



DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

61. JAHRGANG

LANGEN, 16. MAI 2013

NfL II 37 / 13

Änderung des nationalen Luftrechts zur Anpassung der LuftVZO und LuftGerPV Änderungen im Bereich Herstellungsbetriebe



Änderung des nationalen Luftrechts zur Anpassung der LuftVZO und LuftGerPV

Änderungen im Bereich Herstellungsbetriebe

Rechtliche Grundlagen

Die für das europäische Luftrecht maßgeblich 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“ benennt zwei unterschiedliche Ausnahmereiche für welche das nationale Luftrecht in Deutschland nach wie vor zur Anwendung kommt. Diese beiden Ausnahmereiche sind

- a) Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Abs. 4 / Anhang II der VO 216/2008, beispielsweise historische Luftfahrzeuge, Luftfahrzeuge zu Forschungszwecken, (Details siehe Anlage 1 – Zuständigkeiten für „Annex 2-Luftfahrzeuge“)
- b) Luftfahrzeuge gemäß Artikel 1 Abs. 2, beispielsweise bei Einsatz durch Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienst, Feuerwehr, Küstenwachen oder ähnlichen Stellen. Unabhängig von der Art des Luftfahrzeuges ergibt sich hier die geänderte Zuständigkeit allein aus der Art des Betriebes.

Begriffsbestimmungen

Bezüglich der Herstellung von Luftfahrtgerät wird zur eindeutigen Abgrenzung dem EU-Luftrecht und dem nationalen Luftrecht im Folgenden unterschieden zwischen

1. Herstellungsbetrieben auf der Basis der EU Verordnung 216/2008 in Verbindung mit der EU-Verordnung 748/2012 und dem Teil 21 gemäß Anhang I zur v. g. VO, im Nachfolgenden als „EU-Herstellungsbetriebe“ bezeichnet und
2. Herstellungsbetrieben auf der Basis des nationalen Luftrechte, hier LuftGerPV § 9 Abs. 1, in Verbindung mit der EU-Verordnung 748/2012 und dem Teil 21 gemäß Anhang I zur v. g. VO, im Nachfolgenden als „LBA-Herstellungsbetriebe“ bezeichnet.

Genehmigungen

Ein „LBA-Herstellungsbetrieb“ kann somit für die unter a) und b) erwähnten Ausnahmen der EU-Verordnung 216/2008 genehmigt werden. Diese Ausnahmen kommen jedoch nur dann zur Anwendung, wenn anstelle von der EASA genehmigten Konstruktionsdaten solche verwendet werden, die ausschließlich vom LBA zugelassen wurden. (Anmerkung : Zulassungen für Bauteile und Geräte die vor dem 28. September 2003 vom LBA ausgesprochen wurden, sind gemäß Artikel 6 Abs 1. der EG VO 748/2012 den von der EASA erteilten Zulassungen (z.B. genehmigte Konstruktionsdaten) gleichgestellt.

Sowohl unter 1. als auch unter 2. können Herstellungsbetriebe jeweils nach Teil 21 Abschnitt G (Herstellungsbetrieb mit genehmigtem QM-System) sowie in begründeten Ausnahmefällen auch nach Teil 21 Abschnitt F (Herstellung ohne QM-System) vom LBA genehmigt werden.

Privilegien

Wurden dem vom LBA bisher genehmigten „EU-Herstellungsbetrieben“ in der Vergangenheit über einen entsprechenden Verwaltungsakt (Bescheid mit Verweis auf die Gültigkeit der Genehmigung für den Bereich der LuftGerPV) auch Privilegien als „LBA-Herstellungsbetrieb“ zugebilligt, so erfolgt, mit in-Kraft treten der Änderung der LuftGerPV (Bundesdrucksache

767/12) eine formelle Trennung der beiden Genehmigungsformen „EU-Herstellungsbetrieb“ und „LBA-Herstellungsbetrieb“. Der § 2 Abs. 3 der Neufassung der LuftGerPV sieht hierfür eine separate Ergänzungsgenehmigung vor.

Eine Wahrnehmung der bisherigen nationalen Privilegien (LuftGerPV § 9 Abs. 2 in der Fassung vom Januar 2010) allein auf der Basis der Genehmigung als EU-Herstellungsbetrieb ist künftig nicht mehr zulässig. Mit Revision des Teil 21 durch Einführung der Verordnung EG 748/2012 ist die Möglichkeit der Bezugnahme auf andere Vorschriften, wie z.B. der LuftGerPV, bei der Ausstellung der EASA Form 1 entfallen (vgl. neue Ausfüllanweisung zur EASA Form 1). Betriebe die weiterhin Privilegien auf der Basis des nationalen Luftrechts wahrnehmen wollen, erhalten vom LBA auf Antrag eine separate Ergänzungsgenehmigung.

Unterschiede der Anwendung zwischen EU-Recht und nationalem Recht

Sowohl die „EU-Herstellungsbetriebe“ als auch die „LBA-Herstellungsbetriebe“ wenden als Fachvorschrift den Teil 21 an, wobei es aufgrund unterschiedlicher Rechtsbasis (EG VO 216/2008 versus LuftGerPV §9 Abs. 1) einer verwaltungsmäßigen Unterscheidung bedarf, die im Folgenden festgelegt wird.

Verwaltungsrechtliche Unterscheidung zwischen „EU-Herstellungsbetrieb“ und „LBA-Herstellungsbetrieb“

Kriterium	„EU-Herstellungsbetrieb“	„LBA-Herstellungsbetrieb“
Genehmigungsnummer - Subpart-G-Betrieb - Subpart-F-Betrieb	DE.21G.xxxx DE.21F.xxxx	LBA.21G.xxxx LBA.21F.xxxx
Antragsformulare	EASA Formblatt 50 EASA Formblatt 51 EASA Formblatt 4 EASA Form18b * * nur Subpart-G-Betrieb	LBA Formblatt 50 LBA Formblatt 51 LBA Formblatt 4 LBA Form18b * * nur Subpart-G-Betrieb
Genehmigungsurkunde - Subpart-G-Betrieb - Subpart-F-Betrieb	EASA Formblatt 55 EASA Formblatt 65	LBA Formblatt 55 LBA Formblatt 65
Vom Herstellungsbetrieb ausgestellte Bescheinigungen	EASA Formblatt 1 EASA Formblatt 20b * EASA Formblatt 52 EASA Formblatt 53 * nur Subpart-G-Betrieb	LBA Form One - (siehe LuftVZO §12) LBA Formblatt 52 LBA Formblatt 53
Zuständige Behörde für die Musterzulassung	EASA	LBA
Zuständige Behörde für den Herstellungsbetrieb	LBA, bei Hauptgeschäftssitz in D	LBA
Zuständige Behörde für Störungsmeldungen Gemäß 21.A.3(b) und 21A.3 (c)	EASA (per EASA Formblatt 44)	LBA (per LBA Formblatt 44)
Zuständige Behörde für Störungsmeldungen gemäß 21.A.165(f)(2)	LBA (per LBA Formblatt 44)	LBA (per LBA Formblatt 44)

Kriterium	„EU-Herstellungsbetrieb“	„LBA-Herstellungsbetrieb“
Besondere Hinweise	keine	Das Bemerkungsfeld (Block 13) der LBA Form ONE enthält folgenden Verweis auf das nationale Luftrecht : „Nur für den Einbau in Luftfahrzeuge gemäß Anhang 2 der VO (EG) 216/2008 oder Luftfahrzeuge beim Einsatz durch Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdiensten, Feuerwehr, Küstenwachen oder ähnlichen Stellen gemäß Artikel 1 Abs. (2) a) der VO (EG) 216/2008 vorgesehen.“
Nationale / Internationale Anerkennung	<p>Bescheinigungen (s.o.) eines „EU- Herstellungsbetriebes“ werden im Geltungsbereich der EU-Verordnung 216/2008 europaweit von den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum pauschal anerkannt („mutual recognition“).</p> <p>In Deutschland werden diese Bescheinigungen auch als Bescheinigung innerhalb des Geltungsbereiches der LuftGerPV anerkannt.</p> <p>Die Anerkennung dieser Bescheinigung durch andere Behörden als den EASA Mitgliedsstaaten erfolgt im Rahmen der geschlossenen bilateralen Abkommen.</p>	<p>Bescheinigungen (s.o.) eines „LBA- Herstellungsbetriebes“ werden grundsätzlich nur in Deutschland innerhalb des Geltungsbereiches der LuftGerPV anerkannt.</p> <p>Sie gelten <u>nicht</u> als Bescheinigungen im Geltungsbereich der EU-Verordnung 216/2008</p> <p>Die Anerkennung dieser Bescheinigungen durch eine ausländische Behörden liegt in deren Ermessen.</p> <p>Bescheinigungen, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaats des Europäischen Wirtschaftsraum oder von einer ihr beauftragten Prüfstelle (z.B. genehmigter Herstellungsbetrieb) ausgestellt wurden, gelten in der BRD als allgemein anerkannt.</p>

Die in der Tabelle genannten Formblätter für „LBA-Herstellungsbetriebe“ entsprechen grundsätzlich den EASA-Formblättern. Sämtliche Verweise auf die EASA sind jedoch durch entsprechende Verweise auf das LBA ersetzt worden. Vorlagen für die im „LBA-Herstellungsbetrieb“ zu verwendenden Formblätter können auf der LBA Homepage unter „LBA Homepage > Bürger-Service > Formulare > Herstellungsbetriebe > Nationale Bescheinigungsvorlagen“ herunter geladen werden.

Für die nationalen Bescheinigungsvorlagen gelten grundsätzlich die Ausfüllanweisungen aus dem EU-Recht sinngemäß. Bezüglich der „LBA Form One“ ist stattdessen jedoch die Vorlage und die Ausfüllanweisungen gemäß der NfL II-28/13 zu beachten.

Für einen „LBA-Herstellungsbetrieb“ (LBA.21G.xxxx) tritt in allen Fragen anstelle der Agentur/EASA das LBA als zuständige Behörde.

(Anlage 1 :
Zuständigkeiten für die Herstellung von „Anhang 2 – Luftfahrzeugen“ oder deren Bauteile)

Die NfL-32/13 wird hiermit aufgehoben.

Braunschweig, den 22.04.2013
Az.: T11-20103-03/13

Luftfahrt-Bundesamt
im Auftrag

B u r l a g e

Anlage 1 :

Zuständigkeiten für die Herstellung von „Anhang 2 – Luftfahrzeugen“ oder deren Bauteile

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 4 („Anhang 2“)	Zuständigkeit des LBAs
<p>a) historische Luftfahrzeuge, die folgende Kriterien erfüllen:</p> <p>i) technisch weniger komplizierte Luftfahrzeuge, — deren ursprüngliche Auslegung vor dem 1.1.1955 festgelegt wurde und — deren Produktion vor dem 1.1.1975 eingestellt wurde, oder</p>	<p>JA, bezüglich der Herstellung von Ersatzteilen</p>
<p>ii) Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung — aufgrund der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis oder — als wichtiger Schritt in der Entwicklung der Luftfahrt oder — aufgrund einer wichtigen Rolle innerhalb der Streitkräfte eines Mitgliedstaats;</p>	<p>JA, bezüglich der Nachfertigung von kompletten Luftfahrzeugen oder der Herstellung von Ersatzteilen</p>
<p>b) speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke ausgelegte oder veränderte Luftfahrzeuge, die wahrscheinlich in sehr begrenzten Stückzahlen produziert werden;</p>	<p>JA, (Es ist es jedoch auch denkbar, dass ein im Anwendungsbereich der EG VO 216/2008 hergestelltes Luftfahrzeug für Forschungszwecke eingesetzt wird. Liegt eine EASA-Musterzulassung nicht vor, so ist eine LBA-Musterzulassung zu beantragen, die spätere Herstellung hat dann im LBA-Herstellungsbetrieb zu erfolgen. Gleiches gilt für deren Bau-, Ausrüstungs- oder Ersatzteile.)</p>
<p>c) Luftfahrzeuge, die zu mindestens 51 % von einem Amateur oder einer Amateurvereinigung ohne Gewinnzweck für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht gebaut werden;</p>	<p>JA, Es gelten die Regeln für die Sonderfälle „Amateurbau“ vgl. NfL II - 23/13 oder „Einzelstücke“ gemäß LBA Merkblatt 240.1 "Prüfung und Zulassung von im Selbstbau hergestellten Einzelstücken..."</p>

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 4 („Anhang 2“)	Zuständigkeit des LBAs
<p>d) militärisch genutzte Luftfahrzeuge, sofern es sich nicht um Muster handelt, für die eine Musterbauart von der Agentur festgelegt wurde;</p>	<p>Nein, militärische Nutzung nicht im Zuständigkeitsbereich des LBA</p>
<p>e) Flächenflugzeuge, Hubschrauber und Motorgleitschirme mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als</p> <p>i) 300 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder</p> <p>ii) 450 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder</p> <p>iii) 330 kg im Fall von einsitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern oder</p> <p>iv) 495 kg im Fall von zweisitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern, sofern sie für den Fall, dass sie sowohl als Schwimmerflugzeuge/-hubschrauber als auch als Landflugzeuge/-hubschrauber betrieben werden, jeweils beide MTOM-Grenzwerte nicht überschreiten;</p> <p>v) 472,5 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem;</p> <p>vi) 315 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem und, bei Flächenflugzeugen, mit einer Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (Calibrated Air Speed — berichtigte Fluggeschwindigkeit);</p>	<p>Nein, Luftsportgeräte im Zuständigkeitsbereich der jeweils beauftragten Verbände (vgl. LuftVG § 31c, BeauftrV)</p>
<p>f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg;</p>	<p>Nein, zulassungspflichtige Luftsportgeräte im Zuständigkeitsbereich der jeweils beauftragten Verbände (vgl. LuftVG § 31c, BeauftrV)</p>
<p>g) Segel- und Gleitflugzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Fall von einsitzigen bzw. 100 kg im Fall von zweisitzigen Flugzeugen, einschließlich fußstartfähiger Flugzeuge;</p>	<p>Nein, nicht zulassungspflichtige Luftsportgeräte im Zuständigkeitsbereich der LBA-anerkannten Musterprüfstellen / DAkS akkreditierten Inspektionsstellen</p>

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 4 („Anhang 2“)	Zuständigkeit des LBAs
h) Nachbildungen von Luftfahrzeugen gemäß den Buchstaben a bis d, deren Konstruktion dem Original-Luftfahrzeug ähnlich ist;	<p>Ja, sofern gemäß den Buchstaben a) oder b) relevant.</p> <p>Nein, in den Fällen des Nachbaus gemäß Buchstabe c) und d) ergeben sich die dort jeweils festgelegte Zuständigkeit.</p>
i) unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von nicht mehr als 150 kg;	<p>Nein für</p> <p>A) Flugmodelle 1.) bis 25 kg Betriebsmasse zulassungsfrei 2.) von 25 bis 150 kg Betriebsmasse im Zuständigkeitsbereich der jeweils beauftragten Verbände (vgl. LuftVG § 31c, BeauftrV)</p> <p>B) UAVs 1.) bis 25 kg Betriebsmasse → Aufstiegsgenehmigung durch Landesluftfahrtbehörde gemäß §16 Abs. (1) Nr. 7. der LuftVO 2.) von 25 bis 150 kg Betriebsmasse → gemäß §15a Abs. (3) Nr. 2. der LuftVO kein Flugbetrieb zulässig</p>
j) sonstige Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse (einschließlich Kraftstoff) von nicht mehr als 70 kg.	<p>Nein, nicht zulassungspflichtige Luftsportgeräte im Zuständigkeitsbereich der LBA-anerkannten Musterprüfstellen / DAkkS akkreditierten Inspektionsstellen</p>

Zur Frage ob ein konkretes Luftfahrzeugmuster / Gerät unter die Anwendung des Anhangs II fällt konsultieren Sie bitte die Zusammenstellung der in der Bundesrepublik Deutschland vom Luftfahrt-Bundesamt als Muster zugelassenen Luftfahrtgeräte („Das Blaue Buch“).

Dieses Dokument weist die Luftfahrzeuge nach Anhang II explizit aus. Sie finden das Dokument in unserem Internetangebot unter „www.lba.de > Technik > zugelassene Luftfahrtgeräte“

(http://www.lba.de/DE/Technik/Musterzulassungen/Geraete-Kennblaetter/Luftfahrtgeraete_Uebersicht.html?nn=20296)