



Abkommen

zwischen

dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
der Republik Österreich

über

die Durchführung von Artikel 83<sup>bis</sup> des  
Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
der Bundesrepublik Deutschland,  
vertreten durch das Luftfahrt-Bundesamt,  
und  
der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
der Republik Österreich –

Vertragsparteien des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt,

in Anbetracht des Protokolls vom 6. Oktober 1980 zur Änderung des Artikels 83<sup>bis</sup> des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

von dem Wunsch geleitet, im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit im zivilen Luftverkehr dem jeweiligen Halterstaat von Luftfahrzeugen Funktionen und Aufgaben des Eintragsstaates nach den Artikeln 12, 30, 31 und 32 Buchstabe a des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt entweder ganz oder teilweise zu übertragen, wie es der mit dem Protokoll vom 6. Oktober 1980 eingefügte Artikel 83<sup>bis</sup> des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ermöglicht,

in der Überzeugung, dass es unter Berücksichtigung des ICAO-Dokumentes 9760, Teil IV, Kapitel 6 und des ICAO-Dokumentes 8335, Teil V notwendig ist, die internationalen Verpflichtungen und Zuständigkeiten der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt für die Fälle genau festzulegen, in denen ein in einem Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug vom Inhaber einer durch den anderen Vertragsstaat ausgestellten Betriebsgenehmigung, einschließlich eines Luftverkehrsbetriebszeugnisses (AOC), unter einer Dry-Lease-Vereinbarung betrieben wird,

in Anbetracht dessen, dass die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Österreich Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind und daher zahlreichen harmonisierten europäischen Vorschriften auf dem Gebiet des Luftfahrtrechts, die eine einheitliche Vorgangsweise gewährleisten, unterliegen –

haben auf der Grundlage der Artikel 33 und 83<sup>bis</sup> des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt Folgendes vereinbart:

#### Artikel 1

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Wortlaut nichts anderes ergibt:

1. „Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt“ das Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind,
2. „ICAO“ die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation,
3. „EASA“ die Europäische Agentur für Flugsicherheit,
4. „Dry-Lease-Vereinbarung“ eine Vereinbarung zwischen dem Leasinggeber und dem Leasingnehmer zur Überlassung des Gebrauchs eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt ohne Besatzung, wobei das Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Leasingnehmers betrieben wird,

5. „Leasinggeber“ der eingetragene Eigentümer oder jede juristische oder natürliche Person, der/die den Gebrauch eines Luftfahrzeuges gegen Entgelt dem Leasingnehmer überlässt,
6. „Leasingnehmer“ der Luftfahrtunternehmer, dem gegen Entgelt ein Luftfahrzeug zum Gebrauch überlassen wird und in dessen Betriebsgenehmigung bzw. in dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) das betreffende Luftfahrzeug eingetragen wird,
7. „Zivilluftfahrtbehörde“ in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland nach § 3a Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland bestimmte Luftfahrt-Bundesamt, Hermann-Blenk-Str. 26, D-38108 Braunschweig; in Bezug auf die Republik Österreich die für die Durchführung des Abkommens zuständige österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control GmbH, Wagramer Str. 19, A-1220 Wien, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist,
8. „Eintragungsstaat“, der Staat, in dessen Luftfahrzeugregister das Luftfahrzeug eingetragen ist,
9. „Betreiberstaat“ der Staat, von dem der Leasingnehmer seine Betriebsgenehmigung erhalten hat.

## Artikel 2

### Anwendungsbereich

(1) Dieses Abkommen findet Anwendung auf Luftfahrzeuge, die in dem Luftfahrzeugregister des Staates einer Vertragspartei eingetragen sind und von einem Luftfahrtunternehmer

mer aus dem Staat der jeweils anderen Vertragspartei für die gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr unter einer Dry-Lease-Vereinbarung betrieben werden.

(2) Dieses Abkommen kann entsprechend angewandt werden, wenn keine Dry-Lease-Vereinbarung vorliegt, weil Luftfahrtunternehmer und Eigentümer des betreffenden Luftfahrzeuges identisch sind.

### Artikel 3

#### Übertragene Zuständigkeiten

(1) Die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates ist gemäß den Regelungen dieses Abkommens befugt, die folgenden Zuständigkeiten, einschließlich der Aufsicht und Überwachung der in den jeweiligen Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Aufgaben, auf die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaates zu übertragen:

1. Anhang 1 – Lizenzierung von Luftfahrtpersonal (Personnel Licensing) – mit Ausnahme der Ausstellung und Anerkennung von Lizenzen.
2. Anhang 2 – Luftverkehrsregeln (Rules of the Air) – Durchsetzung der Erfüllung anwendbarer Regeln und Vorschriften für den Luftverkehr und den Betrieb von Luftfahrzeugen.
3. Anhang 6 – Betrieb von Luftfahrzeugen (Operation of Aircraft) – alle Zuständigkeiten, die in der Regel dem Eintragsstaat für die Beaufsichtigung und Überwachung des Betriebes der in seinem Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge obliegen.

4. Anhang 8 – Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (Airworthiness of Aircraft) – alle Zuständigkeiten, die in der Regel dem Eintragsstaat für die Überwachung und Kontrolle der in seinem Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge obliegen und nicht von der EASA wahrgenommen werden.

(2) Die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaates unterrichtet die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates über jede beabsichtigte Untervermietung eines Luftfahrzeugs, für das eine Übertragung der Zuständigkeiten nach Absatz 1 erfolgt ist.

(3) Aufgaben und Funktionen nach Absatz 1 dürfen nicht auf einen anderen Staat übertragen werden.

#### Artikel 4

##### Verfahren zur Übertragung der Zuständigkeiten

(1) Einzelheiten der Übertragung von Zuständigkeiten nach Artikel 3, einschließlich der anzuwendenden Vorschriften und Verfahren, werden schriftlich zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsparteien festgelegt. Ersuchen auf Übertragung von Zuständigkeiten durch die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaats bedürfen der schriftlichen Annahme der Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaats. Aufsichtsübertragungersuchen können nur für einzelne genau bezeichnete Luftfahrzeuge für die Dauer der Zeitspanne der Dry-Lease-Vereinbarung beziehungsweise in den Fällen des Artikel 2 Absatz 2 für die von der Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaats festgelegte Dauer der Aufsichtsübertragung gestellt werden. Mit Zugang der Annahmeerklärung nach Satz 2 bei der jeweils anderen Zivilluftfahrtbehörde wird die Übertragung der Zuständigkeit zur Überwachung der bezeichneten Luftfahrzeuge wirksam.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend bei der Verlängerung einer Dry-Lease-Vereinbarung beziehungsweise in den Fällen des Artikel 2 Absatz 2 bei einer Verlängerung der von der Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates festgelegten Dauer der Aufsichtsübertragung.

(3) Die Zivilluftfahrtbehörden sind befugt, die Übertragung der Zuständigkeiten für einzelne Luftfahrzeuge jederzeit zu widerrufen. Der Widerruf bedarf der Schriftform. Er wird nach Ablauf von 24 Stunden nach Zugang bei der jeweils anderen Zivilluftfahrtbehörde wirksam.

(4) Ein Luftfahrzeug, für das die Zuständigkeit zur Aufsicht und Überwachung auf Grund von Artikel 3 Absatz 1 übertragen wurde, unterliegt den Anforderungen der jeweils anwendbaren Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren des Betreiberstaates.

## Artikel 5

### Zusammenkünfte zwischen den Zivilluftfahrtbehörden

(1) Zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsparteien werden nach Bedarf Zusammenkünfte anberaumt, um betriebliche oder Lufttüchtigkeitsfragen zu erörtern, die sich bei Überprüfungen der Luftfahrzeuge ergeben haben. Hierbei sollen insbesondere folgende Themen erörtert werden:

1. Flugbetrieb,
2. Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen,
3. Verfahren des Handbuchs für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness Management Exposition – CAME bzw. Operator Maintenance Control Manual – MCM) des Luftfahrtunternehmers, soweit zutreffend,

4. alle sonstigen wichtigen Angelegenheiten, die sich aufgrund von Überprüfungen ergeben.

(2) Auf Ersuchen der Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates nimmt die jeweils andere Zivilluftfahrtbehörde nach Maßgabe des anwendbaren Rechts eine Überprüfung des Luftfahrzeuges vor, für das die Zuständigkeit zur Aufsicht und Überwachung auf Grund von Artikel 3 Absatz 1 übertragen wurde. Soweit möglich, gestattet die ersuchte Zivilluftfahrtbehörde den Vertretern der Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates, bei der Überprüfung des Luftfahrzeuges anwesend zu sein. Die Zivilluftfahrtbehörden treffen die hierzu erforderlichen Absprachen. Die ersuchte Zivilluftfahrtbehörde teilt der Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates das Ergebnis der Überprüfung schriftlich mit.

## Artikel 6

### Mitführungspflichten

Die Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsparteien stellen dem Leasingnehmer und dem Leasinggeber eine Abschrift dieses Abkommens sowie des Schriftwechsels nach Artikel 4 Absatz 1 und Absatz 2 zur Verfügung. An Bord der Luftfahrzeuge, für die die Zuständigkeit der Überwachung aufgrund dieses Abkommens übertragen wurde, sind jeweils Abschriften dieses Abkommens, des Schriftwechsels sowie des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC), in dem das jeweilige Luftfahrzeug eingetragen ist, mitzuführen. Hat der Leasingnehmer von seiner Behörde die Genehmigung für ein System zur Auflistung der Eintragszeichen der unter seinem AOC betriebenen und zugelassenen Luftfahrzeuge erhalten, so muss diese Liste und der entsprechende Abschnitt des Betriebshandbuches mitgeführt werden.



Artikel 7  
Registrierung

(1) Die Vertragsparteien legen dieses Abkommen sowie Änderungen hierzu nach Artikel 83 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und in Übereinstimmung mit den Regeln für die Registrierung von Luftfahrtabkommen der ICAO zur Registrierung vor.

(2) Jede Zivilluftfahrtbehörde führt eine Liste, in der die Luftfahrzeuge, für welche sie die Zuständigkeit zur Aufsicht und Überwachung aufgrund dieses Abkommens übertragen hat, unter Angabe von Kennzeichen, Muster sowie der Dauer der Aufsichtsübertragung eingetragen werden. Eine Abschrift der Listen wird als Anhang 1 dieses Abkommens der ICAO zur Registrierung vorgelegt. Die Listen werden nach jeweils erfolgter Änderung aktualisiert und der ICAO zur Kenntnis gegeben.

Artikel 8  
Gebühren

Jede Behörde stellt Gebühren und Auslagen entsprechend ihren jeweils geltenden nationalen Bestimmungen in Rechnung.

Artikel 9  
Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des Monats, der auf den Tag der Unterzeichnung folgt, in Kraft. Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 30. November 2009 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und

Technologie der Republik Österreich über die Durchführung von Artikel 83<sup>bis</sup> des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt außer Kraft.

(2) Jede Änderung dieses Abkommens bedarf der Schriftform.

(3) Das Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann von jeder der Vertragsparteien jederzeit schriftlich gekündigt werden. Es tritt nach Ablauf von 60 Tagen nach Zugang der schriftlichen Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

(4) Das Abkommen wird bis zu seinem Inkrafttreten nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

Geschehen zu Wien am 28. Juni 2016, in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für das Bundesministerium für  
Verkehr und digitale Infrastruktur  
der Bundesrepublik Deutschland



Für den Bundesminister für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
der Republik Österreich

