



## Informationsblatt Erteilung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) nach Verordnung (EU) Nr. 965/ 2012, Begriffsbestimmungen und ausgewählte Rechtsvorschriften

Nachfolgend erhalten Sie Hinweise und Informationen zu den Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit der Erteilung eines AOC.

Die Behörde darf keine Rechtsberatung geben. Es handelt sich um unverbindliche Hinweise. Maßgeblich und rechtsverbindlich sind jedoch die Veröffentlichungen im Bundesgesetzblatt und im Bundesanzeiger, sowie die entsprechenden EU-Verordnungen. Wir weisen darauf hin, dass in einzelnen Punkten aufgrund des neuen Rechtes Änderungen möglich sind. Änderungen und Aktualisierungen werden zeitnah eingepflegt.

### Art. 2 Nr. 1 VO (EU) Nr. 965/ 2012

„Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb“ (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.

### Art. 2 Nr. 6 VO (EU) Nr. 1008/ 2008

„Rundflug“ ist ein Flug, mit dem keine Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen oder anderen genehmigten Landepunkten verbunden ist.

### Art. 3 Bst. h) VO (EU) Nr. 216/ 2008

„Betreiber“ eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt.

### Art. 3 Bst. i) VO (EU) Nr. 216/ 2008

„gewerbliche Tätigkeit“ den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;

### Art. 3 Bst. j) VO (EU) Nr. 216/ 2008

Ein „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ bezeichnet:

1. ein Flächenflugzeug
  - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg *oder*
  - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 *oder*
  - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten *oder*
  - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken *oder* mit mehr als einem Turbo-prop-Triebwerk *oder*

2. einen zugelassenen Hubschrauber
  - für eine höchste Startmasse über 3 175 kg oder
  - für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
  - für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
3. ein Kipprotor-Luftfahrzeug.

#### **Art. 2 Nr. 8 VO (EU) Nr. 1008/ 2008**

„Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)“ ist ein einem Unternehmen ausgestelltes Zeugnis, in dem dem Luftverkehrsbetreiber bescheinigt wird, dass er über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um die Sicherheit des im Zeugnis genannten Betriebs gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts oder gegebenenfalls des einzelstaatlichen Rechts zu gewährleisten.

#### **Art. 2 Nr. 3 VO (EU) Nr. 1008/ 2008**

„Unternehmen“ ist jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jede amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht.

#### **Anhang I VO (EU) 965/ 2012 - Begriffsbestimmungen für in den Anhängen II bis VIII verwendete Begriffe**

9. betriebliche Kontrolle“ (operational control): die Verantwortlichkeit für Einleitung, Fortsetzung, Beendigung oder Umleitung eines Flugs im Interesse der Sicherheit.
19. „Einsatzort“ (operating site): ein Ort mit Ausnahme von Flugplätzen, den der Betreiber oder verantwortliche Pilot oder Kommandant für Landung, Start und/oder Betrieb mit einer Außenlast auswählt.
38. „Flugzeuge der Flugleistungsklasse B“ (performance class B aeroplanes): Flugzeuge mit Propellerantrieb mit einer MOPSC von neun oder weniger und einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger.
121. „Vermieten oder Anmieten ohne Besatzung“ (dry lease agreement): eine Vereinbarung zwischen Unternehmen, nach der ein Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Mieters oder, im Fall von gewerblichem Flugbetrieb außer CAT-Flugbetrieb, unter der Verantwortung des Mieters betrieben wird.

#### **ORO.GEN.110 VO (EU) 965/ 2012 - Verantwortlichkeit des Betreibers**

Der Betreiber ist verantwortlich für den Betrieb des Luftfahrzeugs gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, soweit zutreffend, den einschlägigen Anforderungen dieses Anhangs und seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder seiner Genehmigung für spezialisierten Flugbetrieb (SPO-Genehmigung) oder Erklärung.

Jeder Flug ist entsprechend den Bestimmungen des Betriebshandbuchs durchzuführen.

Der Betreiber hat ein System für die Durchführung der betrieblichen Kontrolle eines jeden Flugs, der unter den Bedingungen seines Zeugnisses, SPO-Genehmigung oder seiner Erklärung durchgeführt wird, zu erstellen und zu verwalten.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass seine Luftfahrzeuge so ausgerüstet und seine Besatzungen so qualifiziert sind, wie es das jeweilige Einsatzgebiet und die jeweilige Betriebsart erfordern.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter, die dem Bodenbetrieb oder Flugbetrieb zugeteilt oder dort direkt eingesetzt sind, ordnungsgemäß eingewiesen sind, ihre Fähigkeiten in ihren speziellen Aufgaben nachgewiesen haben und sich ihrer Verantwortlichkeiten und der Auswirkung ihrer Tätigkeiten auf den gesamten Betrieb bewusst sind.

Der Betreiber hat Verfahren und Anweisungen für den sicheren Betrieb eines jeden Luftfahrzeugmusters festzulegen, einschließlich der Aufgaben und Zuständigkeiten des Bodenpersonals und der Besatzungsmitglieder für jede vorgesehene Art von Flug- und Bodenbetrieb. In diesen Verfahren und Anweisungen dürfen von einem Besatzungsmitglied keine Tätigkeiten während kritischer Flugphasen verlangt werden, die nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind. Zudem müssen Verfahren und Anweisungen für ein steriles Cockpit enthalten sein.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass das Personal auf die Einhaltung der für die Wahrnehmung seiner Aufgaben maßgebenden Gesetze, Vorschriften und Verfahren der vom Flugbetrieb betroffenen Staaten hingewiesen wird. Der Betreiber hat für jedes Luftfahrzeugmuster ein Klarlistensystem zu erstellen, das von den Besatzungsmitgliedern in allen Flugphasen unter normalen und außergewöhnlichen Bedingungen sowie in Notfällen zu benutzen ist, um sicherzustellen, dass die im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsverfahren befolgt werden. Bei der Erstellung und Verwendung von Klarlisten sind menschliche Faktoren zu beachten und die aktuellen einschlägigen Unterlagen des Luftfahrzeugherstellers heranzuziehen.

Der Betreiber hat Flugplanungsverfahren für die sichere Durchführung des Flugs auf der Grundlage von Erwägungen bezüglich der Luftfahrzeugleistung, anderweitiger Betriebsbeschränkungen und der einschlägigen voraussichtlichen Bedingungen auf der Strecke und auf den betreffenden Flugplätzen oder Einsatzorten festzulegen. Diese Verfahren sind in das Betriebshandbuch aufzunehmen.

Der Betreiber hat Gefahrgut-Schulungsprogramme für das Personal zu erstellen und zu verwalten, wie diese von den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) vorgeschrieben sind, die der Überprüfung und Genehmigung durch die zuständige Behörde unterliegen. Die Schulungsprogramme sind den Verantwortlichkeiten des Personals anzupassen.

Ungeachtet Buchstabe j hat der Betreiber eines Segelflugzeugs oder eines Ballons oder von Flügen, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort starten und landen, nach Sichtflugregeln am Tag mit

- einmotorigen propellergetriebenen Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 oder weniger; oder
- anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 oder weniger,

sicherzustellen, dass die Flugbesatzung eine angemessene Schulung oder Unterrichtung erhalten hat, die es ihr ermöglicht, nicht deklarierte gefährliche Güter zu erkennen, die von Fluggästen an Bord gebracht oder als Fracht befördert werden.

## **ORO.GEN.200 VO (EU) 965/ 2012 - Managementsystem**

Der Betreiber hat ein Managementsystem zu erstellen, einzuführen und zu pflegen, das Folgendes beinhaltet:

1. klar definierte Linien der Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht beim gesamten Betreiber, einschließlich einer unmittelbaren Sicherheitsrechenschaftspflicht des verantwortlichen Betriebsleiters,

2. eine Beschreibung der allgemeinen Richtlinien und Grundsätze des Betreibers bezüglich der Sicherheit, als Sicherheitsgrundsätze bezeichnet,
3. eine Beschreibung der mit den Tätigkeiten des Betreibers verbundenen Risiken für den Luftverkehr, ihrer Bewertung und des Umgangs mit den damit verbundenen Risiken, einschließlich Maßnahmen zur Senkung des Risikos und zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen,
4. Schulung und Befähigung des Personals zur Durchführung seiner Aufgaben,
5. Dokumentation aller wichtigen Verfahren des Managementsystems, einschließlich eines Verfahrens, das dem Personal seine Verantwortlichkeiten deutlich macht, und des Verfahrens für die Änderung dieser Dokumentation,
6. eine Funktion für die Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch den Betreiber. Die Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein System zur Rückmeldung der Beanstandungen an den verantwortlichen Betriebsleiter, um die wirksame Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen, und
7. eventuelle zusätzliche Anforderungen, die in den betreffenden Teilabschnitten dieses Anhangs oder anderer einschlägiger Anhänge vorgeschrieben sind.

Das Managementsystem muss der Größe des Betreibers und Art und Umfang seiner Tätigkeiten angemessen sein, wobei die diesen Tätigkeiten innewohnenden Gefahren und damit verbundene Risiken zu berücksichtigen sind.

### **ORO.GEN.210 - Personelle Anforderungen**

- a) Der Betreiber hat einen verantwortlichen Betriebsleiter zu bestellen, der ermächtigt ist, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten finanziert und gemäß den einschlägigen Anforderungen durchgeführt werden können. Der verantwortliche Betriebsleiter muss für die Einrichtung und Pflege eines wirksamen Managementsystems verantwortlich sein.
- b) Der Betreiber hat eine Person oder Gruppe von Personen zu bestellen, die dafür verantwortlich ist sicherzustellen, dass der Betreiber die einschlägigen Anforderungen stets einhält. Diese Person(en) muss/müssen letztendlich dem verantwortlichen Betriebsleiter gegenüber rechenschaftspflichtig sein.
- c) Der Betreiber muss über ausreichend qualifiziertes Personal für die gemäß den einschlägigen Anforderungen geplanten Aufgaben und durchzuführenden Tätigkeiten verfügen.
- d) Der Betreiber hat geeignete Aufzeichnungen über Erfahrung, Qualifikation und Schulung zu führen, mit denen die Einhaltung von Buchstabe c nachgewiesen werden kann.
- e) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sich sein Personal der Vorschriften und Verfahren bewusst ist, die für die Durchführung seiner Aufgaben von Bedeutung sind.

### **ORO.AOC.125 - Nichtgewerblicher Flugbetrieb von Luftfahrzeugen, die in den Betriebsvoraussetzungen des AOC-Inhabers aufgeführt sind**

- a) Der Inhaber eines AOC darf nichtgewerblichen Betrieb mit einem Luftfahrzeug durchführen, das ansonsten für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb genutzt wird und das in den Betriebsvoraussetzungen seines AOC aufgeführt ist, sofern der Betreiber
  1. diesen Flugbetrieb im Betriebshandbuch ausführlich beschreibt, was Folgendes umfasst:
    - i. Nennung der einschlägigen Anforderungen,
    - ii. klare Angabe der Unterschiede zwischen den Betriebsverfahren bei gewerblichem und nichtgewerblichem Luftverkehrsbetrieb,
    - iii. das Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass das mit dem Betrieb befasste Personal vollständig mit den entsprechenden Verfahren vertraut ist;

2. der zuständigen Behörde die angegebenen Unterschiede zwischen den in Buchstabe a Nummer 1 Ziffer i genannten Betriebsverfahren zur vorherigen Genehmigung vorlegt.
- b) Der Inhaber eines AOC, der in Buchstabe a genannten Flugbetrieb durchführt, ist nicht verpflichtet, eine Erklärung gemäß diesem Teil vorzulegen.

### **M.A.201 VO (EU) 1321/ 2014 - Verantwortlichkeiten**

- a) Der Eigentümer ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs verantwortlich, und er muss sicherstellen, dass Flüge nur stattfinden, wenn:
1. sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet, und
  2. Betriebs- und Notausrüstungen korrekt eingebaut und betriebsbereit sind oder deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet sind, und
  3. das Lufttüchtigkeitszeugnis seine Gültigkeit behält, und
  4. die Instandhaltung des Luftfahrzeugs in Übereinstimmung mit dem in Punkt M.A.302 genannten Instandhaltungsverfahren durchgeführt wurde.
- b) Bei einem angemieteten Luftfahrzeug sind die Verantwortlichkeiten des Eigentümers auf den Mieter zu übertragen, wenn
1. der Mieter in dem Eintragungsdokument genannt ist oder
  2. im Mietvertrag angegeben ist.

Wenn in diesem Teil auf den „Eigentümer“ Bezug genommen wird, deckt der Begriff situationsgebunden den „Eigentümer“ oder den Mieter ab, soweit zutreffend.

- f) Im Fall technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb genutzt werden, oder die für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb von anderen als gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, oder die von gewerblichen Ausbildungsorganisationen genutzt werden, hat der Betreiber sicherzustellen, dass
1. Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind;
  2. die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt werden. Ist der Betreiber selbst nicht als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genehmigt, muss er einen schriftlichen Vertrag gemäß Anlage I mit einem solchen Unternehmen schließen, und
  3. das in Punkt 2 genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil-145 für die Instandhaltung der Luftfahrzeuge und Komponenten für den Einbau darin genehmigt ist oder einen Vertrag gemäß Punkt M.A.708(c) mit solchen Unternehmen geschlossen hat.
- h) Im Fall anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb genutzt werden, oder die für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb von anderen als gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, oder die von gewerblichen Ausbildungsorganisationen genutzt werden, hat der Betreiber sicherzustellen, dass:
1. Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind;
  2. die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt werden. Ist der Betreiber selbst nicht als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genehmigt, muss er einen schriftlichen Vertrag gemäß Anlage I mit einem solchen Unternehmen schließen, und

3. das in Punkt 2 genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil-M Unterabschnitt F oder Teil-145 für die Instandhaltung der Luftfahrzeuge und Komponenten für den Einbau darin genehmigt ist oder einen Vertrag gemäß Punkt M.A.708(c) mit solchen Betrieben geschlossen hat.

### **M.A.306 System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs**

- a) Für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb und Flugbetrieb gewerblicher Ausbildungsorganisationen hat der Betreiber zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt M.A.305 ein System für das technische Bordbuch einzusetzen, das die folgenden Informationen für jedes Luftfahrzeug enthält:
  1. Angaben über jeden Flug, die für die Aufrechterhaltung der Flugsicherheit notwendig sind, und
  2. die aktuelle Freigabebescheinigung für das Luftfahrzeug, und
  3. die aktuelle Erklärung über den Status der Instandhaltung des Luftfahrzeugs, die angibt, welche geplante oder außerplanmäßige Instandhaltung als nächste durchzuführen ist, es sei denn, die zuständige Behörde stimmt zu, dass diese Erklärung anderswo aufbewahrt wird, und
  4. alle Mängel, deren Behebung zurückgestellt ist und die den Betrieb des Luftfahrzeugs beeinträchtigen, und
  5. alle erforderlichen Angaben über Vereinbarungen für die Unterstützung der Instandhaltung.
- b) Das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs und nachfolgende Änderungen bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.
- c) Ein Betreiber muss sicherstellen, dass das technische Bordbuch für eine Dauer von sechsunddreißig Monaten nach dem Datum der letzten Eintragung aufbewahrt wird.