

12.12.12

Vk - In - Wi

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrtgerät, über das Luftfahrtpersonal und die Kosten der Luftfahrtverwaltung**A. Problem und Ziel**

Mit der 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 (ABl. EU L 79 vom 19.3.2008, S. 1) und den hierzu erlassenen Durchführungsbestimmungen hat die Anwendung von EU-Recht seit dem 28. September 2008 in vielen Bereichen Vorrang vor den nationalen Regelungen zur Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts. Aus Gründen der Rechtsklarheit und zur Vermeidung unterschiedlicher Verfahren ist daher dringend eine Anpassung des nationalen Luftrechts an das europäische Recht erforderlich. Dazu werden die europäischen Prüf- und Zulassungsverfahren weitgehend auch für das in nationaler Zuständigkeit verbleibende Luftfahrtgerät übernommen.

B. Lösung

Es wird eine Rechtsbereinigung durchgeführt, mit der die nationalen Regelungen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit im Rahmen der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung des Luftfahrtgeräts aufgehoben werden, soweit sie durch die europäischen Regelungen ersetzt worden sind. Für das im Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgeführte Luftfahrtgerät, welches dem nationalen Recht unterliegt, werden die nationalen

Anforderungen an das europäische Recht durch Verweise angepasst und vereinfacht.

C. Alternativen

Keine.

Die Beibehaltung der bisherigen Regelungen würde bei den betroffenen Betrieben und Personen dazu führen, dass die Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Anwendbarkeit von nationalem oder europäischem Recht bestehen bliebe; damit könnten unkalkulierbare Risiken und Folgen verbunden sein.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 24 000 Euro sowie jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 2 400 Euro für die Akkreditierung als Inspektions- oder Prüfstellen. Aufgrund des Wegfalls des Erfordernisses zur Genehmigung als Luftfahrttechnische Betriebe (LTB) zur Durchführung der Nachprüfungen an Luftfahrzeugen wird die Wirtschaft je nach Betriebsgröße und Genehmigungsumfang um rd. 250 000 Euro bis 660 000 Euro entlastet.

Aufgrund neuer und geänderter Informationspflichten entstehen der Wirtschaft Kosten in Höhe von einmalig unter 5 000 Euro bei besonderen betrieblichen Genehmigungen und eine Entlastung von jährlich rd. 675 000 Euro aufgrund der Verlängerung der Gültigkeit der Lizenzen für Prüfer von Luftfahrtpersonal.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Landesebene (inkl. Kommunen) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Auf Bundesebene (Luftfahrt-Bundesamt (LBA)) entfällt die Überwachung und Verlängerung der Anerkennung der derzeitigen drei genehmigten Prüfstellen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV). Dies entspricht etwa 0,2 Planstellen/Stellen. Beim LBA entsteht durch die zusätzlichen Bußgeldverfahren nach § 16 Absatz 2 und 3 LuftGerPV ein lediglich geringfügig erhöhter Verwaltungsaufwand. Zusätzliche Planstellen sind nicht erforderlich.

F. Weitere Kosten

Für die Luftfahrtwirtschaft entstehen durch die Anpassung an die europäischen Regelungen keine zusätzlichen Kosten. Da viele Betriebe sowohl nach europäischen Verfahren als auch nach nationalen Verfahren arbeiten, entsteht durch die Anpassung der Verfahren vielmehr eine Vereinfachung, die sich aber nur gering auf die Kosten auswirkt.

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 767/12

12.12.12

Vk - In - Wi

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrtgerät, über das Luftfahrtpersonal und die Kosten der Luftfahrtverwaltung

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 6. Dezember 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrtgerät, über das Luftfahrtpersonal und die Kosten der Luftfahrtverwaltung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

Verordnung
zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über
die Prüfung, die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrtgerät,
über das Luftfahrtpersonal und die Kosten der Luftfahrtverwaltung

Vom ...

Auf Grund des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 9a und 13 in Verbindung mit Satz 3 und 4 sowie Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

Artikel 1

Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV)

Erster Abschnitt

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Anforderungen und das Verfahren der Prüfung von Luftfahrtgerät auf seine Lufttüchtigkeit im Rahmen der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung, soweit die folgenden Verordnungen nicht anwendbar sind oder keine Regelungen enthalten:

1. die 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 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1) in ihrer jeweils geltenden Fassung,
2. die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1) in ihrer jeweils geltenden Fassung und
3. die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeug-

nissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1), in ihrer jeweils geltenden Fassung.

(2) Die Lufttüchtigkeit wird sichergestellt

1. im Rahmen der Entwicklung des Luftfahrtgeräts durch eine Muster- oder Einzelstückprüfung,
2. im Rahmen der Herstellung durch eine Prüfung der Konformität des Luftfahrtgeräts mit den einschlägigen Konstruktionsdaten (Stückprüfung) und
3. im Rahmen der Instandhaltung durch eine Prüfung der Durchführung der einschlägigen Instandhaltungsmaßnahmen oder eine Nachprüfung.

(3) Die Lufttüchtigkeit wird bescheinigt

1. im Rahmen der Entwicklung des Luftfahrtgeräts in Form einer Muster- oder Einzelstückzulassung,
2. im Rahmen der Herstellung in Form einer Konformitätserklärung oder eines Stückprüfscheins und
3. im Rahmen der Instandhaltung in Form einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder eines Nachprüfscheins.

(4) Die Bestimmungen internationaler Abkommen über die Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen bleiben unberührt.

§ 2

Zuständige Stellen

(1) Für die Sicherstellung und Bescheinigung der Lufttüchtigkeit nach § 1 sind folgende Stellen zuständig:

1. bei Luftsportgerät einschließlich Rettungs- und Schleppgerät mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm sowie bei Flugmodellen mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 Kilogramm der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes,
2. bei Luftsportgerät mit einer höchstzulässigen Leermasse bis 120 Kilogramm der Hersteller und
3. beim übrigen Luftfahrtgerät das Luftfahrt-Bundesamt, soweit nicht nach einer der in § 1 Absatz 1 genannten europäischen Verordnungen die Europäische Agentur für Flugsicherheit zuständig ist.

(2) Die zuständigen Stellen können für die Aufgaben der Sicherstellung und Bescheinigung der Lufttüchtigkeit Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe sowie Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genehmigen. Ein Betrieb mit einer entsprechenden Genehmigung hat die ihm übertragene Aufgabe der Sicherstellung der Lufttüchtigkeit dem genehmigten Umfang und Verfahren entsprechend durchzuführen.

(3) Genehmigungen nach Absatz 2, die durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit, durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erteilt

wurden, sind in der Bundesrepublik Deutschland allgemein anerkannt. Ist für die Durchführung der Aufgaben nach § 1 die Erweiterung des Genehmigungsumfangs erforderlich, so stellt die zuständige Stelle nach Prüfung der Voraussetzungen eine Ergänzungsgenehmigung aus.

(4) Die Genehmigungen können eingeschränkt, mit Auflagen verbunden oder befristet werden. Sie sind ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich entfallen sind oder die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

§ 3

Einzelstückprüfung

(1) Der Nachweis der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrtgeräts nach § 1 Absatz 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird in einer Einzelstückprüfung erbracht, deren Art und Umfang von der nach § 2 zuständigen Stelle festgelegt wird. Das Gleiche gilt für Änderungen, die sich auf die Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts auswirken. Die zuständige Stelle kann Dritte mit der Überwachung der Prüfung beauftragen.

(2) Wird die Lufttüchtigkeit nach Absatz 1 nicht nach den Bauvorschriften für Luftfahrtgerät, sondern nach besonderen, von der zuständigen Stelle anerkannten Lufttüchtigkeitsanforderungen nachgewiesen, die ein gleiches Maß an Lufttüchtigkeit sicherstellen, wie die Bauvorschriften für Luftfahrtgerät, so wird die Verkehrszulassung in der Kategorie „Sonderklasse“ erteilt. Werden weitere Erleichterungen gewährt und ist ein sicherer Betrieb des Luftfahrtgeräts gewährleistet, wird die Verkehrszulassung in der Kategorie „Beschränkte Sonderklasse“ erteilt.

(3) Absatz 2 gilt nicht für Luftsportgerät. Die Verkehrszulassung von Einzelstücken eines Luftsportgeräts wird in der Kategorie „Luftsportgerät“ erteilt.

§ 4

Anerkennung der Musterprüfung anderer Stellen

(1) Ist das Muster eines Luftfahrtgeräts bereits nach ausländischen Lufttüchtigkeitsvorschriften oder Lufttüchtigkeitsvorschriften der Bundeswehr geprüft worden, die ein gleiches Maß an Lufttüchtigkeit sicherstellen wie die Bauvorschriften für Luftfahrtgerät, so wird eine vereinfachte Musterprüfung durchgeführt. In der vereinfachten Musterprüfung ist festzustellen, ob die für die Erteilung der Musterzulassung benötigten Unterlagen sowie die für die Instandhaltung und den Betrieb erforderlichen Betriebsanweisungen ordnungsgemäß sind. Die nach § 2 zuständige Stelle kann weitere, zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderliche Nachweise verlangen, insbesondere den Nachweis, dass das Muster keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die einen sicheren Betrieb beeinträchtigen.

- (2) Einer vereinfachten Musterprüfung bedarf es nicht, wenn
1. die Musterprüfung von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder von einer von ihr dafür zugelassenen Prüfstelle vorgenommen wurde,
 2. die Ergebnisse der Musterprüfung nach Nummer 1 der für die Musterzulassung zuständigen deutschen Stelle zur Verfügung stehen oder auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden und
 3. die Ergebnisse der Musterprüfung nach Nummer 1 dem deutschen Schutz- und Sicherheitsniveau gleichwertig sind. In diesem Fall wird das Muster eines Luftfahrtgeräts ohne weitere Prüfung zugelassen.
- (3) Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend für im Ausland geprüfte und zugelassene Änderungen des Musters.

§ 5

Anerkennung der Herstellungsnachweise anderer Stellen

Ist Luftfahrtgerät, dessen Muster nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen ist, nach ausländischen Lufttüchtigkeitsvorschriften oder Lufttüchtigkeitsvorschriften der Bundeswehr hergestellt und geprüft worden, die ein gleiches Maß an Lufttüchtigkeit sicherstellen wie die Vorschriften dieser Verordnung, kann der Nachweis der ordnungsgemäßen Herstellung auf Antrag im Einzelfall oder allgemein von der nach § 2 Absatz 1 zuständigen Stelle anerkannt werden. Lufttüchtigkeitsbescheinigungen, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder von einer von ihr beauftragten Prüfstelle ausgestellt wurden, gelten in der Bundesrepublik Deutschland als allgemein anerkannt.

§ 6

Anerkennung der Instandhaltungsnachweise anderer Stellen

- (1) Ist die Instandhaltung von Luftfahrtgerät mit deutscher Verkehrszulassung im Ausland nach ausländischen Prüfvorschriften vorgenommen worden, die ein gleiches Maß an Lufttüchtigkeit sicherstellen wie die Vorschriften dieser Verordnung, kann der Nachweis der ordnungsgemäßen Instandhaltung auf Antrag im Einzelfall oder allgemein von der nach § 2 Absatz 1 zuständigen Stelle als Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder als Nachprüfung anerkannt werden.
- (2) Für die Instandhaltung von Luftfahrtgerät, dessen Muster nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen ist und das nicht der Verkehrszulassung bedarf, gilt Absatz 1 entsprechend.

(3) Mit der Instandhaltung darf erst begonnen werden, wenn eine Anerkennung der Instandhaltungsnachweise nach den Absätzen 1 und 2 beantragt worden ist. Die Anerkennung kann eingeschränkt, mit Auflagen verbunden oder befristet werden. Sie kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht nur vorübergehend weggefallen sind oder die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

(4) Auf Luftfahrtgerät, das durch die zuständige Stelle der Bundeswehr geprüft wurde, sind die Absätze 1 bis 3 entsprechend anzuwenden.

§ 7

Genehmigung von Kleinbetrieben

Die nach § 2 Absatz 1 zuständige Stelle kann Kleinbetrieben, die Luftfahrtgerät entwickeln, herstellen, instand halten oder ändern und die nur teilweise die Voraussetzungen für die Durchführung der Prüfungen erfüllen, zur Vermeidung unbilliger Härten die Genehmigung nach § 2 Absatz 2 erteilen, wenn nachgewiesen wird, dass die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfungen des Luftfahrtgeräts sichergestellt ist.

§ 8

Behebung von Mängeln des Musters

(1) Werden beim Betrieb des zugelassenen Luftfahrtgeräts Mängel des Musters festgestellt, welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen, ordnet die nach § 2 Absatz 1 zuständige Stelle die zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit notwendigen Maßnahmen an.

(2) Zur Behebung von Mängeln des dem Muster nachgebauten und bereits zum Verkehr zugelassenen Luftfahrtgeräts hat der Betrieb, welcher zur Durchführung der Musterprüfung genehmigt ist, technische Unterlagen zu erstellen und den Haltern und den für die Instandhaltung des Luftfahrtgeräts genehmigten Betrieben auf Verlangen zu übersenden.

Zweiter Abschnitt

Entwicklung und Herstellung

§ 9

Musterprüfung und Stückprüfung

(1) Für Luftfahrtgerät nach § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 6 und 9 bis 11 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgen die Musterprüfung und die Prüfung der Konformität entsprechend den Bestimmungen des Anhangs I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012

(2) Für Luftfahrtgerät nach § 1 Absatz 1 Nummer 7 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgen die Musterprüfung und die Stückprüfung nach § 10; für Luftfahrtgerät nach § 1 Ab-

satz 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgen die Musterprüfung und die Stückprüfung nach § 11.

(3) Für Luftfahrtgerät nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgen die Musterprüfung und die Stückprüfung durch eine Prüfung der Übereinstimmung des Luftfahrtgeräts mit den anwendbaren Lufttüchtigkeitsforderungen. Hierzu hat der Halter vor dem ersten Flug das Luftfahrtgerät der zuständigen Stelle vorzustellen und die Prüfung bescheinigen zu lassen.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt kann für die Herstellung im Amateurbau und in begründeten Einzelfällen Ausnahmen erteilen.

§ 10

Luftsportgerät

(1) In der Musterprüfung eines Luftsportgeräts wird geprüft, ob das Muster den Bauvorschriften für Luftfahrtgerät entspricht und keine Merkmale oder keine Eigenschaften aufweist, die einen sicheren Betrieb beeinträchtigen. Ferner wird geprüft, ob die Musterunterlagen sowie die Betriebsanweisungen, die für die Instandhaltung und den Betrieb des Luftfahrtgeräts erforderlich sind, vollständig sind und die notwendigen Angaben enthalten, um für das Muster und das dem Muster nachgebaute Luftfahrtgerät einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können.

(2) Der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes legt fest, welche Teile der Betriebsanweisungen einer Anerkennung bedürfen.

(3) In der Stückprüfung eines Luftsportgeräts wird geprüft,

1. ob das Luftfahrtgerät mit dem Muster übereinstimmt und lufttüchtig ist,

2. ob die nach dem Gerätekenntblatt zu dem Gerät gehörenden Betriebsanweisungen vorhanden sind und den anerkannten Betriebsanweisungen entsprechen und

3. ob die Kennzeichnung zum Nachweis des Ursprungs, soweit sie gefordert ist, ordnungsgemäß angebracht ist.

Der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes bestimmt, ob er die Stückprüfung selbst durchführt oder sie in einem nach Absatz 7 genehmigten Herstellungsbetrieb durchführen lässt.

(4) Die ordnungsgemäße Durchführung der Stückprüfung eines Luftsportgeräts ist für Ultraleichtflugzeuge durch einen Prüfschein zu bescheinigen. Darin sind die Lufttüchtigkeit und die Übereinstimmung mit den im zugehörigen Gerätekenntblatt enthaltenen Angaben festzustellen.

(5) Für die Herstellung im Amateurbau kann der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes Art und Umfang der Prüfung im Einzelfall festlegen.

(6) Wird eine Änderung eines zugelassenen Musters nicht von dem nach Absatz 3 bestimmten Herstellungsbetrieb vorgenommen, hat der Herstellungsbetrieb nach Absatz 3 eine Stellung-

nahme zu der Änderung abzugeben, wenn der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes dies verlangt.

(7) Einem Herstellungsbetrieb kann von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes eine Genehmigung zur Durchführung der Stückprüfung erteilt werden, wenn dieser über die zur Durchführung der Stückprüfung erforderlichen technischen, personellen und organisatorischen Voraussetzungen verfügt.

§ 11

Nicht musterzulassungspflichtiges Luftsportgerät

(1) Bei Luftsportgerät nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Hersteller vor der Auslieferung an den Kunden eine Prüfung, ob das Muster mit den anwendbaren Lufttüchtigkeitsforderungen übereinstimmt, in einer Inspektionsstelle oder einer Prüfstelle durchführen und die Übereinstimmung bescheinigen zu lassen, die akkreditiert ist nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.08. 2008, S. 30) gemäß ISO/IEC 17020 oder ISO/IEC 17025 Standard. Bei Luftfahrtgerät mit einem Motor ist hierbei auch die Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte zu prüfen.

(2) Die Stückprüfung hat der Hersteller vor Auslieferung des Luftfahrtgeräts an den Kunden entsprechend § 10 Absatz 3 Satz 1 durchzuführen. Er hat dem Halter die Betriebsanweisungen bei Auslieferung des Luftfahrtgeräts sowie die zur Mängelbehebung erforderlichen Anweisungen spätestens fünf Tage nach Feststellung des Mangels zur Verfügung zu stellen.

(3) Als Hersteller gilt auch, wer Luftfahrtgerät nach Absatz 1 in die Bundesrepublik Deutschland einführt.

(4) Muster- oder Gerätezulassungen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind unmittelbar gültig und ersetzen die Prüfungen nach den Absätzen 1 und 2.

Dritter Abschnitt

Instandhaltung

§ 12

Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen

(1) Instandhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts nach § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 6 und 9 bis 11 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung werden entsprechend der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durchgeführt. Für die rechtzeitige und vollständige Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen gemäß der

Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, Anhang I, Nummer M.A.201 ist der Halter des Luftfahrtgeräts verantwortlich.

(2) Instandhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts nach § 1 Absatz 1 Nummer 7 und 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung richten sich nach § 13.

(3) Für Luftfahrtgerät nach Absatz 1 gelten die vom Inhaber der Musterzulassung oder die im Rahmen einer Einzelstückprüfung herausgegebenen Instandhaltungsunterlagen als genehmigtes Instandhaltungsprogramm im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003. Satz 1 ist nicht anzuwenden auf gewerblich betriebene Luftfahrzeuge nach Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Bei geringfügigen Änderungen und Reparaturen im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ist keine Genehmigung der Unterlagen erforderlich; es reicht der Nachweis der Akzeptanz durch den Inhaber der Musterzulassung oder die zuständige Stelle. An die Stelle der Europäischen Agentur für Flugsicherheit tritt die zuständige Stelle gemäß § 2.

(4) Die zuständige Stelle kann in begründeten Fällen Ausnahmen von Absatz 1 zulassen, Zeitabstände für Instandhaltungsmaßnahmen verlängern und Entwicklungs- oder Herstellungsbetriebe zur Durchführung bestimmter Instandhaltungsmaßnahmen ermächtigen.

§ 13

Nachprüfungen

(1) Bei Luftsportgerät mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm hat der Halter das von der zuständigen Stelle festgelegte Instandhaltungsprogramm innerhalb der darin festgesetzten Fristen vollständig durchzuführen. Zusätzlich wird das Luftsportgerät alle zwölf Monate einer Nachprüfung (Jahresnachprüfung) unterzogen. Diese dient der Feststellung der Lufttüchtigkeit und der Überprüfung der Übereinstimmung mit den im zugehörigen Gerätekenblatt enthaltenen Angaben. Die Nachprüfung ist in einem Nachprüfschein zu bescheinigen. Eine Ausfertigung des Nachprüfscheins ist zu den Betriebsaufzeichnungen des Luftfahrtgeräts zu nehmen; eine Ausfertigung des jeweils letzten Nachprüfscheins ist im Luftfahrzeug mitzuführen.

(2) Bei ein- oder zweisitzigem Luftsportgerät mit einer höchstzulässigen Leermasse bis zu 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät ist die Lufttüchtigkeit nach den vom Hersteller vorgegebenen Anweisungen durch den Halter oder in dessen Auftrag nachzuprüfen oder nachprüfen zu lassen. Der Halter ist für die rechtzeitige und vollständige Durchführung der Prüfungen verantwortlich. Er hat dem Hersteller Mängel an dem Luftfahrtgerät oder an den Prüfanweisungen unverzüglich zu melden.

(3) Bei Flugmodellen mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 Kilogramm wird die Lufttüchtigkeit alle zwölf Monate nachgeprüft; wurden Änderungen an diesen Flugmodellen vorgenommen, erfolgt eine Nachprüfung vor dem ersten Flug. Hierzu hat der Halter dem Be-

auftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes das Flugmodell zur Nachprüfung vorzustellen und die durchgeführten Prüfungen von diesem Beauftragten bescheinigen zu lassen.

§ 14

Angeordnete Maßnahmen

Die zuständige Stelle kann jederzeit die Überprüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs sowie Instandhaltungsmaßnahmen anordnen, wenn beim Betrieb des zugelassenen Luftfahrzeugs Mängel festgestellt werden, die seine Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, oder wenn begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs bestehen. Das Gleiche gilt für Luftfahrzeuge, die nach einem Muster gebaut wurden, wenn zu vermuten ist, dass das Muster Mängel aufweist.

Vierter Abschnitt

Schlussvorschriften

§ 15

Durchführungsvorschriften

Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, zur Durchführung dieser Verordnung weitere Einzelheiten, die zur Feststellung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts notwendig sind, durch Rechtsverordnung zu regeln. Soweit davon die Flugsicherungsausrüstung betroffen ist, ist das Einvernehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung herbeizuführen.

§ 16

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Genehmigung nach § 2 Absatz 2 Satz 1 eine dort genannte Aufgabe durchführt,
2. entgegen § 8 Absatz 2 eine Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig übersendet,
3. entgegen § 9 Absatz 3 Satz 2 das Luftfahrtgerät nicht oder nicht rechtzeitig vorstellt oder eine Prüfung nicht oder nicht rechtzeitig bescheinigen lässt,
4. entgegen § 10 Absatz 6 eine Stellungnahme nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig abgibt,
6. entgegen § 11 Absatz 2 Satz 1 die Stückprüfung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig durchführt oder
7. entgegen § 11 Absatz 2 Satz 2 eine Betriebsanweisung oder eine Anweisung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer gegen Teil 21 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. Nr. L 224 vom 21.8.2012, S. 1) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Absatz 21.A.3 Buchstabe b eine dort genannte Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
2. entgegen Absatz 21.A.129 Buchstabe c ein dort genanntes Produktionsinspektionssystem nicht unterhält,
3. entgegen Absatz 21.A. 129 Buchstabe d einen Inhaber der Muster- oder Gerätezulassung bei der Durchführung einer dort genannten Maßnahme nicht unterstützt,
4. entgegen Absatz 21.A.130 Buchstabe c der zuständigen Behörde eine Konformitätserklärung nicht oder nicht rechtzeitig zur Validierung vorlegt,
5. entgegen Absatz 21.A.157 es der zuständigen Behörde nicht ermöglicht, eine dort genannte Untersuchung durchzuführen,
6. entgegen Absatz 21.A.165 Buchstabe b einen Herstellungsbetrieb nicht in dem dort genannten Zustand hält,
7. entgegen Absatz 21.A.165 Buchstabe g einen Inhaber der Muster- und Gerätezulassung in der Durchführung einer dort genannten Maßnahme nicht unterstützt,
8. entgegen Absatz 21.A.609 Buchstabe a einen Artikel nicht richtig herstellt oder
9. entgegen Absatz 21.A.803 Buchstabe a, b oder d Kenndaten anbringt, ändert oder entfernt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 962/2010 (ABl. L 281 vom 27.10.2010, S. 78) geändert worden ist, verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Anhang I (Teil-M)
 - a) Absatz M.A.201 Buchstabe a nicht sicherstellt, dass ein Flug nur unter den dort genannten Voraussetzungen stattfindet,
 - b) Absatz M.A.201 Buchstabe g die Instandhaltung von großen Luftfahrzeugen, von Luftfahrzeugen für die gewerbsmäßige Beförderung oder von Komponenten ohne Genehmigung durchführt,
 - c) Absatz M.A.202 eine dort genannte Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
 - d) Absatz M.A.306 Buchstabe a ein technisches Bordbuch nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt,

- e) Absatz M.A.306 Buchstabe c nicht sicherstellt, dass das technische Bordbuch mindestens für die dort genannte Dauer aufbewahrt wird,
 - f) Absatz M.A.401 Buchstabe a andere als die dort genannten Instandhaltungsunterlagen verwendet,
 - g) Absatz M.A.713 die zuständige Behörde nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
2. entgegen Anhang II (Teil-145)
- a) Absatz 145.A.45 Buchstabe a Satz 1 andere als die dort genannten Instandhaltungsunterlagen anwendet,
 - b) Absatz 145.A.50 Buchstabe a eine Freigabebescheinigung ausstellt,
 - c) Absatz 145.A.60 Buchstabe a die zuständige Behörde, den Eintragsstaat oder den für die Entwicklung des Luftfahrzeugs oder der Komponente verantwortlichen Betrieb nicht oder nicht rechtzeitig in Kenntnis setzt,
 - d) Absatz 145.A.80 ein Luftfahrzeug oder ein Luftfahrzeugbauteil instand hält,
 - e) Absatz 145.A.85 eine dort genannte Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
3. entgegen Anhang III (Teil-66)
- a) Absatz 66.A.20 Buchstabe b Freigabebescheinigungen ausstellt,
 - b) Absatz 66.A.55 eine dort genannte Lizenz als Qualifizierungsnachweis nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig beibringt oder
4. entgegen Anhang IV (Teil-147) Absatz 147.A.150 Buchstabe a die zuständige Behörde nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig unterrichtet.

§ 17

Übergangsbestimmungen

- (1) Die Prüfstellen, die nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010) in der am 31. Dezember 2012 geltenden Fassung anerkannt worden sind, sind bis 31. Dezember 2013 berechtigt, die Lufttüchtigkeit für leichtes Luftsportgerät nach dieser Vorschrift festzustellen.
- (2) Bisherige Zulassungen, Genehmigungen und Anerkennungen, die nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010) in der am 1. September 2012 geltenden Fassung erteilt worden sind, bleiben weiterhin gültig. Bestehende Zulassungen, Genehmigungen und Anerkennungen mit zeitlichen Befristungen bleiben bis zum Ablauf der Befristung gültig.

Artikel 2

Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 11 wird wie folgt gefasst:

„11. sonstiges Luftfahrtgerät, das als Ausrüstungs- oder Zubehörteil eines Luftfahrzeugs den folgenden Anforderungen unterliegt:

1. den besonderen Anforderungen auf Grund der 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 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1) oder
2. den Anforderungen der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät.“

b) In Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „§10a“ durch die Angabe „§ 11“ ersetzt.

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2 Zuständige Stellen

Für Luftfahrtgerät nach § 1 Absatz 1 Nummer 7 und für Luftfahrtgerät nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 erteilt der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes, im Übrigen das Luftfahrt-Bundesamt die Musterzulassung, soweit nicht gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 die Europäische Agentur für Flugsicherheit zuständig ist.“

3. § 8 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. die Benennung eines Zustellungsbevollmächtigten, soweit der Eigentümer seinen Wohn- oder Geschäftssitz nicht in der Bundesrepublik Deutschland hat;“

b) Die bisherigen Nummern 2 bis 7 werden die Nummern 3 bis 8.

c) In Nummer 8 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt und folgende Nummer 9 angefügt:

„9. ein von der zuständigen Stelle nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung genehmigtes Instandhaltungsprogramm, sofern nicht § 12 Absatz 3 der Verordnung zur Prüfung von Luftgerät zutrifft.“

4. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9 Verkehrszulassung, Rücknahme und Widerruf

(1) Die zuständige Stelle lässt das Luftfahrtgerät durch Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses zum Verkehr zu; hierbei legt sie den Verwendungszweck (Kategorie) fest. Das Lufttüchtigkeitszeugnis und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit sind beim Betrieb des Luftfahrtgeräts mitzuführen.

(2) Die Zulassung kann eingeschränkt, geändert, mit Auflagen verbunden oder befristet werden. Die Zulassung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder eine Anzeige nach § 102a eingeht. Ruht die Haftpflichtversicherung ein Jahr oder weniger, ist die Zulassung erst dann zu widerrufen, wenn die Versicherung nach Ablauf der Jahresfrist nicht wieder aufgenommen wird.

(3) Ist die Zulassung zurückgenommen oder widerrufen worden, so hat die zuständige Stelle das Lufttüchtigkeitszeugnis einzuziehen.

(4) Die zuständige Stelle erteilt für das Luftfahrzeug bei der Verkehrszulassung nach Absatz 1 Satz 1 ein Lärmzeugnis, wenn die Einhaltung der nach § 3 Absatz 3 bekannt gegebenen Geräuschgrenzwerte durch Übereinstimmung des Luftfahrzeugs mit dem Muster oder durch die Bescheinigung nach § 8 Absatz 2 Nummer 6 nachgewiesen ist.“

5. § 10 wird aufgehoben.

6. Die §§ 11 und 12 werden wie folgt gefasst:

„§ 11 Anzeigepflichten

(1) Der Halter des Luftfahrzeugs hat der zuständigen Stelle unverzüglich Folgendes anzuzeigen:

1. technische Mängel, welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, soweit sie nicht durch die vorgeschriebene Instandhaltung zu beheben sind,
2. jede Änderung des regelmäßigen Standorts des Luftfahrzeugs,
3. jede Änderung seiner Anschrift,
4. jede Änderung des Verwendungszwecks des Luftfahrzeugs.

(2) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs hat der zuständigen Stelle unverzüglich anzuzeigen, wenn der Eigentümer wechselt oder wenn der Halter für mindestens sechs Monate wechselt.

§ 12 Vorläufige Verkehrszulassung

(1) Luftfahrtgerät nach § 6 kann ausnahmsweise, insbesondere für technische Zwecke, Ausbildungs-, Vorführungs- und Überführungszwecke, vorläufig zum Verkehr zugelassen werden, wenn die Haftpflichtdeckung nachgewiesen und auf Verlangen der Nachweis erbracht ist, dass die Verwendung des Luftfahrtgeräts für den beabsichtigten Zweck unbedenklich ist.

(2) Die zuständige Stelle lässt das Luftfahrtgerät durch Erteilung einer Bescheinigung vorläufig zum Verkehr zu. Die Bescheinigung kann für einen Zeitraum von bis zu zwölf Monaten erteilt werden. Sie ist beim Betrieb des Luftfahrtgeräts mitzuführen.

(3) Die vorläufige Verkehrszulassung kann eingeschränkt, geändert oder mit Auflagen verbunden werden. Sie ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder eine Anzeige nach § 102a eingeht.

(4) § 9 Absatz 3 sowie § 11 sind sinngemäß anzuwenden.“

7. In § 14 Absatz 2 Satz 1 und 2 werden die Worte „Hängegleiter und Gleitsegel“ jeweils durch die Worte „Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 4“ ersetzt.

8. Dem § 21 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal, die nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erteilt wurden, berechtigen auch zur Freigabe von Luftfahrtgerät, das nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union fällt. Die

Gruppenberechtigungen gemäß Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 sind dabei nur für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 5 700 Kilogramm sowie für einmotorige Drehflügler anzuwenden.“

9. In § 28 Absatz 5 Satz 1 werden nach dem Wort „Lizenzen“ die Wörter „und Berechtigungen“ eingefügt.

10. § 61 Absatz 4 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. bei Flugzeugen, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen eingesetzt werden, nach Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 (ABl. L 254 vom 20.9.2008, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;“

11. § 78 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Erlaubnis nach § 27 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes für gefährliche Güter nach § 76 Nummer 1 bis 4 wird den Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeughaltern vom Luftfahrt-Bundesamt allgemein oder im Einzelfall erteilt, wenn die in der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, Anhang III, Abschnitt R oder beim Transport mit Hubschraubern die im Abschnitt R der JAR-OPS 3 deutsch (vom 28. Januar 2008, BAnz. Nr. 64a vom 25. April 2008) enthaltenen Forderungen sinngemäß erfüllt sind.“

b) In Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „JAR-OPS 1 deutsch“ durch die Wörter „Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 Anhang III“ ersetzt.

12. § 99 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ausländische Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm, die von einem deutschen oder ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Muster- und Verkehrszulassung. Ausländische Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse bis 120 Kilogramm, die von einem deutschen oder ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Musterprüfung nach § 11 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät. Der Beauftragte kann einzelne ausländische Nachweise zur Erteilung der

Zulassung nach Satz 1 anerkennen, wenn gewährleistet ist, dass eine Gleichwertigkeit der ausländischen technischen Anforderungen und Prüfverfahren vorliegt.“

13. In § 104 Absatz 3 wird die Angabe „17“ durch die Angabe „19“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät

Die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 4. März 1970 (BGBl. I S. 262), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 12. September 2008 (BGBl. I S. 1834) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Die Angaben zu dem Zweiten und Dritten Abschnitt werden wie folgt gefasst:

„Zweiter Abschnitt

Technische Betriebsvorschriften

- § 4..... Zulässige Betriebszeiten
§§ 5 bis 9 (weggefallen)
§ 10..... Wägung der Luftfahrzeuge
§§ 11 bis 13 (weggefallen)
§ 14..... Lufttüchtigkeitsanweisungen
§ 15..... (weggefallen)

Dritter Abschnitt

- §§ 16 bis 17 (weggefallen)“.

- b) Nach der Angabe „§ 24 Betriebsgrenzen für Luftfahrzeuge“ wird folgende Angabe eingefügt: „§ 24a Besondere betriebliche Genehmigung“

2. § 1 Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. bei Flugzeugen, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen eingesetzt werden, nach den §§ 3, 3a, 14, 25 und 55 sowie nach den Bestimmungen des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 (ABl. L 254 vom 20.9.2008, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;“

3. Die §§ 5 bis 9 und 11 bis 13 werden aufgehoben.
4. § 14 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Nachprüfung“ die Wörter „oder Prüfung zur Feststellung der Lufttüchtigkeit“ eingefügt und wird folgender Satz angefügt:
„Lufttüchtigkeitsanweisungen, welche durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit nach dem Verfahren des Artikels 52 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 216/2008 amtlich veröffentlicht wurden, sind unmittelbar gültig und bedürfen keiner Veröffentlichung nach Satz 1.“
 - b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“
5. Die §§ 15 bis 17 werden aufgehoben.
6. Nach § 24 wird folgender § 24a eingefügt:

„§ 24a Besondere betriebliche Genehmigungen

- (1) Flüge nach Instrumentenflugregeln bedürfen der Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt, wenn die Lufträume aus einem der folgenden Gründe besondere Navigationsanforderungen stellen:
 1. reduzierte Höhenstaffelung (RVSM),
 2. besondere Vorgaben für den Nordatlantischen Luftraum (MNPS),
 3. die Anwendung von Flächennavigationsverfahren (PBN, RNAV, RNP).
- (2) Der Halter hat dem Luftfahrt-Bundesamt die Fähigkeit, Flüge gemäß Absatz 1 durchführen zu können, nachzuweisen. Der Nachweis umfasst
 1. die Eignung und Instandhaltung der Ausrüstung,
 2. die Betriebsverfahren und
 3. die Schulung der Flugbesatzung.“
7. § 25 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Werden beim Betrieb des zugelassenen Luftfahrzeugs Mängel festgestellt, die seine Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, oder bestehen begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, setzt die zuständige Stelle dem Halter des Luftfahrzeugs eine Frist, innerhalb derer er die erforderlichen Maßnahmen durchzuführen hat, um die Mängel zu beseitigen. Bis zur Durchführung dieser

Maßnahmen kann die zuständige Stelle den Betrieb des Luftfahrzeuges untersagen oder unter Auflagen gestatten. Ist die Lufttüchtigkeit nach Ablauf der Frist nicht wiederhergestellt, erklärt die zuständige Stelle das Luftfahrzeug für luftuntüchtig. Für Luftfahrzeuge, die von der Verkehrszulassung befreit sind, gelten die Sätze 1 bis 3 sinngemäß.“

8. In § 30 Absatz 3 Nummer 4 wird die Angabe „nach § 15 Abs. 2 Nr. 1 Buchstaben b und c“ gestrichen.

9. § 34 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Verfahren bedürfen der Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt, sofern es sich um Flugbetrieb bei geringer Sicht, insbesondere um Starts bei Pistensichtweiten unter 400 Metern und um Präzisionsanflüge nach den Betriebsstufen II und III handelt.“

10. § 57 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Buchstaben c und e werden aufgehoben.

bb) Der bisherige Buchstabe d wird Buchstabe c und die Angabe „§ 14 Abs. 2“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 2 Satz 1“ ersetzt.

cc) Der bisherige Buchstabe f wird Buchstabe d.

b) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. ohne Genehmigung nach § 24a Absatz 1 einen dort genannten Flug durchführt,“

c) Die Nummern 4 und 5 werden aufgehoben

d) In Nummer 6 Buchstabe i wird nach den Wörtern „Mindestausrüstungslisten oder“ das Wort „, entgegen“ eingefügt.

e) Die Nummern 8 und 9 werden aufgehoben.

Artikel 4

Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV)

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3536) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 104 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die fachlichen Voraussetzungen nach Absatz 2 Nummer 1 und 2 sind

1. für die Prüferlaubnis Klasse 1

- a) der erfolgreiche Besuch einer staatlichen oder staatlich anerkannten Technikerschule oder einer Fachhochschule oder wissenschaftlichen Hochschule einschlägiger Fachrichtung oder ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf in einem der Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet,
- b) eine der beantragten Fachrichtung entsprechende berufliche Tätigkeit von drei Jahren in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen des beantragten oder eines ähnlichen Musters oder eine der beantragten Fachrichtung entsprechende berufliche Tätigkeit von fünf Jahren bei der Durchführung von Arbeiten im Rahmen der Instandhaltung nach § 12 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät an Luftfahrzeugen des beantragten oder eines ähnlichen Musters; zwölf Monate dieser beruflichen Tätigkeit müssen innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Erlaubnis in einem anerkannten Hersteller-, Instandhaltungs- oder luftfahrttechnischen Betrieb ausgeübt worden sein;

2. für die Prüferlaubnis Klasse 3

- a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf in einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet,
- b) eine berufliche Tätigkeit von drei Jahren im Bereich der Instandhaltung von Luftfahrtgerät der beantragten oder einer technisch ähnlichen Art, davon zwölf Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrags auf Erteilung der Erlaubnis in einem anerkannten Instandhaltungs- oder luftfahrttechnischen Betrieb;

3. für die Prüferlaubnis Klasse 4

- a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf in einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet,
- b) eine berufliche Tätigkeit von drei Jahren bei der Instandhaltung oder Prüfung der Art von Luftfahrtgerät, für das die Prüferlaubnis erteilt werden soll;

4. für die Prüferlaubnis Klasse 5

- a) ein Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf in einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet,

- b) eine berufliche Tätigkeit von zwei Jahren im Bereich der Instandhaltung von Ultraleichtflugzeugen, davon sechs Monate innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrags auf Erteilung der Erlaubnis in einem Instandhaltungsbetrieb.“
 - b) In Absatz 5 werden die Wörter „Stück- und Nachprüfungen“ durch die Wörter „der Instandhaltung von Luftfahrtgerät“ ersetzt.
2. § 105 wird wie folgt geändert:
- a) In Buchstabe a wird die Angabe „2 oder“ gestrichen.
 - b) In Buchstabe b wird die Angabe „2,“ gestrichen.
3. § 106 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Bei Bewerbern um die Erlaubnis Klasse 3 oder Klasse 5 kann von dem Nachweis der beruflichen Tätigkeit nach § 104 Absatz 3 Nummer 2b oder Nummer 4b abgesehen werden, wenn eine gleichwertige Tätigkeit nichtberufsmäßig bei einem anerkannten Instandhaltungsbetrieb oder bei einem Herstellerbetrieb für Luftsportgerät ausgeübt wurde.“
 - b) Absatz 3 wird aufgehoben.
4. § 108 wird wie folgt gefasst:

„§ 108 Erteilung und Umfang der Erlaubnis, Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät

- (1) Die Erlaubnis wird durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät in den Klassen 1 bis 5 wie folgt erteilt:
- 1. Klasse 1 für die Freigabe nach Instandhaltung von Luftschiffen,
 - 2. Klasse 3 für die Freigabe nach Instandhaltung von Flugzeugen mit einer höchstzulässige Abflugmasse bis 750 Kilogramm, Motorseglern, Segelflugzeugen, Ballonen und Rettungsfallschirmen,
 - 3. Klasse 4 für die Freigabe nach Instandhaltung von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren (APU), Luftschrauben und Flugsicherungs-ausrüstung,
 - 4. Klasse 5 für die Stück- und Nachprüfung von Ultraleichtflugzeugen einschließlich der Rettungsgeräte.
- (2) Gültige Erlaubnisse von Prüfern für Luftfahrtgerät der bisherigen Klasse 2 für Luftschiffe werden von der zuständigen Stelle auf Antrag in Klasse 1 umgeschrieben. Gültige

Erlaubnisse von Prüfern für Luftfahrtgerät der Klasse 1 und 2 für Flugzeuge und Drehflügler werden von der zuständigen Stelle auf Antrag in Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal umgeschrieben. Mustereintragungen für nationale Muster von Flugzeugen und Drehflüglern erfolgen in einer Ergänzung zum Berechtigungsumfang als nationaler Anhang gemäß § 111a Absatz 1.

(3) Die Erlaubnis wird erteilt

1. für bestimmte Gerätearten und Muster;
2. für bestimmte Fachrichtungen
 - a) bei Klasse 1 und 3 für Flugzeuge mit einer höchstzulässige Abflugmasse bis 750 Kilogramm und für Motorsegler für die Fachrichtung Flugwerk, Triebwerk und elektronische Ausrüstung,
 - b) bei Klasse 3 für Segelflugzeuge und Ballone für die Fachrichtung Flugwerk und elektronische Ausrüstung,
 - c) bei Klasse 5 für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber für die Fachrichtung Flugwerk mit Triebwerk und elektronische Ausrüstung.

(4) Die Erlaubnis berechtigt zur Ausübung der Tätigkeit als Prüfer nach Maßgabe der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät.

(5) Das Luftfahrt-Bundesamt legt die Form der Erlaubnis der Klassen 1, 3 und 4 fest und veröffentlicht diese in den Nachrichten für Luftfahrer. Die Form der Erlaubnis der Klasse 5 richtet sich nach Muster 9a.“

5. § 109 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „24 Monaten“ durch die Angabe „5 Jahren“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 erster Halbsatz wird die Angabe „24 Monate“ durch die Angabe „5 Jahre“ ersetzt.

c) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Gültigkeitsdauer und Verlängerung des nationalen Anhangs von Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal richten sich nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1).“

6. § 110 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für Prüfer der Klasse 1 und 3 ist fachliche Voraussetzung für den Erwerb der Musterberechtigung, dass der Prüfer innerhalb der letzten zwei Jahre vor Antragstellung praktisch an diesem Muster in die Aufgaben der Nachprüfung eingewiesen wurde und min-

destens sechs Monate im Bereich der Herstellung oder Instandhaltung des Musters in einem anerkannten Instandhaltungsbetrieb tätig war; Zeiten der Teilnahme an einem Lehrgang können berücksichtigt werden. Die Einweisung hat sich auf die Kenntnis des Aufbaus, der Funktion und Instandhaltung des Luftfahrzeugmusters zu erstrecken. Sie ist von einem Instandhaltungsbetrieb oder einer anerkannten Ausbildungsstelle zu bescheinigen. Die ausbildende Stelle hat zu bescheinigen, dass die Einweisung nach den für das Muster geltenden Richtlinien und Verfahren der Prüfung mit Erfolg durchgeführt wurde. Die Erlaubnisbehörde kann Einsicht in die Ausbildungsunterlagen verlangen.“

7. § 111 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Erlaubnisbehörde kann für die Erlaubnis Klasse 3 eine Sammeleintragung für eine größere Anzahl von Einzelmustern, die ähnlich in Aufbau, Leistung und Funktion sind, erteilen.“

b) Absatz 3 wird aufgehoben.

8. § 111a wird wie folgt gefasst:

„§ 111a Fachliche Voraussetzungen, Prüfungen, Erteilung und Umfang der Erlaubnis

(1) Das freigabeberechtigte Personal bedarf einer Lizenz zur Ausübung der Prüf- und Zulassungstätigkeit. Die fachlichen Voraussetzungen, die Art und der Umfang für den Erwerb der Lizenzen als freigabeberechtigtes Personal richten sich nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, Anhang III, Teil 66. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt auf Antrag eine Erweiterung des Berechtigungsumfangs um Luftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aus, sofern die Voraussetzungen für die Erteilung der Berechtigung nach § 110 erbracht wurden.

(2) Betriebe, die eine Ausbildung von freigabeberechtigtem Personal nach Absatz 1 durchführen, bedürfen der Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt. Die fachlichen Voraussetzungen, die Erteilung und der Umfang der Genehmigung richten sich nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003.

(3) Genehmigungen zur Ausbildung von freigabeberechtigtem Personal, die durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit, durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erteilt wurden, sind in der Bundesrepublik Deutschland allgemein anerkannt. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt auf Antrag eine Erweiterung zu der Genehmigung für die Ausbildung von freigabeberechtigtem Personal mit Berechtigung

gungen für Luftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aus, sofern die Voraussetzungen für die Erteilung der Erweiterung nach § 104 erbracht wurden.

(4) Die Zulassung nach Absatz 1, 2 oder 3 kann mit Auflagen verbunden, beschränkt oder befristet werden. Sie ist ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich entfallen sind oder die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.“

9. In § 114 Satz 3 wird die Angabe „JAR-OPS 1 deutsch“ durch die Wörter „Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 (ABl. L 10 vom 12.1.2008, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

10. In § 125 Absatz 2 wird nach Satz 4 folgender Satz eingefügt:

„Der Nachweis von Sprachkenntnissen aller Stufen nach Anlage 3 kann durch Vorlage von Sprachvermerken erfolgen, die durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung in Lizenzen oder Erlaubnisscheine für erlaubnispflichtiges Personal gemäß § 1 Nummer 1 oder Nummer 2 Buchstabe a oder Nummer 2 Buchstabe b der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung eingetragen oder diesem Personal auf einem gesonderten Dokument bescheinigt wurden.“

11. In Anlage 1 wird das Muster 9 (§ 108 LuftPersV) gestrichen.

Artikel 5

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Anlage zu § 2 Absatz 1 (Gebührenverzeichnis) der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis werden im Satz nach der Angabe zu Abschnitt VII die Angaben „JAR-TSO deutsch (BAnz. Nr. 137a vom 28. Juli 1998), JAR-21 deutsch (BAnz. Nr. 137a vom 28. Juli 1998, geändert durch Bekanntmachung vom 26. März 1999, BAnz. S. 6435),“ gestrichen und die Angabe „(ABl. L 10 vom 12.1.2008, S. 1)“ durch die Wörter „(Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der

Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), die zuletzt durch die Verordnung Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 (ABl. L 254 vom 20.9.2008, S. 1) geändert worden ist)“ ersetzt.

2. Die Abschnitte I und II werden wie folgt gefasst:

„I. Anerkennungen, Genehmigungen und Ermächtigungen bei der Entwicklung, Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrtgerät

Gebührentatbestand	Gebühr
1. Entwicklung	
a) Genehmigung eines Entwicklungsbetriebs (§ 2 Absatz 2 LuftGerPV, Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnis- sen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben Anhang Teil 21 Abschnitt J)	600 bis 14 000 EUR
b) Erweiterung der Genehmigung nach Buchstabe a	3/10 bis 5/10 der Gebühr für die Genehmigung
c) Änderung der Genehmigung nach Buchstabe a	2/10 bis 5/10 der Gebühr für die Genehmigung
2. Herstellung	
a) Genehmigung eines Herstellungsbetriebs (§ 2 Absatz 2 LuftGerPV, Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang Teil 21 Abschnitt G)	600 bis 14 000 EUR
b) Erweiterung der Genehmigung nach Buchstabe a	3/10 bis 5/10 der Gebühr für die Genehmigung
c) Änderung der Genehmigung nach Buchstabe a	2/10 bis 5/10 der Gebühr für die Genehmigung
d) Anerkennung der Herstellungsnachweise anderer Stellen (§ 5 LuftGerPV)	500 EUR

- e) Zustimmung zur Herstellung von Luftfahrtgerät oder -teilen ohne Genehmigung als Herstellungsbetrieb (§ 9 Absatz 1 LuftGerPV, Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Teil 21 Abschnitt F) 500 bis 5 000 EUR
- f) Genehmigung eines Herstellungsbetriebs für Luftsportgerät oder Erweiterung oder Änderung der Genehmigung (§ 10 LuftGerPV) 300 EUR
- 3. Instandhaltung und Genehmigung von Organisationen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
 - a) Genehmigung eines Instandhaltungsbetriebs (§ 2 Absatz 2 LuftGerPV, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen) 500 bis 14 000 EUR
 - b) Erweiterung der Genehmigung nach Buchstabe a 3/10 bis 5/10 der Gebühr für die Genehmigung
 - c) Änderung der Genehmigung nach Buchstabe a 2/10 bis 5/10 der Gebühr für die Genehmigung
 - d) Genehmigung eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (§ 2 Absatz 2 LuftGerPV, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang I Abschnitt A Unterabschnitt G) 500 bis 14 000 Euro
 - e) Erweiterung der Genehmigung nach Buchstabe d 3/10 bis 5/10 der Gebühr der Genehmigung
 - f) Änderung der Genehmigung nach Buchstabe d 2/10 bis 5/10 der Gebühr der Genehmigung
 - g) Anerkennung der Instandhaltungsnachweise anderer Stellen (§ 6 LuftGerPV) 80 bis 450 EUR
 - h) Verlängerung der Zeitabstände für die Nachprüfung (§ 12 Absatz 4 LuftGerPV) 90 bis 300 EUR

- | | | |
|----|--|-------------------|
| i) | Genehmigung eines Herstellungsbetriebs für Luftsportgerät für die Instandhaltung oder Erweiterung der Genehmigung (§ 2 Absatz 2 und 3 LuftGerPV) | 300 EUR |
| j) | Genehmigung oder Änderung eines Instandhaltungsprogramms (§ 12 Absatz 1 LuftGerPV, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang I M.A. 302) | 100 bis 2 000 EUR |
| k) | Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (§ 12 Absatz 1 LuftGerPV, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang I M.A. 901 Buchstaben d, e, h und i) | 100 bis 1 000 EUR |
| 4. | Sonstige Amtshandlungen im Bereich der Prüfung von Luftfahrtgerät | |
| a) | Erteilung einer Ausnahme für die Herstellung im Amateurbau (§ 9 Absatz 4 LuftGerPV) | 220 EUR |
| b) | Ermächtigung zur Durchführung bestimmter Instandhaltungen und Änderungen (§ 12 Absatz 1 und 4 LuftGerPV) | 60 bis 600 EUR |
| c) | Änderung oder Neuausstellung der Genehmigungsurkunde eines Betriebs nach den Nummern 1, 2 und 3 | 90 EUR |
| d) | Gutachterliche Tätigkeit im Zusammenhang mit ausländischer Genehmigung eines Betriebs nach Nummer 1, 2 oder 3 oder den zugehörigen Zeugnissen und Bescheinigungen je angefangene Tätigkeitsstunde einschließlich der An- und Abfahrtzeiten zu auswärtigen Dienststätten | 65 bis 110 EUR |
| e) | Anerkennung des verantwortlichen Personals im Instandhaltungsbetrieb oder in der Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (§ 12 Absatz 1 LuftGerPV, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang I Abschnitt A M.A. 706 und 707, Anhang II Abschnitt A 145.A.30 sowie Abschnitt B, 145.B.20 Nr. 1 und 4) | 100 bis 1 800 EUR |
| 5. | Anerkennung von Produktspezifikationen für Bau- und Ausrüstungsteile (§ 9 Absatz 1 LuftGerPV, Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang Teil 21 Abschnitt K) | |
| a) | Grundgebühr je Anerkennung | 70 EUR |

b) Zuschlag je angefangene Tätigkeitsstunde für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Anerkennung der Produktspezifikation	65 bis 110 EUR
6. Die im Kalenderjahr jeweils erste Überprüfung zur fortlaufenden Bestätigung der Genehmigungsvoraussetzungen oder Verlängerung der Gültigkeit der Genehmigung eines Betriebs nach I. Nr. 1, 2 oder 3 mit der Größe der Belegschaft von	
a) bis zu 5 Personen	1 000 EUR
b) über 5 bis 10 Personen	2 000 EUR
c) über 10 bis 50 Personen	3 500 EUR
d) über 50 bis 100 Personen	5 000 EUR
e) über 100 bis 250 Personen	7 000 EUR
f) über 250 bis 500 Personen	10 000 EUR
g) über 500 Personen	14 000 EUR

II. Zulassung von Luftfahrtgerät und Eintragung von Luftfahrzeugen

Gebührentatbestand	Gebühr
1. Musterzulassung (§ 4 LuftVZO)	
A. Grundgebühren	
a) Flugzeuge oder Drehflügler (Hub-, Trag- und Flugschrauber), jeweils mit einer höchstzulässigen Startmasse	
aa) bis 2 000 kg	500 EUR
bb) über 2 000 kg bis 5 700 kg	900 EUR
cc) über 5 700 kg bis 14 000 kg	1 500 EUR
dd) über 14 000 kg bis 50 000 kg	2 500 EUR
ee) über 50 000 kg bis 100 000 kg	5 000 EUR
ff) über 100 000 kg bis 150 000 kg	11 000 EUR
gg) über 150 000 kg	24 000 EUR

b) Luftschiffe mit einer Höchstmasse	
aa) bis 1 500 kg	800 EUR
bb) über 1 500 kg bis 5 000 kg	1 200 EUR
cc) über 5 000 kg bis 10 000 kg	1 800 EUR
dd) über 10 000 kg bis 100 000 kg	3 000 EUR
ee) über 100 000 kg	6 000 EUR
c) Motorsegler	
aa) nichtselbststartend	200 EUR
bb) selbststartend	500 EUR
d) Segelflugzeuge	150 EUR
e) Bemannte Ballone mit einer Zulassung	
aa) bis 5 Personen	150 EUR
bb) über 5 Personen bis 15 Personen	500 EUR
cc) über 15 Personen	1 000 EUR
f) Ultraleichtflugzeuge	50 bis 125 EUR
g) Rettungsfallschirme	250 EUR
h) Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 150 kg	500 EUR
i) Flugmotoren mit einer höchstzulässigen Startleistung oder mit einem höchstzulässigen Startschub	
aa) bis 75 kW	350 EUR
bb) über 75 kW bis 150 kW oder bis 3 000 N	700 EUR
cc) über 150 kW bis 375 kW oder über 3 000 N bis 10 000 N	1 500 EUR
dd) über 375 kW bis 750 kW oder über 10 000 N bis 50 000 N	3 000 EUR
ee) über 750 kW oder über 50 000 N	4 000 EUR
ff) Flugmotoren für Motorsegler oder Leichtflugzeuge (VLA)	250 EUR

j) Propeller	
aa) Feste Propeller oder einstellbare Propeller	300 EUR
bb) Verstellpropeller	700 EUR
k) Rettungs- oder Sicherheitsgerät	130 bis 500 EUR
l) Geräte der elektrischen Anlagen	180 bis 800 EUR
m) Bordküchen	180 bis 1 300 EUR
n) Schleppkupplungen für Segelflugzeug- oder Bannerschlepp	70 EUR
B. Zuschlag zu den Grundgebühren nach A je angefangene Tätigkeitsstunde einschließlich der An- und Abfahrzeiten zu auswärtigen Dienststätten	65 bis 110 EUR
C. Musterprüfung, Stückprüfung und Nachprüfung von Luftsportgerät (§§ 10, 13 Absatz 1 und 2 LuftGerPV)	
a) Musterprüfung	
aa) Rettungssystem	300 bis 2 500 EUR
bb) schwerkraftgesteuertes Luftsportgerät	500 bis 7 000 EUR
cc) aerodynamisch gesteuertes Luftsportgerät	500 bis 7 500 EUR
b) Stückprüfung	
aa) Rettungsgerät	25 bis 250 EUR
bb) Abnahmeprüfung, Dokumentation, Berichte	25 bis 500 EUR
c) Nachprüfung	
aa) Luftsportgerät	
aaa) Dokumentation, Berichte	25 bis 80 EUR
bbb) Abnahmeprüfung	80 bis 350 EUR
bb) Rettungssystem	
aaa) Dokumentation, Berichte	25 bis 80 EUR
bbb) Abnahmeprüfung	50 bis 150 EUR
D. Musterprüfung, Stückprüfung und Nachprüfung von Flugmodellen mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 150 kg (§ 9 Absatz 3, 13 Absatz 3 LuftGerPV)	
a) Musterprüfung, Stückprüfung	150 bis 500 EUR

- | | |
|--|---|
| b) Nachprüfung | 30 bis 150 EUR |
| E. Einzelstückprüfung (§ 3 LuftGerPV) je angefangene Tätigkeitsstunde einschließlich der Dienstreisezeiten für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Einzelstückprüfung | 65 bis 110 EUR |
| 2. Änderung der Musterzulassung, Ergänzung zur Musterzulassung (§ 5 LuftVZO) | |
| a) Grundgebühr | 1/10 bis 5/10 der Musterzulassungsgrundgebühr des jeweiligen Gerätes nach Abschnitt II Nummer 1 Buchstabe A |
| b) Zuschlag je angefangene Tätigkeitsstunde einschließlich der An- und Abfahrtzeiten zu auswärtigen Dienststätten für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Änderung der Musterzulassung oder Ergänzung zur Musterzulassung | 65 bis 110 EUR |
| 3. Anordnung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (§ 8 LuftGerPV) | 50 bis 2 000 EUR |
| 4. Erteilung von Berechtigungen (§ 4 LuftVZO, Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang Teil 21 Abschnitt O) | 100 bis 1 000 EUR |
| a) Grundgebühr | 100 bis 1 000 EUR |
| b) Zuschlag je angefangene Tätigkeitsstunde einschließlich der An- und Abfahrtzeiten zu auswärtigen Dienststätten für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erteilung von Berechtigungen | 65 bis 110 EUR |
| 5. Änderung der Berechtigungen (§ 4 LuftVZO, Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang Teil 21 Abschnitt O) | |
| a) Grundgebühr je Änderung | 1/10 bis 5/10 der Grundgebühr der jeweiligen Berechtigung nach Abschnitt II. Nummer 4 |
| b) Zuschlag je angefangene Tätigkeitsstunde einschließlich der An- und Abfahrtzeiten zu auswärtigen Dienststätten für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Änderung von Berechtigungen | 65 bis 110 EUR |
| 6. (weggefallen) | |

7. Verkehrszulassung, Eintragung (§§ 6, 9 und 14 LuftVZO)
- a) Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, bemannte Ballone mit einer Höchstmasse
 - aa) bis 2 000 kg 80 EUR
 - bb) über 2 000 kg bis 20 000 kg 350 EUR
 - cc) über 20 000 kg bis 100 000 kg 1 000 EUR
 - dd) über 100 000 kg bis 150 000 kg 2 500 EUR
 - ee) über 150 000 kg 4 500 EUR
 - b) Luftschiffe
 - aa) bis zu 10 000 kg Leermasse ohne Gas 400 EUR
 - bb) über 10 000 kg Leermasse ohne Gas 450 bis 1 000 EUR
 - c) sonstiges Luftfahrtgerät (§ 6 Absatz 1 Nummer 9 LuftVZO) Gebührensätze wie bei Buchstabe a, höchstens jedoch 800 EUR
- Beantragt in den Fällen der Buchstaben a bis c dieselbe Person, die den Antrag auf Musterzulassung eines Luftfahrtgeräts gestellt hat, nach Erteilung der Musterzulassung auch die Verkehrszulassung für ein Luftfahrtgerät dieses Modells, so entsteht die Verkehrszulassungsgebühr für das erste Stück nicht.
- d) Zuschlag für die Erteilung der Verkehrszulassung am Auslieferungsort des Luftfahrzeugs
 - aa) für die ersten drei notwendigen Abwesenheitstage der Mitarbeiterin/des Mitarbeiters der zuständigen Stelle vom Dienstsitz 2 000 bis 5 000 EUR
 - bb) für jeden weiteren notwendigen Abwesenheitstag 700 EUR
8. Änderung der Verkehrszulassung oder der Eintragung (§§ 9, 14 LuftVZO)
- a) Änderung der Verkehrszulassung 1/10 bis 3/10 der Gebühren gemäß Abschnitt II Nummer 7, mindestens jedoch 30 EUR

- | | | |
|-----|---|--|
| b) | Änderung der Eintragung in die Luftfahrzeugrolle | 70 EUR |
| c) | Änderung der Eintragung in das Luftsportgeräteverzeichnis | 25 EUR |
| 9. | Erteilung einer weiteren Ausfertigung des Lufttüchtigkeitszeugnisses, des Lärmzeugnisses oder des Eintragungsscheins (§§ 9, 14 LuftVZO, § 10 Absatz 1 Nummer 2 VwKostG) | 30 EUR |
| 10. | Vorläufige Verkehrszulassung (§ 12 LuftVZO) oder Flugzulassung (Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang Teil 21 Abschnitt H) | |
| a) | Einzelzulassung | |
| aa) | Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, bemannte Ballone | 5/10 der Gebühr gemäß Abschnitt II. Nr. 7 |
| bb) | Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 150 kg | 30 EUR |
| cc) | sonstiges Luftfahrtgerät | Gebührensätze wie bei Buchstabe aa, höchstens jedoch 500 EUR |
| b) | Allgemeine Zulassung | 50/10 der Gebühr gemäß Abschnitt II. Nr. 10 a |
| 11. | Lufttüchtigkeitszeugnisse für die Ausfuhr von Luftfahrtgerät (§ 13 LuftVZO) | Gebührensätze wie bei Abschnitt II Nr. 10 a |
| 12. | Erteilung eines Auszugs oder einer Bescheinigung über Nichteintragung (§ 14 LuftVZO) | 40 EUR |
| a) | aus der Luftfahrzeugrolle | 40 EUR |
| b) | aus dem Luftsportgeräteverzeichnis | 30 EUR |
| 13. | Zulassung von Abweichungen (Abschnitt IV Nummer 1 der Anlage 1 zu § 14 Absatz 1 und § 19 Absatz 1 LuftVZO) | 40 EUR |
| 14. | Zulassung einer Ausnahme (§ 3 Absatz 2 LuftVG) | 40 bis 80 EUR |
| 15. | Vormerkung eines Kennzeichens (§ 19 Absatz 2 LuftVZO) | 30 EUR |

16. Änderung eines Lärmzeugnisses ohne Änderung der Musterzulassung (§ 3 Absatz 2, § 9 Absatz 4 LuftVZO, § 4 Absatz 4 Landeplatz-LärmschutzV) je angefangene Tätigkeitsstunde einschließlich der An- und Abfahrtzeiten zu auswärtigen Dienststätten 65 bis 110 EUR“.

3. Abschnitt VI wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 17 Buchstabe a Unterbuchstabe aa und Unterbuchstabe bb, Buchstabe b Unterbuchstabe aa und Unterbuchstabe bb, Buchstabe c Unterbuchstabe aa und Unterbuchstabe bb wird jeweils die Angabe „(OPS 1.015)“ gestrichen.
- b) In Nummer 20 Buchstabe d werden die Wörter „in Verbindung mit OPS 1.010 oder JAR OPS 3.010 deutsch“ gestrichen.
- c) Die Nummer 23 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe d wird die Angabe „§ 2a Abs. 3“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 3“ ersetzt.
 - bb) In Buchstabe f wird die Angabe „§ 2b“ durch die Angabe „§ 4“ ersetzt.

Artikel 6

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. März 2013 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 18. Januar 2010 (BGBl. I S. 11) geändert worden ist, außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ziel des Verordnungsentwurfs

Gestützt auf die 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 (ABl. EU Nr. L 79 S. 1) hat die Europäische Kommission Durchführungsbestimmungen erlassen, welche basierend auf Artikel 90 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union schrittweise die bisher gültigen nationalen Luftfahrtvorschriften ersetzen. Im Bereich der Lufttüchtigkeit sind die Durchführungsbestimmungen am 28. September 2003 in Kraft getreten und beinhalten in den jeweiligen Artikeln über das Inkrafttreten Übergangsfristen für die Anwendung der neuen Bestimmungen. Diese Übergangsfristen sind mit wenigen Ausnahmen am 28. September 2008 abgelaufen, so dass die nationalen Vorschriften in weiten Bereichen überlagert oder ersetzt sind. Lediglich für die vom Anwendungsbereich der Verordnung 216/2008 ausgenommenen, so genannten nationalen Luftfahrzeuge bleiben nationale Vorschriften unverändert anwendbar.

Die von der Europäischen Kommission erlassenen Durchführungsbestimmungen sind insbesondere

- die Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. EU Nr. L 243 S. 6), ersetzt durch die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. EU Nr. L 224 S. 1) und
- die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EU Nr. L 315 S. 1).

Die Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 wurde ebenso wie die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in den letzten drei Jahren mehrfach geändert. Nachdem mittlerweile die Phase der Vorschrif-

tenanwendung in den Mitgliedstaaten angelaufen ist, kann davon ausgegangen werden, dass diese Durchführungsbestimmungen der Kommission nicht mehr kurzfristig in wesentlichen Punkten geändert werden. Damit kann nunmehr das nationale Recht im Sinne der Rechtsklarheit und zur Vermeidung von Doppelprüfungen dem europäischen Recht angepasst werden.

Die Begriffe und Definitionen der europäischen Verordnungen werden wie folgt übernommen: Unter dem Begriff „Luftfahrzeuge“ werden die in § 1 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes aufgeführten Bauarten zusammengefasst (Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe usw.). Der Begriff „Luftfahrtgerät“ umfasst im Sinne des Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 die Produkte (das sind nach Artikel 3 Buchstabe c Luftfahrzeuge, Propeller und Motoren) und die Bau- und Ausrüstungsteile (das sind nach Artikel 3 Buchstabe d Sitze, Navigationsgerät, Generatoren, Pumpen usw.). Sowohl Motoren und Propeller wie auch Bauteile können als Ersatzteile den Zulassungs- und Instandhaltungsbestimmungen unterliegen. Mit dem Arbeitsbegriff „nationales Luftfahrtgerät“ werden im Rahmen dieser Begründung alle Luftfahrtgeräte bezeichnet, die nicht unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fallen, indem sie mit Artikel 1 Absatz 2 grundsätzlich oder mit Artikel 4 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang II der Verordnung als Auflistung ausgenommen sind.

Von den Änderungen betroffen sind

- die LuftGerPV: Diese wird durch Artikel 1 der vorliegenden Verordnung neu gefasst, da für Luftfahrtgerät, welches in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fällt, bisherige Prüfungen durch neue Verfahren ersetzt werden. Nationales Luftfahrtgerät, wie Forschungs- und Versuchsflugzeuge oder Luftfahrzeuge in polizeilicher Verwendung, werden in Anlehnung an diese Verfahren zugelassen und instand gehalten. Für Luftsportgerät und Flugmodelle werden dagegen vereinfachte Verfahren eingeführt;
- die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO): Diese wird an die europäischen Zulassungsbestimmungen angepasst;
- die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO): Hier werden die technischen Betriebsregelungen mit Bezug zur Instandhaltung zu einem Großteil gestrichen, da sie in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 enthalten sind;
- die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV): Hier werden die Bestimmungen zum technischen Personal vereinfacht, da diese mit der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 zu einem Großteil neu gefasst wurden;
- die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung: Hier werden die Bezugnahmen auf Kostentatbestände redaktionell angepasst, wobei die Gebührensätze beibehalten werden.

Sowohl aus Sicherheits- wie auch aus Gründen der Verfahrensvereinfachung empfiehlt es sich, für das nationale Luftfahrtgerät die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der hierzu erlassenen Durchführungsvorschriften sinngemäß anzuwenden. Damit kann auf

einen Teil der deutschen luftrechtlichen Bestimmungen verzichtet werden. Lediglich für Luftsportgerät wie Hängegleiter oder Gleitsegel und Flugmodelle sind die gemeinschaftlichen Vorgaben nicht geeignet. Insofern werden für diese Geräte besondere Verfahren beibehalten.

Bei den Prüfungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit hat sich hinsichtlich des eingesetzten Personals und der Lizenzen für dieses Personal aus der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 eine wesentliche Änderung ergeben. So wurden die bisherigen Jahresnachprüfungen, die von Prüfern von Luftfahrtgerät durchgeführt wurden, ersetzt durch die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit. Mit dem Ziel der Anpassung der nationalen Vorschriften an das europäische Recht wird mit der vorliegenden Verordnung das in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vorgegebene System der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zum Teil auch auf das nationale Luftfahrtgerät angewendet. Die entsprechenden Lizenzen wurden bereits umgeschrieben oder entsprechend des Ausbildungsstandes erweitert. Ebenso wurden die Lizenzen der Prüfer Klasse 2 in Lizenzen der Klasse 1 umgeschrieben, da das europäische Recht nicht zwischen den beiden Klassen unterscheidet. In der Folge kann die Lizenz Klasse 2 in der LuftPersV gestrichen werden. Bei der Instandhaltung von Segelflugzeugen, Ballonen und Luftsportgerät sind bei den europäischen Regelungen noch Lücken vorhanden, so dass hier noch nationale Verfahren und Lizenzen für Prüfer von Luftfahrtgerät benötigt werden.

Bei der Überarbeitung des ersten Abschnitts der LuftVZO werden des Weiteren die Regelungen zur Verkehrszulassung dem aktuellen Stand angepasst. Insbesondere die Anerkennung ausländischer Lärmzeugnisse (§ 10) ist nunmehr in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 geregelt und kann deshalb in der LuftVZO gestrichen werden, zumal die Übergangsregelungen zu den Lärmzeugnissen nach Kapitel 3 ausgelaufen sind.

Aufgrund der genannten Anpassung nationaler Vorschriften an die Regelungen der Europäischen Union (EU) ist die Vereinbarkeit dieser Verordnung mit dem Recht der EU und mit den völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat, gegeben.

II. Verordnungsfolgen:

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keinen.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entstehen aufgrund des Ersatzes der vom LBA anerkannten Prüfstellen durch akkreditierte Inspektionsstellen oder Prüfstellen gemäß Artikel 1 § 11 Mehrkosten pro Stelle einmalig von ca. 8 000 Euro für die Erstgenehmigung und jährlich ca. 800 Euro für Aufsichtskosten. Die derzeitigen drei anerkannten Prüfstellen können diese Mehrkosten auf die Hersteller von Luftsportgeräten umlegen.

Durch den Wegfall der Erfordernis zur Genehmigung als Luftfahrttechnische Betriebe (LTB) zur Durchführung der Nachprüfungen an Luftfahrzeugen, die nicht den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 unterliegen, entfällt zusätzlich die Erfordernis eines zusätzlichen Betriebshandbuchs. Beides zusammen bedeutet eine Einsparung von ca. 1 500 bis 4 000 Euro pro Betrieb, abhängig vom Genehmigungsumfang und der Betriebsgröße. Derzeit sind noch 166 LTB vom LBA genehmigt. Weiterer Umstellungsaufwand oder zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht nicht. Bei der Erweiterung des Genehmigungsumfangs für die genehmigten Betriebe nach § 2 Absatz 3 der Verordnung zur LuftGerPV wird anstelle der bisherigen nationalen Genehmigung eine Erweiterung der europäischen Genehmigung vorgenommen, wenn neben dem Luftfahrtgerät, welches den EU-Regelungen unterliegt, auch nationales Luftfahrtgerät entwickelt, hergestellt oder instandgehalten wird. Der Erfüllungsaufwand für die Eintragung bleibt dabei praktisch unverändert.

Neue Informationspflichten für die Wirtschaft werden wie folgt eingeführt oder geändert:

1. mit der Änderung des § 11 Absatz 1 der LuftVZO werden die Nummern 3 und 4 als Anzeigepflichten des Halters eingefügt, die aber bereits als Pflichten des Eigentümers in § 64 Absatz 5 des Luftverkehrsgesetzes enthalten sind und somit keine zusätzliche Informationspflicht bedeuten.
2. mit dem neuen § 24a der LuftBO werden besondere betriebliche Genehmigungen für den nicht gewerblichen Betrieb außerhalb von Luftfahrtunternehmen eingeführt. Diese Genehmigungen werden einmalig auf Antrag erteilt und sind auf Einzelfälle beschränkt, die Anzahl der Fälle ist gering (weniger als 10 pro Jahr), der Aufwand abhängig von der Art der betrieblichen Genehmigung zwischen 200 Euro und 800 Euro.
3. mit der Änderung des § 109 Absatz 1 der LuftPersV wird die Gültigkeitsdauer der Lizenz für Prüfer von Luftfahrtgerät von 24 Monaten auf 5 Jahre angehoben. Die Prüfverfahren bleiben unverändert. Hiervon betroffen sind ca. 5 000 Lizenzinhaber,

von denen aber ein Großteil auch die Lizenz als „freigabeberechtigtes Personal“ besitzt. Die Einsparung (Gebühr und Arbeitsaufwand) beträgt ca. 450 Euro pro Verlängerung, die jährliche Einsparung pro Lizenzinhaber damit 135 Euro.

Weitere Informationspflichten werden nicht eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft. Die bisherigen Verfahren zum Nachweis der Lufttüchtigkeit werden beibehalten. Sämtliche Vorschriften, die im nationalen Recht aufgehoben werden, finden sich im europäischen Recht wieder, so dass trotz dieser Änderungen keine weiteren Informationspflichten geändert werden.

c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand und kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Der Luftverkehrsverwaltung (LBA) entsteht durch die zusätzlichen Bußgeldverfahren nach § 16 Absätze 2 und 3 LuftGerPV ein lediglich geringfügig erhöhter Verwaltungsaufwand, denn die bisherigen Bußgeldtatbestände gehen zu einem großen Teil in dem neuen § 16 Absatz 2 und 3 LuftGerPV auf, da für Luftfahrtgerät, welches im nationalen Zuständigkeitsbereich verbleibt, die EU-Vorschriften weitgehend entsprechend angewandt werden. In den Fällen des § 2 Absatz 3 der LuftGerPV, in denen neben dem Luftfahrtgerät, welches den EU-Regelungen unterliegt, auch nationales Luftfahrtgerät entwickelt, hergestellt oder instandgehalten wird, kann die bisherige nationale Genehmigung als Erweiterung des Genehmigungsumfangs in die Genehmigung nach EU-Recht eingetragen werden. Der Erfüllungsaufwand für die Eintragung bleibt dabei praktisch unverändert.

Die in § 108 Absatz 2 in Verbindung mit § 109 Absatz 6 der Verordnung über Luftfahrtpersonal enthaltene Möglichkeit der Umschreibung von Lizenzen für Prüfer von Luftfahrtgerät und die Ergänzung europäischer Lizenzen mit den nationaler Lizenzen als Anhang bedeutet für die Verwaltung keine Änderung der bisherigen Verfahren und damit keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand, da diese Änderungen bereits mit der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ab 2004 anzuwenden waren und zwischenzeitlich alle Prüfer von Luftfahrtgerät mit wenigen Ausnahmen ihre Lizenzen haben umschreiben lassen. Als selbstständige Prüfer sind noch 10 Lizenzinhaber beim LBA registriert. Unabhängig davon sind noch ca. 4 430 Prüfer von Luftfahrtgerät beim LBA und ca. 550 Prüfer bei den nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes Beauftragten registriert, da bei der Instandhaltung von Segelflugzeugen, Ballonen und Luftsportgerät bei den europäischen Regelungen noch Lücken vorhanden sind, so dass hier noch nationale Lizenzen für Prüfer von Luftfahrtgerät benötigt werden. Die in § 108 Absatz 5 eingeführte Festlegung durch das LBA ist einmalig und inhaltlich unproblematisch, da die europäischen Vorgaben als Vorlage dienen. Der damit verbundene Aufwand ist vernachlässigbar. Zusätzliche Planstellen/Stellen sind nicht erforderlich.

4. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

5. Weitere Kosten

Für die Luftfahrtwirtschaft entstehen durch die Anpassung an die europäischen Regelungen keine zusätzlichen Kosten. Da viele Betriebe sowohl nach europäischen Verfahren als auch nach nationalen Verfahren arbeiten, entsteht durch die Anpassung der Verfahren vielmehr eine Vereinfachung, die sich aber nur gering auf die Kosten auswirkt.

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

B. Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften

Artikel 1

Wegen der Vielzahl an Änderungen wird die LuftGerPV neu gefasst.

zu § 1

§ 1 Absatz 1 stellt klar, dass die Verordnung nur dann Anwendung findet, wenn die europäischen Regelungen nicht anwendbar sind oder keine Regelungen enthalten. Die europäischen Verordnungen finden keine Anwendung auf Luftfahrtgerät nach Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Für dieses muss daher das nationale Recht Regelungen treffen. Die europäischen Verordnungen enthalten keine Regelungen beispielsweise zu den zuständigen Behörden. Diese werden durch § 2 bestimmt. Durch § 1 Absatz 2 werden die Begrifflichkeiten zur Sicherstellung der Lufttüchtigkeit an europäisches Recht angeglichen. Dabei ist die ehemals als Prüfung in einem Qualitätsmanagementsystem bezeichnete Feststellung der Lufttüchtigkeit im Rahmen der Herstellung zwischenzeitlich spezifiziert worden und wird gemäß Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Teil 21 21A.121 und 21A.131 als Kontrolle der Konformität des Luftfahrtgeräts mit den einschlägigen Konstruktionsdaten gefordert. Diese Kontrolle beschreibt somit die Stückprüfung. Bei der Instandhaltung wird die bislang als Instandhaltungsprüfung bezeichnete Feststellung der Lufttüchtigkeit in eine Reihe von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Teil-M M.A.301 aufgeteilt, die in ihrer Summe bei ordnungsgemäßer Erfüllung die Lufttüchtigkeit sicherstellen und eine Freigabe des Luftfahrzeugs zum Betrieb bis zu einem nächsten Fälligkeitstermin ermöglicht. Dies wird als Prüfung der Durchführung der einschlägigen Instandhaltungsmaßnahmen bezeichnet. Dabei wird nach Teil-M M.A.901 eine der Nachprüfung vergleichbare Lufttüchtigkeitsprüfung beibehalten, die zur Verlängerung des Lufttüchtigkeitszeugnisses führt.

zu § 2

§ 2 regelt, wer zuständige Stelle für die Sicherstellung und Bescheinigung der Lufttüchtigkeit ist. Bezüglich der Zuständigkeiten haben sich aus den Verordnungen (EU) Nr. 748/2012 und 2042/2003 Änderungen ergeben. Zum einen wird in Absatz 1 Nummer 3 klargestellt, dass das LBA nur dann zuständig ist, wenn aufgrund der europäischen Verordnungen nicht die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Zuständigkeit inne hat. Absatz 2 regelt entsprechend der Vorgaben der europäischen Verordnung, dass die zuständige Stelle die ihr obliegenden Aufgaben auf von ihr genehmigte Betriebe übertragen kann. Neu hinzugekommen sind Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach der Verord-

nung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang I Unterabschnitt G. Auch diese können Aufgaben nach § 1 wahrnehmen, sofern sie die Genehmigung durch die zuständige Stelle erhalten. In Absatz 3 wird der Grundsatz festgelegt, dass Betriebsgenehmigungen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit oder der Mitgliedstaaten in Deutschland allgemein anerkannt werden und damit auch nationales Luftfahrtgerät in diesen Betrieben entwickelt, hergestellt und instand gehalten werden kann. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Anpassung der nationalen Verfahren an die europäischen Vorschriften.

zu § 3

Die geltende Fassung wurde ohne Änderungen übernommen.

zu § 4

In Absatz 2 wird berücksichtigt, dass die Musterprüfungen der Behörden des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) den Prüfungen der Behörden der Mitgliedstaaten der EU gleichgestellt sind. Die Regelung in Absatz 3 bezüglich des Fortbestands internationaler Abkommen wird in den geltenden Regelungen der EU berücksichtigt und kann damit entfallen. Die übrigen Regelungen wurden ohne Änderungen übernommen.

zu § 5

Aufgrund der Regelungen der EU kann die Bezugnahme auf die Nachprüfung nach § 15 sowie Absatz 4 entfallen. Stattdessen und in Anlehnung an den bisherigen Absatz 3 wird die allgemeine Anerkennung der Lufttüchtigkeitsbescheinigungen innerhalb der EU und des EWR klar gestellt. Absatz 3 entfällt damit.

§ 6

Die geltende Fassung wurde in Absatz 1 redaktionell angepasst. Der Regelungsgehalt des bisherigen § 6 Absatz 4 wurde in § 1 übernommen.

zu § 7

Die geltende Fassung wurde redaktionell angepasst.

zu § 8

Die geltende Fassung wurde redaktionell angepasst.

zu § 9

Die Prüfung im Qualitätsmanagementsystem entspricht nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012, Anhang, Teil 21, Abschnitte 21A.121 und 21A.131 der Prüfung der Konformität des Luftfahrtgeräts mit den einschlägigen Konstruktionsdaten (Stückprüfung) und wird nicht mehr gesondert benötigt. Der bisherige Absatz 1 kann entfallen, da für dieses Luftfahrtgerät europäische Regelungen anwendbar sind. Im Übrigen wurden redaktionelle Anpassungen vorgenommen.

zu § 10

Die geltende Fassung wurde redaktionell angepasst.

zu § 11

Bei dem so genannten leichten Luftsportgerät, welches keiner Musterzulassung unterliegt, ist aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 eine Änderung erforderlich. Bislang waren hinsichtlich der Produktsicherheit und der Produkthaftung keine europäischen Regelungen über Inspektions- oder Prüfstellen vorhanden, so dass eine Anerkennung von Prüfstellen durch das LBA erforderlich war. Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und die hierzu erlassenen nationalen Regelungen ermöglichen es jetzt, akkreditierte Inspektionsstellen gemäß ISO/IEC 17020 Standard oder Prüfstellen gemäß ISO/IEC 17025 Standard anstelle der bisher vom LBA anerkannten Stellen einzusetzen. Bei den Inspektionsstellen werden aufwändige Versuche nicht selber durchgeführt, sondern die Versuche des Herstellers begleitet und bewertet. Dies kann den Prüfaufwand verringern. Nach Ablauf einer Übergangsfrist kann die Besonderheit einer vom LBA anerkannten Prüfstelle entfallen. In dem bisherigen § 10a Absatz 1 Satz 2 ist bezüglich des Motors der Zusatz „nicht fest eingebaut“ entfallen, da dieser Zusatz bereits in § 1 Absatz 4 der LuftVZO fortgefallen war. Zusätzlich wird in Absatz 4 klar gestellt, dass Zulassungen innerhalb der EU oder des EWR im Sinne des Binnenmarktes den deutschen Zulassungen gleich gestellt sind.

zu § 12

Basierend auf der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird die Instandhaltung von Luftfahrtgerät insgesamt grundlegend geändert. Der dritte Abschnitt wird daher neu gefasst, wobei analog zu dem zweiten Abschnitt nur noch die wesentlichen Bestimmungen aus dem europäischen Recht erfasst und die nationalen Besonderheiten geregelt werden. Dem entsprechend wird in § 12 Absatz 1 festgelegt, dass grundsätzlich die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 auch für das nationale Luftfahrtgerät anzuwenden ist. Damit und mit der Festlegung in § 2 Absatz 3 bezüglich der allgemeinen Anerkennung der Betriebsgenehmigungen innerhalb der EU wird

mit Ausnahme der nationalen Besonderheiten (Luftsportgerät und Flugmodelle) der gesamte dritte Abschnitt durch die entsprechende Anwendung der Regelungen der EU ersetzt. In Absatz 2 wird auf die nationalen Besonderheiten für Luftsportgerät und Flugmodelle verwiesen und in Absatz 3 die Anforderung an das Instandhaltungsprogramm geregelt, wobei für das weniger komplizierte und nicht gewerblich betriebene Luftfahrtgerät die Instandhaltungsunterlagen des Inhabers der Musterzulassung oder der Einzelstückprüfung als Instandhaltungsprogramm übernommen werden. Mit Absatz 4 wird die Möglichkeit der Ausnahmen in besonderen Fällen eröffnet.

zu § 13

Aus den bisherigen §§ 13, 14, 15, 19 und 20 LuftGerPV werden die Sonderregelungen für das Luftsportgerät und die Flugmodelle zusammengefasst. Absatz 1 beschreibt die Anforderungen bei der Instandhaltung der Ultraleichtflugzeuge (Luftsportgerät mit einer Leermasse über 120 Kilogramm). Danach wird die Instandhaltung nach dem durch die zuständige Stelle festgelegten Instandhaltungsprogramm durchgeführt und das Luftsportgerät einer Jahresnachprüfung unterzogen. Die Festlegung des Instandhaltungsprogrammes durch die zuständige Stelle ist vor dem Hintergrund erforderlich, dass in der LuftBO die technischen Betriebsvorschriften (§§ 5 bis 9 und 11 bis 13 LuftBO) aufgehoben werden. Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 kann nicht als Grundlage für die Instandhaltung der Ultraleichtflugzeuge herangezogen werden. In Absatz 2 werden die Anforderungen bei dem leichten Luftsportgerät bis zu 120 Kilogramm Leermasse und in Absatz 3 die Anforderungen bei den Flugmodellen nach den bestehenden Verfahren umfassend geregelt.

zu § 14

Die bisher in § 12 geregelte angeordnete Instandhaltung und die in § 17 geregelte angeordnete Nachprüfung werden als Sonderregelungen für das nationale Luftfahrtgerät zusätzlich zur grundsätzlichen Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 beibehalten und als angeordnete Maßnahmen zusammengefasst.

zu § 15

§ 15 entspricht mit einer Änderung dem bisherigen § 21. Zuständige Stelle für die Erteilung des Einvernehmens ist nunmehr, nach Inkrafttreten des Gesetzes über die Errichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, nicht mehr das Flugsicherungsunternehmen, sondern das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

zu § 16

Bezüglich der Ordnungswidrigkeiten ist eine Ergänzung aufgrund der bislang nicht bußgeldbewährten europäischen Verordnungen (EU) Nr. 748/2012 und (EG) Nr. 2042/2003 notwendig. Diese erfolgt mit den neuen Absätzen 2 und 3. Dabei wird entsprechend der Struktur der Verordnung unterteilt in die Anhänge I bis IV (Teil-M Instandhaltung, Teil-145 Instandhaltungsbetriebe, Teil-66 Freigabeberechtigtes Personal und Teil-147 Ausbildungsbetriebe).

zu § 17

Durch Absatz 1 wird den bisherigen Prüfstellen eine Frist von zwölf Monaten eingeräumt, um sich als Prüfstelle akkreditieren zu lassen. Absatz 2 regelt den Fortbestand der nach bisherigem Recht erteilten Zulassungen und Genehmigungen. Damit behalten auch die Genehmigungen und Zulassungen für die Luftfahrzeuge der Bundespolizei und andere Staatsluftfahrzeuge, soweit vorhanden, sowie für die zugehörigen Betriebe weiterhin ihre Gültigkeit. Die Anwendung der EU-Regelungen ist für diese Luftfahrzeuge ebenso wie für anderes nationales Luftfahrtgerät, wie beispielsweise die Forschungsflugzeuge des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V., möglich und gewollt. Zulassungen, Genehmigungen und Anerkennungen mit zeitlichen Befristungen bleiben bis zum Ablauf der Befristung gültig.

Artikel 2Zu Nummer 1 (§ 1 LuftVZO)

In § 1 Absatz 1 Nummer 11 entfällt die Bezugnahme auf die JAR-TSO (Joint Aviation Requirements-Technical Standard Orders), da die Zulassung dieser Ausrüstungsteile auf der Grundlage der Spezifikationen durch die EASA erfolgt und die JAR-TSO keine Anwendung mehr findet. Stattdessen wird eine Bezugnahme auf die nunmehr geltende Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgenommen. Bei der Änderung in Absatz 4 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung an die Vorschriften der neugefassten LuftGerPV.

Zu Nummer 2 (§ 2 LuftVZO)

In § 2 wird klargestellt, dass die nationalen Stellen nur dann zuständig sind, wenn nach europäischem Recht keine Zuständigkeit der EASA vorgesehen ist.

Zu Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 LuftVZO)

Der Antrag auf Verkehrszulassung nach § 8 Absatz 1 wird um die Angabe eines Zustellungsbevollmächtigten bei Eigentümern mit dem Wohnsitz/Sitz im Ausland sowie um den Nachweis eines Instandhaltungsprogramms, das nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 für jedes Luftfahrzeug gefordert und von der zuständigen Stelle genehmigt wird, ergänzt. Da bei nationalem Luftfahrtgerät die vom Inhaber der Musterzulassung herausgegebenen Instandhal-

tungsunterlagen ohne weitere Prüfung als Instandhaltungsprogramm anerkannt werden, kann in diesem Fall auf eine Vorlage bei der Verkehrszulassung verzichtet werden. Insofern wird auf § 12 Absatz 3 der Verordnung zur Prüfung von Luftgerät verwiesen.

Zu Nummer 4 (§ 9 LuftVZO)

In § 9 wird die Verweisung auf Anlage 1 gestrichen, da bei Luftfahrtgerät, bei dem das Muster von der EASA zugelassen wurde, die Form des Lufttüchtigkeitszeugnisses in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vorgegeben ist. Daneben wird die Regelung dergestalt ergänzt, dass ein Ruhen der Versicherung für den Zeitraum von bis zu einem Jahr zulässig ist, ohne dass die Verkehrszulassung entzogen wird. Dieser Zeitraum ergibt sich aus den Erfahrungen mit größeren Reparaturen. In Absatz 4 werden die Inhalte des Lärmzeugnisses gestrichen, da Form und Inhalt des Lärmzeugnisses in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 einheitlich geregelt sind, ebenso wie die Anerkennung ausländischer Lärmzeugnisse.

Zu Nummer 5 (§ 10 LuftVZO)

Die in § 10 enthaltenen Regelungen zu den Lärmschutzanforderungen und der Anerkennung ausländischer Lärmzeugnisse sind in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und in Abschnitt I des Anhangs Teil 21 zur Verordnung (EU) Nr. 748/2012 enthalten. Um Doppelregelungen abzubauen, wird daher § 10 aufgehoben.

Zu Nummer 6 (§§ 11 bis 12 LuftVZO)

Die Anzeigepflichten nach § 11 werden um zwei Punkte erweitert, die Pflicht zur Anzeige der Änderung der Anschrift und die Änderung des Verwendungszwecks des Luftfahrzeugs. Diese Informationen sind für die Verkehrszulassung wichtig, ergeben sich aber aus der bisherigen Formulierung nicht eindeutig. Zusätzlich wird in Absatz 2 bestimmt, dass jeder Eigentümerwechsel und bei gewerblich verwendeten Luftfahrzeugen auch jeder Halterwechsel unverzüglich anzuzeigen sind, da nur so die zweifelsfreie Zuordnung der Luftfahrzeuge zu den Unternehmen möglich bleibt. Die Sechsmonatsfrist für den Halterwechsel ist nur noch für nicht gewerblich verwendete Luftfahrzeuge anwendbar.

In § 12 Absatz 2 wird durch eine Ergänzung klargestellt, dass die vorläufige Verkehrszulassung längstens für einen Zeitraum von zwölf Monaten erteilt werden kann. Dieser Zeitraum wurde gewählt, um ausreichend Zeit für länger dauernde Erprobungen, aufwändige Änderungen oder Instandhaltungsmaßnahmen zu erlauben und gleichzeitig den Sinn der Vorläufigkeit zu bewahren. Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Art.

Zu Nummer 7 (§ 14 Absatz 2 LuftVZO)

Auch nicht zulassungspflichtige Luftsportgeräte (z. B. Motorschirme) sollten auf Antrag eingetragen werden können. Damit können auch diese Geräte ein Kennzeichen führen (Registrierungs- und Rufzeichen im Funk).

Zu Nummer 8 (§ 21 LuftVZO)

Im neuen Absatz 3 des § 21 wird klargestellt, dass die auf der Grundlage von europäischem Recht erteilten Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal auch zur Prüfung von nationalem Luftfahrtgerät berechtigen, wobei die Anwendung der Gruppenberechtigung an die europäischen Regelungen angepasst werden muss.

Zu Nummer 9 (§ 28 Absatz 5 LuftVZO)

Die Ergänzung stellt klar, dass die zuständige Behörde nicht nur für durch deutsche Behörden anerkannte Lizenzen, sondern auch für anerkannte Berechtigungen entsprechende deutsche Ausweise ausstellen kann. Nach dem bisherigen Wortlaut der Vorschrift war es nicht möglich, eine ausländische Instrumentenflugberechtigung in eine JAR-FCL-Berechtigung (Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licensing) umzuschreiben, obwohl in der Praxis ein großes Bedürfnis danach besteht.

Zu Nummer 10 (§ 61 Absatz 4 Nummer 1 LuftVZO)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Ablösung der bisherigen JAR-OPS (Joint Aviation Requirements- Operation) 1 deutsch durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 geändert worden ist.

Zu Nummer 11 (§ 78 Absatz 1 LuftVZO)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Ablösung der bisherigen JAR-OPS 1 deutsch durch die Verordnung(EWG) Nr. 3922/91. Die JAR-OPS 3 deutsch hat jedoch weiterhin Gültigkeit. Dabei wird auf die Unterscheidung in Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeughalter verzichtet, da sich die jeweiligen Genehmigungen aus den Vorschriften, auf die Bezug genommen wird, ergeben.

Zu Nummer 13 (§ 99 Absatz 2 LuftVZO)

Bei Luftsportgeräten ist das wesentliche Kriterium für die Sicherstellung und Bescheinigung der Lufttüchtigkeit nicht die Motorisierung, sondern das Leergewicht. Nach den §§ 1 und 6 sind Luftsportgeräte mit einer Leermasse bis 120 Kilogramm von der Pflicht zur Muster- und Verkehrszulassung ausgenommen. Absatz 2 wird daher entsprechend angepasst.

Zu Nummer 13 (§ 104 Absatz 3 LuftVZO)

Mit Verordnung vom 14. Dezember 2009 (BGBl. II S. 1258) wurden mit Wirkung vom 30. Dezember 2009 die nach Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) (BGBl. 2004 II S. 458, 459) gemäß den Notifikationen vom 30. Juni 2009 und 4. November 2009 angepassten Haftungshöchstbeträge in Artikel 22 Absatz 1 bis 3 des Montrealer Übereinkommens in Kraft gesetzt.

Die Änderung in § 104 bewirkt eine Anpassung der Mindesthöhe der Versicherungssummen an die im Montrealer Übereinkommen geänderten Haftungshöchstgrenzen.

Artikel 3

Aufgrund des Inkrafttretens des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 (ABl. L 10 vom 12.1.2008, S. 1) sowie der Ablösung der technischen Betriebsvorschriften durch die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird eine Änderung der LuftBO erforderlich.

Zu Nummer 1

Das Inhaltsverzeichnis wurde redaktionell angepasst.

Zu Nummer 2 (§ 1 Absatz 2 LuftBO)

Der Absatz wurde redaktionell geändert, da die JAR-OPS 1 deutsch durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ersetzt wird.

Zu Nummer 3 (§§ 5 bis 9, 11 bis 13 LuftBO)

Die Regelungen zur Instandhaltung und Änderung des Luftfahrtgeräts sind - mit Ausnahme der Wägung der Luftfahrzeuge - in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 und Verordnung (EU) Nr. 748/2012 sowie in den §§ 12 und 13 der LuftGerPV enthalten. Dabei ist Anhang I Teil-M, insbesondere mit der Forderung nach einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das Bindeglied zwischen technischem und betrieblichem Bereich. Für Luftsportgeräte und Flugmodelle, auf welche die Verordnungen (EG) Nr. 2042/2003 und (EU) Nr. 748/2012 keine Anwendung finden, waren in den §§ 5 bis 9 und 11 bis 13 LuftBO bislang vereinfachte Verfahren der Zulassung und Instandhaltung festgelegt. Diese Vorschriften sind auch in Bezug auf Luftsportgerät und Flugmodelle entbehrlich, da das von der zuständigen Stelle im Rahmen der Musterzulassung festgelegte Instandhaltungsprogramm nach § 13 LuftGerPV, die Pflicht des Halters zur Durchführung des Instandhaltungsprogramms und die für die Durchführung der Instandhaltung anerkannten Instandhaltungsbetriebe die Lufttüchtigkeit und deren Aufrechterhaltung sicherstellen. Das Instandhaltungsprogramm basiert auf den technischen Vorgaben des Herstellers hinsichtlich der Wartung, Überholung und Reparatur des Luftfahrtgeräts. Es wird im Rahmen der Musterzulassung von der zuständigen Stelle geprüft und als Bestandteil der Musterzulassung zugelassen. Zudem wird die Lufttüchtigkeit der Ultraleichtflugzeuge in Form einer Jahresnachprüfung von den hierfür berechtigten Prüfern sichergestellt. Bei den leichten Luftsportgeräten und Flugmodellen ist die Instandhaltung ebenfalls abschließend in § 13 der Verordnung zur

LuftGerPV geregelt. Diese Verfahren bleiben weiterhin bestehen und bedürfen keiner weitergehenden Regelung in der LuftBO. Die in § 9 enthaltene Regelung zu der Frage, welche Betriebe die Instandhaltung durchführen müssen, findet sich ebenfalls in der VO (EG) Nr. 2042/2003. Bei Luftsportgerät mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm ist die Beauftragung durch Dritte mit der Instandhaltung hinreichend durch § 2 LuftGerPV geregelt. Auch die Durchführung von Prüfflügen ist in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 als Bestandteil der Instandhaltungsmaßnahmen geregelt. Für Luftsportgerät und Flugmodelle ist die Festlegung in § 11, dass Prüfflüge in bestimmten Fällen vorzunehmen sind und dabei nur die mit Prüftätigkeiten beauftragten Personen mitgenommen werden dürfen, entbehrlich, da Prüfflüge in Abhängigkeit der jeweiligen Schwere der Reparatur oder Instandhaltung in jedem Fall vom Hersteller durchgeführt werden. Die Änderung des Luftfahrtgeräts nach §§ 12 und 13 und die zugehörigen Verfahren der Prüfung und Zulassung sind in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 beschrieben. Für Luftsportgeräte und Flugmodelle sind die Änderungen Bestandteil der Prüfung und Zulassung nach §§ 10 und 11 LuftGerPV durch die nach § 2 LuftGerPV zuständige Stelle.

Zu Nummer 4 (§ 14 LuftBO)

Redaktionelle Anpassung, da der Begriff Nachprüfung in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 nicht mehr definiert ist, sowie Klarstellung, dass die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit herausgegebenen Lufttüchtigkeitsanweisungen nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 direkt verbindlich sind. Reparaturanweisungen zu leichtem Luftsportgerät werden nur vom Hersteller, der allein für die technische Auslegung der von ihm entwickelten Luftfahrzeuge im Rahmen der Produkthaftung verantwortlich ist, herausgegeben. Im neuen Absatz 3 wird daher das Luftsportgerät nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 der LuftVZO ausgenommen. Kommt der Hersteller von leichtem Luftfahrtgerät seiner Pflicht nicht nach, so dass Mängel an der Lufttüchtigkeit offensichtlich werden, kann die beim Betrieb des Luftsportgerätes zuständige Stelle notfalls das betroffene Luftfahrtgerät nach § 25 für luftuntüchtig erklären.

Zu Nummer 5 (§§ 15 bis 17 LuftBO)

Die technischen Anforderungen im Hinblick auf die Instandhaltung sind, wie auch zu Artikel 3 Nummer 4 dargestellt, Bestandteil der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 oder der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und bei dem Luftfahrtgerät, für das die Verordnungen (EG) Nr. 2042/2003 und (EU) Nr. 748/2012 nicht Anwendung findet, in der LuftGerPV hinreichend geregelt:

Die Festlegung in § 15, dass Betriebsaufzeichnungen zu führen und auf Verlangen vorzulegen sind, ist wesentliche Aufgabe des nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 geforderten Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Bei Luftsportgeräten und Flugmodellen ist diese Forderung entbehrlich. Insoweit wird auf die Begründung zu Nummer 3 verwiesen.

Die Festlegung in § 16 LuftBO, dass die genehmigten Betriebe ein Betriebshandbuch zu führen haben, ist für die Herstellungsbetriebe in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und für die Instandhaltungsbetriebe in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 geregelt. Für Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm wird diese Forderung bei der Genehmigung der Betriebe durch die zuständige Stelle umgesetzt. Die Festlegung in § 17, dass die Instandhaltung und Änderung der bei den Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen betriebenen Luftfahrzeuge geeigneten eigenen oder anderen Betrieben zu übertragen ist, ist in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in Form der Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geregelt. Bei Luftsportgeräten und Flugmodellen ist diese Forderung entbehrlich. Insoweit wird auf die Begründung zu Nummer 3 verwiesen.

Zu Nummer 6 (§ 24a LuftBO)

Der neu aufgenommene § 24a spiegelt nunmehr die Forderungen des ICAO Anhangs 6 Teil II und Teil III Abschnitt III nach der Erteilung von Betriebsgenehmigungen für bestimmten Betriebsarten (RNAV – Flächennavigation; MNPS – Nordatlantik, RVSM – Verringerte Höhenstaffelung) wider.

Zu Nummer 7 (§ 25 Absatz 1 LuftBO)

Absatz 1 wird entsprechend den Regelungen in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang I Absatz M.A.905 dergestalt ergänzt, dass bei Mängeln der Lufttüchtigkeit nicht automatisch der Verlust der Lufttüchtigkeit folgt, sondern eine Frist bis zur Behebung der Mängel gewährt werden kann, sofern ein sicherer Betrieb gewährleistet bleibt. Zusätzlich wird klargestellt, dass die Regelung auch bei Luftfahrzeugen anwendbar ist, die von der Verkehrszulassung befreit sind.

Zu Nummer 8 (§ 30 Absatz 3 LuftBO)

Die Bezugnahme in Nummer 4 auf § 15 ist nicht mehr zutreffend, da § 15 weggefallen ist. Die Angaben über die Instandhaltung und Nachprüfung sowie die diesbezüglichen im Bordbuch mitzuführenden Bescheinigungen sind hinreichend in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang I und der LuftGerPV enthalten. Eine Bezugnahme hierauf ist verzichtbar.

Zu Nummer 9 (§ 34 Absatz 2 LuftBO)

Durch die Änderung wird bewirkt, dass nach § 34 Absatz 2 Satz 2 nunmehr lediglich die Genehmigung der Verfahren für die Festlegung von Betriebsminima beim Allwetterflugbetrieb der Betriebsstufen II und III (CAT II und III) maßgeblich ist. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln der Betriebstufe I sind solche Regelungen nicht mehr erforderlich.

Zu Nummer 10 (§ 57 LuftBO)

Aufgrund der Streichung der §§ 11 und 15 (Inhalte sind in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 geregelt) entfallen in § 57 Absatz 1 die Buchstaben c und e sowie Nummern 4, 5, 8 und 9. Die zugehörigen Bußgeldtatbestände sind jetzt in § 16 Absatz 3 der LuftGerPV geregelt.

Artikel 4

Mit der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 werden die bisherigen, von den Prüfern von Luftfahrtgerät durchgeführten Jahresnachprüfungen von den Prüfungen der Lufttüchtigkeit, die in den Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von freigabeberechtigten Personal durchgeführt werden, schrittweise abgelöst. Die entsprechenden Lizenzen für Flugzeuge und Drehflügler wurden bereits umgeschrieben oder entsprechend des Ausbildungsstandes erweitert. Ebenso wurden die Lizenzen der Prüfer Klasse 2 in Lizenzen der Klasse 1 umgeschrieben, da das europäische Recht nicht zwischen den beiden Klassen unterscheidet und statt dessen das freigabeberechtigte Personal in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang III (Teil-66) definiert. Insgesamt werden Prüfer Klasse 1 nur noch für Luftschiffe benötigt. In der Folge können die Lizenz Klasse 2 in der LuftPersV gestrichen und bei der Klasse 1 Vereinfachungen vorgenommen werden. Die bisherigen JAR-66 und JAR-147 werden durch die Teile 66 und 147 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ersetzt. Die bisherige JAR-OPS 1 deutsch wird durch Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 (ABl. L 10 vom 12.1.2008, S. 1) ersetzt.

Zu Nummer 1 (§ 104 LuftPersV)

Die beruflichen Tätigkeiten bei der Herstellung und die Begriffe „Stück- und Nachprüfung“ sowie „luftfahrttechnischer Betrieb“ werden in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 nicht mehr verwendet und sind deshalb nicht mehr zutreffend. Infolge dessen wird die in § 104 Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe b enthaltene Beschreibung der beruflichen Tätigkeit gekürzt und an die Begriffe der VO (EG) Nr. 2042/2003 angepasst. Auch die Verweisungen auf die LuftGerPV werden dementsprechend angepasst, indem nunmehr lediglich auf § 12 LuftGerPV (Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen) verwiesen wird, während die Verweisung auf die Vorschriften der umfassenden Nachprüfung (§ 15 LuftPersV a.F.) aufgehoben wird. Der bisherige Absatz 3 Nummer 2 wird aufgehoben, da, wie in der einleitenden Begründung dargestellt, die Prüferklasse 2 entfällt. Auch in Absatz 3 Nummer 4 werden die Begriffe an die VO (EG) Nr. 2042/2003 angepasst.

Zu Nummer 2 (§ 105 LuftPersV)

Redaktionelle Änderungen bedingt durch die Änderung von § 104 LuftPersV.

Zu Nummer 3 (§ 106 LuftPersV)

Redaktionelle Änderungen, bedingt durch die Änderung von § 104 LuftPersV. Absatz 3 wird aufgehoben, da, wie in der einleitenden Begründung dargestellt, Prüfer der Klasse 1 und 2 für Flugzeuge (und Drehflügler) nicht mehr vorgesehen sind.

Zu Nummer 4 (§ 108 LuftPersV)

In Absatz 1 Satz 1 wird der Hinweis auf die Formen der Erlaubnisse (Muster 9 und Muster 9a) gestrichen, da bei den Klassen 1, 3 und 4 die Form in Anlehnung an die europäischen Lizenzen festgelegt und nur noch für Klasse 5 ein Muster vorgegeben wird. Dies wird im neuen Absatz 5 geregelt. Absatz 1 Nummer 2 entfällt, da Prüfer der Klasse 2 nicht mehr vorgesehen sind. In Absatz 2 werden Übergangsvorschriften in Anlehnung an Anhang III Abschnitt B Unterabschnitt D der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 festgelegt. Im neuen Absatz 5 wird bestimmt, dass das LBA die Form der Erlaubnisse für die Klassen 1, 3 und 4 festlegt und für die Klasse 5 die Erlaubnisse nach Muster 9a erfolgt. Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Art.

Zu Nummer 5 (§ 109 LuftPersV)

In den Absätzen 1 und 2 wird die Gültigkeitsdauer der Lizenzen in Angleichung an die europäischen Lizenzen von zwei Jahren auf fünf Jahre angehoben. Diese Änderung bedeutet administrativ eine Vereinfachung sowohl für das LBA, wie auch für die betroffenen Lizenzinhaber. Diese Maßnahme ist im Sinne der Flugsicherheit auch möglich, wie die Erfahrungen mit den europäischen Lizenzen zeigen. Die übrigen Zeitangaben, insbesondere die Dauer der nachzuweisenden Tätigkeiten von sechs Monaten innerhalb der letzten 24 Monate, bleiben unverändert. In Absatz 6 werden die Gültigkeitsdauer und die Verlängerung des nationalen Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 entsprechend festgelegt.

Zu Nummer 6 (§ 110 LuftPersV)

Redaktionelle Änderung bedingt durch die Änderung von § 104 LuftPersV: Die Angaben „1 bis 3“ wurden durch die Angaben „1 und 3“ ersetzt. Der Begriff „Hersteller- oder luftfahrttechnischen Betrieb“ wird durch den Begriff „Instandhaltungsbetrieb“ ersetzt. Zur besseren Übersicht wurden die Nummern 1 und 2 zusammengefasst.

Zu Nummer 7 (§ 111 LuftPersV)

Aufgrund des Wegfalls der Klassen 1 und 2 für Flugzeuge und Drehflügler kann Absatz 2 gekürzt werden und Absatz 3 entfallen.

Zu Nummer 8 (§ 111a LuftPersV)

Die Lizenzen werden nicht mehr auf der Grundlage der JAR-66 (Joint Aviation Authorities über das freigabeberechtigte Personal – Instandhaltung), sondern nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang III Teil 66 erteilt. Für Prüftätigkeiten an nationalem Luftfahrtgerät stellt das LBA Erweiterungen zu der Lizenz nach Teil 66 aus. Die im bisherigen Absatz 2 enthaltene Übergangslösung kann danach entfallen. Im Absatz 3 wird anstelle JAR-147 auf die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 verwiesen. Zusätzlich wird festgelegt, dass die Genehmigungen nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 auch für die Ausbildung für Prüfungen an nationalem Luftfahrtgerät berechtigen und das LBA Erweiterungen hierzu zulässt.

Zu Nummer 9 (§ 114 LuftPersV)

Aufgrund der Ablösung der JAR-OPS 1 deutsch durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 erfolgt eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 10 (§ 125 LuftPersV)

Die Änderung in § 125 Absatz 2 trägt der Tatsache Rechnung, dass die von der ICAO gestellten Anforderungen an die Sprachkenntnisse von Luftfahrern identisch sind mit den Anforderungen an die Sprachkenntnisse eines bestimmten Teils des erlaubnispflichtigen Personals nach § 1 FSPersAV und dass die gleichen, von der ICAO vorgegebenen Maßstäbe zur Bewertung der Sprachkenntnisse angelegt werden. Es ist daher sinnvoll und im Interesse der betroffenen Personen, den Luftfahrtbehörden die Anerkennung eines Sprachbefähigungsnachweises zu ermöglichen, wenn dieser von der Aufsichtsbehörde gemäß § 3 FSPersAV ausgestellt wurde.

Zu Nummer 11 (Anlage 1 zur LuftPersV)

Muster 9 entfällt aufgrund Änderung des § 108. Das Muster für den Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät wird vom LBA in Anlehnung an die europäischen Ausweise nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang III (Teil 66) festgelegt.

Artikel 5

Aufgrund der Änderungen der LuftGerPV und der LuftVZO, des Inkrafttretens der Verordnung (EU) Nr. 748/2012, mit der die JAR-21 (Joint Aviation Authorities über Zulassungsverfahren für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte und Teile) und die JAR-TSO ersetzt werden, der Anhänge Teil-66 und Teil-147 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, mit denen die JAR-66 und JAR-147 ersetzt werden, sowie der Ablösung der bisherigen JAR-OPS 1 deutsch durch Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 (ABl. L 10 vom 12.1.2008,

S. 1), haben sich die Bezugnahmen in der Anlage zu § 2 Absatz 1 (Gebührenverzeichnis) verändert und werden angepasst. Die Gebühren bleiben ansonsten unverändert. Die Änderungen sind somit rein redaktioneller Art.

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis)

Das Inhaltsverzeichnis wird bezüglich der Verweisungen aktualisiert.

Zu Nummer 2 (Abschnitte I und II des Gebührenverzeichnisses)

Bei den Gebührentatbeständen haben sich in den Bereichen der Entwicklung, der Herstellung, der Instandhaltung und der Zulassung Änderungen in den Verweisungen ergeben. In den Abschnitten I und II werden entsprechend aktualisierte Verweisungen verwendet, die Abschnitte III bis V und VII bleiben unverändert. Die Änderungen sind redaktioneller Art, so müssen aufgrund der Neufassung der LuftGerPV die Verweisungen angepasst werden. Die Höhe der Gebühren bleibt unverändert. Im Einzelnen wurden folgende Änderungen vorgenommen:

Abschnitt I:

In Nummer 1 Buchstabe a wurde die Bezugnahme auf § 2 Absatz 2 LuftGerPV um die VO (EG) Nr. 1703/2003 ergänzt. In Nummer 2 Buchstabe e wurde die Angabe „ und 2“ gestrichen. In Nummer 3 Buchstabe a wurden die Angaben „§§ 13, 18 LuftGerPV“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 2 LuftGerPV“ ersetzt. In Nummer 3 Buchstabe d wurde die Angabe „§ 2 Absatz 2 LuftGerPV“ ergänzt. In Nummer 3 wurde Buchstabe g gestrichen, da selbstständige Prüfer nach den europäischen Vorschriften nicht mehr vorgesehen sind; die Buchstaben h bis l werden g bis k. In Nummer 3 Buchstabe h wurde die Angabe „§ 15 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 4“ ersetzt. In Nummer 3 Buchstabe j und k wurde die Angabe „§ 12 Absatz 1 LuftGerPV“ ergänzt, wobei in Buchstabe k nach der Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 M.A. 9 I d) e)“ zusätzlich die Angaben „h und i“ eingefügt werden. In Nummer 4 Buchstabe a wurde die Angabe „§ 9 Absatz 5“ durch die Angabe „§ 9 Absatz 4“ ersetzt. In Nummer 4 Buchstabe b wurden die Angaben durch die Angabe „§ 12 Absatz 4“ ersetzt. In Nummer 4 Buchstabe e wird die Angabe „§ 12 Absatz 1 LuftGerPV“ ergänzt und die Bezugnahmen auf die VO (EG) Nr. 2042/2003 aktualisiert. In Nummer 5 wird die Angabe „§ 9 Absatz 1 LuftGerPV“ ergänzt.

Abschnitt II:

In Nummer 1 Buchstabe C wurde die Angabe „§ 19 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 13 Absatz 1 und 2“ ersetzt. In Buchstabe D wurde die Angabe „§ 9 Absatz 4, 14 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 9 Absatz 3, 13 Absatz 3“ ersetzt. In Nummer 4 und 5 wurde die Bezugnahme auf die VO (EG) Nr. 1703/2003 ergänzt. Die Nummer 6 wurde gestrichen, da künftig die Prüfstellen für Luftsportgerät von der Deutschen Akkreditierungsstelle akkreditiert und nicht mehr

vom LBA anerkannt werden. In Nummer 7, 8 und 9 wurde jeweils die Angabe „§ 10“ zur LuftVZO durch die Angabe „§ 9“ ersetzt.

Zu Nummer 3 (Abschnitt VI des Gebührenverzeichnisses)

Bei der Umsetzung der JAR-OPS 1 und 3 in EU-Recht wurden die Regelungen in JAR-OPS 1.010 und 3010 sowie in JAR-OPS 1.015 bezüglich der Ausnahmen und der betrieblichen Anweisungen nicht übernommen. Diese in Abschnitt VI vorhandenen Verweisungen werden daher gestrichen. Daneben wird eine Bezugnahme auf die dritte Durchführungsverordnung zur LuftBO korrigiert.

Artikel 6

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten. Das feste Datum wurde gewählt, um dem LBA die Erstellung der Übergangsregelungen analog der bisherigen Durchführungsverordnungen zur LuftGerPV zu erleichtern.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrtgerät, über das Luftfahrtpersonal und die Kosten der Luftfahrtverwaltung (NKR-Nr. 1877)**

Der Nationale Normenkontrollrat (NKR) hat den Erfüllungsaufwand des o.g. Regelungsentwurfs geprüft.

<u>Zusammenfassung</u>	
Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 29.000 Euro sowie jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2.400 € jährliche Entlastung von rd. 250.000 bis 660.000 € (je nach Betriebsgröße und Genehmigungsumfang) sowie 675.000 €
Verwaltung	Kein Erfüllungsaufwand
Der Nationale Normenkontrollrat hat gegen das Regelungsvorhaben keine Bedenken.	

Im Einzelnen:

Für die Wirtschaft entstehen aufgrund des Ersatzes der vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Prüfstellen durch akkreditierte Inspektionsstellen oder Prüfstellen gemäß Artikel 1 § 11 einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 24.000 € sowie jährliche Kosten in Höhe von 2.400 €. Mit dem neuen § 24a der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät werden

besondere betriebliche Genehmigungen für den nicht gewerblichen Betrieb außerhalb von Luftfahrtunternehmen eingeführt. Diese Genehmigungen werden einmalig auf Antrag erteilt und sind auf Einzelfälle beschränkt. Für die Wirtschaft entstehen Kosten in Höhe von ca. 5.000 €

Aufgrund des Wegfalls des Erfordernisses zur Genehmigung als Luftfahrttechnische Betriebe (LTB) zur Durchführung der Nachprüfungen an Luftfahrzeugen und der Erfordernis eines zusätzlichen Betriebshandbuches (alt § 18 LuftGerPV und § 16 LuftBO) erfolgt eine jährliche Entlastung der 166 zugelassenen Betriebe je nach Betriebsgröße und Genehmigungsumfang in Höhe von rd. 250.000 € bis 660.000 €.

Mit der Änderung des § 109 Absatz 1 der Verordnung über Luftfahrtpersonal wird die Gültigkeitsdauer der Lizenz für Prüfer von Luftfahrtgerät von 24 Monaten auf 5 Jahre angehoben. Hiervon betroffen sind ca. 5.000 Lizenzinhaber. Hieraus ergibt sich eine jährliche Einsparung in Höhe von rd. 675.000 €.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Catenhusen
stellv. Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin