

Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

LuftVZO

Ausfertigungsdatum: 19.06.1964

Vollzitat:

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

Stand: Neufassung durch Bek. v. 10.7.2008 I 1229;
zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 22.2.2011 I 317

Hinweis: Änderung durch Art. 2 G v. 8.5.2012 I 1032 (Nr. 20) textlich nachgewiesen dokumentarisch noch nicht abschließend gearbeitet

Fußnote

(+++ Textnachweis Geltung ab: 1.8.1986 +++)

(+++ Maßgaben aufgrund des EinigVtr vgl. LuftVZO Anhang EV; nicht mehr anzuwenden gem. Art. 109 Nr. 5 Buchst. c DBuchst. bb G v. 8.12.2010 I 1864 +++)

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Umsetzung der

EGRL 30/2002 (CELEX Nr: 32002L0030) vgl. V v. 4.4.2005 I 992

Durchführung der

EGV 261/2004 (CELEX Nr: 32004R0261) vgl. § 63d F. 10.7.2008 I 1229

+++)

Die V wurde aufgrund d. § 32 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz idF d. Bek. v. 10.1.1959 I 9 u. d. § 10 Abs. 1 Nr. 1 u. 2 G v. 23.3.1953 I 70 vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen u. dem Bundesminister der Verteidigung mit Zustimmung des Bundesrates erlassen.

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt

Zulassung des Luftfahrtgeräts und Eintragung der Luftfahrzeuge

- | | |
|---|---------------|
| 1. Musterzulassung des Luftfahrtgeräts | §§ 1 bis 5 |
| 2. Verkehrszulassung des Luftfahrtgeräts .. | §§ 6 bis 13 |
| 3. Luftfahrzeugregister und Kennzeichen ... | §§ 14 bis 19a |

Zweiter Abschnitt

Luftfahrtpersonal und synthetische Flugübungsgeräte

§§ 20 bis 37

Dritter Abschnitt

Flugplätze

- | | |
|--|----------------|
| 1. Flughäfen | §§ 38 bis 48 |
| 2. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen an Flughäfen | §§ 48a bis 48f |
| 3. Landeplätze | §§ 49 bis 53 |
| 4. Segelfluggelände | §§ 54 bis 60 |

Vierter Abschnitt

Verwendung und Betrieb von Luftfahrtgerät

- | | |
|---|--------------|
| 1. Gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen | §§ 61 bis 65 |
| 2. Nichtgewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen | §§ 66 bis 68 |

3. (weggefallen)	§§ 69 bis 72
4. Luftfahrtveranstaltungen	§§ 73 bis 75
5. Mitführen gefährlicher Güter	§§ 76 bis 78
6. (weggefallen)	§§ 79 und 80
7. Einrichtung von Bodenfunkstellen	§§ 81 und 82
8. (weggefallen)	§§ 83 bis 89
9. Ausflug oder Verbringung deutscher Luftfahrzeuge aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	§§ 90 bis 93a
10. Einflug und Verbringung ausländischer Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	§§ 94 bis 100a

Fünfter Abschnitt

Haftpflichtversicherung

1. Anwendungsbereich	§ 101
2. Haftpflichtversicherung für Drittschäden .	§§ 102 und 102a
3. Haftpflichtversicherung für Fluggastschäden	§ 103
4. Haftpflichtversicherung für Güterschäden .	§ 104
5. Gemeinsame Vorschriften	§§ 105 bis 106a

Sechster Abschnitt

Kosten, Ordnungswidrigkeiten und Schlußvorschriften	§§ 107 bis 110
--	----------------

Anlage 1

Vorschriften über den Eintragungsschein und das Lufttüchtigkeitszeugnis sowie die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen

Anlage 2

Angaben auf Registrierung einer Ausbildungseinrichtung

Anlage 3

Muster Tauglichkeitszeugnis

Anlage 4

Besondere Anerkennungsverfahren

Anlage 5

Zu berücksichtigende Informationen gemäß § 48c Abs. 1

Erster Abschnitt

Zulassung des Luftfahrtgeräts und Eintragung der Luftfahrzeuge

1.

Musterzulassung des Luftfahrtgeräts

§ 1 Zulassungspflicht und Umfang der Zulassung

(1) Luftfahrtgeräte, die der Musterzulassung bedürfen, sind:

1. Flugzeuge,
2. Drehflügler,
3. Motorsegler,
4. Segelflugzeuge,
5. Luftschiffe,
6. bemannte Ballone,

7. Luftsportgeräte einschließlich Rettungs- und Schleppgeräte,
8. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 Kilogramm (unbemannte Luftfahrzeuge, die in Sichtweite des Steuerers ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden),
9. Flugmotoren,
10. Propeller,
11. sonstiges Luftfahrtgerät, das als Ausrüstungs- oder Zubehörteil eines Luftfahrzeugs den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der jeweils jüngsten im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der deutschen Übersetzung der Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über technische Beschreibungen und Festlegungen der Luftfahrzeugausrüstung (JAR-TSO deutsch) (BAnz. Nr. 137a vom 28. Juli 1998) oder besonderen Anforderungen nach den Bau- oder Betriebsvorschriften für Luftfahrzeuge unterliegt.

(2) In die Musterzulassung eines Luftfahrtgeräts nach Absatz 1 Nr. 1 bis 7 kann die Musterzulassung eines Luftfahrtgeräts nach Absatz 1 Nr. 9 bis 11 einbezogen werden; diese gilt dann nur für die Verwendung des Geräts in den Luftfahrtgeräten, in deren Musterzulassung sie einbezogen war.

(3) Ein Luftfahrtgerät, dessen Nachbau nicht vorgesehen ist, wird als Einzelstück zugelassen. Einzelstücke sind von der Musterzulassung befreit. Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die Änderungen von Einzelstücken.

(4) Von der Musterzulassung befreit sind:

1. ein- oder zweiseitige Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen,
2. unbemannte Luftfahrtsysteme.

Nummer 1 gilt ohne Gewichtsbeschränkung auch für das zugehörige Schleppgerät.

§ 2 Zuständige Stellen

Die Musterzulassung wird für Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 7 und für Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 150 Kilogramm von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes, im Übrigen vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt.

§ 3 Zulassungsvoraussetzungen

(1) Der Antrag auf Musterzulassung von Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 muss enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers und, falls der Hersteller ein anderer ist, auch dessen Namen, Wohnsitz oder Sitz,
2. eine Übersichtszeichnung und die grundsätzlichen Gestaltungsmerkmale, einschließlich der vorgeschlagenen Betriebseigenschaften und Betriebsgrenzen.

(2) Für das Muster sind die Nachweise zu erbringen, dass

1. die Anforderungen der Verkehrssicherheit (Lufttüchtigkeit) nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät erfüllt sind,
2. die technische Ausrüstung eines motorgetriebenen Luftfahrzeugs so gestaltet ist, dass die durch seinen Betrieb entstehenden Lärm- und die Abgasemissionen das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen.

(3) Das Luftfahrt-Bundesamt gibt die dem Absatz 2 Nr. 2 entsprechenden Lärm- und Abgasemissionsgrenzwerte nach Anhörung der Luftfahrtindustrie in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

§ 4 Musterzulassung, Rücknahme und Widerruf

(1) Das Muster eines Luftfahrtgeräts

- a) nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 bis 10 wird durch Erteilung des Musterzulassungsscheines zugelassen; hierbei werden das zugehörige Gerätekenntblatt und die Betriebsgrenzen festgelegt;

b) nach § 1 Abs. 1 Nr. 11 wird durch Erteilung einer Berechtigung zugelassen.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt gibt die Musterzulassung in den Nachrichten für Luftfahrer, der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes in seiner jeweiligen Informationsschrift bekannt.

(3) Die Musterzulassung kann mit Auflagen verbunden, beschränkt und befristet werden. Sie ist ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich entfallen sind oder wenn festgestellte Mängel des Musters, welche die Lufttüchtigkeit einschränken, sich nicht durch die nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vorgeschriebenen Maßnahmen beheben lassen. Der Musterzulassungsschein ist einzuziehen.

§ 5 Änderung der Musterzulassung

Wird ein zugelassenes Muster geändert und ist für die Änderung der Nachweis der Lufttüchtigkeit nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät erbracht, ändert die zuständige Stelle die Musterzulassung oder erteilt eine andere Musterzulassung. Die Änderung des zugelassenen Musters, die nicht vom Inhaber der Musterzulassung entwickelt wurde, wird durch Erteilung einer Ergänzung zur Musterzulassung zugelassen. Die Vorschriften der §§ 3 bis 4 sind entsprechend anzuwenden.

2. Verkehrszulassung des Luftfahrtgeräts

§ 6 Umfang der Zulassung

(1) Luftfahrtgeräte, die der Verkehrszulassung bedürfen, sind

1. Flugzeuge,
2. Drehflügler,
3. Luftschiffe,
4. Motorsegler,
5. Segelflugzeuge,
6. bemannte Ballone,
7. Luftsportgeräte,
8. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 150 Kilogramm,
9. sonstiges Luftfahrtgerät, soweit es für die Benutzung des Luftraums bestimmt und nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät prüfpflichtig ist.

(2) Luftfahrtgeräte nach § 1 Abs. 4 sind von der Verkehrszulassung befreit. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 Kilogramm und bis zu 150 Kilogramm bedürfen keiner Verkehrszulassung, wenn deren Verkehrssicherheit nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät bestätigt ist.

§ 7 Zuständige Stellen

Die Verkehrszulassung wird von dem Luftfahrt-Bundesamt erteilt. Die Verkehrszulassung der Luftsportgeräte wird von dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Beauftragten erteilt.

§ 8 Zulassungsantrag

(1) Der Antrag auf Verkehrszulassung muss enthalten

1. die Bezeichnung des Eigentümers, und zwar
 - a) bei natürlichen Personen den Namen und die Anschrift sowie andere, den Eigentümer deutlich kennzeichnende Merkmale, soweit dies zur Klarstellung erforderlich ist,
 - b) bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts die Firma oder den Namen sowie den Sitz, bei einer offenen Handelsgesellschaft ferner die Namen aller Gesellschafter und bei einer Kommanditgesellschaft oder einer Kommanditgesellschaft auf Aktien die Namen aller persönlich haftenden Gesellschafter,

- c) bei mehreren Eigentümern die Anteile der Berechtigten in Bruchteilen oder das für die Gemeinschaft maßgebende Rechtsverhältnis, ferner einen von den Berechtigten bevollmächtigten Vertreter;
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit des Eigentümers; bei juristischen Personen oder Gesellschaften des Handelsrechts die Angabe der Staatsangehörigkeit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen und auf Verlangen einen Auszug aus dem Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister; die deutsche Staatsangehörigkeit ist auf Verlangen nachzuweisen;
3. bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts die Erklärung, wem der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber zusteht und die Erklärung über die Staatsangehörigkeit dieser Personen; die den Erklärungen zugrunde liegenden tatsächlichen Behauptungen sind auf Verlangen nachzuweisen;
4. die Erklärung, dass das Luftfahrzeug außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung nicht in einem öffentlichen Register eingetragen ist; die Erklärung ist auf Verlangen glaubhaft zu machen;
5. die Angabe des Verwendungszweckes;
6. den Namen und die Anschrift des Halters, wenn der Eigentümer nicht zugleich Halter ist; bei mehreren Haltern gilt Nummer 1 Buchstabe c sinngemäß;
7. den regelmäßigen Standort des Luftfahrzeugs.

(2) Dem Antrag sind beizufügen

1. der Nachweis des Eigentumserwerbs an dem Luftfahrzeug;
2. der Nachweis der Lufttüchtigkeit nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät;
3. die Versicherungsbestätigung für den Luftfahrzeughalter nach § 106 Abs. 1;
4. der Nachweis der Löschung, wenn das Luftfahrzeug zuletzt außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung in einem öffentlichen Register eingetragen war;
5. die Frequenzuteilung gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190); für Luftfahrzeuge im Sinne von § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3093) zusätzlich der Nachweis der Zulassung der Bordfunkanlage durch das Luftfahrt-Bundesamt oder das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung;
6. auf Verlangen der zuständigen Stelle eine Bescheinigung über das Ausmaß des durch den Betrieb des Luftfahrzeugs entstehenden Geräuschs, wenn das Luftfahrzeug nicht in allen Teilen dem lärmschutzgeprüften Muster entspricht; die zuständige Stelle kann eine für die Geräuschmessung geeignete Stelle vorschreiben, wenn Anlass für Zweifel an der Richtigkeit des vom Hersteller erbrachten Messergebnisses besteht.

§ 9 Verkehrszulassung, Rücknahme und Widerruf

(1) Die zuständige Stelle lässt das Luftfahrtgerät durch Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anlage 1 zum Verkehr zu; hierbei legt sie den Verwendungszweck (Kategorie) fest. Das Lufttüchtigkeitszeugnis ist beim Betrieb des Luftfahrtgeräts mitzuführen.

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

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

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

1. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
2. Art und Muster des Luftfahrzeugs,
3. die Werknummer der Zelle des Luftfahrzeugs,
4. die Höchstmasse, bei der die Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis nachgewiesen wurde,

5. bei Flugzeugen, für die ein Antrag auf Erteilung der Musterzulassung ab dem 6. Oktober 1977 gestellt worden ist, die Geräuschpegel,
6. Angabe jeder zusätzlichen Änderung, die zur Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis vorgenommen wurde.

§ 10 Anerkennung ausländischer Lärmzeugnisse

(1) Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Lärmzeugnisse ausländisch registrierter Luftfahrzeuge oder ihnen entsprechende Urkunden werden als gültig anerkannt, wenn sie die Angaben nach § 9 Abs. 4 Satz 2 enthalten und die ausgewiesenen Geräuschpegel die folgenden Geräuschgrenzwerte einhalten:

1. bei Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die eine maximal zulässige Startmasse von weniger als 34.000 Kilogramm besitzen und deren Baureihe mit Sitzplätzen für höchstens 19 Passagiere zugelassen ist, gelten folgende Geräuschgrenzwerte:
 - a) am seitlichen und am Anflugmesspunkt 102 EPNdB (Effective Perceived Noise dB),
 - b) am Start-Überflugmesspunkt 93 EPNdB,
Bis zu zwei Geräuschgrenzwerte dürfen um insgesamt bis zu vier EPNdB überschritten werden, jedoch an einem einzelnen Geräuschmesspunkt nicht mehr als drei EPNdB. Die Überschreitungen insgesamt müssen durch geringere Geräuschpegel an anderen Geräuschmesspunkten ausgeglichen werden.
2. bei Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die eine maximal zulässige Startmasse von 34.000 Kilogramm oder darüber besitzen oder deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist sowie bei Propellerflugzeugen mit höchstzulässiger Startmasse über 8.618 Kilogramm gelten folgende Geräuschgrenzwerte:
 - a) am seitlichen Messpunkt 103 EPNdB bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 400.000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 94 EPNdB bei 35.000 Kilogramm; darunter bleibt er konstant,
 - b) am Start-Überflugmesspunkt
 - aa) 101 EPNdB bei Flugzeugen mit weniger als drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385.000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils vier EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant,
 - bb) 104 EPNdB bei Flugzeugen mit drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385.000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils vier EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant,
 - cc) 106 EPNdB bei Flugzeugen mit mehr als drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385.000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils vier EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant,
 - c) am Anflugmesspunkt 105 EPNdB bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 280.000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 98 EPNdB bei 35.000 Kilogramm; darunter bleibt er konstant.

Bis zu zwei Geräuschgrenzwerte dürfen zusammen um insgesamt bis zu drei EPNdB überschritten werden, jedoch an einem einzelnen Geräuschmesspunkt nicht mehr als zwei EPNdB. Die Überschreitungen insgesamt müssen durch geringere Geräuschpegel an anderen Geräuschmesspunkten ausgeglichen werden.

(2) Für alle übrigen Propellerflugzeuge, Motorsegler und Drehflügler gelten die nach § 3 Abs. 3 bekannt gegebenen Geräuschgrenzwerte.

§ 11 Anzeigepflichten

(1) Der Halter des Luftfahrtgeräts hat der zuständigen Stelle unverzüglich anzuzeigen

1. technische Mängel, welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, soweit sie nicht durch die vorgeschriebene Instandhaltung zu beheben sind,

2. jede Änderung des regelmäßigen Standorts eines der in § 8 Abs. 1 bezeichneten Luftfahrzeuge und der Segelflugzeuge.

(2) Der Eigentümer des Luftfahrtgeräts hat der zuständigen Stelle unverzüglich anzuzeigen, wenn der Halter des Geräts wechselt und mit dem neuen Halter vereinbart wird, dass er das Gerät für mindestens sechs Monate in Gebrauch nimmt.

§ 12 Vorläufige Verkehrszulassung

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

(2) Die zuständige Stelle lässt das Luftfahrtgerät durch Erteilung einer Bescheinigung vorläufig zum Verkehr zu. Die vorläufige Verkehrszulassung kann allgemein erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Sie ist jederzeit widerruflich. Die Bescheinigung nach Satz 1 kann auch in Form der Anerkennung eines nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung ausgestellten Lufttüchtigkeitszeugnisses erfolgen.

(3) § 9 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 sowie § 11 sind sinngemäß anzuwenden.

§ 13 Lufttüchtigkeitszeugnis für die Ausfuhr

Für Luftfahrtgerät, das ausgeführt werden soll, kann die zuständige Stelle ein Lufttüchtigkeitszeugnis für die Ausfuhr oder eine entsprechende Bescheinigung ausstellen, wenn der Nachweis der Lufttüchtigkeit erbracht ist.

3. Luftfahrzeugregister und Kennzeichen

§ 14 Eintragungen in Luftfahrzeugregister

(1) Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone sind bei der Verkehrszulassung von dem Luftfahrt-Bundesamt von Amts wegen in die Luftfahrzeugrolle einzutragen. Die Eintragung kann vor der Verkehrszulassung vorgenommen werden, wenn ein berechtigtes Interesse glaubhaft gemacht wird. Dem Eigentümer oder im Falle des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c dem bevollmächtigten Vertreter wird ein Eintragungsschein nach Anlage 1 erteilt. Der Eintragungsschein ist bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs mitzuführen.

(2) Ultraleichtflugzeuge werden für die Verkehrszulassung von den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes in das Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen, Hängegleiter und Gleitsegel auf Antrag. Absatz 1 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend, Absatz 1 Satz 4 jedoch nicht für Hängegleiter und Gleitsegel.

§ 15

(weggefallen)

§ 16

(weggefallen)

§ 17

(weggefallen)

§ 18

(weggefallen)

§ 18a

(weggefallen)

§ 19 Kennzeichen

(1) Bei der Verkehrszulassung nach § 14 Abs. 1 Satz 1 oder bei der Eintragung nach § 14 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 Satz 1 wird dem Luftfahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt; im Falle der vorläufigen Verkehrszulassung nach § 12 kann ihm ein vorläufiges Kennzeichen zugeteilt werden. Die Kennzeichen sind zugleich mit dem deutschen Staatszugehörigkeitszeichen nach den Vorschriften der Anlage 1 am Luftfahrzeug zu führen.

(2) Auf Antrag kann unter Angabe des Musters, der Baureihe und der Werknummer des Luftfahrzeugs ein Kennzeichen, für Luftsportgeräte befristet, vorgemerkt werden.

§ 19a Kodierung und Eintragung von 406 MHz-Notsendern

(1) Notsender, die auf der Frequenz 406 MHz senden, müssen vor ihrer Verwendung in Luftfahrzeugen den internationalen Regelungen entsprechend kodiert und in einem Verzeichnis eines Vertragsstaates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) eingetragen sein. Für die Bundesrepublik Deutschland wird das Verzeichnis vom Luftfahrt-Bundesamt geführt. Das Luftfahrt-Bundesamt gibt die Einzelheiten in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Jede Veränderung in der Verwendung eines in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Notsenders ist dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich mitzuteilen.

Zweiter Abschnitt

Luftfahrtpersonal und synthetische Flugübungsgeräte

§ 20 Erlaubnispflichtiges Personal

(1) Das erlaubnispflichtige Personal im Sinne des § 4 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes umfasst:

1. Flugzeugführer,
2. Führer von Hubschraubern,
3. Flugingenieure,
4. Flugtechniker auf Hubschraubern der Polizeien des Bundes und der Länder,
5. LuftschiFFführer,
6. Segelflugzeugführer,
7. Freiballonführer,
8. Luftsportgeräteführer.

(2) Die fachlichen Voraussetzungen und Prüfungen für den Erwerb von Lizenzen, deren Umfang einschließlich Berechtigungen, Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung, sonstige Bedingungen für die Ausbildung der mit einer Lizenz oder Berechtigung verbundenen Rechte sowie die Standardisierungsanforderungen an Prüfer richten sich nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal sowie

1. für Privatflugzeugführer, Berufsflugzeugführer, Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-Crew Pilot Licence (MPL)) und Verkehrsflugzeugführer nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom 17. November 2008 (BAnz. Nr. 13a vom 27. Januar 2009),
2. für Privathubschrauberführer, Berufshubschrauberführer und Verkehrshubschrauberführer nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom 17. November 2008 (BAnz. Nr. 14a vom 28. Januar 2009),
3. für Flugingenieure nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 81b vom 30. April 2003),
4. für das Lehrpersonal, die Prüfer sowie Ausbildungsbetriebe und registrierten Ausbildungseinrichtungen für das in den Nummern 1 bis 3 genannte Luftfahrtpersonal nach der vom Bundesministerium für Verkehr,

Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung (JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch oder JAR-FCL 4 deutsch),

5. für die Anerkennung von nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilten Lizenzen und Berechtigungen für das in den Nummern 1 bis 3 genannte Luftfahrtpersonal nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Lizenzierung (JAR-FCL 1 deutsch oder JAR-FCL 2 deutsch oder JAR-FCL 4 deutsch); § 28a bleibt unberührt.

Die Anforderungen an die Tauglichkeit für das in Satz 1 Nr. 1 bis 3 genannte Luftfahrtpersonal richtet sich nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch) vom 27. März 2007 (BAnz. Nr. 94a vom 23. Mai 2007).

(2a) Die Verwendung von synthetischen Flugübungsgeräten, die an Stelle eines Flugzeuges oder eines Hubschraubers zu Ausbildungs-, Prüfungs- oder Überprüfungs Zwecken eingesetzt werden, richtet sich

1. für Flugzeuge nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Qualifikation von synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-STD 1A bis 4A deutsch) vom 21. Mai 2007 (BAnz. Nr. 105a vom 12. Juni 2007),
2. für Hubschrauber nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über die Qualifikation von synthetischen Flugübungsgeräten (JAR-STD 1H bis 3H deutsch) vom 21. Mai 2007 (BAnz. Nr. 105b vom 12. Juni 2007).

(3) Art, Umfang und fachliche Voraussetzungen für den Erwerb von Lizenzen für anderes erlaubnispflichtiges Personal nach Absatz 1 bestimmen sich ausschließlich nach dieser Verordnung und nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal. Für den Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftschiffführern im Instrumentenflug sind die Bestimmungen über die Lizenzierung (JAR-FCL 1 deutsch, Abschnitt H) sinngemäß anzuwenden.

(4) Angehörige des technischen Personals bedürfen für das Rollen eines Luftfahrzeugs, das sich mit eigener Kraft fortbewegt, keiner Erlaubnis, wenn sie das Luftfahrzeug insoweit beherrschen und von dem Luftfahrzeughalter oder von dem Unternehmer eines luftfahrttechnischen Betriebes, unter dessen Verantwortung das Luftfahrzeug gerollt wird, schriftlich mit dem Rollen beauftragt sind. Das Gleiche gilt für Luftfahrzeugführer, deren Lizenz die Musterberechtigung für das betreffende Muster nicht umfasst.

(5) Absatz 4 gilt nicht für Hubschrauber. Das Luftfahrt-Bundesamt kann für luftfahrttechnische Betriebe und Instandhaltungsbetriebe nach JAR-145 Ausnahmen zulassen.

(6) Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs notwendig ist, durch Rechtsverordnungen die Einzelheiten zu regeln, die zur Durchführung

1. der in dieser Verordnung enthaltenen Anforderungen nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 und 5 des Luftverkehrsgesetzes,
2. der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachten Fassung der Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch), die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch), von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) und von Flugingenieuren (JAR-FCL 4 deutsch) sowie nach den dieses Luftfahrtpersonal betreffenden Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal

erforderlich sind. Das Luftfahrt-Bundesamt hat die internationalen Bestimmungen, die Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sowie die europäischen Bestimmungen für den Erwerb von Lizenzen im Rahmen dieser Verordnung zu beachten.

§ 21 Sonstiges erlaubnispflichtiges Personal

(1) Das sonstige erlaubnispflichtige Personal im Sinne des § 4 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes umfasst:

1. Prüfer von Luftfahrtgerät und freigabeberechtigtes Personal,
2. Flugdienstberater,
3. Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 und sonstigem Luftfahrtgerät nach § 6 Abs. 1 Nr. 9.

(2) § 20 Abs. 3 gilt entsprechend.

§ 22 Zuständige Stellen

(1) Die Lizenz nach den §§ 20 und 21 wird erteilt

1. von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Bewerber seinen Hauptwohnsitz hat oder ausgebildet wurde, für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 mit einer höchstzulässigen Startmasse von über 150 Kilogramm und von sonstigem Luftfahrtgerät, das nach § 6 Abs. 1 Nr. 9 verkehrszulassungspflichtig ist,
2. vom Luftfahrt-Bundesamt für Verkehrsflugzeugführer, Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-Crew Pilot Licence (MPL)), Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer, Verkehrshubschrauberführer, Flugingenieure, Luftschiffführer, Prüfer von Luftfahrtgerät und freigabeberechtigtes Personal, Flugdienstberater, Luftfahrtpersonal bei den Polizeien des Bundes und der Länder sowie für Luftfahrzeugführer nach Nummer 1 bei gleichzeitigem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung,
3. von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes für Luftsportgeräteführer, Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 mit einer höchstzulässigen Startmasse bis zu 150 Kilogramm und für Prüfer von Luftsportgerät.

(2) Erweiterungen der Lizenz, die Erteilung besonderer Berechtigungen und die Anerkennung von Prüfungen und Prüfern werden von den in Absatz 1 jeweils zuständigen Stellen vorgenommen. Für die Erteilung der Instrumentenflugberechtigung ist allein das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Wird eine Lizenz, die nach Absatz 1 Nr.1 in die Zuständigkeit des Landes fällt, um die Instrumentenflugberechtigung erweitert, tritt das Luftfahrt-Bundesamt für diese Lizenz an die Stelle der bisher zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Erlischt eine Instrumentenflugberechtigung, wird die betreffende Stelle nach Absatz 1 Nr. 1 für die verbleibende Lizenz zuständig.

(3) Die Verlängerung und Erneuerung der Lizenz wird in den Fällen von Absatz 1 Nr. 1 von der für den Hauptwohnsitz des Antragstellers zuständigen Stelle, bei besonderen Umständen von der für den Ausbildungsbetrieb zuständigen Stelle und in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 und 3 von der hiernach zuständigen Stelle erteilt.

(4) Die Lizenz nach Absatz 1 Nr. 1, ihre Verlängerung und Erneuerung sowie Erweiterungen und besondere Berechtigungen hierzu können auch von der zuständigen Stelle eines anderen Landes erteilt werden, wenn die nach Absatz 1 Nr. 1 zuständige Stelle zustimmt.

(5) Absatz 3 gilt entsprechend für den Widerruf, das Ruhen und die Beschränkung der Lizenz nach § 29.

§ 23 Mindestalter

(1) Das Mindestalter zum Erlangen einer Lizenz beträgt

1. 16 Jahre für Segelflugzeugführer (ohne Klassenberechtigung für Reisemotorsegler), Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte und Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8,
2. 17 Jahre für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Segelflugzeugführer (mit Klassenberechtigung für Reisemotorsegler), Führer motorgetriebener Luftsportgeräte und Freiballonführer,
3. 18 Jahre für Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer und für Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder,
4. 21 Jahre für Verkehrsflugzeugführer, Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-Crew Pilot Licence (MPL)), Verkehrshubschrauberführer, Flugingenieure, Luftschiffführer, Steuerer von Flugmodellen nach § 6 Abs. 1 Nr. 8 sowie zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät nach § 6 Abs. 1 Nr. 9, Prüfer von Luftfahrtgerät und Flugdienstberater.

(2) Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung beträgt

1. 14 Jahre für Segelflugzeugführer und Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte,
2. 15 Jahre für Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 sowie zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät nach § 6 Abs. 1 Nr. 9,
3. 16 Jahre für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Führer motorgetriebener Luftsportgeräte und Freiballonführer,
4. 17 Jahre für Luftfahrtpersonal nach Absatz 1 Nr. 3 und 4.

Die zuständige Stelle kann im Einzelfall einen früheren Ausbildungsbeginn zulassen.

§ 24 Voraussetzungen für die Ausbildung

(1) Die Ausbildung von Luftfahrtpersonal ist nur zulässig, wenn

1. der Bewerber das Mindestalter nach § 23 Abs. 2 besitzt,
2. der Bewerber tauglich ist,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, die beabsichtigte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal auszuüben,
4. bei einem minderjährigen Bewerber der gesetzliche Vertreter zustimmt.

(2) Die Zuverlässigkeit von Bewerbern um eine Lizenz zum Führen eines Luftfahrzeuges nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes liegt nicht vor, wenn die Zuverlässigkeit der Bewerber nach § 7 des Luftverkehrsgesetzes nicht festgestellt worden ist. Die erforderliche Zuverlässigkeit besitzen Bewerber um eine Lizenz nach § 20 ferner in der Regel nicht,

1. die rechtskräftig verurteilt worden sind
 - a) wegen eines Verbrechens, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind,
 - b) wegen sonstiger vorsätzlicher Straftaten zu einer Freiheitsstrafe oder Jugendstrafe von mindestens einem Jahr, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind,
2. die erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen haben, wenn diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind,
3. die regelmäßig Alkohol, Rauschmittel oder Medikamente missbrauchen,
4. für die eine rechtliche Betreuung nach den §§ 1896 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs besteht.

Die Zuverlässigkeit kann auch im Falle von Verurteilungen, die nicht von Nummer 1 erfasst sind, oder im Falle von Entscheidungen der Gerichte oder Staatsanwaltschaften nach § 153a der Strafprozessordnung verneint werden, wenn der zugrunde liegende Sachverhalt für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung ist und seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung oder der Entscheidung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind.

(3) Der Bewerber hat dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Ausbildungseinrichtung vor Beginn der Ausbildung folgende Unterlagen vorzulegen:

1. der Personalausweis oder Pass zur Feststellung der Identität und zur Erhebung der Daten nach § 65 Abs. 3 Nr. 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes,
2. das Tauglichkeitszeugnis nach § 24a,
3. eine Erklärung über laufende Ermittlungs- oder Strafverfahren und darüber, dass eine Auskunft nach § 30 Abs. 8 des Straßenverkehrsgesetzes beantragt worden ist,
4. bei Personen, die sich erstmalig um eine Lizenz für das Führen eines Luftfahrzeuges nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes bewerben, eine Bescheinigung der zuständigen Luftverkehrsbehörde über die Feststellung der Zuverlässigkeit nach § 7 des Luftverkehrsgesetzes, deren Ausstellungsdatum nicht länger als drei Monate zurückliegen darf, oder die Bestätigung der zuständigen Luftverkehrsbehörde, dass eine Überprüfung beantragt worden ist, oder bei Personen, die sich erstmalig um eine andere Lizenz bewerben, eine Bescheinigung, dass ein Führungszeugnis nach § 30 Abs. 5 des Bundeszentralregistergesetzes beantragt worden ist,
5. bei einem minderjährigen Bewerber die Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Die Vorlagepflicht nach Satz 1 Nr. 2, 3 und 4 gilt nicht für Bewerber um eine Lizenz für Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4, Steuerer von Flugmodellen nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 und für Flugdienstberater nach § 114 der Verordnung über Luftfahrtpersonal. Absatz 5 bleibt unberührt.

(4) Der Ausbildungsbetrieb oder die registrierte Ausbildungseinrichtung meldet jeden neu aufgenommenen Bewerber spätestens acht Tage nach Ausbildungsbeginn der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle. Die in Absatz 3 Satz 1 genannten Unterlagen sind in Kopie der Meldung beizufügen oder spätestens bis zum ersten Alleinflug nachzureichen. Hat der für die Ausbildung Verantwortliche Zweifel an der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit des Bewerbers, teilt er die Gründe hierfür bei der Meldung oder während der Ausbildung der zuständigen Stelle mit.

Die zuständige Stelle kann die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung davon abhängig machen, dass der Bewerber seine Eignung nach § 24c Abs. 2 nachweist. Die zuständige Stelle untersagt die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung, wenn der Bewerber die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 nicht erfüllt.

(5) Abweichend von der Vorlagepflicht nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 haben Bewerber um eine Lizenz für Segelflugzeugführer nach § 36 der Verordnung über Luftfahrtpersonal ein Tauglichkeitszeugnis dem Ausbildungsbetrieb oder der registrierten Einrichtung spätestens vor dem ersten Alleinflug vorzulegen. Der Ausbildungsbetrieb oder die registrierte Einrichtung weist den Bewerber vor Beginn der Ausbildung darauf hin, dass die Lizenz nur bei nachgewiesener Tauglichkeit erteilt wird. Inhaber einer Lizenz für Segelflugzeugführer haben spätestens sechs Wochen nach Beginn der Ausbildung mit dem Ziel des Erwerbs einer Klassenberechtigung für Reisemotorsegler nach § 40a der Verordnung über Luftfahrtpersonal durch Vorlage einer Mitteilung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nachzuweisen, dass Zweifel an ihrer Zuverlässigkeit im Sinne des § 7 des Luftsicherheitsgesetzes nicht bestehen. Die Meldung nach Absatz 4 ist bei Bewerbern um eine Lizenz für Segelflugzeugführer oder Führer von nicht motorgetriebenen Luftsportgerät nur erforderlich, wenn der für die Ausbildung Verantwortliche Zweifel hat, dass der Bewerber die Voraussetzungen nach Absatz 1 erfüllt oder die erforderliche Zuverlässigkeit nach Absatz 2 Satz 2 besitzt.

§ 24a Tauglichkeitszeugnis

(1) Das Tauglichkeitszeugnis wird gemäß dem entsprechenden Muster in Anlage 3 nach dem vollständigen Abschluss der entsprechenden flugmedizinischen Untersuchung erteilt. Der Umfang der flugmedizinischen Untersuchung und die Beurteilungsmaßstäbe für die Tauglichkeit richten sich nach den Bestimmungen über Anforderungen an die Tauglichkeit (JAR-FCL 3 deutsch).

(2) Die Anforderungen der Tauglichkeitsklasse 1 gelten für Verkehrsflugzeugführer, Berufsflugzeugführer, Verkehrshubschrauberführer, Berufshubschrauberführer, Luftschiffführer, Freiballonführer mit der Lizenz nach § 46 Abs. 5 der Verordnung über Luftfahrtpersonal und Flugtechniker auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder.

(3) Die Anforderungen der Tauglichkeitsklasse 2 gelten für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Segelflugzeugführer, Flugingenieure, Freiballonführer mit der Lizenz nach § 46 Abs. 1 der Verordnung über Luftfahrtpersonal und Führer von Luftsportgeräten.

§ 24b Tauglichkeitsuntersuchungen

(1) Untersuchungen zur erstmaligen Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 werden von den nach § 24e Abs. 4 anerkannten flugmedizinischen Zentren durchgeführt. Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sowie sonstige Untersuchungen zur Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit werden von den nach § 24e Abs. 4 anerkannten flugmedizinischen Zentren oder von den nach § 24e Abs. 3 anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen durchgeführt.

(2) Untersuchungen zur erstmaligen Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2, Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 sowie sonstige Untersuchungen zur Beurteilung der flugmedizinischen Tauglichkeit werden von den nach § 24e Abs. 4 anerkannten flugmedizinischen Zentren oder von den nach § 24e Abs. 2 oder 3 anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen durchgeführt.

(3) Bei der Untersuchung hat der Bewerber seine Identität durch Vorlage eines amtlichen Ausweisdokuments nachzuweisen, soweit er dem flugmedizinischen Sachverständigen nicht persönlich bekannt ist. Bei Untersuchungen zur Verlängerung oder Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses ist zusätzlich das letzte Tauglichkeitszeugnis vorzulegen.

(4) Der anerkannte flugmedizinische Sachverständige nach § 24e Abs. 2 oder 3 oder das anerkannte flugmedizinische Zentrum nach § 24e Abs. 4 übermittelt dem Luftfahrt-Bundesamt nach jeder, auch abgebrochenen Untersuchung in der vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Form den Familiennamen, den Geburtsnamen und sonstige frühere Namen, die Vornamen, das Geburtsdatum, den Geburtsort, das Geschlecht, die Anschrift des Bewerbers, die Referenznummer, die Bezeichnung der Stelle, die über die Tauglichkeit entschieden hat, den Tag dieser Entscheidung und im Falle der Feststellung der Tauglichkeit das Tauglichkeitszeugnis. Ist keine abschließende Entscheidung getroffen worden, da Tatsachen festgestellt wurden, die Zweifel an der Tauglichkeit des Luftfahrers begründen und eine Überprüfung nach § 24c erforderlich machen, oder ist die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt worden, ist dies ebenfalls zur Eingabe in die Zentrale Luftfahrerdatei nach § 65 des Luftverkehrsgesetzes mitzuteilen.

(5) Das Luftfahrt-Bundesamt übermittelt auf Antrag der für die Lizenzerteilung zuständigen Stelle die ihm nach Absatz 4 übermittelten Daten zum Zweck der Durchführung der Aufsicht nach § 24e Abs. 7 über die nach § 24e Abs. 2 anerkannten Sachverständigen.

§ 24c Weitergehende Überprüfung der Tauglichkeit

(1) Wenn ein anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder ein nach § 24e Abs. 3 anerkannter flugmedizinischer Sachverständiger bei einem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt hat oder Tatsachen, die Zweifel an der Tauglichkeit begründen, kann der Bewerber bei einem anerkannten flugmedizinischen Zentrum diese Feststellung weitergehend überprüfen lassen. Wenn ein anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder ein nach § 24e Abs. 2 oder 3 anerkannter flugmedizinischer Sachverständiger bei einem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt hat oder Tatsachen, die Zweifel an der Tauglichkeit des Bewerbers begründen, kann der Bewerber bei einem anerkannten flugmedizinischen Zentrum oder einem nach § 24e Abs. 3 anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen diese Feststellungen weitergehend überprüfen lassen. Der überprüfende flugmedizinische Sachverständige oder das überprüfende flugmedizinische Zentrum prüft unter Anwendung der Bestimmungen von JAR-FCL 3 deutsch, ob ein Tauglichkeitszeugnis oder ein Tauglichkeitszeugnis mit Auflagen und Einschränkungen ausgestellt werden kann oder die Untauglichkeit zu bestätigen ist, und kann Fachärzte, andere flugmedizinische Sachverständige und Psychologen hinzuziehen und die für eine Überprüfung erforderlichen medizinischen Befunde mit Einwilligung des Bewerbers an diese übermitteln. Das nach abgeschlossener Überprüfung ausgestellte Tauglichkeitszeugnis oder die Bestätigung der Untauglichkeit wird dem Bewerber übergeben und nach § 24d Abs. 1 in Kopie der für die Lizenzerteilung zuständigen Stelle übermittelt. § 24b Abs. 3 und 4 gilt sinngemäß. Wenn nach dieser Überprüfung ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wird, ist auf diesem zu vermerken, dass die Tauglichkeit nach einer weitergehenden Überprüfung festgestellt wurde.

(2) Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit eines Bewerbers um eine Lizenz oder eines Inhabers einer Lizenz begründen, kann die für die Lizenz zuständige Stelle anordnen, dass der Betroffene seine Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit durch eine Begutachtung durch ein von ihr bestimmtes flugmedizinisches Zentrum nach § 24e Abs. 4 oder ein von ihr bestimmten flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 oder 3 nachweist.

§ 24d Erteilung und Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses

(1) Nach vollständigem Abschluss einer Untersuchung nach § 24b oder der Überprüfung nach § 24c stellt die untersuchende oder überprüfende Stelle im Falle der Tauglichkeit ein Tauglichkeitszeugnis aus. Ein Original oder eine vom ausstellenden flugmedizinischen Zentrum oder flugmedizinischen Sachverständigen bestätigte Kopie des Tauglichkeitszeugnisses ist der für die Lizenz zuständigen Stelle zu übermitteln. Wenn die Untauglichkeit eines Bewerbers festgestellt wurde, ist ihm dies schriftlich mitzuteilen. Die für die Lizenz zuständige Stelle ist hierüber zu unterrichten. Die Pflicht zur Übermittlung der Daten nach § 24b Abs. 4 bleibt unberührt.

(2) Die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses beträgt ab dem Tag des Abschlusses der Untersuchung

1. für Klasse 1:
Zwölf Monate, jedoch längstens bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, danach sechs Monate, bei Inhabern einer Lizenz zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern bereits nach Vollendung des 40. Lebensjahres sechs Monate, wenn diese gewerbsmäßig Transport von Fluggästen mit Luftfahrzeugen, die mit nur einem Piloten betrieben werden, durchführen;
2. für Klasse 2:
60 Monate bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres, danach 24 Monate bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres und danach zwölf Monate.

Ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 schließt die Tauglichkeit der Klasse 2 mit der dieser zugeordneten Gültigkeitsdauer ein. Ist auf Grund des Befundes eine kürzere Gültigkeitsdauer für die betreffende Tauglichkeitsklasse erforderlich, ist dies in dem Tauglichkeitszeugnis zu vermerken.

(3) Bei der wiederholten Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses beginnt die Gültigkeit nach Absatz 2 am Tag des Abschlusses der Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung. Wird die Verlängerungsuntersuchung innerhalb der letzten 45 Tage vor dem Ablauf der Gültigkeit des vorhergehenden Tauglichkeitszeugnisses durchgeführt, bestimmt sich die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses nach Absatz 2 vom Zeitpunkt des Ablaufs der Gültigkeit des vorhergehenden Tauglichkeitszeugnisses.

(4) Sind im Rahmen einer Untersuchung der Tauglichkeit Einschränkungen oder Auflagen im Tauglichkeitszeugnis zu vermerken, werden diese Eintragungen durch das flugmedizinische Zentrum nach § 24e Abs. 4 oder durch den flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 und 3 vorgenommen und der für die Lizenz zuständigen Stelle mitgeteilt. Dies gilt auch im Falle der Aufhebung oder Änderung bereits eingetragener Auflagen oder Einschränkungen. § 24b Abs. 4 bleibt unberührt. Wurden im Rahmen einer Tauglichkeitsuntersuchung Tatsachen bei einem Inhaber einer Lizenz festgestellt, die eine Nichttauglichkeit begründen, verliert das bereits erteilte Tauglichkeitszeugnis seine Gültigkeit. Wird die Tauglichkeit eines Bewerbers durch ein vom Luftfahrt-Bundesamt anerkanntes flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs. 2 oder 3 eingeschränkt, ist dies der für die Lizenz zuständigen Stelle und dem Luftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. § 29 bleibt unberührt.

(5) Das Tauglichkeitszeugnis der für die Tätigkeit vorgeschriebenen Klasse ist beim Betrieb des Luftfahrzeugs mitzuführen.

§ 24e Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger

(1) Flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige bedürfen für die Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen des Luftfahrtpersonals und für die Erteilung der Tauglichkeitszeugnisse der Anerkennung. Die Anerkennung wird in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht. Einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen kann nur eine Anerkennung ausgesprochen werden.

(2) Als flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 kann von den Luftfahrtbehörden der Länder, in denen der flugmedizinische Sachverständige seinen Wohnsitz hat, anerkannt werden, wer

1. die Anerkennung als Arzt für Innere Medizin, Allgemeinmedizin oder Arbeitsmedizin besitzt,
2. auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder in einem nicht unter § 28 Abs. 2 fallenden Staat tätig ist,
3. an einem vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Grundlehrgang für flugmedizinische Sachverständige erfolgreich teilgenommen hat und eine Lizenz für Flugzeugführer, Hubschrauberführer, Segelflugzeugführer oder Ultraleichtflugzeugführer nach § 20 Abs. 1 besitzt oder besaß und
4. über eine Untersuchungsstelle mit den medizintechnischen, personellen sowie organisatorischen Voraussetzungen für flugmedizinische Untersuchungen der Klasse 2 verfügt.

(3) Als flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 kann vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt werden, wer

1. die Anerkennung als Arzt für Innere Medizin, Allgemeinmedizin oder Arbeitsmedizin besitzt und die Zusatzbezeichnung "Flugmedizin" führt,
2. seit mindestens drei Jahren die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger nach Absatz 2 besitzt,
3. auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder einem nicht unter § 28 Abs. 2 fallenden Staat tätig ist,
4. an einem vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Aufbaulehrgang für flugmedizinische Sachverständige erfolgreich teilgenommen hat,
5. mit den Arbeitsbedingungen beruflicher Luftfahrer in der Verkehrsluftfahrt vertraut ist und eine Lizenz für Flugzeugführer, Hubschrauberführer, Segelflugzeugführer oder Ultraleichtflugzeugführer nach § 20 Abs. 1 besitzt oder besaß und
6. über eine Untersuchungsstelle mit den medizintechnischen, personellen sowie organisatorischen Voraussetzungen für flugmedizinische Untersuchungen der Klasse 1 verfügt.

Mit der Anerkennung eines flugmedizinischen Sachverständigen nach Satz 1 erlischt die Anerkennung nach Absatz 2 und die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde des Landes. Das Luftfahrt-Bundesamt unterrichtet die bisher für die Aufsicht über den flugmedizinischen Sachverständigen zuständige Luftfahrtbehörde. Die Anerkennung eines flugmedizinischen Sachverständigen nach Satz 1 berechtigt auch zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2.

(4) Eine Einrichtung kann vom Luftfahrt-Bundesamt als flugmedizinisches Zentrum anerkannt werden, wenn

1. ihr Leiter

- a) die Anforderungen nach Absatz 3 mit Ausnahme von Nummer 5 erfüllt,
- b) die Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klassen 1 und 2 seit mindestens zehn Jahren ununterbrochen besitzt oder
- c) unter Aufsicht eines Leiters in den letzten fünf Jahren vor der Anerkennung mindestens 500 Untersuchungen von Bewerbern für die Ersterteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 durchgeführt hat und
- d) in den letzten zehn Jahren vor der Anerkennung als Leiter wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtmedizin betrieben und die Ergebnisse dieser Forschung publiziert hat sowie

2. sie

- a) im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt und einer Universitätsklinik angeschlossen ist oder vertraglich mit dieser zusammenarbeitet,
- b) auf dem Gebiet der klinischen Luftfahrtmedizin tätig ist und
- c) die medizintechnischen, personellen sowie organisatorischen Voraussetzungen erfüllt.

(5) Die Anerkennung eines flugmedizinischen Zentrums kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Die Anerkennung ist auf die Dauer von drei Jahren befristet. Für die Verlängerung der Anerkennung um jeweils drei Jahre sind

1. das Vorliegen der Voraussetzungen für die Verlängerung der Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger nach Absatz 6,
2. weitere wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtmedizin und deren Publikation nachzuweisen.

(6) Eine Anerkennung nach Absatz 2 oder 3 kann auf die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen nach § 24a für bestimmte Arten von Luftfahrern beschränkt und mit Nebenbestimmungen versehen werden. Sie wird auf die Dauer von drei Jahren befristet. Für die Verlängerung der Anerkennung um jeweils drei Jahre ist die Teilnahme an vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Fortbildungslehrgängen im Umfang von mindestens 20 Stunden seit der letzten Anerkennung oder Verlängerung nachzuweisen.

(7) Die für die Anerkennung zuständige Stelle führt die Aufsicht über die von ihr anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren. Sie prüft, ob die Voraussetzungen, die für die Anerkennung maßgeblich waren, fortbestehen und die erteilten Auflagen eingehalten werden. Sie kann ferner fachlich prüfen, ob die flugmedizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen und die weitergehenden Überprüfungen nach den Bestimmungen über die Anforderungen an die Tauglichkeit nach JAR-FCL 3 deutsch durchgeführt und die erforderlichen Eintragungen in die Tauglichkeitszeugnisse nach § 24d Abs. 4 vorgenommen wurden. Zu diesem Zweck können Beschäftigte der für die Anerkennung zuständigen Stelle auf Verlangen die Räumlichkeiten der flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren betreten. Der flugmedizinische Sachverständige oder der Leiter des flugmedizinischen Zentrums oder dessen Vertreter haben die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einsicht in flugmedizinische Unterlagen zu gewähren. Entsprechende Informationen sind der für die Anerkennung zuständigen Stelle auf deren Verlangen auch zu übersenden. Medizinische Befunde und die auf diesen beruhende Tauglichkeitszeugnisse werden in einer Weise übermittelt, dass eine Zuordnung zu dem untersuchten Bewerber nicht möglich ist. Die für die Anerkennung zuständige Stelle hat alle Unterlagen, die personenbezogene, insbesondere medizinische Daten enthalten und ihr entgegen Satz 7 übermittelt worden sind, an den flugmedizinischen Sachverständigen oder das flugmedizinische Zentrum zurückzugeben oder zu vernichten. Bereits bei ihr gespeicherte Daten sind zu löschen.

(8) Stellt die für die Anerkennung zuständige Stelle im Rahmen einer Überprüfung nach Absatz 7 fest, dass einem offensichtlich untauglichen Bewerber ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wurde und die Voraussetzungen des § 65 Abs. 5 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes gegeben sind, hat der flugmedizinische Sachverständige der aufsichtführenden Stelle auf Verlangen im Einzelfall die Zuordnung zu der Person des Bewerbers zu ermöglichen, um die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gegenüber dem Inhaber dieses Zeugnisses treffen zu können. Die aufsichtführende Stelle hat die nach § 22 für die Lizenzerteilung zuständige Stelle über die Untauglichkeit des Bewerbers zu unterrichten.

(9) Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht erfüllt waren, nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder erteilte Auflagen nicht eingehalten werden. Der Widerruf wird in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht.

§ 25 Antrag auf Erteilung einer Lizenz

(1) Der Antrag auf Erteilung der Lizenz kann schon vor Ablegung der nach den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 und 3 vorgeschriebenen Prüfungen gestellt werden. Ist für die Lizenz eine Prüfung nicht vorgeschrieben, ist der Antrag nach Erfüllung der fachlichen Voraussetzungen zu stellen.

(2) Dem Antrag sind beizufügen

1. die in § 24 Abs. 3 Satz 1 bezeichneten Unterlagen, es sei denn, der Antrag wird bei der zuständigen Stelle gestellt, der die Unterlagen nach § 24 Abs. 4 oder 5 vorgelegt worden sind; die zuständige Stelle kann die Vorlage eines neuen Tauglichkeitszeugnisses verlangen, wenn das nach § 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 vorgelegte Tauglichkeitszeugnis älter als ein Jahr ist,
2. eine Erklärung über die Staatsangehörigkeit, die auf Verlangen nachzuweisen ist,
3. ein vom Ausbildungsbetrieb oder von der registrierten Ausbildungseinrichtung angefertigter Nachweis über die theoretische und praktische Ausbildung,
4. ein Passbild.

§ 26 Erteilung der Lizenz

(1) Die zuständige Stelle erteilt die Lizenz durch Aushändigung eines Luftfahrerscheines, wenn die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 in Verbindung mit den nach § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Vorschriften erfüllt sind. Hat der Prüfer Zweifel an der Eignung des Bewerbers, teilt er der zuständigen Stelle die Gründe hierfür mit.

(2) Die Dauer der Gültigkeit der Lizenz ist nach den Bestimmungen der gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Vorschriften im Luftfahrerschein einzutragen. Das Gleiche gilt für besondere Berechtigungen sowie Erweiterungen der Lizenz, wenn der Bewerber die Voraussetzungen der nach § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Vorschriften erfüllt. Der Luftfahrerschein ist zusammen mit dem Personalausweis oder Reisepass und dem Tauglichkeitszeugnis bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen.

§ 26a Voraussetzungen für Verlängerung und Erneuerung der Lizenz

(1) Bei der Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz müssen die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 und 2 fortbestehen. Ferner sind ein Tauglichkeitszeugnis nach § 24a und in den Fällen des § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes eine gültige Bescheinigung über das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes vorzulegen.

(2) Absatz 1 gilt für die nach § 28 oder § 28a erteilten Anerkennungen sinngemäß.

(3) Verfügt der Inhaber einer Lizenz zum Führen von Luftfahrzeugen im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 des Luftverkehrsgesetzes über einen gültigen Nachweis ausreichender Kenntnisse der im Flugfunkdienst verwendeten Sprache nach § 125 der Verordnung über das Luftfahrtpersonal, ohne dass dieser bereits in die Lizenz eingetragen worden ist, ist bei der Verlängerung und Erneuerung der Lizenz der zuständigen Stelle unter Vorlage der Bescheinigung über die Sprachkenntnisse die Stufe der festgestellten Sprachkenntnisse und das Datum des Ablaufs der Geltungsdauer mitzuteilen.

§ 26b Ausübung der Rechte aus einer Lizenz

Die Rechte aus der Lizenz dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber neben dem Luftfahrerschein ein gültiges Tauglichkeitszeugnis nach § 24d mitführt.

§ 27 Lizenzen der Bundeswehr

(1) Eine von der Bundeswehr erteilte Erlaubnis zu einer Tätigkeit in der militärischen Luftfahrt berechtigt während der Dauer des Dienstverhältnisses im gleichen Umfang zu einer Tätigkeit in der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme der Tätigkeit als Luftfahrzeugführer im gewerbsmäßigen Luftverkehr, als Flugingenieur oder als Fluglehrer. Die Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät in der zivilen Luftfahrt darf nur mit Zustimmung des Luftfahrt-Bundesamtes oder des Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes ausgeübt werden.

(2) Auf Antrag der zuständigen Bundeswehrdienststelle erteilt die zuständige Stelle dem Inhaber einer militärischen Erlaubnis eine entsprechende zivile Lizenz nach dieser Verordnung ohne nochmalige Prüfung

der Eignung und Befähigung. Die Erteilung der Lizenz für eine berufliche Tätigkeit als Luftfahrzeugführer, Flugingenieur und Prüfer für Luftfahrtgerät sowie die Berechtigung für Flüge nach Instrumentenflugregeln und die Lehrberechtigung kann von dem Nachweis der in den Vorschriften nach § 20 Abs. 2 oder 3 genannten fachlichen Voraussetzungen, Fähigkeiten und Kenntnissen abhängig gemacht werden.

(3) Bei Beendigung des Dienstverhältnisses ist dem Inhaber einer militärischen Erlaubnis auf Antrag von der Bundeswehrdienststelle zu bescheinigen, für welche Tätigkeiten und in welchem Umfang ihm die Erlaubnis erteilt war.

(4) Die zuständige Stelle erteilt dem Inhaber einer Bescheinigung nach Absatz 3 auf Antrag eine seiner militärischen Erlaubnis entsprechende Lizenz nach dieser Verordnung, sofern die Voraussetzungen für die Verlängerung der Lizenz nach den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 erfüllt sind und der Antrag innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung des Dienstverhältnisses gestellt ist. Wird der Antrag später gestellt, so erteilt die zuständige Stelle eine zivile Lizenz, sofern die Voraussetzungen für die Erneuerung der beantragten Lizenz erfüllt sind. Absatz 2 Satz 2 gilt sinngemäß.

§ 28 Anerkennung von Lizenzen und Berechtigungen

(1) Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Lizenzen, Berechtigungen und Nachweise über Sprachkenntnisse berechtigen nur zum Führen oder Bedienen von Luftfahrzeugen, die in dem Staat oder Gebiet, in dem die Lizenz erteilt oder als gültig anerkannt worden ist, eingetragen sind. Die Anforderungen, nach denen die Lizenz erteilt oder als gültig anerkannt ist, müssen den Mindestanforderungen nach Artikel 33 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) entsprechen. § 20 Abs. 2 bleibt unberührt. Satz 2 gilt nicht für Lizenzen für Luftsportgeräteführer.

(2) Lizenzen nach Absatz 1 für eine Betätigung als Luftfahrtpersonal, die nach den Anforderungen der Joint Aviation Authorities (JAR-FCL 1, 2, 3 und 4) erteilt wurden, sind mit den damit verbundenen Rechten und Bedingungen in der Bundesrepublik Deutschland allgemein anerkannt. Die Staaten, deren Lizenzen, Tauglichkeitszeugnisse, Berechtigungen, Nachweise über Sprachkenntnisse und Anerkennungen für Prüfer, Ausbildungsbetriebe sowie flugmedizinische Sachverständige allgemein anerkannt sind, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht. § 28a bleibt unberührt.

(3) Das Luftfahrt-Bundesamt kann einer Lizenz nach Absatz 1, die einem deutschen Staatsangehörigen erteilt worden ist, für Flüge im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland die Anerkennung verweigern, wenn sich Tatsachen dafür ergeben, dass der Inhaber für die Tätigkeit ungeeignet ist.

(4) Lizenzen nach Absatz 1 für eine Betätigung als Luftfahrtpersonal können für das Führen und Bedienen von Luftfahrzeugen, die in der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, allgemein oder im Einzelfall anerkannt werden, wenn die Gegenseitigkeit der Anerkennung gewährleistet ist. Die Anerkennung kann von dem Nachweis der Eignung nach den Vorschriften dieser Verordnung sowie der fachlichen Voraussetzungen, der Fähigkeiten und Kenntnisse nach den Bestimmungen gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 abhängig gemacht werden. Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall werden von dem Luftfahrt-Bundesamt, für Luftsportgeräteführer von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes erteilt. Auf Anforderung sind dem Luftfahrt-Bundesamt die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit erforderlichen gültigen Unterlagen nach § 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 vorzulegen. Die Anerkennung kann eingeschränkt, befristet und mit Auflagen verbunden werden. Der ausländische Luftfahrerschein und die Bescheinigung über die Anerkennung im Einzelfall sind bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen. Die Beschränkung nach Satz 1 auf Luftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, gilt nicht für Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4.

(5) Für anerkannte Lizenzen kann die zuständige Stelle auf Antrag entsprechende deutsche Ausweise erteilen. § 20 Abs. 2 bleibt unberührt.

§ 28a Anerkennung von Lizenzen, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilt wurden

(1) Eine von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilte Lizenz sowie alle damit verbundenen Rechte, Bedingungen und Nachweise über Sprachkenntnisse werden im Einzelfall ohne unbillige Verzögerung und ohne Auflage weiterer Prüfungen vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Lizenz den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Bestimmungen entspricht.

(2) Jeder Inhaber einer von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Lizenz für Privatluftfahrzeugführer darf auf in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Luftfahrzeugen, die für

eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Luftfahrzeugführer, zugelassen sind, bei Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage im Umfang der Rechte seiner Lizenz tätig werden.

(3) Bestehen Zweifel, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Lizenz den in Absatz 1 genannten Vorschriften entsprechen, wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen die Lizenz anerkannt werden kann. Die Absätze 2 und 4 bleiben unberührt. Bestehen nach Prüfung der Gleichwertigkeit der Lizenz weiterhin begründete Zweifel, wird dem Antragsteller innerhalb von drei Monaten, gerechnet von dem Zeitpunkt an, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen, schriftlich mitgeteilt, welche zusätzlichen Voraussetzungen für die Anerkennung erforderlich sind. Der ausstellende Staat und die Kommission der Europäischen Union werden davon schriftlich unterrichtet. Dem Inhaber der Lizenz wird so bald wie möglich Gelegenheit gegeben, zusätzliche Prüfungen abzulegen. Hat der Antragsteller den zusätzlichen Voraussetzungen Genüge getan, wird die betreffende Lizenz unverzüglich anerkannt.

(4) Lizenzen für Luftfahrzeugführer, die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union gemäß den Anforderungen des Anhangs 1 zu dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt erteilt wurden, werden anerkannt, wenn der Inhaber den in der Anlage 4 zu § 28a aufgeführten besonderen Anforderungen genügt.

(5) Wird eine deutsche Lizenz auf der Grundlage einer von einem Drittstaat erteilten Lizenz oder eines Teiles einer solchen Lizenz erteilt, wird dies im Luftfahrerschein vermerkt.

(6) Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union werden zu Ausbildungsbetrieben und registrierten Ausbildungseinrichtungen sowie zu Prüfungen und Verfahren zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen in derselben Weise wie deutsche Staatsangehörige zugelassen.

§ 28b Anerkennung synthetischer Flugübungsgeräte anderer Staaten

(1) Qualifikationen von synthetischen Flugübungsgeräten, die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilt worden sind, können vom Luftfahrt-Bundesamt allgemein oder im Einzelfall anerkannt werden, sofern sie nach Bestimmungen bewertet worden sind, die den jeweils anwendbaren Bestimmungen JAR-STD deutsch entsprechen. Die Staaten, deren Qualifikationen allgemein anerkannt sind, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht.

(2) Synthetische Flugübungsgeräte, die bereits von einer ausländischen Behörde nach anderen Vorschriften als den JAR-STD bewertet worden sind, können vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt werden, sofern ein vergleichbares Ergebnis in Bezug auf die Eignung für die Ausbildungs-, Prüfungs- oder Überprüfungszwecke sichergestellt werden kann.

§ 29 Widerruf, Ruhen und Beschränkung der Lizenz

(1) Die Lizenz ist von der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle zu widerrufen und der Luftfahrerschein oder Ausweis einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. An Stelle des Widerrufs kann eine Lizenz beschränkt oder mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn dies ausreicht, die Sicherheit des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. In den Fällen des § 24c Abs. 2 und des § 24d Abs. 4 kann die zuständige Stelle das Ruhen der Lizenz anordnen und den Luftfahrerschein einziehen, bis der Inhaber der Lizenz seine Tauglichkeit nachgewiesen hat.

(2) Die Lizenz ist ferner zu widerrufen und der Luftfahrerschein oder Ausweis einzuziehen, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die Zweifel an dem ausreichenden praktischen Können oder fachlichen Wissen des Inhabers der Lizenz rechtfertigen und wenn eine von ihr angeordnete Überprüfung verweigert wird oder ergibt, dass der Inhaber der Lizenz ein ausreichendes praktisches Können oder fachliches Wissen nicht mehr besitzt.

(3) An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen der Lizenz auf Zeit oder eine Nachschulung mit anschließender Überprüfung angeordnet oder die Lizenz auf eine bestimmte Betätigung in der Luftfahrt beschränkt werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Das Ruhen der Lizenz kann auch in Fällen erheblicher Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs bis zur Feststellung des weiteren ausreichenden praktischen Könnens oder fachlichen Wissens nach Absatz 2 angeordnet werden, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die erkennen lassen, dass der Inhaber der Lizenz das ausreichende praktische Können oder fachliche Wissen nicht mehr besitzt. Der über die Lizenz ausgestellte Luftfahrerschein oder Ausweis ist für die Zeit des Ruhens der Lizenz in amtliche Verwahrung zu nehmen und im Falle der Beschränkung zu berichtigen oder durch einen neuen Luftfahrerschein oder Ausweis zu ersetzen.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten für die besonderen Berechtigungen und die nach den §§ 28 und 28a erteilten Anerkennungen sinngemäß.

(5) Behauptet der Inhaber eines Luftfahrerscheins, dessen Einziehung oder amtliche Inverwahrnehmung für sofort vollziehbar angeordnet worden ist, der Rückgabepflichtung deshalb nicht nachkommen zu können, weil ihm der Luftfahrerschein verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen sei, hat er auf Verlangen der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle eine Versicherung an Eides statt über den Verbleib des Luftfahrerscheins abzugeben. Dies gilt auch dann, wenn für einen abhanden gekommenen Luftfahrerschein bereits eine neue Ausfertigung beantragt wurde.

§ 30 Ausbildungserlaubnis

(1) Die Ausbildung von Luftfahrern darf nur in Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen durchgeführt werden, die dafür eine Erlaubnis besitzen.

(2) Die Ausbildung von Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer auf weiteren Luftfahrzeugmustern und Luftfahrzeugklassen richtet sich

1. für Luftfahrtpersonal, das unter § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 fällt, nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom 17. November 2008 (BANz. Nr. 13a vom 27. Januar 2009),
2. für Luftfahrtpersonal, das unter § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 fällt, nach den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom 17. November 2008 (BANz. Nr. 14a vom 28. Januar 2009).

Die Ausbildung von Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer zum Erwerb einer Berechtigung für weitere Luftfahrzeugmuster, Luftfahrzeugklassen oder Ballonarten, die nicht unter Satz 1 fallen, richtet sich nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal und kann auch außerhalb von Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen erfolgen.

(3) Die praktische Ausbildung darf, unbeschadet der Erlaubnis nach Absatz 1, nur von Personen vorgenommen werden, die hierfür eine Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrern besitzen. Die Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrern wird nach den gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 anzuwendenden Vorschriften erteilt.

§ 31 Zuständige Stellen

(1) Die Erlaubnis oder Registrierung wird

1. für Ausbildungsbetriebe oder registrierte Ausbildungseinrichtungen, die nur Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, jeweils ohne Instrumentenflugberechtigung, Segelflugzeugführer oder Freiballonführer ausbilden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem die Ausbildung durchgeführt werden soll, für registrierte Ausbildungseinrichtungen von den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes, soweit sie mit der Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung nach § 5 des Luftverkehrsgesetzes beauftragt sind,
2. für andere Ausbildungsbetriebe vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt.

(2) Wären nach Absatz 1 Nr. 1 in derselben Sache die Luftfahrtbehörden mehrerer Länder zuständig, so ist die Luftfahrtbehörde des Landes zuständig, in deren Bereich der Schwerpunkt der Ausbildung liegt. Im Zweifel bestimmen die obersten Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder im gegenseitigen Einvernehmen die nach Absatz 1 Nr. 1 zuständige Behörde.

§ 32 Antrag auf Erteilung der Erlaubnis oder Registrierung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis oder Registrierung muss enthalten:

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, dass ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der zuständigen Stelle beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Person sowie auf

Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, dass die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Erlaubnis abhängt,

2. die Angabe der Staatsangehörigkeit, sofern der Antragsteller eine natürliche Person ist; die Staatsangehörigkeit ist auf Verlangen nachzuweisen,
3. die Kopien der Luftfahrerscheine sowie Lebensläufe des Ausbildungsleiters, der Fluglehrer und des sonstigen Lehrpersonals,
4. den Nachweis, dass ausreichende personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen vorhanden sind, um die Lufttüchtigkeit der verwendeten Luftfahrzeuge jederzeit aufrechtzuerhalten, einen sicheren Betrieb und eine geordnete Ausbildung durchzuführen,
5. die Zustimmung des Flugplatzhalters über Art der Ausbildung, die auf dem Flugplatz durchgeführt werden soll.

(2) Folgende Angaben sind dem Antrag beizufügen

1. bei Bewerbern um eine Erlaubnis als Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung nach § 30 Abs. 1: die Angaben nach Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 deutsch oder nach Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055 deutsch,
2. bei Bewerbern um eine Erlaubnis als Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen nach § 30 Abs. 1: die Angaben nach Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 deutsch oder nach Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055 deutsch,
3. bei Bewerbern um eine Erlaubnis als registrierte Ausbildungseinrichtung nach § 30 Abs. 1: die Angaben nach Anlage 2.

§ 33 Erteilung und Umfang der Erlaubnis oder Registrierung

(1) Die zuständige Stelle erteilt die Erlaubnis für Ausbildungsbetriebe nach § 31 Abs. 1, wenn

1. durch die vorgesehene Ausbildung eine Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs nicht zu befürchten ist,
2. Antragsteller, Ausbildungsleiter, Fluglehrer und sonstiges Lehrpersonal geeignet sind und
3. im Übrigen den gemäß § 20 Abs. 2 anzuwendenden Vorschriften entsprochen wird.

(2) Die Erlaubnis nach § 31 Abs. 1 wird für die Ausbildung zum Erwerb bestimmter Arten von Erlaubnissen und Berechtigungen erteilt. Sie kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. In der Erlaubnis wird der Ort des Schwerpunktes der Ausbildung bestimmt.

(3) Änderungen der Aufnahmebedingungen sowie Änderungen des Betriebszustandes, insbesondere ein Wechsel des Ausbildungsleiters, des Lehrpersonals oder des Luftfahrzeugs, bedürfen der Genehmigung. Änderungen des Namens oder der Firma des Inhabers der Erlaubnis oder der Registrierung sind der zuständigen Stelle anzuzeigen.

(4) Darüber hinaus registriert die für die Erlaubnis zuständige Stelle die Ausbildungseinrichtung entsprechend § 31 Abs. 1 nach Eingang der vollständigen Antragsunterlagen. Die mit der Registrierung erteilte Erlaubnis wird dem Antragsteller von der zuständigen Stelle mitgeteilt.

(5) Abweichungen von den Angaben auf dem Antragsformular nach Anlage 2 zu § 32 sind der zuständigen Stelle unverzüglich mitzuteilen.

(6) Die Registrierung der Ausbildungseinrichtung bleibt bestehen, bis der Inhaber der Erlaubnis der zuständigen Stelle mitteilt, dass die Ausbildung eingestellt wird oder die zuständige Stelle feststellt, dass die Ausbildung nicht sicher durchgeführt wird oder nicht in Übereinstimmung mit den Vorschriften dieser Verordnung oder den Vorschriften gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 erfolgt. In beiden Fällen wird die Registrierung der Ausbildungseinrichtung von der zuständigen Stelle widerrufen.

(7) Die Erlaubnis für Ausbildungsbetriebe, die Registrierung der Ausbildungseinrichtung oder der Widerruf wird von der zuständigen Stelle nach § 31 Abs. 1 Nr. 1 und 2 in den Nachrichten für Luftfahrer und von den Beauftragten nach § 31c Satz 1 Nr. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Informationsschrift des Beauftragten bekannt gemacht.

§ 34 Erleichterungen

Für die Ausbildung von Privatflugzeugführern und Privathubschrauberführern ohne Instrumentenflugberechtigung sowie von Segelflugzeugführern, Freiballonführern und Luftsportgeräteführern gilt die Erlaubnis nach

§ 30 Abs. 1 als erteilt, wenn die Ausbildungseinrichtung oder ein Verband zusammengeschlossener Ausbildungseinrichtungen von der zuständigen Stelle registriert wurde. § 33 Abs. 2, 3 und 5 gilt entsprechend.

§ 35 Beginn der Ausbildung

Mit der Ausbildung darf erst begonnen werden, wenn die zuständige Stelle dies auf Grund einer Abnahmeprüfung bei dem Ausbildungsbetrieb gestattet oder einer Ausbildungseinrichtung die Registrierung mitgeteilt hat. Die zuständige Stelle gibt die genehmigten Ausbildungsbetriebe und registrierten Ausbildungseinrichtungen in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt. Die Ausbildungseinrichtungen für Führer von nichtmotorgetriebenen Luftsportgeräten werden vom Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht.

§ 36 Aufsicht

(1) Die zuständige Stelle führt die Aufsicht über den Ausbildungsbetrieb oder die registrierte Ausbildungseinrichtung.

(2) Der Inhaber der Erlaubnis nach § 33 hat der zuständigen Stelle einmal im Jahr einen Ausbildungsbericht über den Verlauf der Ausbildung einschließlich besonderer Vorkommnisse vorzulegen. In dem Ausbildungsbericht müssen mindestens folgende Angaben enthalten sein: Anzahl der im Kalenderjahr ausgebildeten Bewerber zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen als Luftfahrer, Anzahl der unterrichteten Theoriestunden, Anzahl der durchgeführten Flugausbildungsstunden mit Luftfahrzeugen, ggf. an Verfahrensübungsgeräten oder Simulatoren, Anzahl der beschäftigten Fluglehrer, Theorielehrer, ggf. Lehrer an synthetischen Übungsgeräten, Anzahl und Muster der zur Ausbildung verwendeten Luftfahrzeuge, ggf. Art der verwendeten synthetischen Übungsgeräte sowie besondere Vorkommnisse.

§ 37 Rücknahme und Widerruf

Die Erlaubnis ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn länger als ein Jahr von der Erlaubnis kein Gebrauch gemacht worden ist.

Dritter Abschnitt Flugplätze

1. Flughäfen

§ 38 Begriffsbestimmungen und Einteilung

(1) Flughäfen sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes bedürfen.

(2) Die Flughäfen werden genehmigt als

1. Flughäfen des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughäfen),
2. Flughäfen für besondere Zwecke (Sonderflughäfen).

§ 39 Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigung eines Flughafens wird von der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem das Gelände liegt.

(2) Erstreckt sich das Gelände oder der Bauschutzbereich auf mehrere Länder, so ist Genehmigungsbehörde und Luftfahrtbehörde nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes über Baubeschränkungen im Bauschutzbereich die Behörde des Landes, in dem der überwiegende Teil des Geländes liegt. Die Genehmigung bedarf der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder.

§ 40 Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muss enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, dass ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der Genehmigungsbehörde beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Personen sowie auf Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, dass die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Genehmigung abhängt,
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit, sofern der Antragsteller eine natürliche Person ist,
3. den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers,
4. die Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse des Geländes, bei Wasserflughäfen auch über den Verkehr von Wasserfahrzeugen,
5. eine Beschreibung der geplanten Anlagen und Betriebseinrichtungen sowie der beabsichtigten Flug- und Flughafenbetriebsabwicklung,
6.
 - a) einen Übersichtsplan im Maßstab 1:25.000 mit Höhenschichtlinien, aus dem ersichtlich sind die Grenzen des Flughafens, die Anfluggrundlinien, die Einzelheiten des Ausbauplans, der Bauschutzbereich gegebenenfalls mit einem Vorschlag für Höhenfestlegungen nach den §§ 13 und 15 des Luftverkehrsgesetzes, die Rollbahnen, die Vorfeldflächen, die Bebauungszone mit Bauhöhen und die Luftfahrthindernisse im Bauschutzbereich, bei Wasserflughäfen außerdem die Wassertiefen, die Stromrichtung und -geschwindigkeit, die Fahrrinnen und die Anker- und Anlegestellen für Wasserfahrzeuge,
 - b) einen Lageplan des Gebietes bis mindestens zwei Kilometer von den Enden der Start- und Landeflächen und bis mindestens 1,5 Kilometer beiderseits der Anfluggrundlinien im Maßstab 1:5.000 oder 1:2.500 mit den unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen,
7.
 - a) je einen Längsschnitt durch die Mittellinie der Start- und Landeflächen mit den Sicherheitsflächen und Anflugsektoren im Längenmaßstab 1:25.000 und im Höhenmaßstab 1:2.500; die höchsten Erhebungen in den genannten Flächen und Sektoren sowie die tiefsten Vertiefungen in den genannten Flächen zu beiden Seiten der Schnittlinie sind deutlich unterscheidbar auf die Längsschnitte zu projizieren,
 - b) je einen Längsschnitt durch die unter Buchstabe a bezeichneten Mittellinien bis mindestens zwei Kilometer von den Enden der Start- und Landeflächen im Längenmaßstab 1:5.000 und im Höhenmaßstab 1:500 oder im Längenmaßstab 1:2.500 und im Höhenmaßstab 1:250 mit den unter Buchstabe a zweiter Halbsatz bezeichneten Eintragungen,
 - c) Querschnitte durch die Start- und Landeflächen und die Sicherheitsflächen im Maßstab 1:2.500,
8. bei Flughäfen, die in mehreren Stufen ausgebaut werden, in den nach den Nummern 5 bis 7 beizubringenden Unterlagen eine besonders herausgehobene Darstellung der ersten Ausbaustufe,
9. ein Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse und über die Möglichkeiten einer Flugwetterberatung,
10. das Gutachten
 - a) eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist, und
 - b) eines medizinischen Sachverständigen über die Auswirkung dieses Lärms auf die Bevölkerung,
11. bei Sonderflughäfen die Angabe des Zwecks, dem dieser dienen soll.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Unterlagen, insbesondere auch Sachverständigengutachten, fordern. Sie bestimmt, in welcher Anzahl der Antrag und die Unterlagen einzureichen sind.

§ 41 Anzeigepflichten, Änderungsanträge

(1) Das Flughafenunternehmen hat beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen der Genehmigungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen.

(2) Die Genehmigungsbehörde bestimmt die Unterlagen, die von dem Flughafenunternehmen einzureichen sind, wenn der Ausbauplan, die Anlage oder der Betrieb des Flughafens wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

§ 42 Erteilung und Umfang der Genehmigung, Festlegung des Ausbauplans

(1) Die Genehmigung des Flughafens ist für seine Anlage und seinen Betrieb zu erteilen. Sie hat in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften des nationalen Rechts und des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft sowie mit den für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, insbesondere des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zu erfolgen. Dabei sind die für Anlage und Betrieb erlassenen allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Bundes zu beachten, von denen nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer von ihm bestimmten Stelle abgewichen werden darf. Die Genehmigung kann mit Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen, insbesondere zur Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens, für die Einhaltung der in den Sätzen 2 und 3 genannten Vorschriften und für die Gewährleistung des Betriebs gegenüber Luftfahrthindernissen, verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten

1. die Bezeichnung des Flughafens,
2. die Lage des Flughafens,
3. die geographische Lage und Höhe des Flughafenbezugspunkts,
4. die Angabe, zu welcher Klasse des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt der Flughafen, gegebenenfalls entsprechend seiner ersten Ausbaustufe, gehört,
5. die Richtung und Länge der Start- und Landebahnen,
6. die Angaben über den Umfang der ersten Ausbaustufe, falls der Flughafen in mehreren Stufen ausgebaut wird,
7. die Arten der Luftfahrzeuge, die den Flughafen benutzen dürfen,
8. bei einem Sonderflughafen den Zweck, dem dieser dienen soll,
9. eine Auflage zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung mit Festlegung der Höhe der Versicherungssumme,
10. die nach Absatz 1 Satz 4 zu erfüllenden Auflagen.

(3) Mit der Genehmigung ist die Festlegung des Ausbauplans zu verbinden.

(4) Die Genehmigungsbehörde veranlasst die Bekanntmachung der Genehmigung in den Nachrichten für Luftfahrer und in den Amtsblättern der Länder, auf die sich der Bauschutzbereich erstreckt. Die Bekanntmachung muss die Angaben nach Absatz 2 enthalten, die Angaben nach Absatz 2 Nr. 10 jedoch nur dann, wenn die Auflagen auch der Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens dienen.

§ 43 Flughafenbenutzungsordnung

(1) Vor Betriebsaufnahme hat das Flughafenunternehmen der Genehmigungsbehörde eine Flughafenbenutzungsordnung zur Genehmigung vorzulegen.

(2) Die Flughafenbenutzungsordnung hat Verhaltenspflichten, die dem Auftreten von betriebsbedingten und sonstigen Gefahren entgegenwirken, für Personen vorzusehen, die den Flughafen benutzen oder betreten; insbesondere sind in Übereinstimmung mit dem Sicherheitsmanagementsystem des Flughafens Verhaltenspflichten der Flughafenbenutzer, einschließlich der Pflicht zur Befolgung von Einzelanweisungen, festzulegen.

(3) Die Genehmigungsbehörde veranlasst die Bekanntmachung der Flughafenbenutzungsordnung in den Nachrichten für Luftfahrer.

§ 43a (weggefallen)

—

§ 44 Betriebsaufnahme

(1) Der Flughafen darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde dies auf Grund einer Abnahmeprüfung gestattet.

(2) Die Genehmigungsbehörde veranlasst die Bekanntmachung der Betriebsaufnahme in den Nachrichten für Luftfahrer.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind sinngemäß auf die Genehmigung wesentlicher Erweiterungen oder Änderungen der Anlage und des Betriebes anzuwenden.

§ 45 Erhaltungs- und Betriebspflicht

(1) Das Flughafenunternehmen hat den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben. Es hat Vorkommnisse, die den Betrieb des Flughafens wesentlich beeinträchtigen, unverzüglich der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

(2) Soweit die Betriebspflicht reicht, darf das Flughafenunternehmen Luftfahrtunternehmen und die zur Luftfahrt Berechtigten nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unmittelbar oder mittelbar unterschiedlich behandeln. Es kann den zur Luftfahrt und zur Nutzung der Flugplatzeinrichtung Berechtigten insbesondere das Starten, Landen und das Abstellen von Fluggerät verwehren, soweit sie die ihnen gemäß § 43 Abs. 2 obliegenden Verpflichtungen nicht vollständig erfüllen und dies verhältnismäßig ist.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann das Flughafenunternehmen von der Betriebspflicht befreien.

(4) Das Flughafenunternehmen hat eine sachkundige Person für die Leitung des Verkehrs und Betriebes des Flughafens zu bestellen. Zu deren Unterstützung kann die Genehmigungsbehörde das Flughafenunternehmen zur Bestellung einer Vertretung und weiterer Personen verpflichten. Die Bestellung hat das Flughafenunternehmen der zuständigen Behörde anzuzeigen. Die Bestellung ist zu widerrufen, wenn die Behörde die bestellte Person zur Erfüllung der Aufgabe nicht für geeignet und zuverlässig hält.

§ 45a Flugplatzhandbuch

Zur Erfüllung seiner Pflicht nach § 45 Abs. 1 Satz 1 hat das Flughafenunternehmen ein Flugplatzhandbuch vorzuhalten. Dieses enthält die wesentlichen Informationen über Lage, Einrichtungen, Dienste, Ausstattung, operative Verfahren, Betriebsorganisation und Betriebsleitung sowie über das Sicherheitsmanagementsystem gemäß § 45b.

§ 45b Sicherheitsmanagementsystem

(1) Zur Erfüllung der Pflichten nach § 45 Abs. 1 Satz 1 hat das Flughafenunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten, zu betreiben, fortzuentwickeln und die damit verbundenen Maßnahmen zu dokumentieren. Dieses System regelt für die betriebliche Sicherheit erhebliche Zuständigkeiten, Verfahren und Betriebsabläufe und enthält Vorgaben darüber, wie seine Umsetzung sichergestellt wird.

(2) Das Flughafenunternehmen überprüft in regelmäßigen Abständen durch geeignete Personen die Betriebssicherheit der Abläufe des Flughafens. Die Durchführung der Überprüfungen ist zu dokumentieren. In die Dokumentation sind die erkannten Gefahrenquellen, die im Zuge der Überprüfung geboten erscheinenden Abhilfemaßnahmen und die unmittelbar veranlassten Abhilfemaßnahmen aufzunehmen. Die Dokumentation ist für mindestens zehn Jahre aufzubewahren.

§ 45c Beauftragter für das Sicherheitsmanagementsystem

(1) Das Flughafenunternehmen bestellt eine andere als die nach § 45 Abs. 4 Satz 1 bestellte Person als Beauftragten für das Sicherheitsmanagementsystem. § 45 Abs. 4 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend. Der Beauftragte berät die Unternehmensleitung in allen Angelegenheiten, die für Einrichtung, Betrieb und Fortentwicklung des Sicherheitsmanagementsystems von Bedeutung sind. Die Unternehmensleitung hat den Beauftragten bei der Erfüllung seiner Aufgaben zu unterstützen und ihn soweit erforderlich von sonstigen betrieblichen Aufgaben freizustellen. Sie hat ihm insbesondere, soweit dies zur Aufgabenerfüllung erforderlich ist, Hilfspersonal sowie Räume, Einrichtungen und Mittel zur Verfügung zu stellen.

(2) Das Flughafenunternehmen stellt durch innerbetriebliche Organisationsmaßnahmen sicher, dass der Beauftragte sich persönlich unmittelbar über alle Umstände informieren kann, die für das Sicherheitsmanagementsystem von Bedeutung sind und seine diesbezüglichen Vorschläge und Bedenken schriftlich oder mündlich unmittelbar der Unternehmensleitung unterbreiten kann. Bei nicht ausgeräumten Meinungsunterschieden über solche Umstände kann der Beauftragte von der Unternehmensleitung verlangen, ihn über die wesentlichen Gründe ihrer Haltung zu unterrichten.

(3) Das Flughafenunternehmen darf Beauftragte für das Sicherheitsmanagementsystem und deren Hilfspersonal wegen der Erfüllung der übertragenen Aufgaben nicht benachteiligen. Der Widerruf der Bestellung als Beauftragter für das Sicherheitsmanagementsystem bedarf der Zustimmung der Genehmigungsbehörde.

§ 46 Sicherung von Flughäfen

(1) Das Flughafenunternehmen hat den Flughafen so einzufrieden, dass das Betreten durch Unbefugte verhindert wird.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann in besonderen Fällen das Flughafenunternehmen von der Verpflichtung nach Absatz 1 befreien und ihm auferlegen, Verbotsschilder aufzustellen. Die Schilder sollen entlang der Grenze der nicht allgemein zugänglichen Teile des Flughafens und in Abständen von 250 Metern und bei einmündenden Geh- oder Fahrwegen mindestens in einem Meter Höhe über dem Boden angebracht werden. Sie sollen 70 Zentimeter breit und 50 Zentimeter hoch sein und die Beschriftung

"Flugplatz

Betreten durch Unbefugte verboten"

tragen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten bei Wasserflughäfen nur hinsichtlich der zugehörigen Landflächen.

(4) Das Betreten der eingefriedeten oder durch Verbotsschilder gekennzeichneten Teile des Flughafens ist Unbefugten verboten.

(5) Luftfahrthindernisse im Flughafen und innerhalb des Bauschutzbereiches sind nach näherer Weisung der Genehmigungsbehörde kenntlich zu machen.

§ 46a Vollzug der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006

Das Luftfahrt-Bundesamt ist Durchsetzungs- und Beschwerdestelle im Sinne der Artikel 14 und 15 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. EU Nr. L 204 S. 1).

§ 47 Aufsicht

(1) Die Genehmigungsbehörde ist befugt zu prüfen, ob

1. der bauliche und betriebliche Zustand des Flughafens entsprechend der Genehmigung fortbesteht,
2. die erteilten Auflagen eingehalten werden,
3. der Flughafenbetrieb ordnungsgemäß durchgeführt wird,
4. das Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet, betrieben und fortentwickelt wird und
5. die im Flugplatzhandbuch enthaltenen Informationen zutreffen und die vorgesehenen Verfahren zur Gewährleistung der Betriebssicherheit durchführbar sind.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann den Flughafenunternehmer zur Mitwirkung und zu Auskünften heranziehen, soweit sie es für die Prüfung nach Absatz 1 für erforderlich hält und ist berechtigt, Prüfungen auf dem Flughafen durchzuführen. Die Genehmigungsbehörde ist befugt, Einsicht in die Dokumentationen nach § 45b Abs. 2 Satz 2 zu nehmen.

(3) Die Zuständigkeit anderer Behörden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf dem Flughafen bleibt unberührt.

§ 48 Rücknahme und Widerruf der Genehmigung

(1) Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

(2) Die Rücknahme, der Widerruf oder das Erlöschen der Genehmigung aus anderen Gründen ist bekannt zu machen; § 42 Abs. 4 Satz 1 ist sinngemäß anzuwenden.

2. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen an Flughäfen

§ 48a Begriffsbestimmungen

Im Sinne der §§ 48a bis 48f ist:

1. "Flughafen" ein Zivilflughafen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge im Kalenderjahr (Starts oder Landungen) unter Berücksichtigung des Durchschnitts der letzten drei Kalenderjahre vor der Anwendung der §§ 48a bis 48f auf dem betreffenden Flughafen;
2. "Stadtflughafen" ein ziviler Flughafen, der im Anhang I der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 85 S. 40) aufgeführt ist;
3. "ziviles Unterschallstrahlflugzeug" ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 34.000 Kilogramm oder mehr oder dessen Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist;
4. "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug" ein ziviles Unterschallstrahlflugzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens fünf EPNdB (Effektive Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, erhält;
5. "Betriebsbeschränkung" eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallstrahlflugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallstrahlflugzeuge je nach Zeitraum einschränken;
6. "ausgewogener Ansatz" der Ansatz, innerhalb dessen die Luftfahrtbehörde die möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems auf einem Flughafen prüft, insbesondere die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, der Flächennutzungsplanung und -verwaltung, der lärm mindernden Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen;
7. "Entwicklungsland" ein Staat, der von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in der Liste der Empfänger von offizieller Entwicklungshilfe - Teil 1 in der jeweils zuletzt veröffentlichten Fassung erfasst ist. Dies gilt nicht für den Fall, dass ein dort genannter Staat Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) ist und dort einen Beitrag leistet, der über dem von dieser Organisation festgelegten Mindestbeitragsatz liegt. Für Staaten, die nicht Vertragsstaaten der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation sind, ist die Einstufung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung maßgeblich;
8. "Betroffener" eine natürliche oder juristische Person, die von Lärm minderungsmaßnahmen, einschließlich Betriebsbeschränkungen betroffen ist oder betroffen werden kann oder ein berechtigtes Interesse an solchen Maßnahmen hat.

§ 48b Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an einem Flughafen

(1) Die Luftfahrtbehörde kann unbeschadet anderweitig bereits bestehender oder möglicher Betriebsbeschränkungen für einen Flughafen zur Verminderung des vom Flugbetrieb ausgehenden Lärms den Zugang von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen beschränken.

(2) Bei einem Stadtflughafen kann die zuständige Luftfahrtbehörde wegen der objektiv höheren Lärmsensitivität Maßnahmen im Sinne von § 48a Nr. 5 hinsichtlich der in Nummer 4 dieser Vorschrift genannten Luftfahrzeuge anwenden, sofern die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von bis zu zehn EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschritten werden. Dabei ist die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl, die man durch Addition einzelner Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte erhält,

wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind.

(3) Betriebsbeschränkungen nach Absatz 1 oder 2 können nur dann ausgesprochen werden, wenn unter Beachtung des ausgewogenen Ansatzes alle danach möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems an dem jeweiligen Flughafen geprüft worden sind. Die voraussichtlichen Kosten der Betriebsbeschränkungen dürfen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Flughafens, insbesondere im Hinblick auf bestehende Verpflichtungen, zu dem wahrscheinlichen Nutzen der Betriebsbeschränkungen nicht außer Verhältnis stehen.

(4) Die Luftfahrtbehörde stellt sicher, dass Betriebsbeschränkungen im Rahmen bestehender Verkehrsrechte ohne Diskriminierung hinsichtlich der Staatszugehörigkeit der betroffenen Luftfahrtunternehmen oder des Flugzeugherstellers des betroffenen Fluggerätes in wettbewerbsneutraler Weise erfolgen.

§ 48c Prüfung für die Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen

(1) Bei der Prüfung der Einführung von Betriebsbeschränkungen nach § 48b sind die in Anlage 5 dieser Verordnung aufgeführten Informationen zu berücksichtigen, soweit dies für die konkrete Maßnahme und die Merkmale des jeweiligen Flughafens angemessen und möglich ist.

(2) Erfolgt die Prüfung der Einführung von Betriebsbeschränkungen nach § 48b im Zusammenhang mit der Prüfung eines Vorhabens an einem Flughafen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, so gelten die Anforderungen des Absatzes 1 als erfüllt, sofern bei der Prüfung die in der Anlage 5 aufgeführten Informationen so weit als möglich berücksichtigt werden konnten.

(3) Absatz 1 gilt nicht für Betriebsbeschränkungen, die bereits vor dem 9. April 2005 erlassen worden sind, sowie für unwesentliche technische Änderungen partieller Betriebsbeschränkungen, die für die Luftfahrtunternehmen an dem Flughafen keine signifikanten Kostenauswirkungen haben und die nach dem 9. April 2005 vorgenommen werden.

§ 48d Fristen zur Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen

Ergibt die nach §§ 48b und 48c durchgeführte Prüfung aller möglichen Maßnahmen, dass an einem Flughafen lärmbedingte Maßnahmen eingeführt werden müssen, um den Betrieb von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen zu beschränken, gelten für den betreffenden Flughafen an Stelle des in Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240 S. 8) vorgesehenen Verfahrens folgende Vorschriften:

- a) sechs Monate nach Einführung der Zugangsbeschränkung im Sinne von Satz 1 werden keine über die Vorjahresperiode hinausgehenden Dienste mit Flugzeugen nach § 48a Nr. 4 mehr zugelassen,
- b) nach weiteren sechs Monaten kann von jedem Luftfahrtunternehmen verlangt werden, die Flugbewegungen um jährlich bis zu 20 Prozent der ursprünglichen Gesamtzahl an Flugbewegungen mit Fluggerät im Sinne von § 48a Nr. 4 zu vermindern.

§ 48e Verfahren zur Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen

(1) Die Luftfahrtbehörde macht die Absicht zur Einführung von Betriebsbeschränkungen nach § 48b mit den aus § 48c folgenden Erwägungen öffentlich bekannt und fordert die Betroffenen zur Stellungnahme innerhalb eines angemessenen Zeitraums auf.

(2) Bei Betriebsbeschränkungen nach § 48d erfolgt die öffentliche Bekanntmachung der Entscheidung im Fall des Buchstaben a dieser Bestimmung sechs Monate und im Fall des Buchstaben b ein Jahr vor Wirksamwerden, wobei als Beginn der Wirksamkeit ein Zeitpunkt festzusetzen ist, der zwei Monate nach der Flugplankonferenz für die anstehende Flugplanperiode liegen soll.

§ 48f Ausnahmegenehmigungen

(1) Ein Luftfahrzeug, das im Luftfahrzeugregister eines Entwicklungslandes eingetragen ist, wird bis zum 28. März 2012 von den Betriebsbeschränkungen nach § 48b ausgenommen, sofern das Luftfahrzeug den Flughafen zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 26. März 2002 bereits angefliegen hat, während dieses Zeitraums in dem Register des Entwicklungslandes eingetragen gewesen ist und weiterhin von einer in diesem Staat ansässigen natürlichen oder juristischen Person betrieben wird. Die Voraussetzungen sind nachzuweisen, insbesondere

mit einem Lärmzeugnis, das die Einhaltung der Höchstwerte des Bands I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bescheinigt.

(2) In Einzelfällen darf die Luftfahrtbehörde den auf Grund dieses Unterabschnitts vom Zugang zum Flughafen ausgeschlossenen Luftfahrzeugen den Zugang ausnahmsweise gestatten, wenn so ungewöhnliche Umstände vorliegen, dass die Versagung des Zugangs unverhältnismäßig wäre. Dies gilt insbesondere für den Zugang zum Flughafen zum Zwecke der Durchführung von humanitären Hilfeleistungen oder für Reparatur-, Umrüstungs- und Wartungszwecke, durch die keine Einnahmen erzielt werden. Die Luftfahrtbehörde kann geeigneten Personen als Beliehenen die Wahrnehmung der Aufgaben nach Satz 1 und 2 übertragen. Die Beleihung kann jederzeit widerrufen werden.

3. Landeplätze

§ 49 Begriffsbestimmung und Einteilung

(1) Landeplätze sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes nicht bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen.

(2) Die Landeplätze werden genehmigt als

1. Landeplätze des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplätze),
2. Landeplätze für besondere Zwecke (Sonderlandeplätze).

§ 50 Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung eines Landeplatzes wird von der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem das Gelände liegt. § 39 Abs. 2 ist anzuwenden.

§ 51 Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines Landeplatzes für Landflugzeuge muss enthalten

1. die § 40 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 und 11 entsprechenden Angaben und Nachweise;
2.
 - a) einen Übersichtsplan im Maßstab 1:25.000 mit Höhenschichtlinien, aus dem ersichtlich sind der Landeplatz mit seiner Umgrenzung und dem anschließenden Gebiet bis zu einer Entfernung von drei Kilometern, die Anfluggrundlinien, die Start- und Landeflächen, die Bebauungszone mit Bauhöhen, die Luftfahrthindernisse und - soweit vorgesehen - die Start- und Landebahnen, die Rollbahnen, der beschränkte Bauschutzbereich mit dem Bezugspunkt des Landeplatzes sowie ein Vorschlag für Höhenfestlegungen nach den §§ 13 und 15 des Luftverkehrsgesetzes, bei Wasserlandeplätzen außerdem die in § 40 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a für Wasserflughäfen vorgeschriebenen zusätzlichen Angaben;
 - b) einen Lageplan des Gebietes bis mindestens einen Kilometer von den Enden der Start- und Landeflächen und bis mindestens 0,5 Kilometer beiderseits der Anfluggrundlinien im Maßstab 1:5.000 oder 1:2.500 mit den unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen;
3.
 - a) je einen Längsschnitt durch jede Anfluggrundlinie bis mindestens drei Kilometer von den Enden der zugehörigen Start- und Landeflächen im Längenmaßstab 1:25.000 und im Höhenmaßstab 1:2.500 unter Kenntlichmachung der An- und Abflugflächen; die höchsten Erhebungen in einer Fläche mit der vorgenannten Länge der jeweiligen Anfluggrundlinie und mit einer Breite von je 150 Metern beiderseits dieser Linie sind deutlich unterscheidbar auf die Längsschnitte zu projizieren; das Gleiche gilt für die tiefsten Vertiefungen in einer Fläche mit einer Länge bis mindestens 250 Metern von den Enden der zugehörigen Start- und Landefläche und mit einer Breite von mindestens je 75 Metern beiderseits der Anfluggrundlinie;
 - b) je einen Längsschnitt durch die unter Buchstabe a bezeichneten Anfluggrundlinien bis mindestens 1 Kilometer von den Enden der Start- und Landeflächen im Längenmaßstab 1:5.000 und im Höhenmaßstab 1:500 oder im Längenmaßstab 1:2.500 und im Höhenmaßstab 1:250 mit den unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen;

- c) Querschnitte durch die Start- und Landeflächen im Maßstab 1:2.500;
4. das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Landeplatzes;
5. ein Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse des Landeplatzes und seiner Umgebung.

(2) § 40 Abs. 2 und § 41 gelten entsprechend. Auf Antrag kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen von den Antragerfordernissen des Absatzes 1 zulassen.

(3) Für Landeplätze, die nicht oder nicht nur dem Verkehr von Landflugzeugen dienen sollen, bestimmt die Genehmigungsbehörde die Antragerfordernisse.

§ 52 Erteilung und Umfang der Genehmigung

(1) Für die Genehmigung des Landeplatzes gilt § 42 Abs. 1 entsprechend.

(2) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten

1. die § 42 Abs. 2 Nr. 1 bis 3, 7 bis 10 entsprechenden Angaben,
2. die Richtung und Länge der Start- und Landeflächen und gegebenenfalls der Start- und Landebahnen,
3. gegebenenfalls die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches.

(3) § 42 Abs. 4 gilt entsprechend.

§ 53 Anzuwendende Vorschriften

(1) Für die Betriebsaufnahme und die Pflichten des Landeplatzhalters gelten § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1, §§ 44 und 45 Abs. 1 bis 3 und § 46 Abs. 5 sowie § 46a, für die Aufsicht § 47 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 und für die Rücknahme oder den Widerruf der Genehmigung § 48 entsprechend. Bei Landeplätzen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen, obliegt die Aufsicht dem Beauftragten.

(2) Für die Sicherung von Landeplätzen ist § 46 Abs. 1 bis 3 und 5 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Sicherungsmaßnahmen auch auf Teile des Landeplatzes und bestimmte Zeiten beschränkt werden können. Das Betreten der eingefriedeten oder durch Verbotsschilder gekennzeichneten Teile des Landeplatzes ist Unbefugten verboten.

(3) Der Landeplatzhalter hat auf Verlangen der Genehmigungsbehörde eine oder mehrere Personen als Flugleiter zu bestellen.

(4) Bei Landeplätzen mit Instrumentenflugbetrieb gelten § 43 Abs. 2, §§ 45a, 45b, 47 Abs. 1 Nr. 4 und 5, Abs. 2 Satz 2 entsprechend. § 45c gilt mit der Maßgabe, dass der Flugleiter zum Beauftragten für das Sicherheitsmanagementsystem bestellt werden kann. Bei Landeplätzen ohne Instrumentenflugbetrieb finden die Sätze 1 und 2 Anwendung, wenn die zuständige Behörde auf Grund des Umfangs des Flugbetriebes oder der Erhöhung der Gefahrenlage die Einführung des Sicherheitsmanagementsystems gegenüber dem Landeplatzhalter anordnet.

(5) Die §§ 48a bis 48f finden Anwendung, soweit ein Landeplatz Flugbewegungen in der in § 48a Nr. 1 bestimmten Höhe aufweist und den Betrieb von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen zulässt.

4. Segelfluggelände

§ 54 Begriffsbestimmung

(1) Segelfluggelände sind Flugplätze, die für die Benutzung durch Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler bestimmt sind.

(2) Die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Segelfluggeländes kann auf die Benutzung durch selbststartende Motorsegler, Freiballone, Luftsportgeräte und Luftfahrzeuge, soweit diese bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern oder Hängegleitern oder zum Absetzen von

Fallschirmspringern Verwendung finden, erstreckt werden. Die Erstreckung erfolgt auf Antrag des Antragstellers der Genehmigung oder bei bereits erteilter Genehmigung auf Antrag des Halters des Segelfluggeländes.

§ 55 Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung eines Segelfluggeländes wird von der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem das Gelände liegt. § 39 Abs. 2 ist anzuwenden.

§ 56 Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muss enthalten

1. die § 40 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4 und 5 entsprechenden Angaben,
2. den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers, wenn das Segelfluggelände einen beschränkten Bauschutzbereich erhalten soll,
3.
 - a) einen Übersichtsplan mit Maßstab 1:25.000 mit Höhenschichtlinien, aus dem ersichtlich sind das Segelfluggelände mit seiner Umgrenzung und dem anschließenden Gebiet bis zu einer Entfernung von einem Kilometer, die An- und Abflugrichtungen, die Luftfahrthindernisse und - soweit vorgesehen - der beschränkte Bauschutzbereich mit dem Bezugspunkt des Segelfluggeländes sowie einen Vorschlag für Höhenfestlegungen nach den §§ 13 und 15 des Luftverkehrsgesetzes,
 - b) einen Lageplan des Gebietes bis mindestens einen Kilometer von den Enden und bis mindestens 0,5 Kilometer von den Seiten der Start- und Landeflächen im Maßstab 1:5.000 oder 1:2.500, aus dem ersichtlich sind die unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen und die Start- und Landeflächen, die Aufstellplätze für Startwinden und die baulichen Anlagen mit Bauhöhen,
4. das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Segelfluggeländes.

(2) § 40 Abs. 2 und § 41 sind sinngemäß anzuwenden. Auf Antrag kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen von den Antragserfordernissen des Absatzes 1 zulassen.

§ 57 Erteilung und Umfang der Genehmigung

(1) Für die Genehmigung eines Segelfluggeländes gilt § 42 Abs. 1 entsprechend.

(2) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten

1. die § 42 Abs. 2 Nr. 1 bis 3, 9 und 10 entsprechenden Angaben,
2. gegebenenfalls die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereichs,
3. die Arten der in § 54 bezeichneten Luftfahrzeuge, die das Segelfluggelände benutzen dürfen,
4. die Angabe der Startarten.

(3) Die Genehmigungsbehörde macht die Genehmigung des Segelfluggeländes bei Eröffnung des Betriebes in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt; bei Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches veranlasst sie ferner die Bekanntmachung in den Amtsblättern der Länder, auf die sich der Bauschutzbereich erstreckt. Die Bekanntmachung muss die Angaben nach Absatz 2 Nr. 1, 2 und 3 enthalten; § 42 Abs. 4 Satz 2 zweiter Halbsatz gilt entsprechend.

§ 58 Betrieb des Segelfluggeländes

Bei dem Betrieb des Segelfluggeländes gelten § 41 Abs. 1, § 44 Abs. 1, § 45 Abs. 1, § 46 Abs. 5 und § 53 Abs. 3 entsprechend. Für den Halter eines Segelfluggeländes besteht keine Betriebspflicht.

§ 59 Sicherung des Segelfluggeländes

Für die Sicherung von Segelfluggeländen ist § 46 Abs. 1 und 2 sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Sicherungsmaßnahmen auch auf Teile des Segelfluggeländes und auf bestimmte Zeiten beschränkt werden können. Das Betreten der eingefriedeten oder durch Verbotsschilder gekennzeichneten Teile des Segelfluggeländes ist Unbefugten verboten.

§ 60 Anzuwendende Vorschriften

Für die Genehmigung wesentlicher Erweiterungen oder Änderungen der Anlage oder des Betriebes des Segelfluggeländes sind § 44 Abs. 1 sowie § 57 Abs. 3, für die Aufsicht § 47 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 und für die Rücknahme oder den Widerruf der Genehmigung § 48 sinngemäß anzuwenden. Bei Landeplätzen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen, obliegt die Aufsicht dem Beauftragten.

Vierter Abschnitt

Verwendung und Betrieb von Luftfahrtgerät

1.

Gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen

§ 61 Genehmigungsbehörde, Zulassungsbehörde

(1) Die Betriebsgenehmigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3) in der jeweils geltenden Fassung wird erteilt

1. für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat,
2. für andere Luftfahrtunternehmen von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle.

Die Genehmigung umfasst nicht die Durchführung von Bodenabfertigungsdiensten durch das Luftfahrtunternehmen.

(2) Die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes werden von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, erteilt. Die Genehmigung kann von der Luftfahrtbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn der Schwerpunkt der beabsichtigten Unternehmertätigkeit in diesem Lande liegt und die nach Satz 1 zuständige Behörde zustimmt.

(3) Die Zulassung von Luftsicherheitsplänen wird in allen Fällen von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

(4) Das Verfahren für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3) richtet sich

1. bei Flugzeugen, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen eingesetzt werden, nach den Bestimmungen der JAR-OPS 1.175ff. der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen in der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in deutscher Übersetzung bekannt gemachten Fassung (JAR-OPS 1 deutsch) vom 4. August 1998 (BAnz. Nr. 181a vom 26. September 1998), zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 20. September 2001 (BAnz. S. 21226);
2. bei Hubschraubern, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen eingesetzt werden, nach den Bestimmungen der JAR-OPS 3.175ff. der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Hubschraubern in der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in deutscher Übersetzung bekannt gemachten Fassung (JAR-OPS 3 deutsch) vom 4. August 1998 (BAnz. Nr. 182a vom 29. September 1998).

§ 62 Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach § 20 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes muss enthalten:

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, dass ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei

der Genehmigungsbehörde beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Personen sowie auf Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, dass die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Genehmigung abhängt,

2. die Angabe der Staatsangehörigkeit des Antragstellers, bei juristischen Personen oder Gesellschaften des Handelsrechts die Staatsangehörigkeit der vertretungsberechtigten Personen,
3. die Angabe des Zwecks des Luftfahrtunternehmens sowie der Gebiete, in welchen geflogen werden soll,
4. die Angaben über die zur Verwendung vorgesehenen Luftfahrzeuge, insbesondere Anzahl, Muster und Kategorien,
5. die Namen des Luftfahrtpersonals unter Angabe der erteilten Erlaubnisse und besonderen Berechtigungen,
6. den Nachweis der für den sicheren Betrieb erforderlichen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers, den Gesellschaftsvertrag, die Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung, Angaben über die Kapitalzusammensetzung des Unternehmens, sein Anlagevermögen und den Kapitalbedarf, ferner einen Wirtschafts- und Liquiditätsplan für das laufende und folgende Jahr, sowie Angaben über die vorgesehenen Beförderungsentgelte und Bedingungen,
7. bei Verwendung von Luftfahrzeugen, die nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen, den Nachweis, dass er daran uneingeschränkt die Verfügungsgewalt besitzt, die die beabsichtigte Verwendung der Luftfahrzeuge voraussetzt (Halter), sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde über den Eigentümer der Luftfahrzeuge die Angaben nach den Nummern 1 und 2,
8. den Nachweis des Abschlusses der gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen,
9. den Nachweis, dass ausreichende personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen vorhanden sind, um die Lufttüchtigkeit der verwendeten Luftfahrzeuge jederzeit aufrechtzuerhalten und einen sicheren Betrieb durchzuführen,
10. den Nachweis, dass die Ausrüstung der Luftfahrzeuge für die beabsichtigte Verwendung den Vorschriften für den Betrieb des Luftfahrzeugs entspricht und die Führer der Luftfahrzeuge die erforderlichen Erlaubnisse und Berechtigungen besitzen.

(2) Für die Erteilung der Betriebsgenehmigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durch Luftfahrtunternehmen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3) in der jeweils geltenden Fassung gilt Absatz 1 Nr. 1 bis 5, 7 bis 10 entsprechend. Weitere nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zu erbringende Nachweise bleiben hiervon unberührt.

§ 62a Flugliniengenehmigung für Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft

(1) Die Flugliniengenehmigung nach § 21 Abs. 1 bis 3 des Luftverkehrsgesetzes für Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

(2) Übersteigt die Zahl der Luftfahrtunternehmen, die ihr Interesse an der Ausübung von Verkehrsrechten bekundet haben, oder der Umfang der beantragten Nutzung von Verkehrsrechten den Rahmen, der in einem nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten (ABl. EU Nr. L 157 S. 7, ABl. EU Nr. L 195 S. 3) mit einem ausländischen Staat vereinbarten Luftverkehrsabkommen hinsichtlich Designierung und Verkehrsrechten gesetzt ist, wird die Flugliniengenehmigung nur solchen Luftfahrtunternehmen erteilt, die sich zuvor erfolgreich in einem Verfahren über die Aufteilung von Verkehrsrechten aus einem Luftverkehrsabkommen um die Nutzung von mindestens einem Verkehrsrecht zur Durchführung von Fluglinienverkehr mit dem ausländischen Staat beworben haben.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung legt das Verfahren über die Aufteilung der sich aus Luftverkehrsabkommen mit ausländischen Staaten für Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft ergebenden Verkehrsrechte fest. Es gibt dieses Verfahren im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

§ 63 Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen aus Staaten außerhalb des Geltungsbereichs des Gemeinschaftsrechts

(1) Die Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen nach § 21a des Luftverkehrsgesetzes, die von einem Staat außerhalb des Geltungsbereichs des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft gegenüber der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zur Ausübung des Fluglinienverkehrs benannt worden sind (Bezeichnung), wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

(2) Vorbehaltlich abweichender Regelungen in Luftverkehrsabkommen mit dem Heimatstaat des bezeichneten ausländischen Unternehmens muss der Antrag auf Erteilung der Betriebsgenehmigung insbesondere enthalten:

1. den Nachweis der Betriebsgenehmigung des Heimatstaates (Air Operator Certificate);
2. die zur Bestimmung von Sitz und Nationalität der Gesellschaft notwendigen Angaben und Nachweise wie Gesellschaftssatzung, Handelsregisterauszug, Geschäftsbericht oder entsprechende andere Dokumente, aus denen sich Angaben über Vorstand und Zusammensetzung des Geschäftskapitals entnehmen lassen;
3. die Erteilung einer Vollmacht an einen im Inland ansässigen Zustellungs- und Empfangsbevollmächtigten;
4. den Flugplan für die beantragte erste Flugplanperiode mit Angabe von ICAO- oder IATA-Code des beantragenden Unternehmens;
5. die vollständige Flottenauflistung des zum Einsatz vorgesehenen Fluggeräts mit Angaben zur Kapazität der einzelnen Luftfahrzeugmuster sowie über Eigentumsverhältnisse und Nationalitäts- und Eintragungszeichen;
6. detaillierte Nachweise über die Einhaltung der gesetzlichen Versicherungspflicht;
7. die Aufstellung über die zur Anwendung vorgesehenen Passagiertarife.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Nachweise, die denen nach § 62 Abs. 1 entsprechen, verlangen sowie auf einzelne der in Absatz 2 genannten Nachweise verzichten.

(4) Bei der Antragstellung ist der Luftsicherheitsplan (§ 20a des Luftverkehrsgesetzes) vorzulegen.

§ 63a (weggefallen)

-

§ 63b Flugplan

Die zuständige Behörde kann von den Luftfahrtunternehmen im Einzelfall oder allgemein zu bestimmten Stichtagen (bis zum 28. Februar für die Sommerflugplanperiode, bis zum 30. September für die Winterflugplanperiode eines jeden Jahres) die Vorlage des Flugplans verlangen. Der Flugplan wird wirksam, wenn die zuständige Behörde nicht innerhalb von zwei Wochen nach Eingang widerspricht.

§ 63c Flugpreise

(1) Die zuständige Behörde kann von den Luftfahrtunternehmen im Einzelfall oder allgemein die Vorlage der Flugpreise und Beförderungsbedingungen verlangen.

(2) Die Flugpreisgestaltung im Fluglinienverkehr durch Luftverkehrsunternehmen mit Hauptgeschäftssitz außerhalb des Geltungsbereichs des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft richtet sich nach den Bedingungen, die in den Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten, in die der Linienverkehr durchgeführt wird, festgelegt sind. Soweit diese Regelungen nicht entgegenstehen, wird der vorgelegte Flugpreis zwei Wochen nach Eingang wirksam.

§ 63d Nichtbeförderung bei Überbuchung, Annullierung und Verspätung von Flügen

Zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. EU Nr. L 46 S. 1) wird bestimmt:

1. Zuständige Stelle für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nach Artikel 16 Abs. 1 ist das Luftfahrt-Bundesamt. Es ist zugleich Beschwerdestelle nach Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004;
2. das Luftfahrt-Bundesamt kann die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben notwendigen Auskünfte verlangen und Überprüfungen der Luftfahrzeuge und des Unternehmens durchführen;
3. die nach Artikel 14 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu erbringenden schriftlichen Hinweise und Angaben müssen in deutscher Sprache abgefasst sein; an Flugplätzen im Sinn des § 12 Abs. 1 des Verkehrsstatistikgesetzes sind die Hinweise und Angaben zusätzlich in englischer Sprache abzufassen;
4. die Luftfahrtunternehmen haben ihren Passagieren sowie dem Luftfahrt-Bundesamt auf Verlangen die für die Abwicklung von Ansprüchen und zur Entgegennahme von Beschwerden verantwortliche Stelle im Unternehmen mit allen notwendigen Kontaktangaben schriftlich mitzuteilen. Das Luftfahrt-Bundesamt kann diese Angaben an Personen und Stellen, die ein berechtigtes Interesse nachweisen, weitergeben. Die Verfolgung von Ansprüchen und Beschwerden muss in deutscher Sprache möglich sein.

§ 64 Anzeigepflichten

Änderungen der Betriebsgrundlagen, die Gegenstand der jeweiligen Genehmigung dieses Abschnitts waren, sind von dem Inhaber der Genehmigung der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Ist der Inhaber der Genehmigung nach den §§ 61 und 62 eine juristische Person oder eine Personengesellschaft, so sind Veränderungen hinsichtlich der vertretungsberechtigten Personen ebenfalls der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

§ 65 Aufsicht

(1) Die nach diesem Abschnitt jeweils zuständige Behörde ist befugt zu prüfen, ob die für eine Genehmigung erforderlichen Voraussetzungen fortbestehen, die Nebenbestimmungen einer Genehmigung beachtet und der Betrieb unter Einhaltung der gesetzlichen Verpflichtungen ordnungsgemäß durchgeführt wird. Sie kann die hierfür notwendigen Auskünfte verlangen und Überprüfungen der Luftfahrzeuge und des Unternehmens durchführen.

(2) Hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine andere Stelle zur Genehmigungsbehörde bestimmt, hat diese die Befugnisse nach Absatz 1.

2.

Nichtgewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen

§ 66 Genehmigungsbehörde

Die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes werden von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Antragsteller seinen Wohnsitz oder Sitz hat, erteilt. Die Genehmigung kann von der Luftfahrtbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn der Schwerpunkt der beabsichtigten Tätigkeit in diesem Lande liegt und die nach Satz 1 zuständige Behörde zustimmt.

§ 67 Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muss die Angaben nach § 62 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4 sowie die Nachweise nach § 62 Abs. 1 Nr. 8 bis 10 enthalten. Bei einem ausländischen Antragsteller wird der Nachweis nach § 62 Abs. 1 Nr. 9 und 10 durch die Vorlage der Betriebserlaubnis des Registerstaates oder durch eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung der zuständigen Luftfahrtbehörde dieses Staates erbracht.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben, Unterlagen und Nachweise fordern, die für eine Entscheidung über den Antrag nach Absatz 1 erforderlich sind.

§ 68 Anzuwendende Vorschrift

Auf die Aufsicht ist § 65 sinngemäß anzuwenden.

3.

(§§ 69 bis 72 weggefallen)

4. Luftfahrtveranstaltungen

§ 73 Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen wird

1. für Luftfahrtveranstaltungen, die nicht über ein Land hinausgehen, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem die Veranstaltung stattfinden soll,
2. für Luftfahrtveranstaltungen, die über ein Land hinausgehen, von der im Einvernehmen mit den beteiligten Ländern vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragten Landesluftfahrtbehörde,
3. in allen übrigen Fällen vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt.

§ 74 Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung ist acht Wochen vor der Veranstaltung in doppelter Ausfertigung bei der Genehmigungsbehörde zu stellen.

(2) Er muss enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Veranstalters und des verantwortlichen Leiters;
2. die Art, den Zweck, die Zeit und den Ort der Veranstaltung, das Programm und die Einwilligung des Flugplatzhalters; findet die Veranstaltung nicht von einem genehmigten Flugplatz aus statt, so sind eine Skizze des in Aussicht genommenen Geländes mit Angabe seiner Abmessungen und ein Gutachten über seine Eignung sowie der Nachweis des Benutzungsrechts beizufügen;
3. die Muster und Kennzeichen der zur Verwendung bestimmten Luftfahrzeuge oder, wenn dies bei Antragstellung noch nicht möglich ist, allgemeine Angaben über Anzahl und Muster der beteiligten Luftfahrzeuge;
4. auf Verlangen der Genehmigungsbehörde den Namen und die Luftfahrerscheine oder amtlich beglaubigte Abschriften der Luftfahrerscheine der beteiligten Luftfahrer sowie die Vereinbarungen des Veranstalters mit den Luftfahrern, Luftfahrtunternehmen, sonstigen an den Vorführungen in der Luft und am Boden Beteiligten und den Haftpflicht- und Unfallversicherern.

(3) Für Luftfahrtveranstaltungen, die auf Grund einer Ausschreibung durchgeführt werden sollen, kann die Genehmigungsbehörde gestatten, dass die Angaben nach Absatz 1 Nr. 1 bis 4 ganz oder teilweise durch die Ausschreibung ersetzt werden.

(4) Luftfahrtveranstaltungen, an denen nur Flugmodelle und nicht motorgetriebene Luftsportgeräte teilnehmen, die nicht der Verkehrszulassungspflicht unterliegen und mit denen keine Fluggäste befördert werden können, bedürfen nicht der Genehmigung.

§ 75 Nebenbestimmungen und Aufsicht

(1) Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden. § 20 Abs. 3 Satz 1 bis 4 des Luftverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

(2) Für die Aufsicht gilt § 65 entsprechend.

5. Mitführen gefährlicher Güter

§ 76 Begriffsabgrenzung

Gefährliche Güter im Sinne dieser Verordnung sind

1. Waffen, Munition, Sprengstoffe,
2. sonstige feste, flüssige oder gasförmige Stoffe, die leicht entzündbar, selbstentzündlich, entzündend, ätzend, giftig, radioaktiv oder magnetisch sind oder zur Polymerisation neigen, soweit es sich nicht um geringe Mengen handelt, die üblicherweise für den täglichen Gebrauch verwendet werden,
3. Stoffe, die bei Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln,
4. verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase, soweit sie nicht zur Ausrüstung des Luftfahrzeugs gehören,
5. Gegenstände oder Stoffe, die das Luftfahrzeug oder dessen Ausrüstung oder Zubehör in einer die Sicherheit beeinträchtigenden Weise beschädigen können oder andere schädliche oder belästigende Merkmale besitzen, die sie zu Beförderungen in Luftfahrzeugen ungeeignet machen.

§ 77

(weggefallen)

§ 78 Erlaubnis, Rücknahme und Widerruf

(1) Die Erlaubnis nach § 27 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes wird für gefährliche Güter nach § 76 Nr. 1 bis 4 vom Luftfahrt-Bundesamt

- a) dem Luftfahrtunternehmen allgemein erteilt, wenn es nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 oder 2 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät die in der JAR-OPS 1 deutsch oder JAR-OPS 3 deutsch, Abschnitt R enthaltenen Voraussetzungen erfüllt,
- b) dem Luftfahrzeughalter im Einzelfall erteilt, wenn die in der JAR-OPS 1 deutsch oder JAR-OPS 3 deutsch, Abschnitt R enthaltenen Voraussetzungen sinngemäß erfüllt werden.

Das Luftfahrt-Bundesamt überwacht die Einhaltung der Voraussetzungen und legt Nebenbestimmungen fest, die für die sichere Durchführung des Transports erforderlich sind. § 65 ist sinngemäß anzuwenden. Die Erteilung von Genehmigungen zum Transport radioaktiver Stoffe nach dem Atomgesetz bleibt hiervon unberührt.

(2) Die Erlaubnis nach § 27 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes wird für gefährliche Güter nach § 76 Nr. 1 bis 4 vom Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Betriebsgenehmigung nach § 61 Abs. 1 oder der Genehmigung nach § 20 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes dem Luftfahrtunternehmen allgemein erteilt, wenn dieses Maßnahmen nachgewiesen hat, die geeignet sind, eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Flugbetriebes durch das Mitführen oder Anschirren gefährlicher Güter auszuschließen.

(3) Verpackungen zum Transport gefährlicher Güter mit Ausnahme der Klasse 7 (radioaktive Stoffe) bedürfen der Zulassung durch die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM). Verpackungen zum Transport gefährlicher Güter der Klasse 7 bedürfen der Zulassung und der Beförderungsgenehmigung durch das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS), soweit diese nach JAR-OPS 1 deutsch oder JAR-OPS 3 deutsch festgelegt sind, ansonsten der Bauartprüfung durch den Hersteller auf der Basis eines von der BAM genehmigten Qualitätssicherungsprogrammes.

(4) Auf die Rücknahme und den Widerruf der Erlaubnisse nach den Absätzen 1 und 2 ist § 20 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes sinngemäß anzuwenden.

6. (§§ 79 bis 80 weggefallen)

7. Einrichtung von Bodenfunkstellen

§ 81 Erforderliche Zustimmung

(1) Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst, die nicht von der Flugsicherungsorganisation betrieben werden, dürfen nur mit Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes eingerichtet und betrieben werden. Vor Erteilung der Zustimmung ist die Flugsicherungsorganisation zu hören. Die laufende

Überwachung des Betriebes obliegt der Luftfahrtbehörde nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

(2) Sollen in den Fällen des Absatzes 1 besondere Geräte zur Flugsicherung, insbesondere Funknavigationseinrichtungen, betrieben werden, so ist dafür durch die Luftfahrtbehörde das Einverständnis der Flugsicherungsorganisation einzuholen. Für die Überwachung gilt Absatz 1 Satz 3.

(3) (weggefallen)

(4) Das mit der Durchführung von Flugsicherungsaufgaben nach den Absätzen 1 und 2 betraute Personal muss sachkundig sein und seine Befähigung dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nachweisen.

§ 82 Zustimmung, Rücknahme und Widerruf

(1) Auf die Zustimmung, ihre Rücknahme und ihren Widerruf ist § 63 sinngemäß anzuwenden.

(2) Werden technische Mängel an den Funkanlagen oder Unregelmäßigkeiten in ihrem Betrieb festgestellt oder werden die Funkanlagen mißbräuchlich für andere als in der Genehmigungsurkunde der Deutschen Bundespost oder des Bundesamtes für Post und Telekommunikation oder in der Frequenzzuteilung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post angegebene Zwecke verwendet, so kann die Zustimmung unbeschadet von Maßnahmen des Bundesamtes für Post und Telekommunikation widerrufen werden.

8.

(§§ 83 bis 89 weggefallen)

9.

Ausflug oder Verbringung deutscher Luftfahrzeuge aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

§ 90 Erlaubnisbehörde

Die Erlaubnis zum Ausflug nach § 2 Abs. 6 des Luftverkehrsgesetzes wird von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

§ 91 Antrag auf Erteilung der Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis ist spätestens zwei volle Werktage vor Beginn des beabsichtigten Ausflugs bei der Erlaubnisbehörde zu stellen. Bei der Berechnung der Frist gilt der Sonnabend nicht als Werktag.

(2) Der Antrag muss enthalten

1. den Namen, die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz oder Sitz des Eigentümers und des Luftfahrzeugführers, sowie auf Verlangen der Erlaubnisbehörde Angaben über Namen, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz der weiteren Insassen,
2. das Eintragungszeichen, die Art und das Muster des Luftfahrzeugs,
3. den Reiseweg und das Reiseziel unter Angabe der geplanten Zwischenlandungen,
4. den voraussichtlichen Zeitpunkt des Ausflugs und der Rückkehr,
5. den Zweck des Ausflugs.

(3) Die Erlaubnisbehörde kann weitere Angaben und Unterlagen verlangen, die für eine Entscheidung über den Antrag nach Absatz 1 erforderlich sind.

§ 92 Erlaubnisfreier Ausflug und erlaubnisfreie Verbringung

(1) Der Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 des Luftverkehrsgesetzes bedarf es nicht bei der Verwendung von Luftfahrzeugen für Flüge, die nicht der Genehmigungspflicht des § 20 des Luftverkehrsgesetzes unterliegen, wenn der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO-Mitgliedstaat) liegt, sowie bei der Verwendung von Luftsportgeräten und für Flüge im Fluglinienverkehr.

(2) Die Erlaubnisbehörde kann in den Fällen des Absatzes 1 anordnen, dass eine Erlaubnis einzuholen ist, wenn im Einzelfall begründeter Verdacht besteht, dass die Verwendung des Luftfahrzeugs die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört oder geeignet ist, Handlungen zu dienen, die verfassungswidrig im Sinne des Artikels 26 Abs. 1 des Grundgesetzes oder nach den im Geltungsbereich dieser Verordnung bestehenden Rechtsvorschriften unter Strafe gestellt sind.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann durch Bekanntmachung im Bundesanzeiger die Befreiungen nach Absatz 1 für Ausflüge deutscher Luftfahrzeuge nach bestimmten Staaten zeitweilig außer Kraft setzen, soweit dies im Interesse der Sicherheit und Ordnung sowie der Landesverteidigung der Bundesrepublik Deutschland notwendig ist. Das gilt insbesondere bei Ausflügen deutscher Luftfahrzeuge nach einem Staat, der es unterlässt, strafbare Handlungen im Sinne der Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (BGBl. 1972 II S. 1505) und vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt (BGBl. 1977 II S. 1229) seinen zuständigen Behörden zum Zwecke der Strafverfolgung zu unterbreiten oder Verdächtige auszuliefern sowie entführte Luftfahrzeuge an den Staat zurückzugeben, in dem diese eingetragen sind.

§ 93 Erteilung der Erlaubnis, Rücknahme, Widerruf und Aufsicht

(1) Die Erlaubnis wird für jeden einzelnen Ausflug oder allgemein oder für den Ausflug nach bestimmten Staaten erteilt. Sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Für den einzelnen Ausflug gilt die Erlaubnis als erteilt, wenn der Antrag rechtzeitig gestellt und nicht vor der angegebenen Zeit des Ausflugs abgelehnt wird.

(3) Die Erlaubnis ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

(4) Die Erlaubnis kann ferner widerrufen werden, wenn dies im Interesse der Sicherheit und Ordnung sowie der Landesverteidigung der Bundesrepublik Deutschland notwendig ist. § 92 Abs. 3 Satz 2 gilt entsprechend.

(5) Für die Aufsicht beim Vollzug der Absätze 1 bis 4 ist § 65 sinngemäß anzuwenden.

§ 93a Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Dem Ausflug im Sinne der Vorschriften dieses Unterabschnittes steht die Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gleich.

10.

Einflug und Verbringung ausländischer Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

§ 94 Erlaubnisbehörde

Die Erlaubnis zum Einflug nach § 2 Abs. 7 des Luftverkehrsgesetzes wird, unbeschadet von § 97, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer von ihm bestimmten Stelle erteilt.

§ 95 Antrag auf Erteilung der Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis muss enthalten

1. den Namen und die Anschrift des Luftfahrzeughalters,
2. das Luftfahrzeugmuster sowie das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. die vorgesehene Ankunftszeit nach Datum und Uhrzeit und den voraussichtlichen Zeitpunkt des Weiter- oder Rückflugs,
4. den Ausgangs- und Zielflugplatz sowie gegebenenfalls Zwischenlandeplätze im Bundesgebiet,
5. die Anzahl der Fluggäste und Art und Menge der Fracht, den Zweck des Fluges, insbesondere bei Beförderung einer geschlossenen Gruppe, Angabe, wo die Gruppe ursprünglich zusammengestellt wurde,

6. bei Charterung den Namen, die Anschrift und den Geschäftszweig des Charterers.

Die Erlaubnisbehörde kann weitere Angaben verlangen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder eine von ihm bestimmte Stelle gibt die Einzelheiten des Antragsverfahrens für die Erlaubniserteilung in Form allgemeiner Verwaltungsvorschriften bekannt.

(2) Der Antrag muss für Einflüge im nichtplanmäßigen Verkehr mit Landungen zu gewerblichen Zwecken (Gelegenheitsverkehr), sofern nicht der Fall des Absatzes 3 vorliegt, spätestens zwei volle Werktage vor Beginn des beabsichtigten Fluges, bei einer Reihe von mehr als vier Flügen spätestens vier Wochen vor Beginn der beabsichtigten Flüge bei der Erlaubnisbehörde eingegangen sein. Bei der Berechnung der Frist gilt der Sonnabend nicht als Werktag.

(3) Dient ein Einflug im Gelegenheitsverkehr dazu, in der Bundesrepublik Deutschland Fluggäste neu aufzunehmen, so ist dem Antrag ferner eine Bescheinigung darüber, dass der Haftpflichtversicherungsschutz nach § 99 Abs. 5 besteht, beizufügen. Neuaufnahme von Fluggästen liegt dann nicht vor, wenn die Fluggäste vorher auf Grund des gleichen Vertragsverhältnisses mit einem demselben Unternehmen gehörenden oder für dieses Unternehmen fliegenden Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieser Verordnung gebracht wurden.

§ 96 Vereinfachte Erteilung der Erlaubnis

Für den Einflug von Luftfahrzeugen, welche die vorgeschriebenen Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen eines ICAO-Mitgliedstaates führen, gilt die Erlaubnis für den Einflug im Gelegenheitsverkehr mit Ausnahme der Flüge nach § 95 Abs. 3 als erteilt, wenn der Antrag rechtzeitig gestellt und nicht vor der angegebenen Zeit des Einflugs abgelehnt wird. Die Rechtswirkungen nach Satz 1 treten nur dann ein, wenn der Antrag von einem nach § 15 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bestellten inländischen Empfangsbevollmächtigten eingereicht wurde, der zugleich der Genehmigungsbehörde als Zustellungsbevollmächtigter nach § 8 des Verwaltungszustellungsgesetzes benannt worden ist.

§ 96a Beschränkungen bei Erlaubnisfreiheit

(1) Die Erlaubnisbehörde kann bei Flügen, die nach § 2 Abs. 7 des Luftverkehrsgesetzes einer Erlaubnis nicht bedürfen, den Einflug oder die Verbringung in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland untersagen, wenn der Verdacht besteht, dass der Verkehr die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört oder geeignet ist, Handlungen zu dienen, die verfassungswidrig im Sinne des Artikels 26 Abs. 1 des Grundgesetzes oder nach den im Geltungsbereich dieser Verordnung bestehenden Rechtsvorschriften unter Strafe gestellt sind. Der Einflug oder die Verbringung in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland kann ferner untersagt werden, wenn sie ihren Ausgangspunkt in einem Staat hat, der es unterlässt, strafbare Handlungen im Sinne der Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (BGBl. 1972 II S. 1505) und vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt (BGBl. 1977 II S. 1229) seinen zuständigen Behörden zum Zwecke der Strafverfolgung zu unterbreiten oder Verdächtige auszuliefern sowie entführte Luftfahrzeuge an den Staat zurückzugeben, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

(2) Für Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, kann die Erlaubnisbehörde zur Herstellung und Gewährleistung der Gegenseitigkeit über die Vorschriften der §§ 94 bis 96, 97 und 98 hinaus der Art und Wirkung nach gleiche Beschränkungen festsetzen, denen Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, im Heimatstaat jener Unternehmen unterliegen.

§ 96b Verpflichtung zum Verlassen des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland

Luftfahrzeuge, für die eine Erlaubnis zum Einflug in deutsches Hoheitsgebiet erteilt worden ist, haben dieses spätestens mit Ablauf der im Antrag oder in der Erlaubniserteilung genannten Frist oder, falls keine Frist angegeben ist, nach Erledigung des mit dem Einflug verfolgten Zweckes wieder zu verlassen. In besonderen Ausnahmefällen kann auf Antrag die Aufenthaltsdauer verlängert werden.

§ 97 Ausländische Staatsluftfahrzeuge

(1) Die Erlaubnis zum Einflug von ausländischen Luftfahrzeugen, die im Militärdienst verwendet werden, erteilt das Bundesministerium der Verteidigung.

(2) Für ausländische Luftfahrzeuge, die im Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden, ist ein gesonderter Antrag auf Erteilung der Einflugerlaubnis nicht erforderlich, sofern eine entsprechende Angabe in dem nach § 25 der Luftverkehrs-Ordnung vorgesehenen Flugplan bei der zuständigen Flugverkehrskontrolle erfolgt. Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn die zuständige Behörde (§ 94) nicht ausdrücklich ablehnt.

(3) Das Bundesministerium der Verteidigung tritt in den Fällen des Absatzes 1 an die Stelle der in § 78 Abs. 1 genannten Erlaubnisbehörde.

§ 98 Anzuwendende Vorschriften

Für die Erteilung der Erlaubnis, Rücknahme, Widerruf und Aufsicht ist § 93 sinngemäß anzuwenden.

§ 99 Kennzeichen und Versicherungsnachweis ausländischer Luftfahrzeuge

(1) Ausländische Luftfahrzeuge müssen deutlich und gut sichtbare Kennzeichen tragen, die ihre Feststellung während des Fluges ermöglichen. Die im Eintragsstaat für den internationalen Luftverkehr vorgeschriebenen Urkunden, insbesondere die Bescheinigung über die Eintragung und Lufttüchtigkeit, sind mitzuführen.

(2) Ausländische motorgetriebene Luftsportgeräte, die von einem deutschen oder von einem ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Muster- und Verkehrszulassung. Ausländische nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte, die von einem deutschen oder von einem ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Musterzulassung. Der Beauftragte kann einzelne ausländische Nachweise zur Erteilung der Zulassung nach den Sätzen 1 und 2 anerkennen, wenn gewährleistet ist, dass eine Vergleichbarkeit der ausländischen technischen Anforderungen und Prüfverfahren vorliegt.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann für ein ausländisches Luftsportgerät, dessen Führer keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzt, Ausnahmen von der Zulassungspflicht nach Absatz 2 Satz 1 und 2 zulassen.

(4) Bei nichtstaatlichen Luftfahrzeugen ist ferner eine Bescheinigung darüber mitzuführen, dass zur Deckung der Haftpflicht für Schäden, die bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs dritten, im Luftfahrzeug nicht beförderten Personen entstehen, eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet ist. Die Bescheinigung muss das Höchstgewicht des Luftfahrzeugs, die Versicherungssumme und die Dauer des Versicherungsschutzes enthalten und entweder in deutscher, englischer, französischer oder spanischer Sprache ausgestellt sein. Wird eine solche Bescheinigung nicht mitgeführt, so darf das Luftfahrzeug nach seiner ersten Landung im Geltungsbereich dieser Verordnung nur dann weiter betrieben werden, wenn für diesen Betrieb eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wird.

(5) Werden im Geltungsbereich dieser Verordnung Fluggäste von ausländischen Luftfahrzeugen neu an Bord genommen, ist eine Bescheinigung darüber mitzuführen, dass eine deutschen Vorschriften entsprechende Haftpflichtversicherung zugunsten dieser Fluggäste besteht. Aus der Bescheinigung muss hervorgehen, dass die Höhe des Versicherungsschutzes den Anforderungen des § 103 genügt und der Versicherungsschutz für Hin- und Rückflug besteht. Die Bescheinigung muss entweder in deutscher, englischer, französischer oder spanischer Sprache ausgestellt sein. Absatz 4 Satz 3 ist entsprechend anzuwenden.

§ 100 Unberechtigter Einflug ausländischer Luftfahrzeuge

(1) Gerät ein ausländisches Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieser Verordnung, ohne dass dies durch ein zwischen seinem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenes Abkommen allgemein oder auf Grund einer besonderen Erlaubnis gestattet ist, so hat es unverzüglich auf dem nächstgelegenen Flugplatz im Geltungsbereich dieser Verordnung zu landen und die Erteilung einer Erlaubnis zum Weiterflug abzuwarten.

(2) Die Erlaubnis zum Weiterflug darf erst nach Zustimmung der für die Passnachscha zuständigen Behörde und der zuständigen Zollbehörde erteilt werden.

§ 100a Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Dem Einflug im Sinne der Vorschriften dieses Unterabschnittes steht die Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gleich.

Fünfter Abschnitt Haftpflichtversicherung

1. Anwendungsbereich

§ 101 Anwendungsbereich

Für die Haftpflichtversicherung zur Deckung der Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung einer nicht im Luftfahrzeug beförderten Person und der Zerstörung oder Beschädigung nicht im Luftfahrzeug beförderter Sachen (Drittschäden) sowie für die Haftpflichtversicherung zur Deckung der Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes durch einen Unfall, wegen der verspäteten Beförderung eines Fluggastes oder wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung seines Reisegepäcks (Fluggastschäden) und wegen der Zerstörung, der Beschädigung des Verlustes oder der verspäteten Ablieferung von Gütern (Güterschäden) bei einer aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung gelten die Vorschriften dieses Abschnitts, soweit

1. die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3) in der jeweils geltenden Fassung,
2. die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 285 S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 140 S. 2), in der jeweils geltenden Fassung und
3. die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung

nicht anwendbar sind oder keine Regelungen enthalten.

2. Haftpflichtversicherung für Drittschäden

§ 102 Vertragsinhalt

(1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag für Drittschäden muss die sich aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs für den Halter ergebende Haftung decken.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme bestimmt sich bei Luftfahrzeugen nach § 37 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes.

(3) Für Drachen, Flugmodelle und nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte ist Gruppenversicherung zulässig.

§ 102a Anzeigepflicht

Der Versicherer und der Versicherungspflichtige haben jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes, jede Beendigung des Versicherungsverhältnisses und jede Erschöpfung der Deckungssumme der für die Verkehrszulassung zuständigen Stelle (§ 7) unverzüglich anzuzeigen, soweit dies ein Luftfahrzeug betrifft, das einer Verkehrszulassung nach § 6 bedarf.

§ 102b

(weggefallen)

3. Haftpflichtversicherung für Fluggastschäden

§ 103 Vertragsinhalt

(1) Unbeschadet des § 51 des Luftverkehrsgesetzes muss der Haftpflichtversicherungsvertrag für Fluggastschäden die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz wegen der in § 44 des Luftverkehrsgesetzes genannten Schäden bei der von ihm geschuldeten oder der von ihm für einen vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung decken.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme für den Fall der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes beträgt für jede Person 250.000 Rechnungseinheiten. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente. Für den Fall der verspäteten Beförderung eines Fluggastes bestimmt sich die Mindesthöhe der Versicherungssumme nach § 46 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes, für den Fall der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung von Reisegepäck nach § 47 Abs. 4 des Luftverkehrsgesetzes.

(3) Soweit sich die Haftung auf Schadensersatz nur aus dem Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts) (RGBl. 1933 II S. 1039) (Warschauer Abkommen) und dem Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, dem Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1958 II S. 292) (Haager Protokoll) oder dem Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1963 II S. 1160) ergibt, beträgt die Mindesthöhe der Versicherungssumme für den Fall der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes für jede Person 250.000 Rechnungseinheiten, wenn die Haftungsbeschränkungen des Artikels 22 Abs. 1 nach Artikel 25 des Warschauer Abkommens in der jeweils geltenden Fassung nicht gelten; im Übrigen beträgt sie für diese Fälle und den Fall der verspäteten Beförderung eines Fluggastes für jede Person 27.355 Euro. Für den Fall der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung aufgegebenen Reisegepäckes beträgt die Mindesthöhe der Versicherungssumme 27,36 Euro für das Kilogramm, soweit sich die Haftung auf Schadensersatz nur aus den in Satz 1 genannten Übereinkünften ergibt. Beschränkt Artikel 22 Abs. 3 des Warschauer Abkommens in der jeweils geltenden Fassung die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast in seiner Obhut behält, beträgt die Mindesthöhe der Versicherungssumme 548 Euro.

(4) Für die Umrechnung der Rechnungseinheit nach Absatz 2 und 3 Satz 1 erster Halbsatz gilt § 49b des Luftverkehrsgesetzes entsprechend.

4. Haftpflichtversicherung für Güterschäden

§ 104 Versicherung für Güterschäden

(1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag für Güterschäden muss die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz nach dem Montrealer Übereinkommen wegen der in § 4 Abs. 2 des Montrealer Übereinkommens-Durchführungsgesetzes genannten Schäden bei der von ihm geschuldeten oder der von ihm für einen vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung decken.

(2) Der Haftpflichtversicherungsvertrag nach Absatz 1 muss spätestens bei der Übernahme des Gutes vorliegen.

(3) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beläuft sich für den Luftfrachtführer, der ein Luftfahrzeug betreibt oder führt, auf 17 Rechnungseinheiten je Kilogramm des beförderten Gutes. Für einen Luftfrachtführer, der ein Luftfahrzeug weder betreibt noch führt, beläuft sich die Mindesthöhe der Versicherungssumme auf 600.000 Euro je Schadensereignis. Dieser Luftfrachtführer kann eine Begrenzung der Leistungen des Versicherers für alle innerhalb eines Versicherungsjahres verursachten Schäden vereinbaren; die Jahreshöchstleistung muss jedoch mindestens das Zweifache der Mindestversicherungssumme betragen.

(4) Soweit sich aus Artikel 23 Abs. 1 des Montrealer Übereinkommens nicht etwas anderes ergibt, gilt für die Umrechnung der Rechnungseinheit nach Absatz 3 § 431 Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs entsprechend.

5.

Gemeinsame Vorschriften

§ 105 Versicherer

(1) Der Versicherungsvertrag ist mit einem Versicherer zu schließen, der zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugt ist.

(2) Absatz 1 gilt nicht für die Versicherungsverträge hinsichtlich Drittschäden und Fluggastschäden für ausländische Luftfahrzeuge nach § 99 Abs. 4 und 5 oder für deutsche Luftfahrzeuge, für die die völkerrechtliche Verantwortung und Zuständigkeit nach § 3a Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes auf den ausländischen Staat übertragen wurde. Jedoch kann der Versicherung eines Versicherungsnehmers eines Luftfahrzeugs nach Satz 1, welche mit einem Versicherer abgeschlossen wurde, der nicht zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugt ist, die Anerkennung verweigert werden, wenn in dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist oder dem die völkerrechtliche Verantwortung und Zuständigkeit nach § 3a Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes übertragen worden ist, eine mit einem Versicherer mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union abgeschlossene Versicherung eines deutschen Luftfahrzeugs nicht anerkannt wird. Die Sätze 1 und 2 gelten für die Anerkennung einer Versicherung nach § 104 entsprechend.

§ 106 Versicherungsbestätigung

(1) Der Versicherer ist verpflichtet, dem Versicherungspflichtigen bei Beginn des Versicherungsschutzes eine Versicherungsbestätigung kostenlos zu erteilen, die das Bestehen eines Haftpflichtversicherungsvertrages und die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Mindestdeckung bestätigt. Die Bestätigung muss Umfang und Dauer der Versicherung angeben. Liegt Gruppenversicherung vor, kann die Bestätigung mit Ermächtigung des Versicherers vom Versicherungsnehmer selbst ausgestellt werden, wobei der Name und die Anschrift des Versicherers anzugeben sind.

(2) Bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen ist als Versicherungsnachweis eine Bestätigung über die Haftpflichtversicherung für Drittschäden mitzuführen, die den Anforderungen des Absatzes 1 genügt.

(3) Bei der aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung von Fluggästen und ihres Gepäcks sowie von Gütern ist als Versicherungsnachweis eine Bestätigung über die Haftpflichtversicherung für Fluggastschäden oder Güterschäden mitzuführen, die den Anforderungen des Absatzes 1 genügt. Erfolgt die Luftbeförderung durch einen ausführenden Luftfrachtführer, ist nur die Bestätigung über die Versicherung seiner Haftung mitzuführen.

(4) Die zuständigen Stellen können jederzeit die Vorlage der nach den Absätzen 2 und 3 mitzuführenden Versicherungsbestätigung, die Vorlage des Versicherungsscheins sowie den Nachweis über die Zahlung des letzten Beitrags verlangen.

§ 106a Selbstbehalt

Die Vereinbarung eines Selbstbehaltes des Versicherungsnehmers ist zulässig. Der Selbstbehalt kann dem Anspruch des Dritten jedoch nicht entgegengehalten werden.

Sechster Abschnitt

Kosten, Ordnungswidrigkeiten und Schlussvorschriften

§ 107 Kosten

Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen der zuständigen Stelle werden nach der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung erhoben.

§ 108 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Halter von Luftfahrtgerät
 - a) entgegen § 11 Abs. 1 Mängel oder Standortveränderungen nicht unverzüglich anzeigt,
 - b) einer Auflage nach § 9 Abs. 2 Satz 1 oder § 12 Abs. 2 Satz 2 zuwiderhandelt;

2. als Eigentümer eines Luftfahrzeugs entgegen
 - a) (weggefallen)
 - b) § 19 Abs. 1 das Kennzeichen oder das Staatszugehörigkeitszeichen nicht nach Maßgabe der Anlage 1 am Luftfahrzeug führt;
3. (weggefallen)
4. als Leiter eines Ausbildungsbetriebes oder einer registrierten Ausbildungseinrichtung entgegen
 - a) § 24 Abs. 1 oder 3 einen Bewerber ausbildet,
 - b) § 24 Abs. 4 die vorgeschriebene Meldung nicht rechtzeitig erstattet,
 - c) § 33 Abs. 3 die vorgeschriebenen Mitteilungen nicht macht,
 - d) § 35 mit der Ausbildung beginnt, ehe die zuständige Stelle dies gestattet;
5. als Führer eines Luftfahrzeuges entgegen
 - a) § 9 Abs. 1 Satz 2 das Lufttüchtigkeitszeugnis,
 - b) § 12 Abs. 3 die Bescheinigung über die vorläufige Verkehrszulassung,
 - c) § 14 Abs. 1 Satz 4 den Eintragungsschein,
 - d) § 24d Abs. 5 das Tauglichkeitszeugnis,
 - e) § 106 Abs. 2 oder 3 Satz 1 die Bestätigung über die Haftpflichtversicherung beim Betrieb des Luftfahrzeugs oder bei der Luftbeförderung nicht mitführt;
6. als Angehöriger des Luftfahrtpersonals
 - a) entgegen § 26 Abs. 2 Satz 3 oder § 28 Abs. 4 Satz 5 den Luftfahrerschein oder Ausweis über die Anerkennung nicht mitführt,
 - b) einer Auflage nach § 28 Abs. 4 Satz 4 zuwiderhandelt;
7. als Halter eines Flugplatzes entgegen
 - a) § 45 Abs. 1 Satz 1, § 53 oder § 58 den Flughafen, den Landeplatz oder das Segelfluggelände nicht in betriebssicherem Zustand erhält oder den Flughafen oder Landeplatz nicht ordnungsgemäß betreibt,
 - b) § 41 Abs. 1 und § 46 Abs. 5, § 53 oder § 58 Erweiterungen oder Änderungen der Genehmigungsbehörde nicht rechtzeitig anzeigt oder Luftfahrthindernisse nicht kenntlich macht;
8. entgegen § 46 Abs. 4, § 53 Abs. 2 Satz 2 oder § 59 Satz 2 unbefugt Flugplätze betritt;
9. als Luftfahrtunternehmer oder Inhaber einer Genehmigung nach § 20 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes entgegen § 64 Änderungen nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt;
10. entgegen § 63d Nr. 4 Satz 1 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht;
11. entgegen § 81 Abs. 1 oder 2 Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst oder besondere Geräte zur Flugsicherung, namentlich Funknavigationseinrichtungen, ohne die erforderliche Zustimmung einrichtet oder betreibt;
12. als flugmedizinischer Sachverständiger
 - a) entgegen § 24e Abs. 1 Satz 1 ein Tauglichkeitszeugnis ohne die dafür notwendige Anerkennung ausstellt,
 - b) entgegen § 24e Abs. 7 Satz 4, 5 und 6 und Abs. 8 die im Einzelfall zur Aufsichtsführung erforderliche Auskunft nicht erteilt, die Einsicht nicht gewährt oder die Informationen auf Verlangen der Behörde nicht übersendet,
 - c) entgegen § 24d Abs. 4 Satz 4 vorgenommene Eintragungen nicht an die genannte Stelle meldet,
 - d) entgegen § 24b Abs. 4 die dort genannten Informationen nicht übermittelt,
 - e) entgegen § 24c Abs. 1 die Kopie des Zeugnisses oder die Bestätigung der Untauglichkeit nicht an die zuständige Stelle übermittelt;
13. als Führer eines ausländischen Luftfahrzeugs im Geltungsbereich dieser Verordnung entgegen

- a) § 96b nicht oder nicht rechtzeitig ausfliegt oder das Luftfahrzeug auf sonstige Weise aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland verbringt,
 - b) § 99 Abs. 1 Satz 1 ein Luftfahrzeug führt, das keine deutlich und gut sichtbaren Kennzeichen trägt,
 - c) § 99 Abs. 1 Satz 2 nicht die erforderlichen Urkunden mit sich führt,
 - d) § 99 Abs. 4 Satz 3, auch in Verbindung mit § 99 Abs. 5 Satz 4, ein Luftfahrzeug weiter betreibt,
 - e) § 100 Abs. 1 nicht unverzüglich auf dem nächstgelegenen Flugplatz landet;
14. als Versicherer oder Versicherungspflichtiger entgegen § 102a eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet;
15. als Eigentümer eines Luftfahrtgerätes entgegen § 11 Abs. 2 einen Wechsel des Halters nicht unverzüglich anzeigt oder
16. als Inhaber einer Lizenz für Luftfahrtpersonal entgegen § 24d Abs. 5 das Tauglichkeitszeugnis nicht mit sich führt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer als Luftfahrtunternehmer gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. EU Nr. L 46 S. 1) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

- 1. entgegen Artikel 4 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 8 eine dort genannte Person nicht oder nicht richtig unterstützt,
- 2. entgegen Artikel 4 Abs. 3 oder Artikel 5 Abs. 1, jeweils in Verbindung mit Artikel 7 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 oder 3, Artikel 8 oder Artikel 9, eine Ausgleichs- oder Unterstützungsleistung nicht oder nicht richtig erbringt,
- 3. entgegen Artikel 5 Abs. 2 eine Angabe zu einer anderweitigen Beförderungsmöglichkeit nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,
- 4. entgegen Artikel 6 in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe a oder Artikel 9 eine Unterstützungsleistung nicht oder nicht rechtzeitig anbietet,
- 5. entgegen Artikel 10 einen Aufschlag oder eine Zuzahlung für die Verlegung in eine höhere Klasse erhebt oder bei Verlegung in eine niedrigere Klasse die Flugpreiserstattung nicht erbringt,
- 6. entgegen Artikel 11 Abs. 1 einer dort genannten Person bei der Beförderung nicht Vorrang gibt,
- 7. entgegen Artikel 11 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 9 eine Betreuungsleistung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erbringt,
- 8. entgegen Artikel 14 Abs. 1, auch in Verbindung mit Artikel 14 Abs. 3 oder § 63d Nr. 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, nicht sicherstellt, dass bei der Abfertigung ein dort genannter Hinweis angebracht oder ein alternatives Mittel eingesetzt wird oder
- 9. entgegen Artikel 14 Abs. 2, auch in Verbindung mit Artikel 14 Abs. 3 oder § 63d Nr. 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, einen dort genannten Hinweis oder eine dort genannte Angabe nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig aushändigt oder ein alternatives Mittel nicht oder nicht rechtzeitig einsetzt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. EU Nr. L 344 S. 15) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

- 1. entgegen Artikel 11 Abs. 1 oder 3 Satz 2 einen Fluggast nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
- 2. entgegen Artikel 11 Abs. 2 Satz 1 nicht sicherstellt, dass der Fluggast unterrichtet wird,
- 3. entgegen Artikel 11 Abs. 2 Satz 2 oder Abs. 4 nicht dafür sorgt, dass der Fluggast oder der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr unterrichtet wird,
- 4. entgegen Artikel 11 Abs. 3 Satz 1 einen dort genannten Schritt nicht oder nicht rechtzeitig einleitet oder

5. entgegen Artikel 12 Abs. 2 dem Fluggast das Recht auf Erstattung oder auf anderweitige Beförderung nicht oder nicht rechtzeitig anbietet.

(4) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. EU Nr. L 204 S. 1) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 3 sich weigert, eine Buchung zu akzeptieren oder eine Person an Bord zu nehmen,
2. entgegen Artikel 4 Abs. 1 Satz 3 einen Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung nicht oder nicht rechtzeitig anbietet,
3. entgegen Artikel 4 Abs. 4 einen behinderten Menschen oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig unterrichtet oder die Gründe für eine Ausnahme nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt,
4. entgegen Artikel 5 Abs. 2 die Ankunfts- und Abfahrtsorte nicht oder nicht richtig ausweist,
5. entgegen Artikel 6 Abs. 1 eine erforderliche Maßnahme nicht ergreift,
6. entgegen Artikel 6 Abs. 2 eine Information über einen Hilfsbedarf nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig weiterleitet,
7. entgegen Artikel 7 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5 oder 6 nicht dafür Sorge trägt, dass die dort genannte Hilfe geleistet wird,
8. entgegen Artikel 8 Abs. 1 nicht dafür Sorge trägt, dass die dort genannte Hilfe ohne zusätzliche Kosten geleistet wird,
9. entgegen Artikel 10 die dort genannte Hilfe nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise leistet oder
10. entgegen Artikel 11 Buchstabe a nicht dafür Sorge trägt, dass ein Mitarbeiter über die dort genannten Kenntnisse verfügt.

(5) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer als Luftfahrtunternehmer, Reiseveranstalter oder Reisevermittler vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 23 Absatz 1 Satz 2 oder Satz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. 10. 2008, S. 3) den zu zahlenden Endpreis, den Flugpreis, die Luftfrachtrate, eine Steuer, eine Gebühr, einen Zuschlag oder ein Entgelt nicht oder nicht richtig ausweist.

§ 109 Inkrafttreten

(1) (Inkrafttreten)

(2) (Außerkräfttreten)

(3) Die bei dem Inkrafttreten dieser Verordnung rechtswirksamen Zulassungen, Erlaubnisse und Genehmigungen sind von den nunmehr zuständigen Luftfahrtbehörden an die Vorschriften dieser Verordnung anzugleichen.

§ 110 Übergangsvorschriften

Der Nachweis der Zusatzbezeichnung "Flugmedizin" gemäß § 24e Abs. 3 Nr. 1 ist bis zum 30. April 2009 zu erbringen.

Anlage 1 (zu § 14 Abs. 1 und § 19 Abs. 1)

Vorschriften über den Eintragungsschein und das Lufttüchtigkeitszeugnis sowie die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen

(Fundstelle: BGBl. I 2008, 1264 - 1265)

I. Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis

Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis sind nach den dieser Anlage beigefügten Mustern zu erteilen:

für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone nach den Mustern 1 und 2, für Luftsportgeräte nach den Mustern 3 und 4.

II. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen

1. Deutsche Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler und bemannte Ballone führen als Staatszugehörigkeitszeichen die Bundesflagge und den Buchstaben D sowie als besondere Kennzeichnung (Eintragungszeichen) vier weitere Buchstaben.

2. Folgende Buchstaben werden als erste Buchstaben des Eintragungszeichens verwendet:

Flugzeuge

über 20.000 Kilogramm höchstzulässige Startmasse	A,
von 14.000 bis 20.000 Kilogramm	B,
von 5.700 bis 14.000 Kilogramm	C,
einmotorig bis 2.000 Kilogramm	E,
einmotorig von 2.000 bis 5.700 Kilogramm	F,
mehrmotorig bis 2.000 Kilogramm	G,
mehrmotorig von 2.000 bis 5.700 Kilogramm	I,

Drehflügler

H,

Luftschiffe

L,

Motorsegler

K,

Luftsportgeräte,

motorgetrieben

M,

nichtmotorgetrieben

N,

bemannte Ballone

O.

3. (1) Flugzeuge, Drehflügler und Motorsegler führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen an beiden Seiten des Rumpfes (Muster 6 und 7) oder an beiden Seiten des Seitenleitwerks (Muster 6a und 7a). Flugzeuge bis 5.700 Kilogramm höchstzulässiger Startmasse und Motorsegler führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen außerdem auf der unteren Seite des linken Flügels (Muster 8).

(2) Luftschiffe führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen beiderseits auf der Hülle derart, dass die Zeichen von der Seite und vom Boden aus sichtbar sind, oder an beiden Seiten des Seitenleitwerks und auf der linken Unterseite des Höhenleitwerks (Muster 9 und 10).

(3) Luftsportgeräte führen den Buchstaben D und die Kennzeichnung auf der unteren Seite der linken Tragfläche und - soweit vorhanden - an beiden Seiten des Seitenleitwerks (Muster 11a, 11b, 12 und 13).

4. (1) Der Buchstabe D und das Eintragungszeichen sind entweder in dunkler Blockschrift auf hellem Grunde oder in heller Blockschrift auf dunklem Grunde unverwischbar auszuführen und in deutlich sichtbarem Zustand zu erhalten. Bei der Anbringung des Buchstabens D und des Eintragungszeichens an den Seitenflächen des Rumpfes oder des Seitenleitwerks ist eine Schrägstellung der Schriftzeichen bis zu höchstens 15 Grad zulässig.

(2) Die Zeichen sollen ein Schriftfeld in Rechteckform einnehmen und möglichst in der Weise angebracht werden, dass sie durch Bauteile nicht verdeckt werden. Der Buchstabe D ist durch einen waagerechten Strich in der Länge einer Buchstabenbreite vom Eintragungszeichen zu trennen. Das Schriftbild soll nicht mit den Außenkanten eines Bauteils zusammenfallen. Die auf den Flügeln angebrachten Zeichen sollen bei gleichbleibender Schrifthöhe von der Vorder- und Hinterkante möglichst gleich weit entfernt sein. Die Oberkante der Buchstaben muss nach der Vorderkante der Flügel gerichtet sein. Auf dem Leitwerk soll längs jeder senkrechten Kante mindestens ein Streifen von fünf Zentimetern freibleiben.

(3) Die Höhe der Schriftzeichen muss mindestens betragen:

am Rumpf von Flugzeugen, Motorseglern, Drehflüglern und Ultraleichtflugzeugen (soweit vorhanden) sowie am Leitwerk von Luftschiffen und Ultraleichtflugzeugen (soweit vorhanden)

30 Zentimeter,

an den Tragflächen von Flugzeugen, Motorseglern und Luftsportgeräten sowie an der Hülle von Luftschiffen und bemannten Ballonen

50 Zentimeter.

Die Breite der Schriftzeichen mit Ausnahme des Buchstabens I und der Zahl 1 soll zwei Drittel der Schrifthöhe, der Abstand der Schriftzeichen voneinander ein Viertel der Breite eines Schriftzeichens betragen. Die Stärke der einzelnen Schriftlinien soll einem Sechstel der Schrifthöhe entsprechen.

5. Segelflugzeuge führen den Buchstaben D und eine Kennzahl entsprechend Nummer 3 Abs. 1 und Nummer 4.

6. Bemannte Ballone führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen entsprechend Nummer 3 Abs. 2 erster Halbsatz sowie auf der Kappe.

III. Bundesflagge

1. (1) Flugzeuge, Luftschiffe, Motorsegler und Segelflugzeuge führen die Bundesflagge im Farbanstrich auf beiden Seiten des Leitwerks möglichst in der oberen Hälfte, Drehflügler auf beiden Seiten des Rumpfes in Flugrichtung hinter dem Buchstaben D und dem Eintragungszeichen (Muster 6, 6a, 7, 7a und 10).
(2) Die Bundesflagge ist in Rechteckform und auf beiden Seiten in gleicher Größe anzubringen. Das Verhältnis der Gesamthöhe zur Gesamtlänge der drei gleich breiten Farbstreifen soll etwa 3:5, die Gesamthöhe mindestens 15 Zentimeter betragen.
2. Bemannte Ballone setzen die Bundesflagge oder führen sie gemäß Nummer 1 Abs. 2 in gegenüberliegender Anordnung außen auf der Hülle; die Gesamthöhe muss hierbei jedoch mindestens 30 Zentimeter betragen.

IV. Gemeinsame Vorschriften

1. Für Luftfahrzeuge, bei denen die Anbringung der Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen an der vorgeschriebenen Stelle oder in der vorgeschriebenen Form infolge ihrer Bauart oder aus sonstigen Gründen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist, kann die zuständige Stelle Abweichungen von Abschnitt II Nr. 3 bis 6 und Abschnitt III Nr. 1 zulassen.
2. Ein Erkennungsschild, auf dem der Buchstabe D und das Eintragungszeichen sowie Muster und Werknummer des Luftfahrzeugs angegeben sind, muss an zugänglicher Stelle in der Nähe des Haupteinstiegs fest mit dem Luftfahrzeug verbunden sein. Das Schild und seine Beschriftung müssen dauerhaft und feuerfest sein.
3. Unbemannte Ballone, Drachen, Flugmodelle mit einem Gewicht von fünf Kilogramm und mehr sowie Flugkörper mit Eigenantrieb müssen an sichtbarer Stelle den Namen und die Anschrift des Eigentümers in dauerhafter und feuerfester Beschriftung führen.
4. (1) Für die Reklamebeschriftung an Luftfahrzeugen stehen die Flächen zur Verfügung, die für die Kennzeichnung nicht benötigt werden. Abweichungen hiervon kann die zuständige Stelle genehmigen. Die Erkennbarkeit der Kennzeichen darf durch die Reklame nicht beeinträchtigt werden.
(2) (weggefallen)

Muster 1

(Inhalt: nicht darstellbares Muster eines Eintragungsscheines,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1266)

Muster 2

(Inhalt: nicht darstellbares Muster eines Lufttüchtigkeitszeugnisses,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1267)

Muster 3 (§ 9 Abs. 1 LuftVZO)

(Inhalt: nicht darstellbares Muster eines Lufttüchtigkeitszeugnisses für Luftsportgeräte,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1268)

Muster 4 (§ 14 Abs. 2 LuftVZO)

(Inhalt: nicht darstellbares Muster eines Eintragungsscheins für Luftsportgeräte,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1268)

Muster 5

(weggefallen)

Muster 6

(Inhalt: nicht darstellbares Muster,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1269)

Muster 6a

(Inhalt: nicht darstellbares Muster,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1269)

Muster 7

(Inhalt: nicht darstellbares Muster,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1270)

Muster 7a

(Inhalt: nicht darstellbares Muster,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1270)

Muster 8

(Inhalt: nicht darstellbares Muster,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1271)

Muster 9

(Inhalt: nicht darstellbares Muster,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1271)

Muster 10

(Inhalt: nicht darstellbares Muster,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1272)

Muster 11a

(Inhalt: nicht darstellbare Abbildung eines Ultraleichtflugzeugs, aerodynamisch gesteuert,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1273)

Muster 11b

(Inhalt: nicht darstellbare Abbildung eines Ultraleichtflugzeugs, schwerkraftgesteuert,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1273)

Muster 12

(Inhalt: nicht darstellbare Abbildung eines Hängegleiters,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1274)

Muster 13

(Inhalt: nicht darstellbare Abbildung eines Gleitsegels,
Fundstelle: BGBl. I 2008, 1274)

Anlage 2 (zu § 32)

Angaben zum Antrag auf Registrierung einer Ausbildungseinrichtung

(Fundstelle: BGBl. I 2008, 1275)

A	Name und Anschrift, unter denen die Ausbildungseinrichtung betrieben wird
B	Name des/der Betreiber oder Vertretungsbefugten
C	Beabsichtigter Beginn der Ausbildungstätigkeit
D	Name, Anschrift und Telefonnummer der Fluglehrer unter Angabe der Qualifikationen
E	i) Name und Anschrift des Flugplatzes, auf dem die Ausbildung durchgeführt werden soll (falls zutreffend),

	ii) Name des Unternehmers des Flugplatzes
F	Auflistung der Luftfahrzeuge, die in der Ausbildungseinrichtung verwendet werden sollen, einschließlich aller synthetischen Flugübungsgeräte (falls zutreffend), unter Angabe von: Luftfahrzeugklasse/art und ggf. -muster, Eintragung(en) im Luftfahrzeugregister, eingetragenen(n) Halter(n), Kategorie des Lufttüchtigkeitszeugnisses
G	Art der Ausbildung, die in der Einrichtung durchgeführt werden soll: Theoretische Ausbildung Flugausbildung Nachtflugqualifikation Klassenberechtigungen (z. B. Reisemotorsegler) Sonstige Berechtigungen (z. B. Kunstflugberechtigung, Wolkenflugberechtigung usw.)
H	Angaben zur Versicherung der Luftfahrzeuge und der Auszubildenden
I	Angaben über Voll- oder Teilzeitbetrieb der Ausbildungseinrichtung
J	Sonstige zweckdienliche Angaben
K	Erklärung, dass 1. die Angaben zu A bis J richtig sind, 2. die Ausbildung in Übereinstimmung mit den in § 20 Abs. 2 oder 3 genannten Vorschriften durchgeführt wird.
Datum Unterschrift	

Anlage 3 (zu § 24a Abs. 1) **Muster Tauglichkeitszeugnis**

[PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt](#)

[PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt](#)

[PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt](#)

[PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt](#)

Anlage 4 (zu § 28a) **Besondere Anerkennungsverfahren**

Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung					
Einsatzbereich	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung ^{*)}
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Gewerblicher Luft- verkehr mit FAR 25/JAR 25- Flugzeugen					<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigerklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. - Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
a) Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC)	a)	ATPL Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a)	21- 1 500 60 Std. als PIC auf FAR 25/ JAR 25- Flugzeugen	b) Praktische Über- prüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luft- fahrzeugführer	b)	ATPL Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b)	21- 1 500 60 Std. auf FAR 25/ JAR 25- Flugzeugen	b) Praktische Über- prüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator

Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung					
Einsatzbereich	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung ^{*)}
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2. Gewerblicher Luft- verkehr, ausgenommen mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigerklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. - Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
a) PIC	a)	DPL-Fliegerärztliches A Tauglichkeitszeugnis (mit Klasse 1 ohne IR) Einschränkungen	a)	21- 1.000 60 Std. als PIC auf Flugzeugen im gewerblichen Luftverkehr seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luft- fahrzeugführer	b)	DPL-Fliegerärztliches A Tauglichkeitszeugnis (mit Klasse 1 ohne IR) Einschränkungen	b)	21- 1.000 60 Std. im gewerb-	b) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator

Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung					
Einsatzbereich	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung ^{*)}
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
					<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigerklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. - Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
				lichen Luftverkehr	
3. a) Arbeitsflüge mit Flugzeugen (ausgenommen Schulungsflüge)	a)	6PL-Fliegerärztliches A Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a)	21- 700 60 Std. als PIC auf Flugzeugen herkömmlicher Bauart, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50 Std. einschlägige	a) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit

Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung					
Einsatzbereich	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung ^{*)}
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
					<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigerklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. - Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
b) Arbeitsflüge mit Hubschraubern (ausgenommen Schulungsflüge und Einsätze über See)	b) CPL	Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21	700 Std. als PIC auf Hubschraubern, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50	b) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit

Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung					
Einsatzbereich	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung ^{*)}
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
					<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigerklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. - Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
				Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	

*) Den Antragstellern wird möglichst bald die Gelegenheit gegeben, sich den genannten Überprüfungen zu unterziehen.
Als Flugzeuge herkömmlicher Bauart gelten alle Flugzeuge, außer solche nach JAR 25 und Ultraleichtflugzeuge.

4. Gewerblicher Luftverkehr oder Einsätze über See mit Hubschraubern					
a) PIC	a) ATPL-H (mit IR, falls IFR-	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis	a) 21-60	a) 1.500 Std. als PIC auf solchen Flügen,	a) Praktische Überprüfung, ggf. einschl.

	Flüge erforderlich)	Klasse 1 ohne Einschränkungen		für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flug- erfahrung seit Erlangung der IR	IR- Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luft- fahrzeugführer	b) CPL-H (mit IR, falls IFR- Flüge erforderlich)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21- 60	b) 1.500 Std. als PIC auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flug- erfahrung seit Erlangung der IR	b) Praktische Überprüfung, ggf. einschl. IR- Prüfung, im Flug oder im Simulator

IR = Instrument rating.

Anlage 5 (zu § 48c Abs. 1) Zu berücksichtigende Informationen gemäß § 48c Abs. 1

(Fundstelle: BGBl. I 2008, 1280)

1. Aktueller Stand
 - 1.1 Beschreibung des Flughafens, einschließlich Angaben über Kapazität, Lage, Umgebung, Flugverkehrsaufkommen, Verkehrsmix und Startbahnmix.
 - 1.2 Beschreibung der Umweltschutzziele für den Flughafen und vor dem Hintergrund des ganzen Landes.
 - 1.3 Angaben über Lärmkonturen des laufenden Jahres sowie der vergangenen Jahre - einschließlich der geschätzten Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen. Beschreibung der für die Ermittlung der Konturen angewendeten Berechnungsmethode.
 - 1.4 Beschreibung der bisherigen Maßnahmen zur Verminderung des Fluglärms: z. B. Angaben über den Landesentwicklungsplan und Raumordnung, Lärmschutzbereiche und Schallschutzprogramme, Betriebsverfahren wie PAN-OPS, Betriebsbeschränkungen, z. B. durch Festlegung von Lärmhöchstwerten, Einschränkung/Verbot nächtlicher Starts und Landungen, Lärmgebühren, Bevorzugungen bestimmter Start- und Landebahnen, Bevorzugung/Einhaltung bestimmter Strecken aus Lärmschutzgründen, Lärmüberwachung.
2. Prognose ohne neue Maßnahmen
 - 2.1 Gegebenenfalls Beschreibung des bereits genehmigten oder vorgesehenen Flughafenausbaus, z. B. Kapazitätserweiterung, Ausbau von Start- und Landebahn und/oder Abfertigungsgebäuden sowie geplanter künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum.
 - 2.2 Im Fall einer Kapazitätserweiterung: Nutzen der zusätzlichen Kapazität.
 - 2.3 Beschreibung der Auswirkungen auf die Lärmsituation ohne weitere Maßnahmen sowie der bereits zur Verbesserung der Lärmsituation im selben Zeitraum geplanten Maßnahmen.
 - 2.4 Voraussichtliche Lärmkonturen, einschließlich der geschätzten Zahl wahrscheinlich vom Fluglärm betroffener Menschen - es ist zwischen bestehenden und geplanten Wohngebieten zu unterscheiden.

- 2.5 Abschätzung der Folgen und der möglicherweise entstehenden Kosten, wenn nichts zur Verringerung der Auswirkungen des zunehmenden Lärms getan wird - falls diese erwartet werden.
3. Prüfung zusätzlicher Maßnahmen
- 3.1 Zusätzliche mögliche Maßnahmen im Rahmen der verschiedenen Möglichkeiten gemäß § 48b Abs. 1, und zwar in Grundzügen unter Angabe der wichtigsten Auswahlgründe. Beschreibung der für eine weitere Analyse ausgewählten Maßnahmen und Angaben über die Kosten ihrer Durchführung, erwartete Zahl der Nutznießer und zeitlicher Rahmen sowie Auflistung der einzelnen Maßnahmen nach dem Grad ihrer Gesamtwirksamkeit.
- 3.2 Einschätzung des Kosten-Wirksamkeits- oder des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei bestimmten Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer sozioökonomischen Auswirkungen auf die Flughafenbenutzer: Betreiber (Passagiere und Fracht), Reisende und anliegende Kommunen.
- 3.3 Überblick über die möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf andere Flughäfen, Betreiber und sonstige Betroffene in Bezug auf die Umwelt und den Wettbewerb.
- 3.4 Begründung der Entscheidung für die ausgewählte Maßnahme.
- 3.5 Nichttechnische Zusammenfassung.
4. Verbindung zu der "Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" vom 25. Juni 2002 (ABl. EG Nr. L 189 S. 12)
- 4.1 Sind auf Grund dieser Richtlinie Lärmkarten angefertigt oder Aktionspläne aufgestellt worden, sind diese zur Erlangung der in dieser Anlage vorgesehenen Informationen heranzuziehen.
- 4.2 Bei der Einschätzung der Lärmbelastung (d. h. Lärmkonturen und Zahl der betroffenen Personen) sind die in der in Nummer 4 angeführten Richtlinie festgelegten gemeinsamen Lärmindizes L_{den} und L_{night} zu benutzen, so weit verfügbar.