



## **Merkblatt zu Leasing und Code-Share**

### **Inhalt**

<b>1. Einführung und Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>- 2 -</b>
<b>2. Definitionen (vgl. Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012)</b> .....	<b>- 2 -</b>
a. <b>Dry-Lease</b> .....	<b>- 2 -</b>
b. <b>Wet-Lease</b> .....	<b>- 2 -</b>
c. <b>Code-Share</b> .....	<b>- 2 -</b>
<b>3. Grundsätze und erforderliche Unterlagen</b> .....	<b>- 2 -</b>
<b>4. Leasing zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen</b> .....	<b>- 3 -</b>
a. <b>Wet-Lease-In</b> .....	<b>- 3 -</b>
aa. <b>Kurzfristige Abmeldung aus einem Wet-Lease-Vertrag bei dringendem betrieblichen Bedarf</b> .....	<b>- 3 -</b>
b. <b>Kurzzeit-Wet-Lease-In</b> .....	<b>- 4 -</b>
c. <b>Wet-Lease-Out</b> .....	<b>- 4 -</b>
d. <b>Dry-Lease-In</b> .....	<b>- 4 -</b>
e. <b>Dry-Lease-Out</b> .....	<b>- 5 -</b>
<b>5. Leasing zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen und EWR-Luftfahrtunternehmen</b> .....	<b>- 5 -</b>
a. <b>Wet-Lease-In</b> .....	<b>- 5 -</b>
b. <b>Kurzzeit-Wet-Lease-In</b> .....	<b>- 5 -</b>
c. <b>Wet-Lease-Out</b> .....	<b>- 5 -</b>
d. <b>Dry-Lease-In</b> .....	<b>- 5 -</b>
e. <b>Dry-Lease-Out</b> .....	<b>- 5 -</b>
<b>6. Leasing zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen und Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen</b> .....	<b>- 6 -</b>
a. <b>Wet-Lease-In</b> .....	<b>- 6 -</b>
b. <b>Kurzzeit-Wet-Lease-In</b> .....	<b>- 7 -</b>
c. <b>Wet-Lease-Out</b> .....	<b>- 8 -</b>
d. <b>Dry-Lease-In</b> .....	<b>- 8 -</b>
e. <b>Dry-Lease-Out</b> .....	<b>- 8 -</b>
<b>7. Sonderregelung für Wet-Lease-In bei dringendem betrieblichen Bedarf</b> .....	<b>- 8 -</b>
<b>8. Code-Share</b> .....	<b>- 8 -</b>

## 1. Einführung und Rechtsgrundlagen

Dieses Merkblatt dient zur Information über die Verfahrensweise des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) bei der Genehmigung von Mietverträgen und Code-Share-Vereinbarungen. Die Genehmigung erfolgt anhand der europäischen Luftrechtsvorschriften, insbesondere:

1. 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, insbesondere:
  - Artikel 13 (Leasing),
2. Verordnung (EU) Nr. **965/2012** der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, insbesondere:
  - **Anhang II** ARO.OPS.105 i.V.m. AMC1 ARO.OPS.105, AMC2 ARO.OPS.105, ARO.OPS.110 i.V.m. AMC1 ARO.OPS.110, AMC2 ARO.OPS.110, GM1 ARO.OPS.110, GM2 ARO.OPS.110, GM3 ARO.OPS.110,
  - **Anhang III** ORO.AOC.110 i.V.m. AMC1 ORO.AOC.110, AMC1 ORO.AOC.110(c), AMC2 ORO.AOC.110(c), GM1 ORO.AOC.110(c), AMC1 ORO.AOC.110(f), ORO.AOC.115 i.V.m. AMC1 ORO.AOC.115(a)(1), AMC1 ORO.AOC.115(b), AMC2 ORO.AOC.115(b),
3. Verordnung (EU) Nr. **1321/2014** der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, insbesondere:
  - Anhang I Teil M; M.1 Punkt 3. und 4. sowie
4. Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), in der zurzeit geltenden Fassung, insbesondere
  - Abschnitt VI., Ziffer 33 des Gebührenverzeichnisses (Anlage zu § 2 Absatz 1).

## 2. Definitionen (vgl. Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012)

### a. Dry-Lease

Vermieten oder Anmieten ohne Besatzung (Dry-Lease) ist eine Vereinbarung zwischen Unternehmen, nach der ein Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Mieters betrieben wird. Über die Zweckbestimmung entscheidet der Mieter selbst, dieser wird also Halter des Luftfahrzeuges.

### b. Wet-Lease

Vermieten oder Anmieten mit Besatzung (Wet-Lease) ist eine Vereinbarung zwischen Luftfahrtunternehmen, nach der das Luftfahrzeug unter dem AOC des Vermieters betrieben wird. Das Luftfahrzeug verbleibt im AOC des Vermieters, somit bleibt der Vermieter auch der Halter. Das angemietete Luftfahrzeug wird in die Betriebsgenehmigung des Mieters aufgenommen.

### c. Code-Share

Code-Share ist eine Vereinbarung, bei der ein Luftfahrtunternehmen einen von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Flug mit seinem eigenen Kennungscode versieht und Flugscheine für diesen Flug ausstellt und vertreibt, ohne selbst Fluggerät oder Personal für den Flug zu stellen.

## 3. Grundsätze und erforderliche Unterlagen

Gemäß ORO.AOC.110 bedürfen unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 alle Mietverträge für Luftfahrzeuge, die von einem gemäß dem Anhang III der Verordnung (EU)

Nr. 965/2012 (Teil-ORO) zugelassenen Betreiber eingesetzt werden, der vorherigen Genehmigung der zuständigen Behörde.

Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsgenehmigung für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 10 Tonnen und/oder mit weniger als 20 Passagiersitzplätzen können auch nur die Aufnahme solcher Luftfahrzeuge über Wet-Lease- oder Dry-Lease-Vereinbarungen in ihre Genehmigung beantragen. Andernfalls ist eine entsprechende Erweiterung der Betriebsgenehmigung zu beantragen.

Eine Wet-Lease-Genehmigung wird nur erteilt, wenn die geplanten Flugziele im Bereich der im AOC des Vermieters zugelassenen ICAO-Regionen liegen.

Sofern der Wet-Lease-Einsatz eine erhebliche Änderung der Finanzlage bewirken wird, ist Art. 8 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zu beachten (Überarbeitung des Wirtschaftsplanes etc.).

Das LBA benötigt für die Genehmigung von Wet-Lease- und Dry-Lease-Vereinbarungen folgende Unterlagen und Informationen:

1. Luftfahrzeugmuster, Eintragungskennzeichen und Werknummer,
2. Name und Adresse des eingetragenen Halters und des Eigentümers,
3. eine Kopie des Lufttüchtigkeitszeugnisses,
4. eine Kopie des Leasingvertrages bzw. eine Beschreibung der Leasingbestimmungen einschließlich der finanziellen Vereinbarungen (außer bei AOG und Kurzzeit-Wet-Lease-In),
5. eine vom Leasingnehmer unterzeichnete Erklärung darüber, dass sich die Parteien über die jeweiligen Verantwortlichkeiten bewusst sind,
6. einen Nachweis, dass ausländische Luftfahrtunternehmen über eine gültige Betriebsgenehmigung und ein gültiges AOC verfügen und das einzusetzende Luftfahrzeug im AOC des ausländischen Unternehmens aufgeführt ist (nur Wet-Lease-In) sowie
7. einen Nachweis, dass das Luftfahrzeug auch im deutschen Luftfahrtunternehmen gegen die im Rahmen seiner Haftpflicht zu ersetzenden Schäden versichert ist.

Der Antrag soll dem LBA mindestens vier Wochen vor dem geplanten Mietbeginn vorliegen.

#### **4. Leasing zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen**

##### **a. Wet-Lease-In**

Für ein Wet-Lease-In ist ein Einzelantrag beim LBA zu stellen. Der Antrag muss die unter Nr. 3 genannten Unterlagen umfassen. Wenn ein Luftfahrzeug im Wet-Lease-In für einen bestimmten Zeitraum von einem anderen Luftfahrtunternehmen angemietet wird, kann es der Vermieter in diesem Zeitraum nicht für eigene Zwecke nutzen. Ebenfalls ausgeschlossen ist eine Weitervermietung durch den Mieter. Das LBA berücksichtigt bei der Prüfung eines Antrags auf Wet-Lease-In die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen an den Luftfahrzeugen des Vermieters.

Der Mietvertrag muss die Erklärung des Mieters gemäß AMC1 ORO.AOC.110 Buchstabe (c) enthalten, dass die Mietparteien ihre jeweiligen Verantwortlichkeiten gemäß den anwendbaren Verordnungen in allen Einzelheiten verstehen.

##### **aa. Kurzfristige Abmeldung aus einem Wet-Lease-Vertrag bei dringendem betrieblichen Bedarf**

Ein Luftfahrzeug kann vom Vermieter für die kurzfristige Vermietung bei dringendem betrieblichen Bedarf gemäß Nr. 7 oder für den Einsatz im eigenen Unternehmen aus dringendem betrieblichen Bedarf für einen Zeitraum von maximal 5 Tagen aus dem Vertragsverhältnis abgemeldet werden.

Dies ist dem LBA vor Beginn der anderweitigen Vermietung oder des eigenen Einsatzes durch eine Mitteilung gemäß der Anlage 1b zu diesem Merkblatt (Meldebogen) anzuzeigen. Die Wiederaufnahme des regulären Vertragsverhältnisses ist ebenfalls anzuzeigen.

Das LBA wird die eingereichten Meldungen prüfen und behält sich vor, bei Missbrauch der Sonderregelung diese für das betreffende Luftfahrtunternehmen auszusetzen.

Bei Inanspruchnahme dieser Sonderregelung verzichtet das LBA auf die generelle Vorlage der in Nr. 3 aufgeführten Unterlagen. Wir behalten uns jedoch vor, die Unterlagen im Einzelfall zur Prüfung anzufordern oder Einsichtnahme im Rahmen eines eigenen Audits oder eines EASA-Audits zu verlangen.

#### **b. Kurzzeit-Wet-Lease-In**

Zur Abdeckung von kurzfristigem Bedarf besteht die Möglichkeit, Rahmenvereinbarungen abzuschließen. Hierin werden die Verfahren zur Durchführung des Wet-Lease-In geregelt, die bereits alle zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Unterlagen gemäß AMC1 ORO.AOC.110 enthalten. Die Genehmigung der Rahmenvereinbarung ist zwingende Voraussetzung für das vereinfachte Kurzfrist-Wet-Lease-In-Verfahren. Sie erfolgt im Voraus unabhängig vom konkreten Lease-Vorgang.

Die Rahmenvereinbarung muss die Erklärung des Mieters gemäß AMC1 ORO.AOC.110 Buchstabe (c) enthalten, dass die Mietparteien ihre jeweiligen Verantwortlichkeiten gemäß den anwendbaren Verordnungen in allen Einzelheiten verstehen.

Wenn eine genehmigte Rahmenvereinbarung vorliegt, kann ein Einzel-Lease aus dem Pool der darin genannten Luftfahrzeuge durchgeführt werden, wenn dem LBA rechtzeitig vor Lease-Beginn eine Mitteilung per Fax (0531 2355-3199) oder Mail ([aoc@lba.de](mailto:aoc@lba.de)) zugeht, in der mindestens die Angaben gemäß AMC1 ORO.AOC.110 (a)(1), (a)(2) und (a)(5) enthalten sind, wobei die maximale Lease-Dauer für solche Kurzzeit-Wet-Lease 30 Tage pro Abruf beträgt. Eine Weitervermietung durch den Mieter während der Mietzeit ist ausgeschlossen, jedoch kann ein Luftfahrzeug vom Vermieter für die kurzfristige Vermietung gemäß Nr. 7. für einen Zeitraum von maximal 5 Tagen aus dem Rahmenvertragsverhältnis abgemeldet werden. Dies ist dem LBA vor Beginn der anderweitigen Vermietung anzuzeigen. Die Wiederaufnahme des Rahmenvertragsverhältnisses ist ebenfalls anzuzeigen. Die Regelungen nach Nr. 7. sind entsprechend anzuwenden.

#### **c. Wet-Lease-Out**

Das Wet-Lease-Out ist gemäß ORO.AOC.110 (f) nicht genehmigungspflichtig. Statt der Genehmigung hat der Vermieter ein Wet-Lease-Out beim LBA anzuzeigen. Mit der Anzeige hat der Vermieter folgende Angaben zu übersenden:

- Luftfahrzeugtyp, Kennzeichen und Seriennummer,
- Name und Anschrift des Mieters,
- Kopie des Mietvertrages oder Beschreibung der Mietbedingungen einschließlich der finanziellen Vereinbarungen,
- die vorgesehene Dauer des Mietverhältnisses sowie
- die Strecken, auf denen das vermietete Luftfahrzeug zum Einsatz kommen soll, sowie eventuell geplante Stationierungen

#### **d. Dry-Lease-In**

Ein Dry-Lease-In erfordert, dass das anzumietende Luftfahrzeug in das AOC des Mieters aufgenommen wird. Ggf. ist eine Erweiterung der CAMO des aufnehmenden Luftfahrtunternehmens erforderlich. Während der Mietdauer ist die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs fortlaufend nachzuweisen. Der Wechsel des AOC bedingt einen Wechsel der CAMO (Aufhebung der überwachten Umgebung; mögliche Ausnahme: mindestens zwei Betreiber, die zu ein und derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen gehören, sog. „single air carrier business grouping“ gemäß M.A.201 Buchstabe ea) zu Verordnung (EU) Nr. 1321/2014) und eine Änderung des Instandhaltungsprogramms für das einzelne Luftfahrzeug. Nach dem Ende der Mietdauer ist das Luftfahrzeug aus dem AOC wieder abzumelden. Die Zuständigkeit der CAMO ist ggf. neu zu regeln.

Der Mietvertrag muss die Erklärung des Mieters gemäß AMC1 ORO.AOC.110 Buchstabe (c) enthalten, dass die Mietparteien ihre jeweiligen Verantwortlichkeiten gemäß den anwendbaren Verordnungen in allen Einzelheiten verstehen.

Die finanziellen Vereinbarungen sind ebenfalls beizufügen.

#### **e. Dry-Lease-Out**

Beim Dry-Lease-Out wird das Luftfahrzeug aus dem AOC des Vermieters abgemeldet. Das bisher genehmigte Instandhaltungsprogramm wird ungültig und ist vom neuen Betreiber bei der zuständigen Behörde neu genehmigen zu lassen. Zusätzlich ist gemäß ORO.AOC.110 (e) vor Beginn des neuen Mietverhältnisses eine Genehmigung beim LBA zu beantragen. Da dem LBA beim Dry-Lease zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen aufgrund der Genehmigungspflicht des Dry-Lease-In ohnehin alle relevanten Dokumente vorliegen, ist eine Vorlage der in ORO.AOC.110 (e) geforderten Unterlagen entbehrlich. Diese sind nur vorzulegen, wenn der Mieter kein vom LBA genehmigtes Luftfahrtunternehmen ist. In diesem Fall ist mit der Behörde des aufnehmenden Luftfahrtunternehmens Einvernehmen über die Zuständigkeit zur Genehmigung des Instandhaltungsprogramms herzustellen.

### **5. Leasing zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen und EWR-Luftfahrtunternehmen**

#### **a. Wet-Lease-In**

Es gelten die unter Nr. 4.a genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen. Die Genehmigung erlischt, wenn das AOC des Vermieters widerrufen oder ausgesetzt wird.

#### **b. Kurzzeit-Wet-Lease-In**

Es gelten die unter Nr. 4.b genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen. Die Genehmigung erlischt, wenn das AOC des Vermieters widerrufen oder ausgesetzt wird.

#### **c. Wet-Lease-Out**

Es gelten die unter Nr. 4.c genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen.

#### **d. Dry-Lease-In**

Ein Dry-Lease-In erfordert, dass das anzumietende Luftfahrzeug in das AOC aufgenommen wird. Ggf. ist eine Erweiterung der CAMO des aufnehmenden Luftfahrtunternehmens erforderlich. Dazu ist es erforderlich, dass das ausländisch registrierte Luftfahrzeug in das deutsche Luftfahrzeugregister aufgenommen wird oder gemäß § 3a des Luftverkehrsgesetzes eine Übertragung nach Artikel 83<sup>bis</sup> des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 vorgenommen wird.

Deshalb können ohne Umregistrierung nur Luftfahrzeuge aus Staaten, mit denen die Bundesrepublik Deutschland ein Abkommen nach Artikel 83<sup>bis</sup> vereinbart hat, im Dry-Lease-In angemietet werden. Es bedarf dabei zusätzlich zum Abkommen immer eines förmlichen Übertragungsschreibens durch die jeweilige ausländische Luftfahrtbehörde sowie einer förmlichen Annahme durch das LBA. Ferner ist in diesem Fall mit der Behörde des abgebenden Luftfahrtunternehmens Einvernehmen über die Zuständigkeit zur Genehmigung des Instandhaltungsprogramms herzustellen.

Im Übrigen gelten die unter Nr. 4.d. genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen.

#### **e. Dry-Lease-Out**

Ein Dry-Lease-Out erfordert, dass das zu übertragende Luftfahrzeug in das AOC des Mieters aufgenommen wird. Dazu ist es erforderlich, dass gemäß § 3a des Luftverkehrsgesetzes eine Übertragung nach Artikel 83<sup>bis</sup> des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 vorgenommen wird.

Das bisher genehmigte Instandhaltungsprogramm wird ungültig und ist vom neuen Betreiber bei der zuständigen Behörde neu genehmigen zu lassen. Ferner ist mit der Behörde des aufnehmenden Luftfahrtunternehmens Einvernehmen über die Zuständigkeit zur Genehmigung des Instandhaltungsprogramms herzustellen.

Deshalb können deutsch registrierte Luftfahrzeuge ohne Umregistrierung nur in Staaten übertragen werden, mit denen die Bundesrepublik Deutschland ein Abkommen nach Artikel 83<sup>bis</sup> vereinbart hat. Es bedarf dabei zusätzlich zum Abkommen immer eines förmlichen Übertragungsschreibens durch das LBA sowie einer förmlichen Annahme durch die jeweilige ausländische Luftfahrtbehörde.

Beim Dry-Lease-Out wird das Luftfahrzeug aus dem AOC des Vermieters abgemeldet. Zusätzlich ist gemäß ORO.AOC.110 (e) vor Beginn des Mietverhältnisses eine Genehmigung beim LBA zu beantragen. Der Genehmigung ist eine Kopie des Mietvertrages oder eine Beschreibung der Mietbedingungen einschließlich der finanziellen Vereinbarungen beizulegen.

## **6. Leasing zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen und Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen**

### **a. Wet-Lease-In**

Es gelten die unter Nr. 4.a genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen mit folgenden Einschränkungen und Ergänzungen:

- Gemäß Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 müssen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für die Genehmigung von Wet-Lease-In aus Drittstaaten eine der folgenden Bedingungen erfüllen:
  - Das Luftfahrtunternehmen weist nach, dass das Anmieten gerechtfertigt ist, um einen außergewöhnlichen Bedarf zu decken, wofür eine Genehmigung für einen Zeitraum von bis zu sieben Monaten erteilt werden kann, die einmal um bis zu sieben weitere Monate verlängert werden kann.
  - Das Luftfahrtunternehmen weist nach, dass das Anmieten notwendig ist, um einen saisonalen Kapazitätsbedarf zu decken, der durch das Anmieten von in der Gemeinschaft registrierten Luftfahrzeugen nicht angemessen gedeckt werden kann, wofür die Genehmigung verlängert werden kann.
  - Das Luftfahrtunternehmen weist nach, dass das Anmieten notwendig ist, um betriebliche Schwierigkeiten zu bewältigen, und dass es weder möglich noch sinnvoll ist, in der Gemeinschaft registrierte Luftfahrzeuge anzumieten, wofür die Genehmigung auf den zur Bewältigung der Schwierigkeiten unbedingt erforderlichen Zeitraum zu befristen ist.
- Die obigen Punkte gelten nicht, sofern in einer von der Union unterzeichneten internationalen Übereinkunft über Wet-Lease, die auf einem Luftverkehrsabkommen beruht, dem die Union als Vertragspartei angehört und das vor dem 1. Januar 2008 unterzeichnet wurde, nichts anderes bestimmt ist. Dies trifft z.B. auf das Abkommen EU-USA zu, d.h. hier gibt es keine zeitlichen Beschränkungen beim Wet-Lease.
- Der Mieter hat nachzuweisen, dass:
  - der Drittland-Betreiber Inhaber eines gültigen AOC ist, das gemäß ICAO Anhang 6 ausgestellt wurde,
  - die Sicherheitsstandards des Drittland-Betreibers hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und des Flugbetriebs den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entsprechen und dieser Verordnung gleichwertig sind (siehe auch AMC1 ORO.AOC.110(c) zu Verordnung (EU) Nr. 965/2012sowie
  - für das Luftfahrzeug ein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß ICAO Anhang 8 erteilt wurde.
- Die Genehmigung erlischt, wenn das AOC des Vermieters widerrufen oder ausgesetzt wird.
- Die Genehmigung erlischt, wenn gegen den Vermieter ein Flugverbot gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 verhängt wird.

- Das Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen muss seit dem 26.11.2016 über eine gültige TCO-Genehmigung nach der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 verfügen, sofern es Flüge nach Europa durchführt.

#### **b. Kurzzeit-Wet-Lease-In**

Zur Abdeckung von kurzfristigem Bedarf (beispielsweise im Fall dringenden betrieblichen Bedarfs aufgrund von AOG) besteht auch die Möglichkeit, Rahmenvereinbarungen mit Drittstaaten-Unternehmen abzuschließen. Ein Kurzzeit-Wet-Lease-In von Drittstaatengerät auf Basis der Rahmenvereinbarung ist möglich, wenn das Anmieten gemäß Art. 13 Abs. 3 b) iii) der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 notwendig ist, um betriebliche Schwierigkeiten zu bewältigen und das Anmieten von EU-Gerät weder möglich noch sinnvoll ist.

In der Rahmenvereinbarung werden die Verfahren zur Durchführung des Wet-Lease-In geregelt, die bereits alle zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Unterlagen gemäß AMC1 ORO.AOC.110 enthalten. Die Genehmigung der Rahmenvereinbarung ist zwingende Voraussetzung für das vereinfachte Kurzzeit-Wet-Lease-In-Verfahren. Sie erfolgt im Voraus unabhängig vom konkreten Lease-Vorgang.

Die Rahmenvereinbarung muss die Erklärung des Mieters gemäß AMC1 ORO.AOC.110 Buchstabe (c) enthalten, dass die Mietparteien ihre jeweiligen Verantwortlichkeiten gemäß den anwendbaren Verordnungen in allen Einzelheiten verstehen.

Abweichend von den unter 4.b und 5.b aufgeführten Regelungen zum Kurzzeit-Wet-Lease-In mit deutschen und EWR-Unternehmen beträgt die maximale Lease-Dauer für Kurzzeit-Wet-Lease-In von Drittstaatengerät **fünf aufeinanderfolgende Tage**.

Zusammen mit der Rahmenvereinbarung sind die folgenden Unterlagen einzureichen:

- Nachweis, dass die Sicherheitsstandards des Drittland-Betreibers hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und des Flugbetriebs den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entsprechen und dieser Verordnung gleichwertig sind (siehe auch AMC1 ORO.AOC.110(c) zu Verordnung (EU) Nr. 965/2012)
- TCO-Genehmigung des Vermieters nach der Verordnung (EU) Nr. 452/2014

Rechtzeitig vor dem Einsatz von Luftfahrzeugen aufgrund der Rahmenvereinbarung sind dem LBA das Vorliegen betrieblicher Schwierigkeiten sowie die Tatsache, dass das Anmieten von in der EU registrierten Luftfahrzeugen weder möglich noch sinnvoll ist, nachzuweisen. Gemäß AMC1 ORO.AOC.110 sind Luftfahrzeugmuster, Kennzeichen, Seriennummer sowie Datum und Dauer des Einsatzes mitzuteilen und folgende Unterlagen vorzulegen und die Art der betrieblichen Schwierigkeiten zu benennen:

- Kopie des Eintragungsscheins des einzusetzenden Luftfahrzeuges,
- Kopie des gültigen Lufttüchtigkeitszeugnisses (certificate of airworthiness – CofA),
- Kopie des AOC des Leasinggebers (Titelblatt und vollständige Betriebsvoraussetzungen),
- Kopie der aktuellen Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (airworthiness review certificate – ARC – bzw. einer vergleichbaren Bescheinigung gemäß der einschlägigen Vorschriften des jeweiligen Registerstaates),
- Versicherungsnachweis inkl. Nachweis der Mitversicherung des Leasingnehmers,
- **fünf** abgelehnte Verfügbarkeitsanfragen bei EU-Luftfahrtunternehmen als Nachweis, dass es weder möglich noch sinnvoll ist, in der EU registrierte Luftfahrzeuge anzumieten.

Die Mitteilung einschließlich der Unterlagen ist per Fax (0531 2355-3199) oder Mail ([aoc@lba.de](mailto:aoc@lba.de)) an das LBA, Referat B1, zu senden.

Die Genehmigung erlischt, wenn der Vermieter nicht mehr über ein gültiges AOC verfügt.

### **c. Wet-Lease-Out**

Es gelten die unter Nr. 4.c genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen.

### **d. Dry-Lease-In**

Es gelten die unter Nr. 5.d genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen und EWR-Luftfahrtunternehmen.

Zusätzlich sind die Anforderungen nach ORO.AOC.110 (d) nachzuweisen.

Seit dem 25.08.2016 sind im technischen Bereich die Regelungen der Verordnung (EU) 2015/1536 Anhang Va, Teil T zu beachten. Teil T wird vom LBA unter Berücksichtigung der Regelungen des § 3a des Luftverkehrsgesetzes und der derzeit gültigen Erlasslage, die infolge des sog. Überlingen-Urteils eine völkerrechtliche Verantwortungsübertragung auf Grundlage von Artikel 83<sup>bis</sup> des ICAO-Abkommens determinieren, nicht angewendet.

### **e. Dry-Lease-Out**

Es gelten die unter Nr. 5.e genannten Regelungen für Mietverhältnisse zwischen deutschen Luftfahrtunternehmen und EWR-Luftfahrtunternehmen.

## **7. Sonderregelung für Wet-Lease-In bei dringendem betrieblichen Bedarf**

Zur Deckung von dringendem betrieblichem Bedarf kann auch ohne eine vorliegende Rahmenvereinbarung gemäß Nr. 4.b bzw. Nr. 5.b ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren für Wet-Lease-In von deutschen oder EWR-Luftfahrtunternehmen angewendet werden. Zu diesem Zweck hat das LBA eine Allgemeinverfügung erlassen, die in den Nachrichten für Luftfahrer (vgl. NfL 2022-2-688) veröffentlicht ist. Es gelten die in der Allgemeinverfügung genannten Voraussetzungen und Verfahrensweisen.

Dem LBA muss in jedem Fall vor Lease-Beginn eine Mitteilung gemäß der Anlage 1a (Meldebogen) mit den darin geforderten Informationen per Fax (0531 2355-3199) oder Mail ([aoc@lba.de](mailto:aoc@lba.de)) zugehen. Das LBA wird die eingereichten Meldungen prüfen und behält sich vor, bei Missbrauch der Sonderregelung diese für das betreffende Luftfahrtunternehmen auszusetzen.

Zudem ist eine Nachweisführung erforderlich. Bei Inanspruchnahme der Allgemeinverfügung verzichtet das LBA auf die generelle Vorlage der geforderten Nachweise, sofern das Luftfahrtunternehmen ein in seinen Handbüchern beschriebenes, vorab genehmigtes Verfahren nach Anhang III (Teil-ORO), ORO.GEN.205 (a), zu Verordnung (EU) Nr. 965/2012 anwendet, welches den in der Allgemeinverfügung beschriebenen Bewertungsrahmen nicht unterschreitet. Das LBA behält sich jedoch vor, die Unterlagen im Einzelfall zur Prüfung anzufordern oder die Einsichtnahme zu verlangen. Daher müssen die zugrundeliegenden Dokumente im Bedarfsfall zur Verfügung stehen.

Luftfahrtunternehmen, die von der Allgemeinverfügung Gebrauch machen, aber auf kein entsprechendes, vorab genehmigtes Handbuchverfahren Bezug nehmen können, müssen dem LBA die Nachweise zur Erfüllung der in der Allgemeinverfügung genannten Punkte sowie einen Nachweis für den dringenden betrieblichen Bedarf innerhalb von sieben Tagen per Fax (0531 2355-3199) oder Mail ([aoc@lba.de](mailto:aoc@lba.de)) nachreichen. Im Fall eines AOG als Ursache des dringenden betrieblichen Bedarfs wird als Nachweis ein entsprechender Auszug aus dem technischen Bordbuch (aircraft technical log) des ausgefallenen Luftfahrzeuges anerkannt.

## **8. Code-Share**

Die hier aufgeführten Code-Share Regelungen gelten nur für Fälle, in denen ein deutsches Unternehmen seinen Code auf den Flug eines Drittstaatenunternehmens platziert und dieses den Flug durchführt. Fälle, in denen Drittstaatenunternehmen ihren Code auf Flügen platzieren, die von deutschen Unternehmen durchgeführt werden, sind von dieser Regelung nicht erfasst.

Das LBA sieht es als ausreichend an, wenn das deutsche Luftfahrtunternehmen den Nachweis erbringt, dass seine Code-Share-Partner über ein gültiges IOSA-Audit verfügen. Der

Auditbericht ist vorzuhalten und dem LBA auf Verlangen vorzulegen. Das Code-Share Audit Programm ist dem LBA ebenfalls vorzulegen.

Dem LBA ist eine Liste der Drittstaaten-Code-Share Partner zu übergeben, in der folgende Angaben enthalten sind:

- a. Name des Code-Share Partners,
- b. AOC-Nummer,
- c. Adresse,
- d. Herkunftsland,
- e. Telefonnummer und Faxnummer,
- f. Email-Adresse sowie
- g. Nachweis über ein gültiges IOSA-Audit und Gültigkeit bzw. Datum des Audits.

Auf Anforderung ist dem LBA der komplette Auditbericht vorzulegen bzw. der Zugang zu den Auditergebnissen bei der IATA zu ermöglichen.

Ein Code-Share-Partner darf nicht auf der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (Verordnung (EG) Nr. 2111/2005), aufgeführt sein.

Sollten Code-Share-Verbindungen mit einem Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen als ausführendem Luftfahrtunternehmen von/nach Europa durchgeführt werden, muss der Code-Share-Partner seit dem 26.11.2016 über eine gültige TCO-Genehmigung der EASA nach der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 verfügen.

Das Vorliegen der für die Durchführung von Code-Sharing erforderlichen Verkehrsrechte und Designierung wird anhand des/der beantragten Code-Share Dienste/s bzw. des eingereichten Flugplans (vgl. § 63b Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, LuftVZO) geprüft.

Maßgeblich sind die Bedingungen, die in den Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten, in die der Linienverkehr durchgeführt wird, festgelegt sind (vgl. § 21 Absatz 1 Satz 2 LuftVG).

Die verkehrsrechtliche Genehmigung von Code-Share-Verbindungen von und nach Drittstaaten erfolgt unabhängig und ist gesondert beim LBA, Referat B1, zu beantragen.

Braunschweig, 20. Dezember 2022

Luftfahrt-Bundesamt

Referat B1, Genehmigungen Luftfahrtunternehmen