

Inhaltsverzeichnis

1	Abkürzungsverzeichnis	3
2	Einführung	5
3	Übergreifende / Sonstige Fragen	6
3.1	Wie muss das Technische Bordbuchsystem der Luftfahrzeuge aufgebaut sein und wie wird es genehmigt?	6
3.2	Welche Veränderungen ergeben sich für den Einsatz von „Annex II- Luftfahrzeugen“?	7
3.3	In welcher Sprache sind die betriebliche Dokumentation und insbesondere das Betriebshandbuch (OM), die Standardbetriebsverfahren (SOP) sowie die Risikobewertung (RA) vorzuhalten?	7
4	Artikelverordnung (Cover Regulation AIR OPS) der VO (EU) Nr. 965/2012	8
4.1	Art. 6 (8) – Gilt für SPO die gleiche Ausnahme von „Flugzeugen mit (Twin-) Turboprop-Triebwerken mit einer MCTOM von kleiner/gleich 5.700 kg“ wie bei NCC?	8
4.2	Art. 8 (4) – Welche Regeln gelten für Flugdienst- und Ruhezeiten im SPO-Betrieb?	8
4.3	Anhang I – Was ist unter einem „Aufgabenspezialisten“ zu verstehen?	8
5	Teil-ARO Anforderungen an Behörden	10
5.1	ARO.OPS.150 (AMC1) – Wo ist die Liste der Aktivitäten publiziert, welche in Deutschland als „gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“ eingestuft werden?	10
5.2	ARO.OPS.150 – Welches Verfahren greift, wenn „gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“ von einem deutschen Betreiber auch außerhalb Deutschlands durchgeführt werden soll?	10
6	Teil-ORO Anforderungen an Organisationen	11
6.1	ORO.GEN.105 – Wer ist die für mich zuständige Behörde?	11
6.2	ORO.GEN.110 – Dangerous Goods (DG) – müssen alle Betreiber, die Teil-ORO anwenden, ein Gefahrgut-Schulungsprogramm erstellen und vom LBA genehmigen lassen?	11
6.3	ORO.GEN.200 – Wie kann ein Managementsystem (SMS) insbesondere von kleinen Betreibern effektiv aufgebaut werden?	12
6.4	ORO.GEN.200 – Was hat es mit dem Begriff „complex operator“ auf sich?	12
6.5	ORO.AOC.125 – Wann muss ein AOC-Inhaber zusätzlich noch eine Erklärung abgeben? .	13
6.6	ORO.AOC.135 - Welche Qualifikation muss die „Nominated Person Continuing Airworthiness“ besitzen?	14
6.7	ORO.DEC.100 – Wie ist die Erklärung bei der zuständigen Behörde einzureichen?	15

6.8	ORO.SPO.100 – Erlaubt die VO (EU) Nr. 965/2012 den Einsatz von „Third country“-registrierten Luftfahrzeugen?	16
6.9	ORO.SPO.110 – Was ist für eine Genehmigung des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebes mit hohem Risiko einzureichen?	16
7	Teil-SPO Spezialisierter Flugbetrieb	18
7.1	SPO.GEN.150 – Wann und wie muss die Beförderung von gefährlichen Gütern gemäß Teil-SPA genehmigt werden?	18
7.2	SPO.IDE.A./H.105 – Wie kann die MEL insbesondere für kleinere Luftfahrzeuge erstellt werden?	19

1 Abkürzungsverzeichnis

AMC	Annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance), herausgegeben von EASA.
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CAT	Gewerblicher Luftverkehr(sbetrieb) (Commercial Air Transport) als Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, basierend auf der erteilten Betriebsgenehmigung und dem AOC. „CAT“ ist nicht zu verwechseln mit „gewerblicher Tätigkeit“ (commercial operation) gemäß Verordnung VO (EG) Nr. 216/2008, Art. 3, welche im Bereich SPO zur Bestimmung der „Gewerblichkeit“ herangezogen werden muss.
CMPA / Non-CMPA	Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (Complex motor powered aircraft) gemäß Definition in der Verordnung VO (EG) Nr. 216/2008, Artikel 3. (Non-CMPA entsprechen „nicht-technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen“.)
DG	Gefährliche Güter (Dangerous Goods)
DV	(Nationale) Durchführungsverordnung
2. DV LuftBO	Zweite Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Dienst-, Flugdienst-, Block- und Ruhezeiten von Besatzungsmitgliedern in Luftfahrtunternehmen und außerhalb von Luftfahrtunternehmen bei berufsmäßiger Betätigung)
GM	Erläuterndes Material = Anleitungen für die Anwendung der Verordnung und Durchführungsbestimmungen, herausgegeben von der EASA

(Guidance Material).

LLB	Landesluftfahrtbehörde eines Bundeslandes in Deutschland, die als „zuständige Behörde“ im Rahmen der ihr per LuftVG zugewiesenen Auftragsverwaltung tätig wird. (LLBs = Landesluftfahrtbehörden)
LuftBO	Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MCTOM	Höchstzulässige Startmasse (Maximum Certified Take Off Mass)
MEL	Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List)
SOP	Standardbetriebsverfahren (Standard Operating Procedures) gemäß SPO.OP.230

2 Einführung

Gemäß Art. 10(4) der VO (EU) Nr. 965/2012 (AIR OPS), geändert durch VO (EU) 2016/1199, wird der spezialisierte Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern ab 21.04.2017 durch die Teile ORO (Anhang III) und SPO (Anhang VIII) der AIR OPS neu geregelt. Durch das 15. Änderungsgesetz zum LuftVG wurden diesbezügliche Zuständigkeiten zwischen Bund (LBA) und Ländern (LLBs) aufgeteilt. Darüber hinaus gibt es Schnittstellen zum Bereich Technik (Teil-M).

In Summe bewertet das LBA die Umsetzung und Anwendung der Vorgaben zum spezialisierten Flugbetrieb als aufwendig und komplex; umfassende Kenntnisse über die Inhalte der Verordnung, der zugehörigen annehmbaren Nachweisverfahren (AMC) der EASA und der Vorgaben des § 31 LuftVG und der sonstigen nationalen Gesetzgebung erscheinen zwingend notwendig.

Die Inhalte der FAQ basieren auf den Ergebnissen der Arbeit der LBA-internen SPO-Projektgruppe, sowie der Zusammenarbeit mit dem BMVI und den LLBs. Zusätzlich ist das LBA in EASA-Projektgruppen und Europäischen Gremien vertreten, in denen derartige Vorschriften und deren Umsetzung diskutiert werden.

Wesentliche Inhalte mit direktem Bezug zu Zuständigkeiten der LLBs sind über das BMVI mit den LLBs abgestimmt.

Fachliches Feedback zu den Inhalten als auch neue Erkenntnisse, die ggf. zur Aufnahme in die FAQ geeignet sind, richten Sie bitte an SPO@lba.de. Die FAQ sollen damit ein lebendes Dokument und eine Sammlung auftretender Umsetzungsfragen sein und den Betreibern als auch den zuständigen Luftfahrtbehörden in Deutschland als Hilfestellung dienen. Das Dokument wird fortlaufend aktualisiert und auf der Webseite des LBA zum Download zur Verfügung gestellt.

Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen sind nach bestem Wissen und Gewissen vom LBA aufgearbeitet. Sie sind als Richtlinie zu verstehen, welche insbesondere die Umsetzungsphase von Teil-ORO (Anhang III) i.V.m. Teil-SPO (Anhang VIII) unterstützen soll, da Umfang und Komplexität der Vorschriften deren Lesbarkeit und Verständnis dafür sehr erschweren.

In dem Sinne bitten wir um Beachtung der in diesem Dokument sowie in hieraus referenzierten Dokumenten getroffenen Aussagen.

3 Übergreifende / Sonstige Fragen

3.1 Wie muss das Technische Bordbuchsystem der Luftfahrzeuge aufgebaut sein und wie wird es genehmigt?

Der Paragraph M.A.306 der VO (EU) Nr. 1321/2014 wurde durch die Änderungsverordnung VO (EU) 1536/2015 derart angepasst, dass der Betreiber bei gewerblichem spezialisiertem Flugbetrieb auch ein System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeuges einzusetzen hat, welches die Anforderungen von M.A.306 erfüllt. Das technische Bordbuch(system) des Luftfahrzeugs und nachfolgende Änderungen bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

Die erteilte Genehmigung des technischen Bordbuchsystems des Luftfahrzeuges ist also neben der Abgabe der Erklärung gemäß ORO.DEC.100 eine weitere Voraussetzung für den Betrieb.

Nähere Erläuterungen zum Aufbau des technischen Bordbuchsystems sind dem AMC zu M.A.306 zu entnehmen.

Hinweis: Bei kombiniertem Technischen Bordbuch mit dem Bordbuch / Journey log gemäß VO (EU) Nr. 965/2012 beachten Sie bitte zusätzlich AMC1 zu ORO.MLR.110.

Für die Genehmigung des Technischen Bordbuchsystems für Betreiber im Zuständigkeitsbereich der Landesluftfahrtbehörden (LLBs) wenden Sie sich bitte an die für Sie zuständige LLB.

Für die Genehmigung des Technischen Bordbuchsystems für Betreiber im Zuständigkeitsbereich des LBA gilt folgendes:

1. Das LBA ist die zuständige Behörde im Sinne M.A.306 b) i.V.m. M.1, Punkt 3. der VO (EU) Nr. 1321/2014.
2. Die Beantragung der Genehmigung erfolgt durch die CAMO des Betreibers an das LBA, Referat T5 bzw. an die für die CAMO zuständige Außenstelle des LBA.
Hinweis: Der Betreiber ist gemäß M.A.201 f) und h) entweder selbst als CAMO genehmigt oder hat einen Vertrag mit einer solchen geschlossen.
3. Das LBA prüft den Antrag und die hierzu eingereichten Unterlagen.
4. Das LBA erteilt der CAMO per Bescheid die Genehmigung.
5. Der Betreiber hat dieses Technische Bordbuchsystem (inklusive der Verfahren zum TLB) zu übernehmen. Bei Nichteinhaltung der diesbezüglichen CAMO-Verfahren verliert der Vertrag gemäß Anlage I zu Teil-M, Punkt 4 seine Gültigkeit.
6. Jegliche Änderungen am genehmigten Technischen Bordbuchsystem sind beim LBA zu beantragen und dürfen erst nach erteilter Genehmigung angewandt bzw. umgesetzt werden.

Hinweis: Eine Aktualisierung der Erklärung des Betreibers gemäß ORO.DEC.100 ist nach genehmigter Änderung des Technischen Bordbuchsystems nicht notwendig.

3.2 Welche Veränderungen ergeben sich für den Einsatz von „Annex II- Luftfahrzeugen“?

Annex II- Luftfahrzeuge wie beispielsweise die AN-2 fallen grundsätzlich nicht unter die Vorschriften der AIR OPS Regularien, also auch nicht unter Teil-ORO/SPO oder Teil-NCO/NCC. Der Betrieb dieser Luftfahrzeuge basiert auch weiterhin auf nationalen Vorschriften wie der LuftBO und den Durchführungsverordnungen zur LuftBO.

Hinweis:

Die Ausnahme gemäß Artikel 6 (2) der VO (EU) Nr. 965/2012 bezüglich des Einsatzes bestimmter (Annex II-) Luftfahrzeuge betrifft nur den CAT-Flugbetrieb und ist nach Aussage der EASA nicht auf den SPO-Flugbetrieb übertragbar.

3.3 In welcher Sprache sind die betriebliche Dokumentation und insbesondere das Betriebshandbuch (OM), die Standardbetriebsverfahren (SOP) sowie die Risikobewertung (RA) vorzuhalten?

Gemäß ORO.MLR.100 (k) hat der Betreiber sicherzustellen, dass das Betriebspersonal die Sprache, in der diejenigen Teile des Betriebshandbuches verfasst sind, die sich auf die Wahrnehmung seiner Aufgaben und Verantwortlichkeiten beziehen, verstehen kann.

Unter Beachtung der Anforderungen aus Teil-ARO an die Behörde sowie der derzeitigen Verwaltungspraxis im LBA wird die Verwendung der deutschen und der englischen Sprache bei der Erstellung der flugbetrieblichen Dokumentation der Betreiber akzeptiert, sofern damit die Anforderungen von ORO.MLR.100 (k) erfüllt werden.

4 Artikelverordnung (Cover Regulation AIR OPS) der VO (EU) Nr. 965/2012

4.1 Art. 6 (8) – Gilt für SPO die gleiche Ausnahme von „Flugzeugen mit (Twin-) Turboprop- Triebwerken mit einer MCTOM von kleiner/gleich 5.700 kg“ wie bei NCC?

Nein; Art. 6 (8) schränkt diese Ausnahme explizit auf den Satz 1 von Art. 5 (3) ein. Das heißt, dass Flugzeuge mit Twin-Turboprop-Triebwerken mit einer MCTOM von kleiner/gleich 5.700kg im rein nichtgewerblichen Bereich nach NCO anstatt NCC betrieben werden können. Dies stellt eine Abweichung von der Definition von „CMPA“ dar, welcher derzeit für den nichtgewerblichen Betrieb, aber auch für Flugschulen gilt.

Für den spezialisierten Flugbetrieb gilt diese Erleichterung nicht. Damit sind für diese Flugzeuge die Teile SPO und ORO verbindlich, egal ob der Einsatz im gewerblichen oder nichtgewerblichen Bereich erfolgt. Siehe auch ORO.GEN.005 i.V.m. SPO.GEN.005.

4.2 Art. 8 (4) – Welche Regeln gelten für Flugdienst- und Ruhezeiten im SPO-Betrieb?

Gemäß Art. 8 (4) gelten für Flugzeitbeschränkungen weiterhin die nationalen Regelungen.

Im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb sind demnach die [2. DV LuftBO](#) i.V.m. § 55 LuftBO anzuwenden.

Für den nichtgewerblichen Bereich (für CMPA und Non-CMPA) sind national keine luftrechtlichen Festlegungen getroffen. Allerdings sagt § 1 der 2. DV LuftBO folgendes aus:

„(1) Diese Verordnung gilt für Mitglieder der Besatzung an Bord eines Zivilluftfahrzeugs (Besatzungsmitglieder), die von einem Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland für die Zivilluffahrt, mit Ausnahme der gewerbsmäßigen Beförderung in Flugzeugen, eingesetzt werden. Für Halter von Luftfahrzeugen, die berufsmäßig tätige Besatzungsmitglieder beschäftigen, gelten die Vorschriften dieser Verordnung entsprechend.“

Im nichtgewerblichen Bereich (Def. gemäß Air OPS) ist es nun möglich, dass ein Halter von LFZ ein berufsmäßig tätiges Besatzungsmitglied für eigene Zwecke (Bsp.: Sprühflüge) beschäftigt. Dann ist auch in diesem Falle die 2. DV LuftBO i.V.m. § 55 LuftBO zu beachten.

4.3 Anhang I – Was ist unter einem „Aufgabenspezialisten“ zu verstehen?

Der „Aufgabenspezialist“ (task specialist) ist gemäß Anhang I (Begriffsbestimmungen) eine Person, die vom Betreiber oder einem Dritten ernannt ist oder als Unternehmen handelt und Aufgaben am Boden durchführt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer spezialisierten Aufgabe stehen, oder die spezialisierte Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeuges oder von einem Luftfahrzeug aus durchführt.

Wichtig in diesem Zusammenhang sind die Erläuterungen unter GM14 zum Anhang I (Begriffsbestimmungen). Diese führen aus, dass Personen, welche während eines spezialisierten Flugbetriebes „befördert“ werden, z.B. bei Fallschirmsprungflügen, Sensationsflügen oder wissenschaftlichen Forschungsflügen, im Sinne der Verordnung als Aufgabenspezialisten verstanden werden. Anforderungen an Aufgabenspezialisten finden sich dann im NCO-Betrieb (Bsp. NCO.SPEC) genauso wie im SPO-Betrieb (Bsp. SPO.GEN, SPO.OP, ... , SPO.SPEC).

5 Teil-ARO Anforderungen an Behörden

5.1 ARO.OPS.150 (AMC1) – Wo ist die Liste der Aktivitäten publiziert, welche in Deutschland als „gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“ eingestuft werden?

Die für [Flugbetrieb in Deutschland gültige Liste](#) wurde in enger Abstimmung BMVI, LBA und LLBs sowie mit Blick auf die Festlegungen der Nachbarstaaten erstellt.

Die erstmalige Veröffentlichung sowie jegliche Revisionen der Liste werden wie folgt bekannt gegeben:

1. Im Internet auf der LBA-SPO-Webseite sowie als Nachricht auf der LBA-Startseite.
2. Per Nachrichten für Luftfahrer (NfL 1).

5.2 ARO.OPS.150 – Welches Verfahren greift, wenn „gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“ von einem deutschen Betreiber auch außerhalb Deutschlands durchgeführt werden soll?

Gemäß ORO.SPO.110 muss der Betreiber für derartigen Flugbetrieb vorher einen Antrag bei seiner zuständigen Behörde (LBA oder LLB) stellen. Mittels EASA Formblatt 151 wird der gewerbliche spezialisierte Flugbetrieb mit hohem Risiko nach Prüfung der Voraussetzungen genehmigt. In dieser Genehmigung sind auch das „Genehmigte Gebiet oder der Ort des Flugbetriebes“ aufzuführen.

Jede zuständige Behörde kann dabei prinzipiell nur für ihr eigenes Hoheitsgebiet diese Genehmigung erteilen basierend auf der hierfür veröffentlichten eigenen Liste der Aktivitäten gemäß AMC1 zu ARO.OPS.150.

Soll nun gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb auch in anderen EU Mitgliedstaaten durchgeführt werden, so sieht die Verordnung vor, dass der Betreiber die jeweils von der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde veröffentlichte Liste zu prüfen hat. Führt diese Prüfung dazu, dass die Aktivität im jeweiligen Mitgliedstaat als „hohes Risiko“ eingestuft wird, so stellt der Betreiber bei der für ihn zuständigen Behörde (LBA oder LLB) einen entsprechenden Antrag und reicht hierzu die Unterlagen gemäß ORO.SPO.110 ein.

Die zuständige deutsche Behörde kontaktiert gemäß ARO.OPS.150 (f) daraufhin die örtlich zuständige Behörde des Mitgliedstaates. Entsprechen die eingereichten Unterlagen, insbesondere die Risikobewertung und die SOP, nach Auffassung beider Behörden den Anforderungen, erteilt das LBA bzw. die LLB die Genehmigung.

6 Teil-ORO Anforderungen an Organisationen

6.1 ORO.GEN.105 – Wer ist die für mich zuständige Behörde?

Gemäß ORO.GEN.105 ist die vom Mitgliedstaat benannte Behörde, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, die für ihn zuständige Behörde.

Das 15. Gesetz zur Änderung des LuftVG vom 29.06.2016 passt u.a. auch § 31 des LuftVG an, welcher unter Absatz 2 die Aufgaben der (Bundes-)Länder aufzählt.

Betreiber, deren Hauptgeschäftssitz in Deutschland liegt, können demnach in Abhängigkeit der Art des Flugbetriebes in den Zuständigkeitsbereich des Bundes (LBA) oder der Länder (LLBs) fallen. Bund und Länder haben entsprechend eine [Zuständigkeitsmatrix](#) erstellt, welche die geteilten Zuständigkeiten detailliert wiedergibt.

AOC-Inhaber im Zuständigkeitsbereich des LBA verbleiben für Ihren SPO-Betrieb beim LBA, auch wenn die eingesetzten Luftfahrzeuge gemäß Zuständigkeitsmatrix in den Zuständigkeitsbereich der Länder fallen würden.

6.2 ORO.GEN.110 – Dangerous Goods (DG) – müssen alle Betreiber, die Teil-ORO anwenden, ein Gefahrgut-Schulungsprogramm erstellen und vom LBA genehmigen lassen?

Die Verordnung (EU) 2017/363 vom 01. März 2017 ändert die Anforderungen von ORO.GEN.110 hinsichtlich der Gefahrgut-Schulungsprogramme. Diese Verordnung tritt am 23. März 2017 in Kraft. [ORO.GEN.110.j](#)) regelt darin die Erstellung und Genehmigung von Gefahrgut-Schulungsprogrammen wie folgt:

Auch im Bereich NCC und SPO müssen weiterhin Schulungsprogramme **in Übereinstimmung mit den Gefahrgutvorschriften** erstellt werden. Diese unterliegen jedoch nur dann der Genehmigungspflicht durch das LBA, falls Gefahrgut tatsächlich befördert werden sollen und damit eine SPA-Genehmigung gemäß SPA.DG notwendig wird.

In diesen Fällen **braucht** also kein Antrag **mehr** auf Genehmigung der vom Betreiber ausgearbeiteten Schulungsprogramme gestellt werden.

Für alle in Deutschland ansässigen Betreiber ist das LBA Referat B3 Sachgebiet B32 (ungeachtet der sonstigen Zuständigkeitsaufteilung) die zuständige Behörde.

Wir verweisen auf weiterführende Informationen unter [SPO.GEN.150](#).

6.3 ORO.GEN.200 – Wie kann ein Managementsystem (SMS) insbesondere von kleinen Betreibern effektiv aufgebaut werden?

Für sogenannte „Non-Complex Operators“ bietet das AMC zu ORO.GEN.200 weitere Ausführungen. Darüber hinaus sind unter <http://www.skybrary.aero> hilfreiche Informationen für Betreiber und Behörden zu finden.

Während des EASA-SPO-Workshops am 12.01.2017 wurden auch praktische Aspekte aus [Sicht einer kleinen Organisation präsentiert](#).

6.4 ORO.GEN.200 – Was hat es mit dem Begriff „complex operator“ auf sich?

Im AMC-Material zu ORO.GEN.200 sind diverse Vereinfachungen personeller, organisatorischer und dokumentarischer Art beschrieben, sofern der Betreiber als „non-complex operator“ einzustufen ist. Diese Einstufung trifft der Betreiber selbst basierend auf ORO.GEN.200(b) in Verbindung mit AMC1 ORO.GEN.200 (b).

Die erfolgte Einstufung als „complex“ oder „non-complex“ sollte vom Betreiber nachvollziehbar und dokumentiert unter Beachtung des AMC-Materials geprüft und aktuell gehalten werden, um die fortdauernde Übereinstimmung mit ORO.GEN.200 sicherzustellen und der zuständigen Behörde im Rahmen der Aufsicht die Gründe für die Einstufung plausibel darlegen zu können.

Auf folgende drei Punkte sei in diesem Zusammenhang hingewiesen:

- „Complex operator“ ist grundsätzlich nicht zu verwechseln mit dem Betrieb von „CMPA“.
- Die angeführten 20 Full Time Equivalents (FTEs) werden als die Summe der in Vollzeitstellen umgerechneten eigenen Mitarbeiter angesehen, welche nicht nur in flugbetriebliche Aktivitäten gemäß VO (EU) Nr. 965/2012 involviert sind, sondern ebenso in ggf. vorhandene weitere Aktivitäten und Genehmigungen gemäß der Grundverordnung VO (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsverordnungen (beispielsweise als eigene ATO oder CAMO).
- Die unter AMC1 ORO.GEN.200 (b), Punkt (b) angeführten weiteren Kriterien sollen helfen, die Komplexität eines Betreibers aufgrund der spezifischen Art des Flugbetriebs zu betrachten. Diese sind jedoch nicht als „harte“ Aufzählung zu verstehen; so ist es beispielsweise durchaus denkbar, dass ein Betreiber von zwei unterschiedlichen Luftfahrzeugtypen dennoch als „non-complex“ eingestuft werden kann.

6.5 ORO.AOC.125 – Wann muss ein AOC-Inhaber zusätzlich noch eine Erklärung abgeben?

Gemäß ORO.AOC.125 (b) braucht ein AOC-Inhaber, dessen Luftfahrzeuge zusätzlich zum CAT-Betrieb auch im nichtgewerblichen Betrieb eingesetzt werden, hierfür keine Erklärung gemäß ORO.DEC abzugeben. Die Anforderungen gemäß ORO.AOC.125 (a) sind dann zu erfüllen.

Eine gleichlautende Bestimmung gibt es derzeit für den SPO-Betrieb nicht. Will der AOC-Inhaber nun seine in den „Betriebsvoraussetzungen“ (Ops-Spec EASA Formblatt 139) gelisteten Luftfahrzeuge selbst im spezialisierten Flugbetrieb einsetzen, ist hierfür eine separate Erklärung bei seiner zuständigen Behörde einzureichen und ggf. ein Antrag auf gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko zu stellen. Alle anderen relevanten Anforderungen gemäß Teil-ORO und Teil-SPO müssen natürlich ebenso erfüllt sein.

Die Luftfahrzeuge müssen für oben beschriebene Fälle nicht aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Betreibers (AOC-Inhabers) entfernt werden.

Luftfahrzeuge eines AOC-Inhabers, welche durch andere Betreiber im spezialisierten Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, müssten nach derzeitiger Rechtslage zusätzlich aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Betreibers (AOC-Inhabers) entfernt werden (ORO.AOC.110 (e) i.V.m. ARO.OPS.110 (d)).

Diese Zusammenhänge und die hierzu fehlenden Festlegungen wurden erst sehr spät seitens EASA erkannt und bewertet. Eine diesbezügliche Änderung des Teil-ORO ist geplant. Jedoch kann nicht abgesehen werden, ob diese Änderung zum 21.04.2017 in Kraft treten wird und wie deren letztendliche konkrete Ausgestaltung ausfällt.

Das LBA hat eine Klärung der Sachlage bei der EASA angestoßen.

Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass für jegliche Fälle des „gemischten“ Einsatzes von Luftfahrzeugen von der CAMO des AOC-Inhabers geprüft werden muss, ob sich diese Luftfahrzeuge damit noch in „überwachter Umgebung“ gemäß M.A.901 b) der VO (EU) Nr. 1321/2014 befinden.

6.6 ORO.AOC.135 - Welche Qualifikation muss die „Nominated Person Continuing Airworthiness“ besitzen?

Gemäß ORO.SPO.100 hat ein gewerblicher spezialisierter Betreiber zusätzlich zu ORO.DEC.100 auch ORO.AOC.135 / 140/ 150 zu erfüllen.

ORO.AOC.135 fordert u.a. die Bestellung einer Person, welche für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 (ehemals VO (EG) 2042/2003) verantwortlich ist. Im CAT-Bereich (Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb) muss der Betreiber eine eigene CAMO-Genehmigung besitzen (Ref. M.A.201 (e)) und die „Nominated Person“ gemäß ORO.AOC.135 entspricht dem „Nominated Post Holder“ gemäß M.A.706(d). Das AMC zu M.A.706 listet u.a. für diesen Post Holder spezifische Anforderungen hinsichtlich Erfahrung / Kenntnisse und Qualifikation.

Im Gegensatz dazu benötigt ein SPO-Betreiber keine eigene CAMO-Genehmigung, sondern kann die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an eine genehmigte CAMO vergeben (siehe M.A.201 f) und h)).

Auf Nachfrage bestätigte die EASA, dass diese im AMC zu M.A.706 festgelegten Qualifikationsanforderungen an den „Nominated Post Holder“ für diesen Fall nicht gedacht sind. Entsprechend sollten Erfahrung / Kenntnisse und Qualifikationsanforderungen angesetzt werden, welche sicherstellen, dass die „Nominated Person“ gemäß ORO.AOC.135 die Verantwortlichkeiten, welche sich aus dem Vertrag mit der CAMO ergeben, sicher erfüllen kann. Die Anforderungen an diesen Vertrag sind in Anlage I zu Teil-M enthalten.

In der Umsetzung heißt dies, dass die „Nominated Person“ bei vertraglicher Vergabe der Aufgaben an eine CAMO:

- a) Die Umsetzung der Pflichten der CAMO gemäß Punkt 5.1 von Anlage I zu Teil-M zumindest hinreichend bewerten, und
- b) Die Pflichten des Betreibers gemäß Punkt 5.2 von Anlage I zu Teil-M sicher wahrnehmen kann.

Zusätzlich muss der Betreiber sicherstellen, dass seine „Nominated Person“ hinreichende Kenntnisse über das System für das technische Bordbuch des/der Luftfahrzeugs/e besitzt, um ein derartiges System gemäß M.A.306 in seinem Betrieb einzusetzen.

Siehe M.A.306-TLB

Obige Ausführungen sind bei der Bestimmung der für erforderlich gehaltenen Erfahrung / Kenntnisse und Qualifikation zu beachten. Die Kriterien gemäß AMC zu M.A.706 können hierzu zum Vergleich herangezogen werden. Derzeit ist seitens Deutschlands nicht geplant, hierfür zusätzliche Anforderungen mittels „Alternativer Nachweisverfahren“ (sogenannte AltMoC) zu veröffentlichen.

Wir weisen darauf hin, dass zukünftige Änderungen in der Auslegung der Verordnung als auch eine entsprechende Anpassung der Rechtslage (Verordnung und/oder AMC) nicht ausgeschlossen werden können.

6.7 ORO.DEC.100 – Wie ist die Erklärung bei der zuständigen Behörde einzureichen?

Das Formblatt der „Erklärung“ ist in Anlage I zu Teil-ORO enthalten. Da die deutschsprachige Ausgabe der Verordnung hier Fehler enthält, sowie zur Standardisierung des Verfahrens an sich, bitten wir um Nutzung des [aktuellen Formblatts, welches auf der LBA-SPO-Internetseite](#) hinterlegt ist.

Dieses Formblatt wurde um ein Vorblatt erweitert, das dem Betreiber die Möglichkeit bietet, mittels einer Art Checkliste andere wichtige Punkte zu prüfen und der Behörde für die weitere Aufsichtsplanung zu bestätigen. Weiterhin beinhaltet das Vorblatt die Bestimmung der in Deutschland zuständigen Behörde für den jeweiligen Betreiber.

Sofern das LBA zuständig ist, senden Sie bitte Ihre unterschiedene Erklärung inklusive Vorblatt entweder postalisch oder per E-Mail (dann eingescannt) an folgende Adresse:

Luftfahrt-Bundesamt
Referat B1 Genehmigungen / Einflugerlaubnisse
38144 Braunschweig
E-Mail: SPO@lba.de

Weitere Hinweise:

- **Sofern** ein und derselbe Betreiber NCC- und SPO-Aktivitäten durchführt, **kann dieser eine Erklärung für beide Aktivitäten einreichen**. Der Betrieb kann in solchen Fällen auch in einem Betriebsbuch (OM) beschrieben werden.
- **Das vom LBA bereitgestellte Formblatt einer Erklärung ist ebenso für reine „NCC-Betreiber“ geeignet. Das Vorblatt (Seite 1) braucht in diesen Fällen nicht benutzt werden, da dieses teilweise SPO-spezifische Anforderungen bzw. Informationen enthält.**

6.8 ORO.SPO.100 – Erlaubt die VO (EU) Nr. 965/2012 den Einsatz von „Third country“-registrierten Luftfahrzeugen?

Der Einsatz von sogenannten „Third country“-registrierten Luftfahrzeugen (USA, Neuseeland, Russland etc.) im gewerblichen Bereich wird über ORO.SPO.100 b) und c) signifikant eingeschränkt, um das in Europa geltende Luftverkehrsrecht zumindest bei gewerblicher Tätigkeit umfassend umzusetzen. In Folge dessen ist nicht nur für Deutschland zu erwarten, dass einige im EU-Ausland registrierte Luftfahrzeuge von ihren Betreibern umregistriert werden müssen.

Wir empfehlen hierfür die Beauftragung bzw. Mithilfe einer CAMO zur Überführung der vorgenommenen Änderungen (Modifications) am jeweiligen Luftfahrzeug ins europäische System. **Seit 01.03.2017 bietet die EASA als für Musterzulassungen zuständige Behörde hierfür die Nutzung eines speziellen Prozesses an, der es erlaubt, bestimmte FAA STCs vereinfacht zu validieren. Damit reagiert die EASA auf Drängen von Verbänden und Luftfahrtbehörden auf den Umstand, dass die Validierung von ausländischen STCs teilweise mit erheblichem Aufwand verbunden ist bzw. sogar unmöglich erschien. Nähere Informationen entnehmen Sie bitte dem folgenden Link: [EASA-Validation of FAA STCs classified as Basic](#).**

Für den Einsatz von „Third-country“-registrierten Luftfahrzeugen (CMPA/Non-CMPA) im nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb gibt es in der VO (EU) Nr. 965/2012 keine derartigen Einschränkungen. Gesondert betrachtet werden müssen hier jedoch ggf. Anforderungen an die Genehmigung der MEL (SPO.IDE.A./H.105 und ORO.MLR.105) oder die Erteilung von Sondergenehmigungen (u.a. SPA.GEN.100).

6.9 ORO.SPO.110 – Was ist für eine Genehmigung des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebes mit hohem Risiko einzureichen?

Wir arbeiten derzeit noch an einem speziellen Formblatt zur näheren Festlegung der Art und Weise der Beantragung gemäß ORO.SPO.110 c). Bis auf weiteres reicht es deshalb aus, die benötigten Informationen gemäß ORO.SPO.110 b) 1., 3. und 5. im Antrag zu formulieren und die relevante Dokumentation zur Stützung der Punkte ORO.SPO.110 b) 2., und 4. beizufügen.

Die Beschreibung des Managementsystems gemäß ORO.SPO.110 b) 2. erfolgt dabei in der Regel in einem separaten „Management System Manual“. Dieses wird bei der Prüfung der Risikobewertung sowie der Standardbetriebsverfahren durch die Behörde mit herangezogen, um den Stand der vorgelegten Dokumentation besser beurteilen zu können. Die Übersendung des gesamten Betriebshandbuchs (OM) wird nur im Einzelfall gefordert, sofern dies für die Prüfung des Antrages in Verbindung mit ARO.GEN.300 (Aufsicht) und insbesondere ARO.GEN.345 b) (Erklärung- Organisation) von der Behörde für erforderlich gehalten wird.

Da dieser Antrag nur durch einen gewerblichen spezialisierten Betreiber gestellt werden kann (siehe ORO.SPO.110 a), muss dieser auch eine aktuelle Erklärung („Declaration“) gemäß ORO.DEC.100 abgeben, welche den Sachverhalt des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs mit hohem Risiko widerspiegelt. Das Zusammenspiel der „Erklärung“ gemäß ORO.DEC.100 mit einer „Genehmigung“ gemäß EASA Formblatt 151 birgt nun Potential für unterschiedliche Sachstände/Dokumente und nicht übereinstimmende Informationen beim Betreiber, an Bord des Luftfahrzeuges sowie bei den zuständigen Behörden.

Um dies zu vermeiden, wird folgendes grundsätzliches Verfahren für die Beantragung und Genehmigung von gewerblichem spezialisiertem Flugbetrieb mit hohem Risiko festgelegt:

1. Der Betreiber reicht den Antrag inkl. aller erforderlicher Nachweisunterlagen bei seiner zuständigen Behörde (LBA oder LLB) ein. Sofern das LBA zuständig ist, senden Sie bitte (wie auch bei der Einreichung Ihrer Erklärung) den unterschriebenen Antrag inkl. der Nachweisunterlagen entweder postalisch oder per E-Mail an folgende Adresse:
Luftfahrt-Bundesamt
Referat B1 Genehmigungen / Einflugerlaubnisse
38144 Braunschweig
E-Mail: SPO@lba.de
2. Die zuständige Behörde prüft den Antrag in Übereinstimmung mit ARO.OPS.150. Hierfür kann die zuständige Behörde ein Audit durchführen und Flüge zur Demonstration des beantragten Flugbetriebs fordern.
3. Die zuständige Behörde genehmigt nach erfolgter Prüfung den Antrag mittels Bescheid und EASA Formblatt 151. Dieses Formblatt weist eine spezifische Genehmigungsnummer und das Erstelldatum aus.
4. Der Betreiber übersendet der zuständigen Behörde eine auf dieser Basis aktualisierte Erklärung gemäß ORO.DEC.100, welche die Daten gemäß Punkt 3 beinhaltet. Nach Zusendung dieser Erklärung können die Rechte der erteilten Genehmigung vom Betreiber wahrgenommen werden.
5. Die zuständige Behörde bestätigt innerhalb von 10 Arbeitstagen den Empfang der Erklärung.

Im Endeffekt muss der Betreiber sicherstellen, dass die von der zuständigen Behörde bestätigte Erklärung gemäß ORO.DEC.100 mit der Genehmigung des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebes mit hohem Risiko gemäß EASA Formblatt 151 korreliert.

7 Teil-SPO Spezialisierter Flugbetrieb

7.1 SPO.GEN.150 – Wann und wie muss die Beförderung von gefährlichen Gütern gemäß Teil-SPA genehmigt werden?

Wann:

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern (DG) sind insbesondere die Paragraphen ORO.GEN.110, SPO.GEN.150 – 165 und der Teil-SPA, Teilabschnitt G zu beachten. Beispielsweise enthalten jedoch SPO.SPEC.HESLO.110 und SPO.SPEC.PAR.125 ebenfalls Anforderungen im Zusammenhang mit der Beförderung von DG.

Das LBA hat zu dieser Frage einen generischen [Prüfablauf entworfen, der es den Betreibern erleichtern soll, die Kernanforderungen bezüglich DG](#) zu erfassen und umzusetzen.

Wie:

Unter Beachtung von ARO.OPS.200 wurde festgelegt, dass das LBA die zuständige Behörde für die Sondergenehmigung zur Beförderung gefährlicher Güter gemäß SPO.GEN.150 b) ist. Der Ablauf zur Genehmigung ist wie folgt:

1. Sämtliche Anträge zur Genehmigung und Änderung sind beim LBA, Referat B3, Sachgebiet B32 zu stellen.
2. Nach Prüfung der Voraussetzungen gemäß ARO.OPS.200 erstellt das LBA einen entsprechenden Genehmigungsbescheid.
3. a) Sofern das LBA die für den Betreiber zuständige Behörde ist, wird parallel hierzu vom LBA das Verzeichnis der Sondergenehmigungen (siehe Anlage V zu Teil-ARO) erstellt und dem Betreiber zugesandt.
b) Das Verfahren der Erstellung und Zusendung des Verzeichnisses für Sondergenehmigungen für den Fall, dass eine LLB die für den Betreiber zuständige Behörde ist, wird derzeit noch abgestimmt. Es ist geplant, die FAQ diesbezüglich zeitnah zu revidieren.
4. Der Betreiber muss auf dieser Basis seine Erklärung gemäß ORO.DEC.100 aktualisieren und diese der zuständigen Behörde (LBA oder LLB) zusenden.
Erst jetzt können die Rechte, welche im Verzeichnis der Sondergenehmigungen eingetragen sind, vom Betreiber ausgeübt werden.
5. Die zuständige Behörde (LBA oder LLB) bestätigt innerhalb von 10 Arbeitstagen den Empfang der Erklärung.

7.2 SPO.IDE.A./H.105 – Wie kann die MEL insbesondere für kleinere Luftfahrzeuge erstellt werden?

Die grundlegenden Anforderungen finden sich in Artikel 9 der VO (EU) Nr. 965/2012 sowie in ARO.OPS.205 (für die Behörde) sowie ORO.MLR.105 (für den Betreiber).

Die verschiedenen Möglichkeiten zur Erstellung einer MEL insbesondere für kleinere Luftfahrzeuge dokumentiert ein [Informationsblatt der EASA](#).