

Luftrecht: SERA

## Weitere Änderungen

Nur noch bis zum 5. Dezember 2014 wird die Luftverkehrsordnung, wie sie zurzeit bekannt ist, Anwendung finden. Damit kommen Änderungen im Flugbetrieb auf die Piloten zu.

**A**b dem 5. Dezember 2014 wird in ganz Europa ein einheitliches Regelwerk zu den Luftverkehrsregeln (Rules of the air) zu beachten sein. Die europäischen Verordnung VO(EU) 923/2012 (Regulation SERA-Standardised European Rules of the Air) trat bereits am 5. Dezember 2012 in Kraft. Die Mitgliedstaaten konnten jedoch einen Opt-Out-Zeitraum bis längstens 5. Dezember 2014 nutzen. Davon hat auch Deutschland Gebrauch gemacht.

Im Mai letzten Jahres hat das Verkehrsministerium eine Ausschreibung für ein Forschungsprojekt „Entwicklung des Luftraumkonzepts zur Einführung des sicheren Flugbetriebs unter Instrumentenflugbedingungen (IFR) im unkontrollierten Luftraum der Klasse G“ veröffentlicht. Damit ist auch der Hauptfokus beschrieben, der während der Kommentierungsphase zum Erlass der Europäischen Verordnung und zum Erlass der EASA AMC und GM (Acceptable Means of Compliance and Guidance Material/anerkannte Nachweisverfahren und Anwendungshilfen) seitens deutscher Beteiligter herausgegriffen wurde. Insgesamt ist die Beteiligung an diesem Europäischen Gesetzgebungsverfahren recht überschaubar ausgefallen.

SERA beschränkt sich nicht darauf, dass zukünftig Flüge nach IFR-Regeln auch im unkontrollierten Luftraum möglich werden. Eine Vielzahl von Regeln wird zurückgeführt auf den internationalen Ausgangspunkt der „Rules of the Air“ – nämlich ICAO Annex 2. Abweichungen von ICAO werden in einem eigenen Anhang zur EU-Verordnung dargestellt.

Nachfolgend eine Zusammenstellung der wichtigsten Änderungen. Teilweise mit Kommentaren des Autors dazu, warum sich mit einzelnen Änderungen im Vergleich zur jetzigen LuftVO Probleme oder zusätzliche Aufwände ergeben können.

Artikel 1 der SERA-Verordnung stellt klar, dass die Regeln für sämtliche Luftraumnutzer und Luftfahrzeuge im Europäischen Luftraum gilt und auch für alle Behörden und Flugsicher-

rungsdienste verbindlich ist. Artikel 2 nimmt 143 Begriffsbestimmungen vor. Die meisten entsprechen der gängigen Verwendung im bisherigen Luftrecht.

Eine Besonderheit (beziehungsweise die Abschaffung einer deutschen Besonderheit) scheint erwähnenswert: SERA besichert dem VFR-Tag-Flug im Vergleich zu heute rund 24 Minuten mehr mögliche Flugzeit. Nacht bedeutet gemäß SERA Definition Nr. 97: „die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet“

Die Vereinfachung aus § 33 Satz 2 der LuftVO ist damit Geschichte und weicht der ICAO-konformen Berechnung zur Bürgerlichen Dämmerung. Die beginnt beziehungsweise endet in unseren Breitengraden rund 42 Minuten vor bzw. nach Sonnenuntergang.

Die SERA-Definitionen Nr. 102 und 104 weisen an exponierter Stelle bereits darauf hin, was in der Luftfahrt nichts zu suchen habe (vgl. SERA.2020): „problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen – der Konsum psychoaktiver Substanzen durch Luftfahrtpersonal auf eine Weise, die eine direkte Gefahr für die Person, die die Substanz(en) konsumiert, darstellt oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet und/oder berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt.“

### Abweichungen von ICAO-Standards sind anzuzeigen

Dabei sind psychoaktive Substanzen unter anderem Alkohol, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, sonstige Psychostimulanzien und Halluzinogene, jedoch nicht Kaffee und Tabak“. Artikel 3 und 4 stellen klar, dass die Mitgliedstaaten für die Einhaltung der SERA-Regelungen verantwortlich sind. Artikel 5 verpflichtet die Mitgliedstaaten spätestens zum Zeitpunkt der Anwendung, der ICAO die Aufgabe aller früheren nationalen Abweichungen von ICAO-Standards anzuzeigen.

Die darauf folgenden Artikel befassen sich mit Änderungsverfahren und weiteren Formalien zum Inkrafttreten.

Der Anhang zur Verordnung beschreibt die eigentlichen „Rules of the Air“. Dabei werden – wie in allen EU-Verordnungen keine Paragraphen sondern eine Nummerierung mit vorangestelltem Regelungsbereich verwendet. SERA.2001 bis SERA.3130 enthalten Regelungen die in abgeänderter Reihenfolge bereits inhaltsgleich aber teilweise etwas differen-

zierter in der LuftVO zu finden sind. SERA.3135 enthält deutlich weitergehende Regelung zu Verbandsflügen (die bislang lediglich in § 12 Abs. 2 LuftVO erwähnt waren). Dabei wird zwischen Verbandsflügen im kontrollierten und unkontrollierten Luftraum unterschieden, einem Verbandsführer Koordinationsaufgaben zugewiesen und klare Maximalabstände beschrieben.

Der erste große Unterschied ist in den Ausweichregeln zu finden: SERA.3210 übernimmt hier (bis auf einen Unterschied bezüglich dem gegenseitigen Überholen von Segelflugzeugen) komplett die Vorgaben aus ICAO Annex II Kapitel 3 (3.2.2).

Dadurch entfallen die bislang in der „Ausweichreihenfolge“ des § 13 Abs. 2 LuftVO enthaltene Verweise auf Hängegleiter und Gleitsegel. Hier wird der nationale Gesetzgeber hoffentlich in der anzupassenden und abzuändernden LuftVO über die SERA-Verordnung hinausgehende Differenzierungen beibehalten und der EU-Kommission sowie der EASA solch zusätzliche Maßnahmen gem. Art. 8 der SERA-Verordnung melden.

Neu ist die Darstellung in SERA.3210c)3.i) enthaltene Regelung, dass Segelflugzeuge einander auch links überholen dürfen. Hierzu gab es – soweit ersichtlich – von den Beteiligten im Gesetzgebungsverfahren keine Anmerkungen. Es bleibt abzuwarten, ob der nationale Gesetzgeber hier versucht, zusätzliche Maßnahmen/Klarstellungen zu bestimmen. Über die Ausweichregeln des § 13 LuftVO hinaus geht nun auch SERA.3210d) womit die Ausweichregeln auch für Bodenbewegungen beschrieben werden.

Eine Vereinheitlichung, die insbesondere Betreiber von Luftsportgeräten und Segelflugzeugen erfreuen dürfte, ist die Vorschrift SERA.3215 bezüglich der zu führenden Lichter. Diese werden nunmehr nur „nachts“ gefordert. Bislang sah §17 LuftVO die Pflicht zum Führen von Lichtern von Sonnenuntergang bis – aufgang vor. Damit können nun auch alle Luftfahrzeuge die Dämmerungszeit nutzen ohne Lichter zu führen.

Weitere Änderungen betreffen die Pflicht zur Flugplanaufgabe, Sichtflugminima und Sonder-VFR. Dazu mehr im nächsten aeorkurier. ■

### Autor Frank Dörner



Frank Peter Dörner ist Rechtsanwalt, Luftfahrt-Sachverständiger und betreibt unter anderem die Site [www.air-law.de](http://www.air-law.de).