriebsgenehmigung nach VO (EG) Nr. 1008/ 2008 *und*
- Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach VO (EU) Nr. 965/ 2012 (einschl. Genehmigung als CAMO)

ausgestellt vom LBA.

„Rundflüge“

Der Betreiber (außer Ballon und Segelflug) muss verfügen über:

- Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach VO (EU) Nr. 965/2012

ausgestellt von einer LLB (außer IFR).

Eine Betriebsgenehmigung ist nicht mehr erforderlich.

Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)

LUFTVERKEHRSBETREIBERZEUGNIS Air Operator Certificate (AOC)		
Betriebsarten Gewerblicher Luftverkehr (CAT) ☒ Fluggäste ☐ Fracht ☐ Andere		
	Bundesrepublik Deutschland Federal Republic of Germany Thüringer Landesverwaltungsamt Thuringian state administrative office	Weimarplatz 4 99423 Weimar
AOC-Nummer AOC-Number DE.TH.AOC.001	Tiefflieger GmbH CEO: Hans Wurst Flugplatz 1 03667 Kleindorf Telefon: 0361/3776 4523 Fax: 0361/3776 4525 E-Mail: info@t-online.de	Kontaktdaten unter dem das Managementpersonal ohne unangemessene Verzögerung erreichbar ist, sind in der Anlage 2 angegeben.
Dieses Zeugnis bescheinigt, dass das Luftfahrtunternehmen Tiefflieger GmbH berechtigt ist, gewerblichen Luftverkehr, wie in den beigefügten Betriebsvoraussetzungen festgelegt, gemäß dem Betriebshandbuch, Anhang IV der VO (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen durchzuführen. This certificate certifies that the air carrier Tiefflieger GmbH is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual, Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008 and its implementing Rules.		
21.04.2017 Datum der Ausstellung Date of issue	Littau  Name und Unterschrift Name and signature	

Betriebsvoraussetzungen – Anlage 1 Operations Specifications – Enclosure 1				
Freistaat Thüringen 	Thüringer Landesverwaltungsamt Weimarplatz 4 99423 Weimar	Tel.: 0361/ 57 3321 498 Fax: 0361/ 57 3321 462	E-Mail: luftverkehr@tlvwa.thueringen.de	
AOC Nummer AOC Number DE.TH.AOC.001	Luftfahrtunternehmen Operator Tiefflieger GmbH	Datum Date 21.04.2017	Unterschrift Signatur  Littau	
Luftfahrzeugmuster Aircraft Model D – ESTB, D – EICR, D – FKMC	Piper PA 28, AN-2			
Eintragungskennzeichen Aircraft registration marks Rundflüge Round trips	D – ESTB, D – EICR, D – FKMC			
Gewerblicher Flugbetrieb Commercial operations EUR	Rundflüge Round trips			
Betriebsbereich Area of operation nur VFR only VFR	EUR			
Besondere Beschränkungen Special Limitations	nur VFR only VFR			
Sondergenehmigungen Specific Approvals	Ja Yes	Nein No	Spezifikation Specifications	Bemerkungen Remarks
Gefährliche Güter Dangerous goods	☐	☒		
Flugbetrieb bei geringer Sicht Low Visibility Operations	☐	☒		
Start Take-off	☐	☒		
Landeanflug und Landung Approach and Landing	☐	☒		
RVSM ☐ N/A	☐	☒		
ETOPS ☐ N/A	☐	☒		
Navigationsspezifikationen für den komplexen PBN-Betrieb Complex navigation specifications for PBN operations	☐	☒		
Betriebsvoraussetzungen – Anlage 1 Seite: 1 Ausgabe: 1				

Das AOC oder eine Kopie davon ist an Bord mitzuführen!

Ausnahmen:

Ausnahmsweise wird auch gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT) als **nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCO)** angesehen - und darf somit ohne AOC durchgeführt werden -, wenn es sich um

- Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis *oder*
- Einführungsflüge

handelt.

Diese Ausnahmen gelten jedoch nur für Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (non-complex aircraft).

Jeder Flug gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen

- kurzer Dauer und
- der von einer ATO oder einem Luftsportverein durchgeführt wird und
- dem Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder dient und
- an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnt und endet, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen und
- nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird und
- bei dem das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease = luftrechtliche Halterschaft – **nicht Charter**) betrieben wird und
- der keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und
- der bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen und
- der von einer benannten Person beaufsichtigt wird, die für ihre Sicherheit verantwortlich ist und
- der alle **von der zuständigen Behörde festgelegten sonstigen Bedingungen** erfüllt.

Gemäß ARO.OPS.300 von der LLB TH festgelegte sonstige Bedingungen

1. Für ATOs

- nur die im ATO-Zeugnis zugelassenen Fluglehrer,
- nur die im ATO-Zeugnis zugelassenen Luftfahrzeuge *und*
- eine Passagierhaftpflichtversicherung muss vorliegen.

2. Für Vereine (*die keine ATO sind*)

- nur durch Vereinsmitglieder mit einer SPL/ BPL „com ops“ *oder* einer PPL mit mindestens 50 Flugstunden und 50 Starts und Landungen als PIC auf dem verwendeten Muster,
- Luftfahrzeuge müssen die Anforderungen gemäß M.A.201 Buchstabe i der VO (EU) Nr. 1321/ 2014 erfüllen *und*
- eine Passagierhaftpflichtversicherung muss vorliegen.

Jeder Flug gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen

- der von einer natürlichen Person (und somit weder von einer ATO, einem Luftsportverein oder einer sonstigen juristischen Person durchgeführt) wird und
- bei dem maximal fünf weitere Personen mitgenommen werden (da die Insassenanzahl incl. des Piloten bei diesen Flügen auf sechs begrenzt ist) und
- bei dem die direkten Flugkosten durch die Anzahl aller Insassen des Luftfahrzeuges einschließlich des Piloten geteilt werden.

Direkte Kosten sind üblicherweise

- die reinen Charterkosten *oder*
- die direkten Betriebskosten und Nebenkosten des betreffenden Fluges (Benzin, Öl, Landegebühren und ggf. die den Flug betreffenden Anteile für betriebszeitabhängige Lufttüchtigkeitsmaßnahmen)

Diese Flüge können auch an unterschiedlichen Flugplätzen/ Einsatzorten beginnen und enden.

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. **Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)**
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

- Hubschrauberbetrieb mit Außenlasten
- Überwachungsflüge mit Hubschraubern
- Flugbetrieb mit menschlicher Außenlast
- **Flugbetrieb zum Absetzen von Fallschirmspringern**
- Landwirtschaftlicher Flugbetrieb
- **Luftbildflüge**
- **Schleppflüge mit Segelflugzeugen**
- **Luftwerbeflüge** (Bannerschlepp)
- Flugbetrieb zur Beseitigung von Umweltschäden (z. B. Ölverschmutzungen)
- Flugbetrieb im Rahmen von Baumaßnahmen einschl. Spannen von Stromleitung und Sägeoperationen
- **Kunstflug**

- Vermessungsflüge / Kalibrierungsflüge
- Lawinensprengflüge
- Vermessungsflüge, einschließlich Flugbetrieb zur Luftqualitätskontrolle
- **Flugbetrieb im Rahmen von Veranstaltungen** (Flugvorführungen, Wettbewerbsflüge)
- Medienflüge (Nachrichten, Film, Fernsehen)
- Flugbetrieb im Rahmen der Tierhaltung, Tierrettung und Veterinärflüge
- Wolkenimpfflüge
- Flugbetrieb im Rahmen von Seebestattungen

„gewerblich (*normal*)“

Der gewerbliche spezialisierte Betreiber muss eine:

- Erklärung (Declaration) nach ORO.DEC.100

über den von ihm durchgeführten Flugbetrieb gegenüber dem LBA oder der zuständigen Landesluftfahrtbehörde abgeben .

Nach Eingang der Declaration bestätigt die Luftfahrtbehörde diesen und der Betreiber darf den Flugbetrieb aufnehmen.

Eine weitere Genehmigung ist nicht erforderlich; ausgenommen SPA und high risk SPO.

An: Antragsdatum: Posteingang bei LLB TH: Thüringer Landesverwaltungsamt Referat 520 SG Luftverkehr Postfach 2249 99403 Weimar	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Angaben zu vorhandenen Genehmigungen (vgl. Verzeichnis des Antrags beifügen)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Angaben zum Ort / Gebiet bzw. Territorium der Durchführung</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Alternative Nachweisverfahren bei Anwendung bitte Liste der Verfahren mit Verweise auf die zu erzielenden AUC beifügen</td> <td> ☐ keine alternativen Nachweisverfahren ☐ Anwendung alternativer Nachweisverfahren </td> </tr> </table> 3. Einzelerklärungen ☐ Die Dokumentation des Managementsystems einschließlich des Betriebshandbuchs entspricht den anwendbaren Anforderungen gemäß Teil-ORO bzw. Teil-SPO der VO (EU) Nr. 965/2012. ☐ Alle unter Nr. 2 eingesetzten Luftfahrzeuge verfügen über ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis und entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014. ☐ Alle Mitglieder der Flugbesatzung und (sofern zutreffend) des Kabinenpersonals sind gemäß den anwendbaren Anforderungen geschult. ☐ nur wenn zutreffend: Der Betreiber hat einen offiziell anerkannten Branchenstandard umgesetzt und dessen Einhaltung nachgewiesen. ☐ Angaben zum Standard: Zertifizierungsstelle: Datum des letzten Audits: ☐ Jede Änderung des Betriebs, die sich auf Angaben dieser Erklärung auswirkt bzw. die Einstellung des Betriebs, wird der zuständigen Behörde angezeigt. ☐ Der Betreiber bestätigt, dass die Angaben gemäß dieser Erklärung zutreffen. Datum Name Unterschrift des verantw. Leiters	Angaben zu vorhandenen Genehmigungen (vgl. Verzeichnis des Antrags beifügen)		Angaben zum Ort / Gebiet bzw. Territorium der Durchführung		Alternative Nachweisverfahren bei Anwendung bitte Liste der Verfahren mit Verweise auf die zu erzielenden AUC beifügen	☐ keine alternativen Nachweisverfahren ☐ Anwendung alternativer Nachweisverfahren
Angaben zu vorhandenen Genehmigungen (vgl. Verzeichnis des Antrags beifügen)							
Angaben zum Ort / Gebiet bzw. Territorium der Durchführung							
Alternative Nachweisverfahren bei Anwendung bitte Liste der Verfahren mit Verweise auf die zu erzielenden AUC beifügen	☐ keine alternativen Nachweisverfahren ☐ Anwendung alternativer Nachweisverfahren						

Erklärung über gewerblich spezialisierten Flugbetrieb gemäß ORO.DEC.100 VO (EU) Nr. 965/2012					
1. Angaben zum Betreiber					
Name					
Ort der Niederlassung bzw. Wohnort					
Ort der Leitung / Durchführung des Flugbetriebs					
Verantwortlicher Betriebsleiter:					
Anschrift:					
Tel.:					
E-Mail:					
Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) gemäß VO (EU) Nr. 1321/2014					
Name / Anschrift der Organisation					
Aktenzeichen der Genehmigung (gemäß EASA-Formblatt 14)					
2. Angaben zum Luftfahrzeugbetrieb					
☐ Datum der Betriebsaufnahme:					
☐ Anwendung der Änderung ab:					
Angaben zur Art der Tätigkeit					
Luftfahrzeuge (vgl. Anlage beifügen)	Muster	Kennzeichen	Standort		

LLB TH – 2017 – Rev. 0

Die Erklärung oder eine Kopie davon ist an Bord mitzuführen!

**Bestätigung über den Eingang Ihrer Erklärung nach VO (EU) 965/2012 ORO.DEC.100
als gewerblich spezialisierter Betreiber (SPO)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bestätigen wir Ihnen den Eingang Ihrer Erklärung (Declaration) gemäß Verordnung (EU) Nr. 965/2012, ORO.DEC.100, als gewerblich spezialisierter Betreiber.

Name des Betreibers: Mustermann Aviation GmbH

Gemäß ARO.GEN.305 wird Ihr Unternehmen mit den Luftfahrzeugen

LFZ-Muster/Typ	Kennzeichen
Cessna 208	D-XXXX
Pilatus PC6	D-XXXX

in unser Aufsichtsprogramm aufgenommen.

Die zur Durchführung des Flugbetriebs erforderlichen Genehmigungen werden durch diese Bestätigung nicht ersetzt.

Diese Bestätigung kann zur Vorlage bei Flugplatzbetreibern, Tankstellenbetreibern, Abfertigungsunternehmen etc. genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Die Eingangsbestätigung oder eine Kopie davon sollte an Bord mitgeführt werden.

gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb

- über dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen im Freien, welcher unterhalb der Mindesthöhe gem. SERA.3105
- Zum Transport von Außenlasten über Städten, dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen,
- mit Personen-Außenlasten (Human external cargo, HEC),
- zu Lawinensprengung
- für den die durch den Betreiber durchgeführte Risikobewertung gem. SPO.OP.230 ein „Hohes Risiko“ im Sinne von ORO.SPO.110 (a) ergibt.

„high risk SPO“

Der Betreiber benötigt für die Durchführung des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs mit hohem Risiko eine

- Genehmigung nach ORO.SPO.110

des LBA oder der zuständigen Landesluftfahrtbehörde.

Diese wird individuell im Einzelfall erteilt.

Die Genehmigung oder eine Kopie davon ist an Bord mitzuführen!

Ausnahmen:

Ausnahmsweise wird auch gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb (SPO) als **nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCO)** angesehen - und darf somit ohne Abgabe einer Declaration durchgeführt werden -, wenn es sich um

- Wettbewerbsflüge oder Schauflüge *oder*
- Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge

handelt und diese Flüge **bestimmte weitere Anforderungen** gemäß SPO.GEN.005 erfüllen.

Diese Ausnahmen gelten jedoch nur für Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (non-complex aircraft).

unter der Bedingung, dass das Entgelt oder die sonstige Vergütung für solche Flüge beschränkt ist auf

- die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten *sowie*
- von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf.

gegen Entgelt oder die sonstige Vergütung unter der Bedingung, dass

- sie von einer ATO oder einem Luftsportverein durchgeführt werden und
- das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease = luftrechtliche Halterschaft – **nicht Charter**) betrieben wird und
- der kein außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet wird und
- diese bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.

„technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“

Der nichtgewerbliche spezialisierte Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge muss eine:

- Erklärung (Declaration) nach ORO.DEC.100

über den von ihm durchgeführten Flugbetrieb gegenüber dem LBA abgeben.

Nach Eingang der Declaration bestätigt das LBA diesen und der Betreiber darf den Flugbetrieb aufnehmen.

Die Erklärung oder eine Kopie davon ist an Bord mitzuführen!

Der Flugbetrieb wird nach Teil-SPO durchgeführt.

„andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“

Der nichtgewerbliche spezialisierte Betreiber anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge bedarf **keiner** Abgabe einer Erklärung (Declaration) nach ORO.DEC.100 oder einer sonstigen Genehmigung.

Der Flugbetrieb wird nach Teil-NCO durchgeführt.

Allerdings hat der **Pilot** vor Aufnahme des Flugbetriebs **spezifische Anforderungen** gemäß Teilabschnitt E Teil-NCO erfüllen.

Dies gilt auch für technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5.700 kg.

Der Pilot muss vor Aufnahme des Flugbetriebs:

- eine Risikobewertung durchführen
- die Komplexität der Tätigkeit bewerten
- um die mit dem Flugbetrieb verbundenen Gefahren und zugehörigen Risiken zu ermitteln
- Maßnahmen zur Risikominderung festzulegen und
- auf der Grundlage der Risikobewertung eine **Klarliste** zu erstellen *und*
- diese regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren.

Dies gilt auch für den Ausbildungsbetrieb (insb. ATO und DTO), wenn Flugunterricht für eine Kunstflug- oder Schleppberechtigung erteilt wird.

Die Klarliste muss Folgendes enthalten:

- normale, außergewöhnliche und Notverfahren
- relevante Leistungsdaten
- erforderliche Ausrüstung
- etwaige Beschränkungen und
- Pflichten und Aufgaben des verantwortlichen Piloten und, falls zutreffend, der Besatzungsmitglieder und Aufgabenspezialisten.

Sie ist auf jedem Flug leicht zugänglich mitzuführen.

Dies gilt auch für den Ausbildungsbetrieb (insb. ATO und DTO), wenn Flugunterricht für eine Kunstflug- oder Schleppberechtigung erteilt wird.

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. **Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)**
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

„technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“

Der nichtgewerbliche Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge muss eine:

- Erklärung (Declaration) nach ORO.DEC.100

über den von ihm durchgeführten Flugbetrieb gegenüber dem LBA abgeben.

Nach Eingang der Declaration bestätigt das LBA diesen und der Betreiber darf den Flugbetrieb aufnehmen.

Die Erklärung oder eine Kopie davon ist an Bord mitzuführen!

Der Flugbetrieb wird nach Teil-NCC durchgeführt.

„andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“

Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeuge darf **generell genehmigungsfrei** durchgeführt werden.

Der Flugbetrieb wird nach Teil-NCO durchgeführt.

Dies gilt auch für technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5.700 kg.

Das eventuelle Erfordernis einer Sondergenehmigungen nach Teil-SPA bleibt davon unberührt.

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. **Annex II – Luftfahrzeuge**
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

Für Annex II – Luftfahrzeuge gelten ausschließlich die nationalen Vorschriften; ausgenommen CAT.

Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)

Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) nach VO (EU) Nr. 965/ 2012 (Art. 6 Abs. 2) *oder* OPS 1/ JAR-OPS 3 deutsch (§ 1 Abs. 2 LuftBO) ggf. i. V. m.
Betriebsgenehmigung nach VO (EG) Nr. 1008/ 2008 erforderlich.

Spezialisierter Flugbetrieb (SPO), Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)

Dieser Flugbetrieb darf **grundsätzlich genehmigungsfrei** durchgeführt werden.

Es sei denn, es ist eine nationale Genehmigung (z.B. § 15 LuftVO) erforderlich.

Hier wird aber absehbar eine Anpassung an die VO (EU) Nr. 965/ 2012 erfolgen.

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. **Ballone und Segelflugzeuge**
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

Für Ballone und Segelflugzeuge gilt momentan nur die Basis-VO (EG) Nr. 216/ 2008 und ergänzend die nationalen Vorschriften.

Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT) mit Ballonen

Zeugnis nach Art. 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 216/ 2008 erforderlich (gilt mit der bisherigen nationale Betriebsgenehmigung als erteilt).

CAT mit Segelflugzeugen, SPO, NCO

Dieser Flugbetrieb darf **generell genehmigungsfrei** durchgeführt werden. ebenso besteht kein Erfordernis für die Erstellung von Klarlisten für SPO.

Hier werden aber absehbar Änderungen durch Erlass eigener Ballon- bzw. Segelflug-VO erfolgen.

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
- 10. Lizenzrechtliche Anforderungen**
11. Zusammenfassung
12. Klären von Fragen

Die lizenrechtliche/ medizinischen Anforderungen ergeben sich aus der VO (EU) Nr. 1178/ 2011.

Diese gilt auch für Piloten von Annex II – Luftfahrzeugen, Ballonen und Segelflugzeugen.

Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb und gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb und gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko

ATPL oder **CPL** und Medical Klasse 1; bei CAT ggf. verkürzte Gültigkeit
BPL/ SPL „com ops“ und Medical Klasse 2

nichtgewerblicher spezialisierter Flugbetrieb, nichtgewerblicher Flugbetrieb

ATPL, CPL PPL, SPL, BPL und **LAPL** mit Medical Klasse 2 bzw. LAPL

Selbstredend müssen die Piloten über die entsprechenden Klassen-/ Musterberechtigung bzw. Startarten verfügen und die Anforderungen an die (fortlaufende) Flugerfahrung erfüllen.

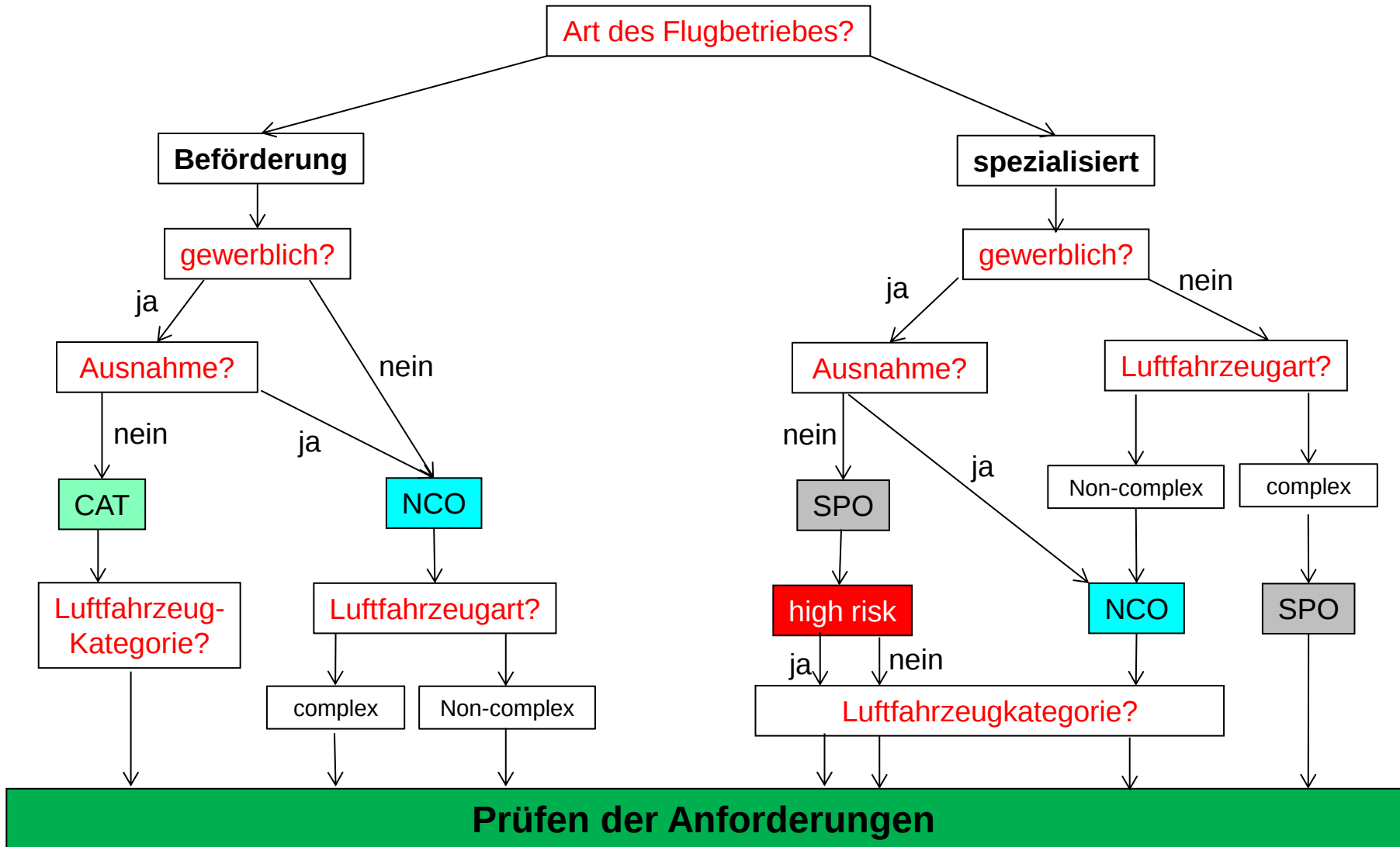
1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen
3. Begriffsbestimmungen
4. Systematik
5. Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT)
6. Spezialisierter Flugbetrieb (SPO)
7. Nichtgewerblicher Flugbetrieb (NCC/ NCO)
8. Annex II – Luftfahrzeuge
9. Ballone und Segelflugzeuge
10. Lizenzrechtliche Anforderungen
- 11. Zusammenfassung**
12. Klären von Fragen

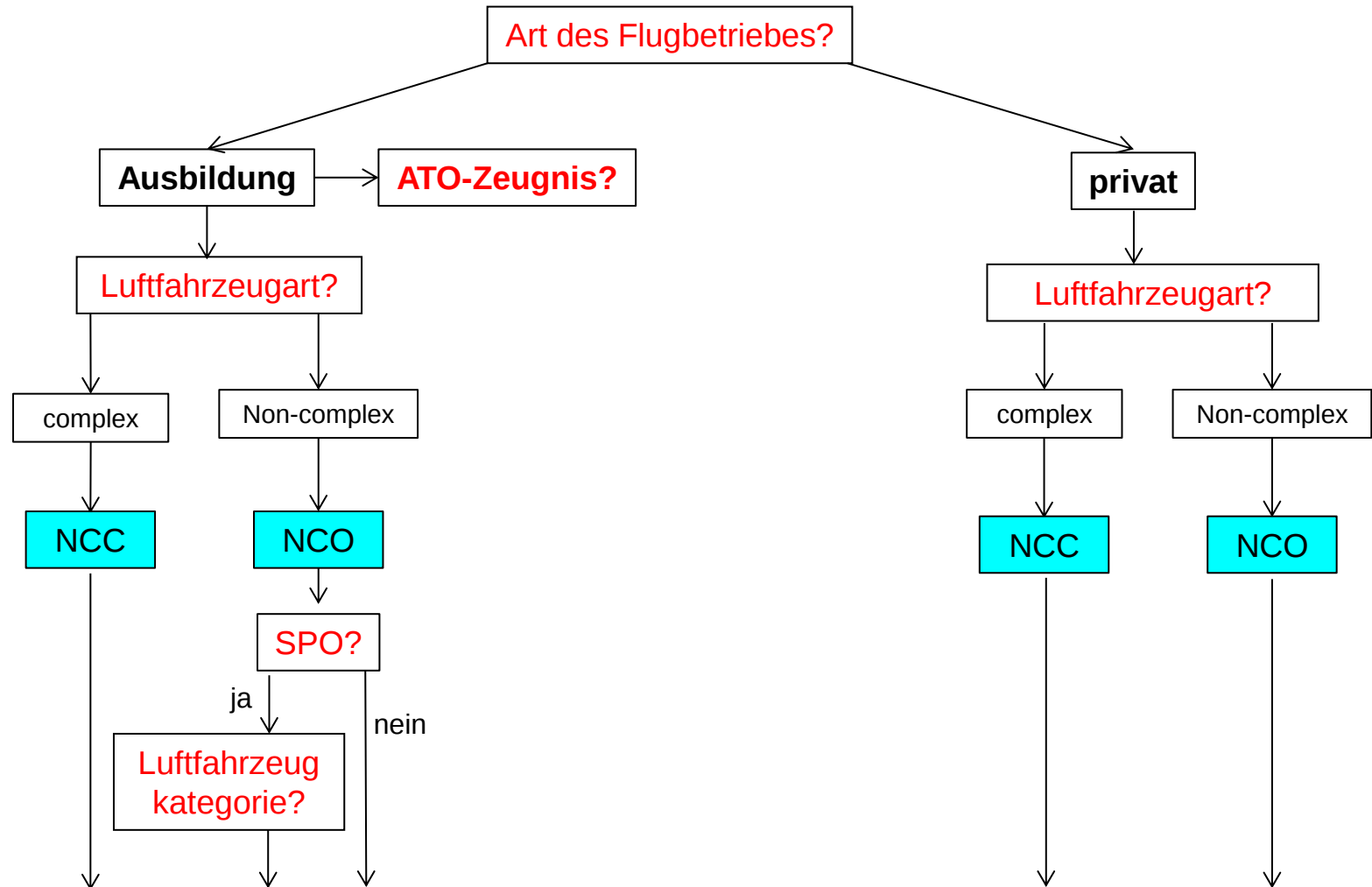
Es müssen immer sowohl die flugbetriebsrechtlichen als auch die lizenzrechtlichen Voraussetzungen gegeben sein.

Somit ist immer zu prüfen, ob der Betreiber einer Genehmigung als Luftfahrtunternehmen oder eines AOC bedarf bzw. eine Declaration abzugeben oder der Pilot eine Klarliste zu erstellen hat.

Diese Dokumente müssen (in Kopie) an Bord mitgeführt werden.

Bei gewerblichem Flugbetrieb muss der Pilot über die Berechtigung „com ops“ verfügen bzw. Inhaber einer ATPL oder CPL sein.





Prüfen der Anforderungen

Anforderungen Motorflug (außer Annex II-LFz)

Art des Flugbetriebes		Luftfahrzeugart	Flugbetrieblich	Lizenz
CAT	Streckenflüge	alle	Betriebsgenehmigung AOC	ATPL, CPL SPL „com ops“
	Rundflüge	alle	AOC	ATPL, CPL SPL „com ops“
SPO	gewerblich	alle	Declaration	ATPL, CPL SPL „com ops“
	gewerblich high risk	alle	Genehmigung	ATPL, CPL SPL „com ops“
	nichtgewerblich	complex	Declaration	ATPL, CPL, PPL
	nichtgewerblich (NCO)	Non-complex	Klarlisten	alle
NCC		complex	Declaration	ATPL, CPL, PPL
NCO		Non-complex	genehmigungsfrei	alle

Eventuelle sind noch Sondergenehmigungen nach Teil-SPA erforderlich.

Art des Flugbetriebes		Flugbetrieblich	Lizenz
CAT		genehmigungsfrei	SPL „com ops“
SPO	gewerblich/ gewerblich high risk	genehmigungsfrei	SPL „com ops“
	nichtgewerblich	genehmigungsfrei	alle
NCO		genehmigungsfrei	alle

Art des Flugbetriebes		Flugbetrieblich	Lizenz
CAT		Zeugnis nach Art 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 216/ 2008	BPL „com ops“
SPO	gewerblich/ gewerblich high risk	genehmigungsfrei	BPL „com ops“
	nichtgewerblich	genehmigungsfrei	alle
NCO		genehmigungsfrei	alle

Anforderungen Motorflug Annex II-LFz

Art des Flugbetriebes		Luftfahrzeugart	Flugbetrieblich	Lizenz
CAT	Streckenflüge	alle	Betriebsgenehmigung AOC	ATPL, CPL SPL „com ops“
	Rundflüge	alle	AOC	ATPL, CPL SPL „com ops“
SPO	gewerblich	alle	genehmigungsfrei	ATPL, CPL SPL „com ops“
	gewerblich high risk	alle	genehmigungsfrei	ATPL, CPL SPL „com ops“
	nichtgewerblich	complex	genehmigungsfrei	ATPL, CPL, PPL
	nichtgewerblich	Non-complex	genehmigungsfrei	alle
NCC		complex	genehmigungsfrei	ATPL, CPL, PPL
NCO		Non-complex	genehmigungsfrei	alle

Diese Präsentation sowie weitere Unterlagen und Materialien finden Sie in digitaler Form auf unserer Internetseite unter:

www.thueringen.de/th3/tlvwa/wirtschaft/strassen_luftverkehr/luftverkehr

Verlinkung im unteren Bereich: *Luftfahrtunternehmen*

Fragen?



