



Beispiel für die Besatzung oder Einrichtungen am Boden darstellen, ohne dass hiervon eine direkte Gefahr für Dritte am Boden ausgeht.

In Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem LBA und den Luftfahrtbehörden der Bundesländer sowie mit Blick auf die Festlegungen der Nachbarstaaten wurde eine für den Flugbetrieb in Deutschland gültige Liste von gewerblichen Aktivitäten, die in Deutschland als „Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“ einzustufen sind, erstellt.

Nach dieser Liste wird folgender gewerblicher Flugbetrieb für das gesamte Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland als „Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“ eingestuft:

1. Grundsätzlich jeder spezialisierte Flugbetrieb gem. Teil-SPO der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 über dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien, welcher unterhalb der Mindesthöhe gem. SERA 3105 und SERA 5005 f. durchgeführt wird
2. Außenlasttransporte über Städten, dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen
3. Flugbetrieb mit Personen-Außenlasten (Human external cargo, HEC)
4. Lawinensprengflüge
5. Jeglicher andere Flugbetrieb für den die durch den Betreiber durchgeführte Risikobewertung gemäß

SPO.OP.230 ein „Hohes Risiko“ im Sinne von ORO.SPO.110 (a) ergibt

ARO.OPS.150 a) und b) fordert die Beantragung und Genehmigung des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs mit hohem Risiko. Hierfür muss der Betreiber eine Risikobewertung durchführen und Standardbetriebsverfahren festlegen, die gemäß den Anforderungen des Anhangs VIII (Teil-SPO) erstellt wurden. Diese sind mit dem Antrag einzureichen und von der zuständigen Behörde vor Genehmigung zu prüfen. Die Genehmigung kann dabei örtlich und zeitlich limitiert werden.

Wie funktioniert die Antragstellung?

Der Antrag kann nur durch einen gewerblichen spezialisierten Betreiber gestellt werden (siehe ORO.SPO.110 a). Die Antragstellung erfolgt formlos.

Um zu vermeiden, dass die Erklärung und die Genehmigung widersprüchliche Sachstände aufweisen, wird folgendes grundsätzliches Verfahren für die Beantragung und Genehmigung von gewerblichem spezialisiertem Flugbetrieb mit hohem Risiko festgelegt:

- Der Betreiber reicht den Antrag inklusive aller erforderlichen Nachweisunterlagen bei seiner zuständigen Behörde (LBA oder LLB) ein. Sofern das LBA zuständig ist, senden Sie bitte (wie auch bei der Einreichung Ihrer Erklärung) den unterschriebenen Antrag inklusive der

Nachweisunterlagen entweder per Post oder per E-Mail an folgende Adresse:

Luftfahrt-Bundesamt
Referat B1
38144 Braunschweig
SPO@lba.de

- Die zuständige Behörde prüft den Antrag in Übereinstimmung mit ARO.OPS.150. Hierfür kann die zuständige Behörde ein Audit durchführen und Flüge zur Demonstration des beantragten Flugbetriebs fordern.
- Die zuständige Behörde genehmigt nach erfolgter Prüfung den Antrag mittels Bescheid und EASA Formblatt 151. Dieses Formblatt weist eine spezifische Genehmigungsnummer und das Erstelldatum aus.
- Der Betreiber übersendet der zuständigen Behörde eine auf dieser Basis erstellte Erklärung gemäß ORO.DEC.100. Nach Zusendung dieser Erklärung können die Rechte der erteilten Genehmigung vom Betreiber wahrgenommen werden.
- Die zuständige Behörde bestätigt innerhalb von 10 Arbeitstagen den Empfang der Erklärung.

Dadurch stellt der Betreiber sicher, dass die von der zuständigen Behörde bestätigte Erklärung gemäß ORO.DEC.100 mit der Genehmigung des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebes mit hohem Risiko gemäß EASA Formblatt 151 übereinstimmt.

Was ist bei Änderung/Erweiterung etc. des spezialisierten Flugbetriebs zu tun?

ARO.OPS.150 a) und b) enthält über den Eingang eines erstmaligen Antrages hinaus folgende Fallkonstellationen:

- Änderung (ARO.OPS.150 c) : Soll eine bereits erteilte Genehmigung auf Antrag geändert werden, wiederholt sich der Prüfprozess und die Behörde muss zusätzlich die Bedingungen festlegen, unter denen während der Änderung gearbeitet werden darf (sofern die Genehmigung nicht ausgesetzt werden muss).
- Erneuerung (ARO.OPS.150 d)): Wird die Erneuerung der Genehmigung beantragt, kann bei der erneuten Prüfung das frühere Genehmigungsverfahren und frühere Aufsichtstätigkeiten berücksichtigt werden (beschleunigtes Verfahren).
- Aussetzung/Widerruf/Beschränkung (ARO.OPS.150 e)): Die Aussetzung, der Widerruf sowie eine Beschränkung ist möglich wenn der Betreiber Änderungen durchführt, ohne eine Risikobewertung und SOP der zuständigen Behörde vorgelegt zu haben.
- Verfahren bei grenzüberschreitendem Betrieb (ARO.OPS.150 f)): Prüfung der Risikobewertung und Standardbetriebsverfahren (SOP) in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Behörde im Ausland. Die für den Betreiber zuständige Behörde erteilt nach Zustimmung der im Ausland zuständigen Behörde die Genehmigung.

SPO

Spezialisierter Flugbetrieb

Der Teil-SPO der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 („AIR OPS“) wird in Deutschland ab dem **21. April 2017** angewendet. Durch diesen Teil wird der spezialisierte Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern neu geregelt und unter die Aufsicht der zuständigen Luftfahrtbehörde gestellt.



Was ist spezialisierter Flugbetrieb?

„Spezialisierter Flugbetrieb“ (specialised operation – SPO) bezeichnet jeden Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs (commercial air transport operation – CAT), bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Aktivitäten, etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessung, Beobachtung und Überwachung oder Luftwerbung, eingesetzt wird.

Was ist gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko?

„Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko (high risk commercial specialised operation)“ bezeichnet jeden gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb

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

Bitte beachten Sie die noch folgenden „Zusätzlichen Informationen für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko“.

Rechtsgrundlagen

- Art. 10(4) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, geändert durch Verordnung (EU) 2016/1199
- Teil ORO (Anhang III) und SPO (Anhang VIII) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012
- 15. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz (LuftVG) (Hier wurden diesbezügliche Zuständigkeiten zwischen Bund (LBA) und Ländern (LLBs) aufgeteilt.)
- Darüber hinaus gibt es Schnittstellen zum Bereich Technik (Teil-M der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014)

Wird für spezialisierten Flugbetrieb eine Genehmigung benötigt?

Das hängt von der Art des spezialisierten Flugbetriebs ab:

1. **Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb oder nichtgewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen**
Hierfür ist eine Erklärung (Declaration) nach ORO.DEC.100 abzugeben. Der Betreiber informiert dadurch die zuständige Luftfahrtbehörde über die Art des geplanten spezialisierten Flugbetriebs und erklärt, dass er diesen unter Einhaltung der anzuwendenden Anforderungen und der in der Erklärung enthaltenen Angaben durchführt.
2. **Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko**
Hierfür ist gemäß ORO.SPO.110 eine Genehmigung

erforderlich. Zusätzlich muss nach Erhalt der Genehmigung die unter 1. genannte Erklärung abgegeben werden.

Wo gibt es Informationen im Internet?

Im Internetauftritt des Luftfahrt-Bundesamtes (www.lba.de) finden Sie unter „Betrieb/ Flugbetrieb“ unter dem Stichwort „Part-SPO“ allgemeine Informationen und Dokumente wie zum Beispiel

- Formblätter wie die „Erklärung gemäß ORO.DEC.100“ mit integriertem Vorblatt
- die „Allgemeine Prüfliste zum spezialisierten Flugbetrieb mit gefährlichen Gütern“
- eine Liste mit häufig gestellten Fragen (FAQ)

Wer ist die zuständige Behörde?

Betreiber, deren Hauptgeschäftssitz in Deutschland liegt, können in Abhängigkeit der Art des Flugbetriebes in den Zuständigkeitsbereich des Bundes (LBA) oder der Landesluftfahrtbehörden (LLBs) fallen.

In den folgenden Fällen ist **das Luftfahrt-Bundesamt** die zuständige Behörde:

- der Betreiber verfügt über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des LBA
- der Betreiber setzt ein oder mehrere technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge gemäß Art. 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ein

- der Betreiber setzt ein oder mehrere andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge grundsätzlich nach Instrumentenflugregeln (IFR) ein

Bund und Länder haben eine Zuständigkeitsmatrix erstellt, die die geteilten Zuständigkeiten detailliert wiedergibt. Diese Matrix finden Sie ebenfalls in unserem Internetauftritt.

Zusätzliche Informationen für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko

Wann ist ein Antrag auf Genehmigung erforderlich?

Grundsätzlich ist der Flugbetrieb in Deutschland so durchzuführen, dass Luftfahrzeuge über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne ungebührliche Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt (siehe SERA 3105 und SERA 5005 f.).

Kann dies nicht sichergestellt werden, ist davon auszugehen, dass die Sicherheit von Dritten am Boden bei Notfällen gefährdet ist und dieser Flugbetrieb folglich als Flugbetrieb mit hohem Risiko eingestuft werden muss.

Ferner können auch der besondere Charakter und das lokale Umfeld des Flugbetriebs ein hohes Risiko, zum

Wie Sie uns erreichen

Luftfahrt-Bundesamt

Hermann-Blenk-Straße 26
38108 Braunschweig
Telefon +49 (0) 531 2355-0
Telefax +49 (0) 531 2355-9099
SPO@lba.de
www.lba.de



Herausgeber

Luftfahrt-Bundesamt

Bildnachweis

Luftfahrt-Bundesamt
www.pixabay.de