



---

## Kurzinformation

---

### Erfassung des Ablassens von Treibstoff im Flugverkehr

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

Im inhaltlichen Zusammenhang mit der veröffentlichten Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Ablassen von Treibstoff durch Militärflugzeuge und zivile Luftfahrzeuge“ (BT-Drucksache 18/9917 vom 6. Oktober 2016) wurden folgende Fragen an die Wissenschaftlichen Dienste gestellt:

1. Auf welcher Rechtsgrundlage, auf welchem Wege, zu welchem Zeitpunkt und bei welcher Institution des Bundes oder der Länder wird ein konkreter Tatbestand des Ablassens von Treibstoff durch Flugzeuge erfasst?
2. Wird bei der Erfassung von vorneherein unterschieden in zivile und militärische Luftfahrt?

**Zu 1.** Die Erfassung von Treibstoffnotablässen ist in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 geregelt. Dort heißt es bei den Erwägungsgründen in Ziffer (1):

*„Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 müssen auf der Ebene der Organisation, der Mitgliedstaaten und der Union Systeme zur Meldung von Ereignissen eingerichtet werden, damit alle sicherheitsrelevanten Informationen aus der Zivilluftfahrt gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet, analysiert und weiterverfolgt werden.“<sup>1</sup>*

Im Anhang III Nr. 3 der Verordnung (Sonstige Ereignisse) wird unter der Ziffer (4) Kraftstoff-Notablass als meldepflichtig geführt.

Die Durchführungsverordnung basiert auf der EU-VO 376/2014, die die Meldung unerwünschter Ereignisse regelt. Dort heißt es bei den Erwägungsgründen unter der Ziffer (6)

*„Zur Verbesserung der Flugsicherheit sollten sicherheitsrelevante Informationen aus der Zivilluftfahrt gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert sowie auf der Grundlage der erfassten Informationen geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Dieser proaktive und evidenzbasierte Ansatz sollte von den zuständigen Flugsicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, von Organisationen als Teil ihres Sicherheitsmanagementsystems und von der Agentur umgesetzt werden.“<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1018 DER KOMMISSION vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind. Amtsblatt der Europäischen Union vom 30.6.2015, Seite L 163/1 ff. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1018&from=de>. Die Verordnung findet seit 15. November 2015 Anwendung.

<sup>2</sup> VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission. Amtsblatt der Europäischen Union vom 24.4.2014, Seite L 122/18 ff., 19. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=DE> Die Verordnung wird seit dem 15. November 2015 angewendet.

---

Zum Meldeverfahren sieht die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 folgendes in Artikel 4 (Meldepflicht) vor:

- (1) *Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können und in einer der nachstehenden Kategorien fallen, sind von den in Absatz 6 aufgeführten Personen über das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemäß dem vorliegenden Artikel zu melden: (...)*
- (2) *Jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation richtet ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse nach Absatz 1 ein, um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen zu erleichtern.*
- (3) *Jeder Mitgliedstaat richtet ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse ein, um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen, einschließlich der Erfassung von Angaben zu Ereignissen, die bei Organisationen in Anwendung des Absatzes 2 eingegangen sind, zu erleichtern.*
- (4) *Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) richtet ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse ein, um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen, einschließlich der Erfassung von Angaben zu Ereignissen, die bei zertifizierten oder von der Agentur zugelassenen Organisationen in Anwendung des Absatzes 2 eingegangen sind, zu erleichtern.*
- (5) *(...)*
- (6) *Die folgenden natürlichen Personen melden die in Absatz 1 genannten Ereignisse vorrangig über das System, das von der Organisation, bei der sie beschäftigt sind, gemäß Absatz 2 eingerichtet wurde, oder ersatzweise über das System, das von dem Niederlassungsmitgliedstaat ihrer Organisation oder von dem Staat gemäß Absatz 3 eingerichtet wurde, der die Pilotenlizenz ausgestellt, bestätigt oder umgeschrieben hat, oder über das System, das von der Agentur gemäß Absatz 4 eingerichtet wurde:*
  - a) *der Kommandant oder — falls der Kommandant nicht in der Lage ist, das Ereignis zu melden — ein anderes im Rang unmittelbar folgendes Besatzungsmitglied eines in der Union registrierten Luftfahrzeugs oder eines außerhalb der Union registrierten Luftfahrzeugs, das von einem Betreiber, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem in der Union niedergelassenen Betreiber eingesetzt wird;*
  - b) *Personen, die an der Konstruktion, Herstellung, fortlaufenden Überwachung der Lufttüchtigkeit, Wartung oder Veränderung von Luftfahrzeugen oder Ausrüstungen oder Teilen davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates oder unter der Aufsicht der Agentur beteiligt sind;*
  - c) *Personen, die eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder eine Freigabebescheinigung (CRS) für Luftfahrzeuge oder Ausrüstungen oder Teile davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates oder der Agentur unterzeichnen;*
  - d) *Personen, die eine Funktion ausüben, die eine von einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung als Mitarbeiter eines Dienstleisters für Flugverkehrsdienste, der mit Aufgaben im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten betraut ist, oder als Fluginformationsdienst-Lotse voraussetzt;*
  - e) *Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagement eines Flughafens ausüben, auf den die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ( 1 ) Anwendung findet;*
  - f) *Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Wartung, Instandsetzung, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen, über die ein Mitgliedstaat die Aufsicht ausübt, ausüben;*

- 
- g) Personen, die auf einem von der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfassten Flughafen eine Funktion im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung von Luftfahrzeugen ausüben, einschließlich Betankung, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Luftfahrzeugs.*
- (7) Die in Absatz 6 aufgeführten Personen melden Ereignisse innerhalb von 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.*
- (8) Nach Meldung eines Ereignisses übermittelt eine in einem Mitgliedstaat niedergelassene Organisation, die nicht unter Absatz 9 fällt, der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats im Sinne des Artikels 6 Absatz 3 die gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels erfassten Angaben zu den Ereignissen so rasch wie möglich, in jedem Fall nicht später als 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten hat.*
- (9) Nach Meldung eines Ereignisses übermittelt eine in einem Mitgliedstaat niedergelassene Organisation, die von der Agentur zertifiziert oder zugelassen ist, der Agentur die gemäß Absatz 1 erfassten Angaben zu den Ereignissen so rasch wie möglich, in jedem Fall nicht später als 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten hat.*

In einer Email hat das Bundesamt für Flugsicherung als Aufsichtsbehörde für die Flugsicherungsorganisationen<sup>3</sup> mitgeteilt, für die Flugsicherungsseite würden Meldungen über den Treibstoffnotablass beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erfasst. Weitere Informationen über die Regelungen der Verordnung (EU) 376/2014 betreffend Meldepflichten können u.a. unter dem Link <http://www.airliners.de/ueber-meldepflichten-redlichkeitskultur-eu-verordnung/37266><sup>4</sup> gefunden werden.

**Zu 2.** Das Bundesamt für Flugsicherung hat hierzu mitgeteilt, alle Vorfälle, welche militärische Luftfahrzeuge betreffen, und bei denen kein Zivil-Luftfahrzeug beteiligt sei, würden dem Luftfahrtamt der Bundeswehr gemeldet.

ENDE DER BEARBEITUNG

---

<sup>3</sup> Siehe hierzu [http://www.baf.bund.de/DE/BAF/RechtlicheGrundlagen/Nationales%20Recht/nationales\\_recht\\_node.html](http://www.baf.bund.de/DE/BAF/RechtlicheGrundlagen/Nationales%20Recht/nationales_recht_node.html) (zuletzt abgerufen am 14.11.2016)

<sup>4</sup> Naske, Nina, Die neuen EU-Meldepflichten bringen schwierige Fragen mit sich, Artikel auf der Internetseite [airliners.de](http://www.airliners.de) vom 24.11.2015 (zuletzt abgerufen am 14.11.2016).