

07.12.20

Vk - In

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen über das Luftfahrtpersonal und den Flugbetrieb

A. Problem und Ziel

Rechtsvorschriften für die Ausbildung und Lizenzierung von Luftfahrtpersonal in Deutschland werden von der Europäischen Kommission erlassen und stellen unmittelbar geltendes Recht in den Mitgliedstaaten dar. Durch Änderungen der EU-Verordnungen werden regelmäßig Anpassungen in der nationalen Rechtsordnung erforderlich, um die uneingeschränkte Anwendbarkeit der europäischen Regelungen und die Rechtssicherheit bei ihrer Anwendung zu gewährleisten.

- Mit der Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.12.2014 (BGBl. I S. 2237) wurde die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) an das geltende EU-Recht angepasst. Sämtliche Auswirkungen der Anpassung wurden aber erst nach praktischer Anwendung der Regelungen über einen gewissen Zeitraum sichtbar. So hat sich gezeigt, dass die strikte Anwendung der Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1) in Einzelfällen zu unbilligen Härten führt, da die Anforderungen z. B. durch bestimmte historische Luftfahrzeuge nicht bzw. nicht ohne unverhältnismäßigen Aufwand erfüllt werden können. Ziel dieses Entwurfs ist es daher, diese im Einzelfall bestehenden unbilligen Härten in der LuftPersV auszuräumen.

- Darüber hinaus wird mit der Verordnung (EU) 2018/1119 der Kommission vom 31. Juli 2018 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Hinblick auf erklärte Ausbildungsorganisationen (ABl. L 204 vom 13.08.2018, S. 13) die „erklärte Ausbildungsorganisation“ als neue Organisationsform für Ausbildungsbetriebe eingeführt. Diese neue Organisationsform für Ausbildungsbetriebe wird mit der vorliegenden Anpassung der LuftPersV berücksichtigt und die behördlichen Zuständigkeiten werden geregelt.
- Des Weiteren fällt sowohl die Instandhaltung als auch das Packen von Rettungsfallschirmen nicht mehr in den Anwendungsbereich der EU-Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, vgl. Teil-M der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeit ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1). Instandhaltungsmaßnahmen an Rettungsfallschirmen sind vielmehr entweder durch den Fallschirmhersteller selbst oder durch eine von ihm autorisierte Organisation durchzuführen. Die hierzu in der LuftPersV enthaltenen Regelungen stehen daher europäischem Recht entgegen.
- Die bisherige Anwendung der rechtlichen Vorgaben im Bereich der Flugmedizin, die in Deutschland im Wesentlichen aus Teil-MED der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 resultieren, hat gezeigt, dass insbesondere die Verfahren bezüglich des Fliegerärztlichen Ausschusses effektiver gestaltet werden können.
- § 21b Absatz 1 Nummer 11 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sieht derzeit ein generelles Betriebsverbot für unbemannte Fluggeräte über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Krankenhäusern vor. Mit diesem Betriebsverbot soll vor allem die Sicherheit des Luftrettungsbetriebs gewährleistet werden. Die aktuelle Regelung sieht jedoch weder einen Zustimmungsvorbehalt des Berechtigten noch die Möglichkeit einer Ausnahme von dem Verbot nach § 21b Absatz 3 LuftVO vor. Dies erscheint unverhältnismäßig, insbesondere mit Blick auf die übrigen Verbotstatbestände des § 21b LuftVO. Es erfolgt daher eine entsprechende Anpassung der Regelung in Anlehnung an die übrigen Verbotstatbestände des § 21b LuftVO. Auf diese Weise soll dem Verhältnismäßigkeitsprinzip Rechnung getragen werden. Gleichzeitig sollen sinnvolle Nutzungen von unbemannten Fluggeräten mit Bezug zu Krankenhäusern (z. B. Transport von Blutkonserven) ermöglicht werden, sofern der Luftrettungsbetrieb hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

- Des Weiteren erfordert die Anzeige des Luftfahrtamtes der Bundeswehr (LuFABw) durch die Bundesregierung gegenüber der Kommission als anerkannte Behörde im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 eine gesetzliche Verankerung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten des LuFABw. Mit der Berücksichtigung des LuFABw in den entsprechenden Paragraphen der LuftPersV werden behördliche Zuständigkeiten und die tatsächliche nationale Umsetzung der EU-Vorgaben geregelt.

B. Lösung

- In der LuftPersV werden unbillige Härten, die aus der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auf Annex II-Fluggerät resultieren, durch Einfügen von Flexibilitätsbestimmungen ausgeräumt, werden bestehende Rechtsunsicherheiten durch entsprechende Klarstellungen aufgelöst und wird die neue Organisationsform für Ausbildungsbetriebe berücksichtigt.
- Die in § 108 Absatz 1 Nummer 2 LuftPersV verankerte Erlaubnispflicht für Prüfer von Luftfahrtgerät in der Klasse 3 für die Freigabe nach Instandhaltung von Rettungsfallschirmen wird aufgehoben.
- Anpassung des § 21b Absatz 1 Nummer 11 LuftVO.
- Anpassung der §§ 5, 26, 125a, 128 und 131 sowie der Anlage 2 zu § 125a zur Aufnahme des Luftfahrtamtes der Bundeswehr in die LuftPersV.

C. Alternativen

- Keine.

Ohne eine Anpassung der LuftPersV fehlt es an einer klaren Zuweisung der Zuständigkeiten für den neuen Bereich der „erklärten Ausbildungsorganisationen“. Zudem stünden einige Regelungen der LuftPersV ohne die Anpassungen in Teilen im Widerspruch zu der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

Beides ist im Interesse der Rechtsklarheit und Anwenderfreundlichkeit unbedingt zu vermeiden.

Die Anpassung des § 21b Absatz 2 Nummer 11 LuftVO dient ebenfalls der Rechtsbereinigung und -klarheit.

Die Aufnahme des Luftfahrtamtes der Bundeswehr in die LuftPersV schafft Rechtsklarheit in Bezug auf seine Aufgaben und Verantwortlichkeiten in der Anwendung und Umsetzung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund:

Durch den Wegfall der Gebühren für die Erteilung von Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal mit der Berechtigung „Rettungsfallschirme“ entstehen dem Bund Mindereinnahmen in Höhe von voraussichtlich ca. 200 Euro pro Jahr.

Länder:

Durch die Einführung der „erklärten Ausbildungsorganisation“ sind geringe Mehreinnahmen für die Registrierung, Überprüfung und Genehmigung der Ausbildungsorganisation zu erwarten.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Mit der Einführung der „erklärten Ausbildungsorganisation“ als Alternative zu der bereits bestehenden Organisationsform für Ausbildungsbetriebe, der „zugelassenen Ausbildungsorganisation“, ist im Fall der Wahl dieser Alternative eine geringfügige Entlastung der Wirtschaft durch einen geringeren Verwaltungsaufwand bei den Ausbildungsbetrieben und den zuständigen Behörden zu erwarten.

Die Aufnahme des Luftfahrtamtes der Bundeswehr in die LuftPersV lässt keine zusätzlichen Kosten erwarten, da sich die Kompetenz ausschließlich auf zivile Lizenzen zu dienstlichen Zwecken erstreckt.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch den Wegfall der Notwendigkeit, neue Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal mit der Berechtigung „Rettungsfallschirme“ zu erteilen, kommt es zu einer Minderbelastung des Personals im Luftfahrt-Bundesamt von schätzungsweise drei Arbeitstagen pro Jahr, aufgeteilt zu etwa gleichen Teilen auf den gehobenen und den mittleren Dienst.

Die eingeschränkten Rechte von „erklärten Ausbildungsorganisationen“ und die dadurch reduzierten formellen Anforderungen an diese Organisationsform führen im Vergleich zu den „zugelassenen Ausbildungsorganisationen“ zu einem geringeren Prüfaufwand und in der Folge zu einem geringeren Verwaltungsaufwand für die zuständigen Behörden. Die derzeit bestehenden Flugschulen in Deutschland haben überwiegend bereits den Status als „zugelassene Ausbildungsorganisation“ inne. Da der künftige Bedarf an zusätzlichen Ausbildungsorganisationen in Deutschland überschaubar bleiben dürfte und „zugelassene Ausbildungsorganisationen“ im Fall einer Herabstufung auf eine „erklärte Ausbildungsorganisation“ verschiedene Rechte einbüßen würden, ist nicht mit einer signifikanten Anzahl an zusätzlichen Nutzern dieser neuen Organisationsform zu rechnen.

Da „erklärte Ausbildungsorganisationen“ in der Zuständigkeit der Länder liegen, ist das Luftfahrt-Bundesamt nicht betroffen.

F. Weitere Kosten

Es ergeben sich keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft.

Mit der Einführung der „erklärten Ausbildungsorganisation“ ist eine Entlastung für Ausbildungsbetriebe zu erwarten, die diese Organisationsform als Alternative zu der bereits bestehenden Organisationsform, der „zugelassenen Ausbildungsorganisation“, nutzen wollen. Insbesondere ist der Aufwand für die Erstellung und Aufrechterhaltung eines Managementsystems deutlich geringer als bei einer „zugelassenen Ausbildungsorganisation“. Die Rechte von „erklärten Ausbildungsorganisationen“ sind jedoch eingeschränkt im Vergleich zu „zugelassenen Ausbildungsorganisationen“ und umfassen nur den Bereich der Ausbildung von Sport- und Freizeitpiloten. Da die bestehenden Flugschulen in Deutschland überwiegend bereits den Status als „zugelassene Ausbildungsorganisation“ innehaben, ist nicht mit einer signifikanten Anzahl an zusätzlichen Nutzern dieser neuen Organisationsform zu rechnen.

07.12.20

Vk - In

**Verordnung
des Bundesministeriums für
Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen über das
Luftfahrtpersonal und den Flugbetrieb**

Bundeskanzleramt
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin

Berlin, 4. Dezember 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen über das Luftfahrtpersonal und den Flugbetrieb

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Hendrik Hoppenstedt

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen über das Luftfahrtpersonal und den Flugbetrieb

Vom ...

Auf Grund

- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 4, 8, 9 und 9a des Luftverkehrsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Luftverkehrsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen sowie
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 in Verbindung mit Satz 3 und 4 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 durch Artikel 2 Absatz 175 Nummer 3 Buchstabe a des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) und § 32 Absatz 1 Satz 4 durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

Artikel 1 Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. April 2020 (BGBl. I S. 840) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 12 wird wie folgt gefasst:
„§ 12 Anrechnung von im Militärdienst erworbenen Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten“.
 - b) Nach der Angabe zu § 21 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 21a Medizinische Sachverständige des Luftfahrt-Bundesamtes“.
 - c) Nach der Angabe zu § 26 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 26a Zuständige Stellen für die Verwaltung von Erklärungen und für die Genehmigung von Ausbildungsprogrammen von erklärten Ausbildungsorganisationen“.
2. Dem § 2 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) An Betriebsstätten oder Standorten im Ausland beschäftigtes Personal, das für die Freigabe nach Instandhaltung von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren, Luftschrauben und Flugsicherungs-ausrüstung zuständig ist, bedarf keiner Erlaubnis nach § 1 Nummer 7, wenn das Luftfahrt-Bundesamt festgestellt hat, dass dieses Personal über eine Qualifikation verfügt, die der für den Erwerb der Prüferlaubnis Klasse 4 erforderlichen Qualifikation gemäß § 104 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 3 vergleichbar ist.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 4 werden die Wörter „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003“ durch die Wörter „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014“ und wird die Angabe „(ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1)“ durch die Wörter „(ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/270 (ABl. L 56 vom 27.2.2020, S. 20) geändert worden ist,“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 werden auch angewendet auf Luftfahrzeuge nach Anhang I Buchstabe a bis d, g und h der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.08.2018, S. 1).“

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Sind die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Einzelfall nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erfüllbar, so kann die zuständige Behörde von ihrer Anwendung absehen, wenn ein mindestens vergleichbarer Sicherheitsstandard erreicht wird.“

4. Dem § 5 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 ist das Luftfahrtamt der Bundeswehr bei dienstlicher Notwendigkeit zuständig für die Erteilung der folgenden Erlaubnisse an aktive Angehörige der Bundeswehr:

1. Lizenzen nach Anhang I Abschnitt D (Lizenzen für Berufspiloten – CPL), Abschnitt E (Lizenzen für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen – MPL), Abschnitt F (Lizenzen für Verkehrspiloten – ATPL), Abschnitt G (Instrumentenflugberechtigung – IR), Abschnitt H (Klassen- und Musterberechtigungen), Abschnitt I (Weitere Berechtigungen), Abschnitt J (Lehrberechtigte) und Abschnitt K (Prüfer) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,
2. Luftfahrerscheine nach § 2 Absatz 1 Nummer 2,
3. Ausweise nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 für Flugingenieure nach § 1 Nummer 2,
4. Instrumentenflugberechtigungen für Luftfahrzeugführer nach § 1 Nummer 1 und Flugingenieure nach § 1 Nummer 2.“

5. § 12 wird wie folgt gefasst:

„§ 12

Anrechnung von im Militärdienst erworbenen Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten

Die im Militärdienst erworbenen Kenntnisse, Erfahrungen und Fähigkeiten werden in Bezug auf die einschlägigen Anforderungen des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Einklang mit den Festlegungen des Anrechnungsberichts nach Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in der jeweils geltenden Fassung angerechnet.“

6. § 16 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Tauglichkeitszeugnis nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011; Bewerber um eine Lizenz für Luftfahrzeugführer nach § 1 Nummer 1 müssen dieses Tauglichkeitszeugnis spätestens zum ersten Alleinflug vorlegen,“.

b) In Satz 3 werden nach dem Wort „überschreiten,“ die Wörter „spätestens zum ersten Alleinflug“ eingefügt.

7. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird aufgehoben.

b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.

8. Nach § 21 wird folgender § 21a eingefügt:

„§ 21a

Medizinische Sachverständige des Luftfahrt-Bundesamtes

(1) Die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und deren medizinisches und nichtmedizinisches Hilfspersonal müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Sie müssen ihre Tätigkeit räumlich getrennt von Bereichen ausüben, in denen die anderen Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes wahrgenommen werden.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt ist verpflichtet, durch angemessene Maßnahmen und festgelegte Verfahren zu verhindern, dass andere Personen als die medizinischen Sachverständigen und deren medizinisches und nichtmedizinisches Hilfspersonal auf Informationen zur flugmedizinischen Tauglichkeit eines Bewerbers um ein Tauglichkeitszeugnis zugreifen.

(3) Die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und deren medizinisches und nichtmedizinisches Hilfspersonal unterliegen der ärztlichen Schweigepflicht gemäß Anhang MED.A.015 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt sicher, dass die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und deren medizinisches und nichtmedizinisches Hilfspersonal über die ihnen obliegende Verschwiegenheitspflicht aufgeklärt werden.“

9. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 wird die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal in Ausbildungseinrichtungen nach Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (erklärte Ausbildungsorganisationen) darf nach Abgabe einer Erklärung der Ausbildungsorganisation gemäß Anhang VIII DTO.GEN.115 gegenüber der nach § 26a zuständigen Behörde durchgeführt werden. Soll in der erklärten Ausbildungsorganisation eine Ausbildung von Prüfern erfolgen, so bedarf das Ausbildungsprogramm gemäß Anhang VIII DTO.GEN.230 Buchstabe c der Genehmigung durch die nach § 26a zuständige Behörde.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Ausbildung erfolgt:

1. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 2 bis 6 durch genehmigte Ausbildungseinrichtungen,
2. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 7 durch Betriebe für die Ausbildung nach § 104,
3. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 1 und 9 durch zugelassene Ausbildungsorganisationen,
4. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 1 durch erklärte Ausbildungsorganisationen,
5. für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 8 durch Ausbildungsbetriebe nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.“

10. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen und Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Buchstabe a wird das Wort „Sitz“ durch das Wort „Hauptgeschäftssitz“ ersetzt und werden nach dem Wort „werden“ die Wörter „, sofern nicht das Luftfahrt-Bundesamt zuständig ist“ eingefügt.

bb) Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) Privatpilotenlizenzen für Flugzeuge (PPL (A)), einschließlich der Klassenberechtigungen für technisch nicht komplizierte Land- und Wasserflugzeuge mit einem Piloten, die keine Hochleistungsflugfahrzeuge sind, und für Reisemotorsegler,“.

cc) Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) Privatpilotenlizenzen für Hubschrauber (PPL (H)), einschließlich der Musterberechtigungen für technisch nicht komplizierte, einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, die keine Hochleistungsflugfahrzeuge sind,“.

dd) Buchstabe h wird wie folgt gefasst:

„h) Berechtigungen nach Anhang I FCL.800 (Kunstflugberechtigung), FCL.805 (Schleppberechtigung), FCL.810 (Nachtflugberechtigung) und FCL.815 (Bergflugberechtigung) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,“.

ee) Folgender Buchstabe i wird angefügt:

„i) Berechtigungen nach Anhang III SFCL.200 (Kunstflugrechte), SFCL.205 (Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern), SFCL.210 (TMG-

Nachtflugberechtigung) und SFCL.215 (Rechte für den Wolkenflug mit Segelflugzeugen) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 326 vom 20.12.2018, S. 64), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/358 (ABl. L 67 vom 5.3.2020, S. 57) geändert worden ist;“.

b) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.

c) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. das Luftfahrtamt der Bundeswehr für die Erteilung der Ausbildungsurlaubnis an Dienststellen der Bundeswehr.“

d) Absatz 2 wird aufgehoben.

11. Nach § 26 wird folgender § 26a eingefügt:

„§ 26a
Zuständige Stellen für die Verwaltung von Erklärungen und
für die Genehmigung von Ausbildungsprogrammen
von erklärten Ausbildungsorganisationen

Zuständig für die Verwaltung von Erklärungen nach Anhang VIII DTO.GEN.115 und Anhang VI ARA.DTO.100 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und für die Genehmigung von Ausbildungsprogrammen von erklärten Ausbildungsorganisationen nach Anhang VIII DTO.GEN.230 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ist die Luftfahrtbehörde des Landes, in dem die Ausbildungsorganisation ihren Hauptgeschäftssitz hat.“

12. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „fünf“ durch die Wörter „einer ungeraden Zahl von mindestens fünf“ und werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch das Wort „Luftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.

b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch das Wort „Luftfahrt-Bundesamtes“ ersetzt.

13. In § 108 Absatz 1 Nummer 2 werden die Wörter „, Ballonen und Rettungsfallschirmen“ durch die Wörter „und Ballonen“ ersetzt.

14. In § 109 Absatz 6 werden die Wörter „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“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.

15. § 125 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Auf Antrag kann die nach § 5 zuständige Stelle einen Nachweis von Sprachkenntnissen, der in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem Staat, in dem das Luftverkehrsrecht der Europäischen Union Anwendung findet, erworben worden ist, anerkennen. Der Antragsteller hat nachzuweisen, dass die Stelle, die den Nachweis von Sprachkenntnissen ausgestellt hat, hierzu in diesem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in diesem Staat berechtigt ist.“

16. § 125a wird wie folgt gefasst:

„§ 125a

Anerkennung einer Stelle für die Abnahme von Sprachprüfungen

- (1) Das Luftfahrt-Bundesamt und das Luftfahrtamt der Bundeswehr erkennen für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich auf Antrag Stellen für die Abnahme von Prüfungen bestimmter Sprachen an, wenn die in Anlage 2 genannten Voraussetzungen vorliegen. Die Anerkennung gilt unbefristet und kann auf die Abnahme von Prüfungen der Kenntnisse einzelner Sprachen und bestimmter Stufen nach Anlage 2 zu Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 beschränkt werden. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn ihre Voraussetzungen zu einem späteren Zeitpunkt nicht nur vorübergehend entfallen sind.
- (2) Das Luftfahrt-Bundesamt und das Luftfahrtamt der Bundeswehr führen die Aufsicht über die jeweiligen von ihnen anerkannten Stellen. Sie prüfen im Rahmen der Aufsicht, ob die für die Anerkennung maßgeblichen Voraussetzungen fortbestehen und die erteilten Nebenbestimmungen eingehalten werden. Das Luftfahrt-Bundesamt und das Luftfahrtamt der Bundeswehr können Einzelheiten zu ihrer jeweiligen Aufsicht durch Rechtsverordnung festlegen.“

17. § 128 Absatz 4 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Das Luftfahrt-Bundesamt und das Luftfahrtamt der Bundeswehr veröffentlichen für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich ein Gesamtverzeichnis aller nach Absatz 3 anerkannten Prüfer.“

18. In § 131 werden nach dem Wort „Luftfahrt-Bundesamt“ die Wörter, „, das Luftfahrtamt der Bundeswehr“ eingefügt.

19. Anlage 2 (zu § 125a) wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Satzteil vor Buchstabe a werden nach dem Wort „Luftfahrt-Bundesamt“ die Wörter „oder vom Luftfahrtamt der Bundeswehr“ eingefügt.

b) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Luftfahrt-Bundesamt“ die Wörter „oder vom Luftfahrtamt der Bundeswehr für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Die“ die Wörter „vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten“ eingefügt.

20. In § 9 Absatz 2 Satz 1, § 10 Absatz 2 Satz 2, § 15 Absatz 1 Satz 1 und 2, § 24 Nummer 4, § 25 Nummer 3, § 27 Satz 2, § 28 Absatz 1 Nummer 3, § 111a Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz

2, Absatz 3 Satz 1 und Absatz 5 Satz 1 und 2 sowie § 128a Absatz 1 Nummer 2 wird jeweils die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.

Artikel 2 **Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Juni 2017 (BGBl. I S. 1617) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 21b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. zum Transport von

- a) Explosivstoffen und pyrotechnischen Gegenständen,
- b) radioaktiven Stoffen, gefährlichen Stoffen und Gemischen gemäß § 3 der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen, Biostoffen der Risikogruppen 2 bis 4 gemäß § 3 Absatz 1 der Biostoffverordnung sowie Gegenständen, Flüssigkeiten oder gasförmigen Substanzen,

die geeignet sind, bei Abwurf oder Freisetzung Panik, Furcht oder Schrecken bei Menschen hervorzurufen,“.

bb) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:

„11. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Krankenhäusern, soweit nicht der Betreiber des Krankenhauses dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat.“

b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „Nummer 1 bis 9“ durch die Wörter „Nummer 1 bis 10 Buchstabe a oder Nummer 11“ ersetzt.

2. In § 44 Absatz 1 Nummer 17d werden die Wörter „Nummer 1 bis 9“ durch die Wörter „Satz 1 Nummer 1 bis 10 Buchstabe a oder Nummer 11“ ersetzt.

Artikel 3 **Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung**

Die Anlage zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 30. März 2017 (BGBl. I S. 683) geändert worden ist, wird in Abschnitt IV wie folgt geändert:

1. Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

	Gebührentatbestand	Gebühr
„10.	Prüfung der Erklärung und Mitteilung der Registrierung von erklärten Ausbildungsorganisationen nach Anhang ARA.DTO.100 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011	40 bis 100 EUR“.

2. Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 10a eingefügt:

	Gebührentatbestand	Gebühr
„10a.	Überprüfung von Ausbildungsprogrammen und schriftliche Mitteilung über die Einhaltung der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL) und Genehmigung von Ausbildungsprogrammen nach Anhang ARA.DTO.110 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011	40 bis 400 EUR“.

Artikel 4 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt

Rechtsvorschriften für die Ausbildung und Lizenzierung von Luftfahrtpersonal in Deutschland werden von der Europäischen Kommission erlassen und stellen unmittelbar geltendes Recht in den Mitgliedstaaten dar. Der nur noch in wenigen Fällen erforderliche nationale Regelungsbedarf beschränkt sich auf wenige Ausnahmen.

Mit der Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 03.11.2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 04.07.2018 wurde die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) umfassend an das geltende EU-Recht angepasst.

Die Auswirkungen der umfassenden Anpassungen wurden in Gänze erst nach praktischer Anwendung der Regelungen deutlich. Es wurde erkannt, dass bestimmte Regelungen nicht oder nicht praxisgerecht umsetzbar sind.

Mit der Aufstellung des Luftfahramtes der Bundeswehr wurde eine dem Luftfahrt-Bundesamt gleichgestellte militärische Behörde geschaffen, deren Zuständigkeiten und Verantwortungen gesetzlich voneinander abgegrenzt werden müssen. Ergänzend zu der Ressortvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, vom 01.08.2018, zur Anrechenbarkeit von Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten aus der militärischen Luftfahrt für den Erwerb einer zivilen Lizenz oder Berechtigung gemäß Part FCL der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wurden nun Festlegungen in die Verordnung für Luftfahrtpersonal aufgenommen.

Mit dieser Verordnungsänderung soll eine praxisgerechte und EU-Recht konforme Regelung geschaffen werden.

Zudem wird eine erforderliche Korrektur in § 21b der Luftverkehrs-Ordnung vorgenommen.

II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es wird prognostiziert, dass die Zahl der Anträge zur Erteilung der Erlaubnis pro Jahr weiter rückläufig sein wird. Mit Stand März 2020 gab es noch 26 Erlaubnisse mit der Berechtigung Rettungsfallschirme (vgl. Stand 2017: mehr als 30 Erlaubnisse). Die Gebühren für die Verlängerung der Erlaubnis belaufen sich auf vierzig Euro für die Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Im Mittel entstehen dem Bund durch die geplante Änderung Mindereinnahmen in Höhe von voraussichtlich ca. 200 Euro pro Jahr. Dies wurde in der Finanzplanung noch nicht berücksichtigt.

Zu Lasten der Länder entstehen durch die Änderung geringe Mehreinnahmen für die Registrierung, Überprüfung und Genehmigung der Ausbildungsorganisationen.

III. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind durch die Änderung nicht betroffen. Damit entsteht für sie kein Erfüllungsaufwand. Im Gegenteil sind durch die Einführung der Flexibilitätsbestimmung im Rahmen des § 3 schnellere und bedarfsorientierte Lösungen durch die Luftfahrtbehörden zu erwarten, die im Einzelfall sogar zu Kosteneinsparungen für die betroffenen Luftfahrer führen können.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ist durch die Änderungen aus Artikel 1 in Bezug auf die angepassten Regelungen für die Instandhaltung von Rettungsfallschirmen mit einer Verringerung des Aufwandes zu rechnen. Durch den Wegfall der Notwendigkeit eines Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 3 mit Berechtigung für Rettungsfallschirme fallen für die Inhaber dieser Ausweise künftig die Kosten zur Aufrechterhaltung dieses Scheines weg. Zudem werden keine Weiterbildungsmaßnahmen mehr benötigt. Es ist daher insgesamt mit einer Entlastung von mehreren 1000 Euro im Jahr für die Gesamtzahl der Prüfer zu rechnen.

Mit Einführung der „erklärten Ausbildungsorganisation“ als Alternative zu der bereits bestehenden und aufwändigeren Organisationsform für Ausbildungsbetriebe, der „zugelassenen Ausbildungsorganisation“, werden mit Artikel 4 zusätzliche Kostentatbestände für „erklärte Ausbildungsorganisationen“ eingeführt. Bei alternativer Wahl dieser Organisationsform ist mit einer Verringerung des Erfüllungsaufwandes zu rechnen.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Für den Bund ergibt sich aus der Änderungsverordnung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Signifikante Kosteneinsparungen sind durch die Einführung der Flexibilitätsbestimmung im Rahmen des § 3 und die hierdurch möglicherweise schnelleren Bearbeitungszeiten durch die Luftfahrtbehörde nicht zu erwarten, da es sich in diesem Zusammenhang nur um wenige Einzelfälle handeln wird.

Das Luftfahrt-Bundesamt wird davon entlastet, Erlaubnisse für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 3 für Rettungsfallschirme zu erteilen und zu überwachen. Der hierdurch in geringem Umfang entstehende Personalüberhang wird aufgrund des grundsätzlichen Personalmehrbedarfes im Luftfahrt-Bundesamt durch interne Umschichtung aufgelöst.

b) Erfüllungsaufwand für Länder

Signifikante Kosteneinsparungen sind durch die Einführung der Flexibilitätsbestimmung im Rahmen des § 3 LuftPersV und die hierdurch möglichen schnelleren Bearbeitungszeiten durch die Luftfahrtbehörden nicht zu erwarten, da es sich in diesem Zusammenhang nur um wenige Einzelfälle handeln wird.

Derzeit bestehende Flugschulen in Deutschland haben überwiegend den Status als „zugelassene Ausbildungsorganisation“ inne. Da der künftige Bedarf an zusätzlichen Ausbildungsorganisationen in Deutschland überschaubar bleiben dürfte und „zugelassene Ausbildungsorganisationen“ im Falle einer Herabstufung auf eine „erklärte Ausbildungsorganisation“ verschiedene Rechte einbüßen würden, ist nicht mit einer signifikanten Anzahl an hinzukommenden Nutzern dieser neuen Organisationsform zu rechnen. Nennenswerte Kosteneinsparungen bei den Behörden durch einen geringeren Verwaltungsaufwand sind daher nicht zu erwarten.

IV. Sonstige Auswirkungen

1. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

2. Nachhaltigkeit

Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (LuftPersV):

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht):

Anpassung der Inhaltsübersicht an die Änderung.

Zu Nummer 2 (§ 2):

Einige vom LBA genehmigten Instandhaltungsbetriebe unterhalten Standorte im Ausland. Dabei wird für das freigabeberechtigte Personal auch an diesen ausländischen Betriebsstätten gefordert, den deutschen Ausweis für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 4 gemäß § 104 Absatz 3 Nummer 3 LuftPersV zu besitzen. Diese Vorgabe ist für die Instandhaltungsbetriebe und für das betreffende Personal vor Ort nur mit erheblichem Aufwand (z.B. wegen sprachlicher Schwierigkeiten, da die Ausbildung und Prüfung in deutscher Sprache erfolgt) umzusetzen. Das vor Ort einsetzbare Personal verfügt jedoch regelmäßig über eine mit den Anforderungen an Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 4 (§ 104 Absatz 2 in Verbindung mit § 104 Absatz 3 Nummer 3 LuftPersV) vergleichbare Qualifikation. Aufgrund der in § 1 Nummer 7 uneingeschränkt geforderten Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 4 kann jedoch bislang von den im Ausland ansässigen Instandhaltungsbetrieben nicht auf dieses qualifizierte Personal zurückgegriffen werden.

Der neue Absatz 4 befreit das o.g. Personal von der Erlaubnispflicht nach § 1 Satz 1 Nummer 7. Voraussetzung für diese Befreiung ist eine Bestätigung seitens des Luftfahrt-Bundesamtes, dass das fragliche Personal über Qualifikationen verfügt, die mit den in § 104 Absatz 2 in Verbindung mit § 104 Absatz 3 Nummer 3 aufgestellten Anforderungen vergleichbar sind. Diese Regelung orientiert sich an der europäischen Regelung für die Freigabe nach Instandhaltung von Flugzeugen und Hubschraubern, vgl. Anhang II 145.A.30 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

Zu Nummer 3 (§ 3):Zu Buchstabe a:

Die redaktionelle Korrektur ist aufgrund der Neufassungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durch die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 erforderlich.

Zu Buchstabe b:Zu aa)

Im Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 (vormals Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008) sind spezielle Luftfahrzeuge wie z.B. historische und militärische Luftfahrzeuge sowie deren Nachbauten von den EU-Regelungen zum Betrieb von Luftfahrzeugen ausgenommen. Daher ist auch die Ausbildung und die Lizenzierung von Luftfahrtpersonal für den Betrieb dieser Luftfahrzeuge nicht in den einschlägigen EU-Vorschriften geregelt, sondern muss weiterhin nach nationalen Vorgaben festgelegt werden.

Um zu vermeiden, dass für Luftfahrtpersonal, welches solche Luftfahrzeuge gem. Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 betreibt, eine Parallelverordnung geschaffen werden muss, wurde im Rahmen der Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vom 17.12.2014 in § 3 LuftPersV festgelegt, dass die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auch auf Luftfahrzeuge nach Anhang I Buchstabe a bis d, g und h der Verordnung (EU) 2018/1139 anzuwenden sind. Mit Inkraftsetzung der Verordnung (EU) 2018/1139 wurden in Anhang I Buchstabe h neue „Kategorien“ an Luftfahrzeugen definiert, die nicht unter der „Kategorie Luftsportgeräte“ zu subsummieren sind (kleine Ballone u. Luftschiffe mit 1-2 Plätzen). Um zu vermeiden, dass hierfür eine separate nationale Vorschriftenlandschaft geschaffen werden muss, sollen diese Luftfahrzeuge behandelt werden, wie die Luftfahrzeuge gem. Anhang I Buchstaben a-d und g der Verordnung (EU) 2018/1139.

Zu_bb)

Da es sich bei den besagten Luftfahrzeugen oftmals um Einzelstücke handelt, welche häufig besonderen Rahmenbedingungen unterliegen, hat sich diese pauschale Regelung in der Praxis in einzelnen Fällen als zu rigide erwiesen, um diesen besonderen Rahmenbedingungen angemessen begegnen zu können. Die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind nicht für die Anwendung im Zusammenhang mit solchen Luftfahrzeugen ausgelegt und daher nicht in allen Fällen umfassend anwendbar. Daher müssen in einzelnen Fällen individuelle Lösungen ermöglicht werden. Bedingung für das Gewähren einer Ausnahmeregelung ist jedoch das Einhalten eines mindestens vergleichbaren Sicherheitsstandards.

Die in § 3 Absatz 2 neu eingefügte Flexibilitätsbestimmung räumt der zuständigen Behörde nun die Möglichkeit ein, in einzelnen Fällen von der Anwendung der Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 abzusehen. Hierbei handelt es sich um Fälle, in denen die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen nach Anhang I Buchstabe a bis d und g und h der Verordnung (EU) 2018/1139 zu unverhältnismäßigem Aufwand führen oder die Entwicklung neuer Ausbildungs- und Prüfkonzepte nicht im Einklang mit den Bestimmungen stehen würde. Die Behörde kann in diesen Einzelfällen von einzelnen Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 abweichen oder auf die Erfüllung dieser Vorgaben verzichten.

Zu Nummer 4 (§ 5):

Durch die Aufstellung und Anzeige des Luftfahrtamtes der Bundeswehr sind zivile Lizenzen, die zu dienstlichen Zwecken ausgestellt werden, von diesem Amt nach den bekannten EU-Vorgaben, ohne Inanspruchnahme der Ausnahmekompetenz gem. § 30 LuftVG, zu erstellen. Eine Abgrenzung der Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten zum Luftfahrt-Bundesamt muss auf Ebene des Gesetzes erfolgen.

Zu Nummer 5 (§ 12):

§ 12 sieht bisher unter Bezugnahme auf Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vor, dass im Militärdienst erworbene Erlaubnisse und Berechtigungen auf Antrag in zivile Lizenzen umgewandelt werden können.

Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sieht ausdrücklich die Möglichkeit einer Anrechnung von im Militärdienst erworbenen Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten für den Erwerb einer zivilen Lizenz oder Berechtigung vor. Für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer Lizenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind allerdings alle Voraussetzungen gemäß dieser Verordnung zu erfüllen.

Die Nomenklatur wurde der einschlägigen EU-Verordnung angepasst.

Zu Nummer 6 (§ 16 Absatz 2):

Zu Buchstabe a:

Mit der Ergänzung in Satz 1 Nummer 2 wird durch die Anpassung der Vorschrift an die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 klargestellt, dass für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 1 ein Tauglichkeitszeugnis nicht bereits zu Beginn der Ausbildung, sondern vielmehr erst bis zum ersten Alleinflug vorgelegt werden muss (vgl. auch § 22 LuftPersV).

Zu Buchstabe b:

Die Anforderungen für Bewerber um einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräte, die eine höchstzulässige Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät überschreiten, werden den Anforderungen für erlaubnispflichtiges Personal nach § 1 Nummer 1 angeglichen. Ein Tauglichkeitszeugnis ist auch von diesen Bewerbern spätestens zum ersten Alleinflug vorzulegen und nicht mehr bereits zu Beginn der Ausbildung. Dies wird mit dem Einschub klargestellt.

Zu Nummer 7 und 8 (§ 21 Absatz 3, § 21a):

Da der bisherige § 21 Absatz 3 ausschließlich behördliche flugmedizinische Sachverständige und deren Hilfspersonal zum Gegenstand hat, wird er von § 21 „Flugmedizinische Tauglichkeit“ in einen eigenen Paragraphen überführt. Die Vorschrift wird zudem ergänzt zur Klarstellung, dass das nichtmedizinische Personal im Luftfahrt-Bundesamt, also insbesondere Verwaltungsangestellte, ebenfalls einer ärztlichen Schweigepflicht unterliegt. Bereits die bisherige Fassung von § 21 Absatz 1 Satz 1 beabsichtigte nicht, das Referat Flugmedizin im Luftfahrt-Bundesamt weisungsunabhängig zu machen mit der Folge, dass in Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf dessen Tätigkeiten nicht die Bundesrepublik Deutschland als Beklagte oder das Luftfahrt-Bundesamt als solches, sondern der von der Behörde in fachlicher Hinsicht weisungsunabhängige medizinische Sachverständige zur Vornahme der begehrten Handlung verurteilt werden konnte. Vielmehr sollte bereits durch die bisherige Fassung ausschließlich datenschutzrechtlichen Belangen in der Weise Rechnung getragen werden, dass die vom Referat Flugmedizin des Luftfahrt-Bundesamts im Zuge seiner Tätigkeit bearbeiteten Gesund-

heitsdaten als besondere Kategorie personenbezogener Daten gemäß Artikel 9 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g (Verarbeitung auf der Grundlage des Rechts eines Mitgliedsstaats) der Verordnung (EU) 2016/679 des europäischen Parlaments und des Rates vom 27.04.2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (Abl. L 119 vom 04.05.2016, S. 1) auch innerhalb des Luftfahrt-Bundesamts besonders zu schützen sind.

Um aber insbesondere das oben beschriebene Missverständnis in der gerichtlichen Auslegung des Satzes 1 künftig zu vermeiden, beschränkt die Neufassung des Satzes 1 die Trennung des Referats Flugmedizin vom übrigen Luftfahrt-Bundesamt auf die räumliche Trennung. Hiermit wird geregelt, dass die Räume des Referats Flugmedizin nur mit gesonderter Zugangsberechtigung von hierzu Befugten betreten werden darf. Dass der Schutz der vom Referat Flugmedizin bearbeiteten Gesundheitsdaten auch bezüglich des dort tätigen Personals der Vorgabe des Artikels 9 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g, der Verordnung (EU) 2016/679 entspricht, wird durch die Einfügung der neuen Sätze 2 und 3 in Absatz 1 bewirkt.

Zu Nummer 9 (§ 23):

Zu Buchstabe a:

Zu aa)

Redaktionelle Korrektur. Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ist durch die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 neugefasst worden. Die Verweisungen auf die außer Kraft getretene Verordnung werden daher angepasst.

Zu bb)

Die Ergänzung in Absatz 1 berücksichtigt die neue geschaffene „erklärte Ausbildungsorganisation“ nach Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und stellt klar, dass diese erklärten Ausbildungsorganisationen grundsätzlich keiner behördlichen Erlaubnis bedürfen, um ihre Ausbildungstätigkeit aufzunehmen. Die Ausbildung erfolgt vielmehr auf Grundlage einer gegenüber der Behörde abzugebenden Erklärung nach Anhang VIII DTO.GEN.115 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Dort ist festgelegt, welche Angaben diese Erklärung umfassen muss. So sieht Anhang VIII DTO.GEN.115 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vor, dass der zuständigen Behörde zusammen mit der Erklärung das Ausbildungsprogramm (Anhang VIII DTO.GEN.230 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) vorzulegen ist.

Sofern die Ausbildungsorganisation beabsichtigt, bestimmte in Anhang VIII DTO.GEN.110 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 genannte Prüfer-Lehrgänge durchzuführen, so bedarf das Ausbildungsprogramm gemäß Anhang VIII DTO.GEN.230 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Dies wird in Absatz 1 Satz 2 klargestellt.

Zu Buchstabe b:

Absatz 2 regelt, welches erlaubnispflichtige Personal nach § 1 LuftPersV durch die verschiedenen Ausbildungsbetriebe ausgebildet werden darf. Die erklärte Ausbildungsorganisation wird hier nun berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird auch auf Anhang VIII DTO.GEN.110 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hingewiesen.

Zu Nummer 10 (§ 26):

Ergänzte Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortungen zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Luftfahrtamt der Bundeswehr.

Zu Buchstabe a:

Angesichts der Aufhebung von Absatz 2 entfällt die Absatzbezeichnung von Absatz 1.

Zu aa)

Klarstellung nach Anhang VII, ORA.GEN.105 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, dass es sich um den Hauptgeschäftssitz des Unternehmens handelt. Durch die Klarstellung besteht kein Bedarf mehr für Absatz 2.

Zu bb) und cc):

Zielsetzung der Änderung ist die Vereinfachung und Klarstellung der Zuständigkeitsverteilung zwischen dem Luftfahrt-Bundesamt und den Luftfahrtbehörden der Länder. So weit möglich wird im Rahmen der Änderung auf konkrete technische Merkmale als Unterscheidungskriterium für die Zuordnung der Zuständigkeit verzichtet, um auch möglichen neuen Antriebsarten (z. B. Elektro- oder Hybridantrieben) Rechnung zu tragen. Die Einteilung der Luftfahrzeuge in Hochleistungsflugfahrzeuge und /oder komplexe oder nicht-komplexe Luftfahrzeuge ist in der „EASA Type Rating & License Endorsement List Flight Crew“ in der jeweils gültigen Fassung eindeutig geregelt.

Zu dd) und ee):

Zudem ist in § 26 Absatz 1 eine redaktionelle Korrektur erforderlich, da die Zuständigkeit LBA nun in Nummer 1 festgelegt wird.

Des Weiteren wird die Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge gemäß FCL.830 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gestrichen und unter ee) aufgrund des Inkrafttretens der Durchführungsverordnung (EU) 2020/358 der Kommission vom 04. März 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 in Bezug auf Lizenzen für den Segelflugzeugpiloten angefügt.

Zu Buchstabe b):

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umstellungen im § 26.

Zu Buchstabe c)

Ergänzte Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortungen zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Luftfahrtamt der Bundeswehr.

Zu Buchstabe d)

Hier wird auf die Begründung Nummer 10 Buchstabe a, aa) verwiesen.

Zu Nummer 11 (§ 26a):

Mit der Einführung der „erklärten Ausbildungsorganisation“ in Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird eine alternative und im Vergleich zur „genehmigten Ausbildungsorganisation“ weniger komplexe Organisationsform für die Sport- und Freizeitluftfahrt geschaffen. Im Gegensatz zu den „genehmigten Ausbildungsorganisationen“ bedürfen „erklärte Ausbildungsorganisationen“ keiner behördlichen Erlaubnis, sondern haben lediglich eine Erklärung nach Anhang VIII ARA.DTO.100 in Verbindung mit Anhang VIII DTO.GEN.115 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 einschließlich der beabsichtigten Ausbildungsprogramme gegenüber der zuständigen Behörde abzugeben.

Es bedürfen nur Ausbildungsprogramme für Prüfer einer Genehmigung durch die zuständige Behörde, vgl. hierzu § 23 Absatz 4.

Absatz 1 regelt die Zuständigkeit für die Entgegennahme und Verwaltung von Erklärungen und die ggf. erforderliche Genehmigung von Ausbildungsprogrammen von erklärten Ausbildungsorganisationen gemäß Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Die Regelung orientiert sich dabei an der gemäß § 26 für genehmigte Ausbildungsorganisationen geltenden Zuständigkeitsverteilung.

Zu Nummer 12 (§ 34):

Zu Buchstabe a

Eine Beschränkung der Anzahl der Mitglieder des Fliegerärztlichen Ausschusses erscheint nicht mehr zweckdienlich, da es die Möglichkeit reduziert, möglichst viele Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen medizinischen Fachbereichen im Ausschuss zu versammeln, wie es die Komplexität aktueller Fragestellungen aus dem Bereich der Flugmedizin erfordert. Der Ausschuss sollte aber weiterhin aus einer ungeraden Zahl von Mitgliedern bestehen, um ein unentschiedenes Ergebnis zu verhindern. Der Ausschuss wird weiterhin Einzelheiten in seiner Geschäftsordnung regeln.

Zu Buchstabe b:

Bisher wurden die Mitglieder des Ausschusses vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berufen. Mit Blick auf die umfassenden Zuständigkeiten des Luftfahrt-Bundesamtes als „zuständige Behörde“ im Sinne des Teils MED der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und der umfassenden Zusammenarbeit der medizinischen Sachverständigen im Luftfahrt-Bundesamt mit dem Fliegerärztlichen Ausschuss wird es aber für sinnvoller gehalten, dem Luftfahrt-Bundesamt die Zuständigkeiten in Bezug auf den Ausschuss zu geben. Dies gilt auch für die Zustimmung zu der Geschäftsordnung des Ausschusses (Absatz 3).

Zu Nummer 13 (§ 108):

In dem speziellen Bereich der Instandhaltung von Rettungsfallschirmen werden die nationalen Vorschriften für erlaubnispflichtiges Personal an die europäischen Vorgaben angepasst, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 anders als im bisherigen nationalen Recht keine Notwendigkeit einer Instandhaltung von Rettungsfallschirmen durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb mehr vorsehen.

Künftig erfolgt diese Instandhaltung nach herstellerabhängigen Vorgaben und wird durch den Herstellerbetrieb oder einer vom Hersteller autorisierten Instandhaltungsorganisation durchgeführt (vgl. FAQ n.19472 der EASA).

Zu Nummer 14 (§ 109):

Die in § 109 vorgenommene redaktionelle Korrektur ist aufgrund der Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durch die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 erforderlich.

Zu Nummer 15 (§ 125):

Analog zu der Regelung gemäß § 3 Absatz 1 Satz 3 Luftverkehrsgesetz, soll mit der Ergänzung in § 125 Absatz 3 die Möglichkeit eröffnet werden Nachweise von Sprachkenntnissen von Bürgern aus Staaten anzuerkennen, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, jedoch das Luftverkehrsrecht der Europäischen Union anwenden. Mit der Anwendung des

Luftverkehrsrechts der Europäischen Union ist auch die Anwendung der Standards und Richtlinien (SARPs) der ICAO gewährleistet.

Zu Nummer 16 (§ 125a)

Ergänzte Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortungen zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Luftfahrtamt der Bundeswehr.

Zu Nummer 17 (§ 128)

Ergänzte Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortungen zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Luftfahrtamt der Bundeswehr.

Zu Nummer 18 (§ 131):

Ergänzte Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortungen zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Luftfahrtamt der Bundeswehr.

Zu Nummer 19 (Anlage 2 zu § 125a):

Ergänzte Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortungen zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Luftfahrtamt der Bundeswehr.

Zu Nummer 20:

Es wird auf die Begründung zu Nummer 3 Buchstabe a verwiesen.

Zu Artikel 2 (LuftVO):

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Mit Bezug auf § 21b Absatz 1 Nummer 10 hat sich das generelle Verbot ohne Ausnahmemöglichkeit in der Praxis als zu restriktiv erwiesen. Das Verbot verhindert beispielsweise den Einsatz von unbemannten Fluggeräten für pyrotechnische Darstellungen, auch wenn durch entsprechende betriebliche Bestimmungen keinerlei Gefahren davon ausgehen.

Die Änderung ermöglicht es nunmehr der zuständigen Luftfahrtbehörde, in begründeten Fällen Ausnahmen zuzulassen. Dabei prüft sie gemäß Absatz 3, ob von dem beabsichtigten Betrieb keine Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs oder für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen.

Dieser Prüfvorbehalt stellt im Vergleich zum generellen Verbot ein milderes Mittel dar, um die Sicherheit im gleichen Maß zu gewährleisten.

In der Erlaubnispraxis hat sich ergeben, dass relativ harmlose Betriebsarten (Feuerwerksdrohne) nicht erlaubt werden konnten. Der Prüfvorbehalt durch die Landesluftfahrtbehörde ist aus hiesiger Sicht ausreichend, um die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu schützen

Das in § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 LuftVO enthaltene Betriebsverbot für unbemannte Fluggeräte über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Krankenhäusern wurde durch Nummer 5 des Beschlusses des Bundesrates in die LuftVO aufgenommen (BR-Drs. 39/17). Die Regelung dient der Flugsicherheit, da an vielen Krankenhäusern Hubschrauber der Luftrettung zu Hubschrauberlandeplätzen oder –landestellen verkehren.

Nach der derzeitigen Ausgestaltung der Regelung handelt es sich um ein generelles Verbot ohne Ausnahmemöglichkeit: Ein Betrieb kann weder durch Zustimmung des Krankenhausbetreibers noch durch behördliche Ausnahme von diesem Verbot gemäß § 21b Absatz 3 LuftVO ermöglicht werden.

Dies hat in der Praxis zu Problemen geführt, denn aufgrund dieses pauschalen Verbots sind auch solche Einsätze von unbemannten Luftfahrtsystemen ausgeschlossen, die im unmittelbaren Interesse der Krankenhäuser selbst liegen (z.B. Transport von Blutkonserven).

Zur Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit wird der Tatbestand daher an die vergleichbaren Regelungen in § 21b Absatz 1 Nummern 3 bis 5 und 7 angepasst und ein Zustimmungsvorbehalt des Berechtigten aufgenommen. Stimmt der Betreiber des Krankenhauses dem Betrieb zu, so entfällt der Verbotstatbestand der Nummer 11, denn die Zustimmung hat tatbestandsausschließenden Charakter.

Zu Buchstabe b

Außerdem wird mit der vorgenommenen Änderung in Absatz 3 nun die Möglichkeit geschaffen, behördliche Ausnahmegenehmigungen auch für die in § 21b Absatz 1 Nummern 10 und 11 genannten Betriebsverbote zu erteilen.

Beide Ausnahmeregelungen entsprechen sinngemäß denjenigen, die auch für andere Verbotsstatbestände der Nummern 3, 4, 5 und 7 gelten.

Zu Nummer 2

Bisher sieht § 44 Absatz 1 Nummer 17d eine Bußgeldbewehrung lediglich für Verstöße gegen die Betriebsverbote der § 21b Absatz 1 Nummer 1 bis 9 LuftVO vor. Mit der Änderung wird nun sichergestellt, dass auch Verstöße gegen die in § 21b Absatz 1 Nummern 10 Buchstabe a und 11 enthaltenen Betriebsverbote als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden können.

Die Änderung des § 21b Absatz 1 Nummer 10 ermöglicht eine ausdifferenzierte Verfolgung eines Verstoßes. Die Betriebsverbote nach § 21b Absatz 1 Nummer 10 Buchstabe b-neu weisen einen von der Schwere des Verstoßes her einen anders einzuordnenden Unrechtsgehalt auf. Bei Verstößen hiergegen sind vorrangig Strafgesetze einschlägig.

Zu Artikel 3 (LuftKostV)

Zu Nummer 1

Nach Anhang VIII ARA.DTO.100 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 überprüft die zuständige Behörde bei Erhalt einer Erklärung, ob die Erklärung alle erforderlichen Informationen enthält, bestätigt den Erhalt und teilt dem Vertreter der DTO die zugewiesene Referenznummer mit.

Für diesen Prozess werden zwischen 1 und 2,5 Arbeitsstunden benötigt, hinsichtlich der Tätigkeitsbewertung der Aufgaben mindestens „Mittlerer Dienst“. 1 Arbeitsstunde „Mittlerer Dienst“ ergibt bei durchschnittlichen Personalvollkosten von mindestens 42€/Stunde bei zu Grunde gelegter „Anlage Personaldurchschnitts- und Personalvollkosten des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat“ einen Mindestbetrag von etwa 40 €. Fehlende oder abweichende Unterlagen bzw. Angaben in den Erklärungen können zu einem deutlichen Mehraufwand (bis zu 2,5-fach) und daher zu einem Kostenaufwand von bis zu 100€ führen. Die Versandkosten für eine einfache Briefsendung sind als allgemeine Arbeitsmittelkosten in den Personalvollkosten enthalten.

Zu Nummer 2

Nach Teilabschnitt DTO, ARA.DTO.110 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, überprüft die zuständige Behörde Ausbildungsprogramme von DTOs. Bei Einhaltung der Anforderungen nach Anhang I (Teil-FCL) teilt sie dem Vertreter der DTO das Ergebnis schriftlich mit bzw. genehmigt das Ausbildungsprogramm in dem in Anhang VIII DTO.GEN.230 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 genannten Fall.

Für diesen Prozess werden zwischen 1 und 10 Arbeitsstunden benötigt, hinsichtlich der Tätigkeitsbewertung der Aufgaben mindestens „Mittlerer Dienst“. Der untere Kostenansatz ergibt sich für Fälle, in denen bereits vorhandene Ausbildungsprogramme übernommen werden (z. B. Wechsel einer ATO mit bereits genehmigtem Ausbildungsprogramm zur DTO). Bei einer Überprüfung von neu erstellten Ausbildungsprogrammen fallen je nach Komplexität und Anzahl der Ausbildungslehrgänge aufgrund deutlich höherer Prüfanforderungen und somit Bearbeitungszeit (insgesamt bis zu 10 Stunden) bis zu 10-fache Personalkosten an. Die Versandkosten für eine einfache Briefsendung sind als allgemeine Arbeitsmittelkosten in den Personalvollkosten enthalten.

Damit ergibt sich bei zu Grunde gelegten durchschnittlichen Personalvollkosten von mindestens 42€/Stunde gem. „Anlage Personaldurchschnitts- und Personalvollkosten des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat“ ein Gebührenrahmen von 40€ bis 400€.

Zu Artikel 4

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten der Verordnung entsprechend Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz.