

Abkommen

zwischen

dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich

und

der Zivilluftfahrtbehörde des Königreichs Belgien

über

die Durchführung von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich
und
die Zivilluftfahrtbehörde des Königreichs Belgien

unter Berücksichtigung des Protokolls¹ vom 6. Oktober 1980 zur Änderung von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

von dem Wunsch geleitet, mit Blick auf eine Verbesserung der Sicherheit in der zivilen Luftfahrt sämtliche oder einen Teil der Funktionen und Aufgaben in Bezug auf Artikel 12, 30, 31 und 32 (a) des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, festgelegt in Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, der im Protokoll vom 6. Oktober 1980 enthalten ist, an den Betreiberstaat eines Luftfahrzeugs zu übertragen;

in der Überzeugung, dass es im Rahmen von ICAO Doc 9760, Teil IV, Kapitel 6, (Lufttüchtigkeitshandbuch), und ICAO Doc 8335, Teil V (Handbuch der Verfahrensweisen für Betriebsprüfung, Zertifizierung und fortdauernde Überwachung) notwendig ist, die internationalen Pflichten und Zuständigkeiten der Vertragsstaaten in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt genau festzulegen, wenn ein Luftfahrzeug, das in einem Vertragsstaat registriert ist, im Rahmen einer Dry-Lease-Vereinbarung vom Inhaber einer Betriebsgenehmigung betrieben wird, die vom anderen Vertragsstaat ausgestellt wurde, einschließlich eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC);

unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Königreich Belgien und die Republik Österreich Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sind und daher zahlreiche harmonisierte europäische Regelungen im Bereich der Luftverkehrsvorschriften anwenden und damit eine standardisierte Vorgehensweise gewährleisten;

sind auf Grundlage von Artikel 33 und 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt wie folgt übereingekommen:

¹ Kundgemacht in BGBI. III Nr. 57/1999.

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne des vorliegenden Abkommens, falls der Text nichts anderes erfordert:

1. bedeutet der Begriff „Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt², einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Abkommens angenommenen Anhänge und sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens gemäß Artikel 90 und 94 des Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind oder von diesen ratifiziert wurden;
2. bedeutet der Begriff „ICAO“ die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization);
3. bedeutet der Begriff „EASA“ die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency);
4. bedeutet der Begriff „Dry-Lease-Vereinbarung“ eine Vereinbarung zwischen Leasinggeber und Leasingnehmer für das Leasing eines Luftfahrzeugs zur entgeltlichen Nutzung, ohne Besatzung und unter Betrieb des Luftfahrzeugs im Rahmen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Leasingnehmers;
5. bedeutet der Begriff „Leasinggeber“ den eingetragenen Eigentümer oder die Person, die dem Leasingnehmer ein Luftfahrzeug zur entgeltlichen Nutzung überlässt;
6. bedeutet der Begriff „Leasingnehmer“ den Betreiber, an den ein Luftfahrzeug zur entgeltlichen Nutzung vermietet wird, und in dessen Betriebsgenehmigung einschließlich eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses das Luftfahrzeug registriert ist;

² Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949 zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 115/2008.

7. bedeutet der Begriff „Zivilluftfahrtbehörde“ im Falle des Königreichs Belgien die belgische Zivilluftfahrtbehörde mit Sitz in B-1210 Brüssel, City Atrium 6th floor, Vooruitgangstraat, 56, und im Falle der Republik Österreich die Luftfahrtbehörde Austro Control GmbH, Wagramer Straße 19, A-1220 Wien, die für die Durchführung dieses Abkommens verantwortlich ist, oder jede andere Person oder Behörde, die berechtigt ist, die Funktionen wahrzunehmen, die der genannten Behörde obliegen;
8. bedeutet der Begriff „Eintragungsstaat“ den Staat, in dessen Luftfahrzeugregister das zur entgeltlichen Nutzung vermietete Luftfahrzeug eingetragen ist;
9. bedeutet der Begriff „Betreiberstaat“ den Staat, von dem der Leasingnehmer seine Betriebsgenehmigung erhalten hat.

Artikel 2

Geltungsbereich

Dieses Abkommen gilt für Luftfahrzeuge, die im Staat einer Vertragspartei registriert sind und von einem Betreiber des Staats der anderen Vertragspartei zur gewerbsmäßigen Beförderung im Rahmen einer Dry-Lease-Vereinbarung oder einer anderen Vereinbarung im Sinne von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt betrieben werden. Dieses Abkommen ist auf die in den ausführenden Festlegungen (Liste der betroffenen Luftfahrzeuge) angeführten Luftfahrzeuge beschränkt, die zu gegebener Zeit nach Vereinbarung der belgischen Zivilluftfahrtbehörde und der Austro Control GmbH ergänzt werden können.

Artikel 3

Übertragene Zuständigkeiten

(1) Gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens ist die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaats befugt, folgende Zuständigkeiten einschließlich Beaufsichtigung und Kontrolle der in den entsprechenden Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vorgesehenen Aufgaben an die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaats zu übertragen.

1. Anhang 1 – Erlaubnisscheine des Personals – außer Ausstellung und Bestätigung von Erlaubnisscheinen.
2. Anhang 2 – Luftverkehrsregeln – Durchsetzung der Einhaltung geltender Regeln und Vorschriften in Bezug auf den Flug und das Manövrieren von Luftfahrzeugen.
3. Anhang 6 – Betrieb von Luftfahrzeugen – sämtliche Zuständigkeiten, die normalerweise dem Eintragsstaat obliegen, zur Beaufsichtigung und Kontrolle des Betriebs der in seinem Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge.
4. Anhang 8 – Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen – sämtliche Zuständigkeiten, die normalerweise dem Eintragsstaat obliegen und nicht von der EASA übernommen wurden, zur Beaufsichtigung und Kontrolle der in seinem Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge.

(2) Die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaats hat die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaats über jede geplante Untervermietung eines Luftfahrzeugs zu informieren, für das die Zuständigkeiten gemäß Absatz 1 übertragen wurden.

(3) Die Aufgaben und Funktionen gemäß Absatz 1 dürfen nicht an einen Drittstaat übertragen werden.

Artikel 4

Verfahren zur Übertragung von Zuständigkeiten

- (1) Einzelheiten zur Übertragung von Zuständigkeiten gemäß Artikel 3, darunter auch die anzuwendenden Bestimmungen und Verfahren, sind in Anhang 1 zu diesem Abkommen festgelegt. Anträge auf Übertragung von Zuständigkeiten durch die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaats erfordern eine schriftliche Annahme durch die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaats. Eine solche Annahme erfolgt durch Ergänzung der ausführenden Festlegungen (Liste der betroffenen Luftfahrzeuge).
- (2) Bei Verlängerung einer Dry-Lease-Vereinbarung gilt Absatz 1 entsprechend. Er gilt ebenfalls im Falle einer Verlängerung einer sonstigen Vereinbarung im Sinne von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt.
- (3) Die Zivilluftfahrtbehörden sind befugt, die Übertragung von Zuständigkeiten jederzeit zu widerrufen. Der Widerruf muss schriftlich erfolgen. Er wird 7 Tage nach Erhalt wirksam.
- (4) Ein Luftfahrzeug, für das die Zuständigkeit zur Beaufsichtigung und Kontrolle kraft Artikel 3 (1) übertragen wurde, unterliegt den Vorgaben der jeweils geltenden Gesetze sowie aller sonstigen Regelungen und Verfahren des Betreiberstaats.

Artikel 5

Treffen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden

Bei Bedarf sind Treffen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsstaaten einzuberufen, um Angelegenheiten der Abläufe und Lufttüchtigkeit zu erörtern, die bei den Inspektionen des Luftfahrzeugs ermittelt wurden. In diesem Zusammenhang sind insbesondere folgende Themen zu erörtern:

1. Flugbetrieb,
2. Kontrolle der fortdauernden Lufttüchtigkeit und Wartung des Luftfahrzeugs,
3. Verfahren zur Verwaltung des Handbuchs zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness Management Exposition, CAME) bzw. des Handbuchs zur Kontrolle der Wartung durch den Betreiber (Operator Maintenance Control Manual, MCM),
4. sonstige Angelegenheiten von Bedeutung, die sich aus den Inspektionen ergeben.

Artikel 6

Verpflichtung zur Mitführung von Unterlagen

Die Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsstaaten stellen dem Leasingnehmer eine beglaubigte Kopie dieses Abkommens sowie der Korrespondenz gemäß Artikel 4 (1) zur Verfügung. Kopien dieses Abkommens, der Korrespondenz sowie des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses, in dem das betreffende Luftfahrzeug eingetragen ist, sind an Bord des Luftfahrzeugs, für das die Zuständigkeit kraft dieses Abkommens übertragen wurde, mitzuführen. Wenn der Leasingnehmer von seiner Behörde die Genehmigung für ein System zur Auflistung der Eintragungskennzeichen für Luftfahrzeuge eingeholt hat, die im Rahmen seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses betrieben werden und zugelassen sind, so sind diese Liste und der entsprechende Teil des Betriebshandbuchs an Bord mitzuführen.

Artikel 7

Registrierung

(1) Die Vertragsstaaten haben dieses Abkommen sowie dessen Ergänzungen gemäß Artikel 83 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und entsprechend der Registrierungsvorschriften der ICAO für Luftfahrtabkommen und Vereinbarungen der ICAO zur Registrierung vorzulegen.

(2) Bei Aktualisierung von Anhang 1 oder der ausführenden Festlegungen (Liste der betroffenen Luftfahrzeuge) hat jede Zivilluftfahrtbehörde der ICAO eine Kopie zur Registrierung vorzulegen.

Artikel 8

Gebühren

Jede Behörde berechnet Kosten und Gebühren nach ihren eigenen Bestimmungen.

Artikel 9

Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach seinem Unterzeichnungsdatum in Kraft.

(2) Änderungen dieses Abkommens müssen schriftlich erfolgen.

(3) Das vorliegende Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann jederzeit von den Vertragsparteien schriftlich beendet werden. Es läuft 60 Tage nach Eingang der schriftlichen Kündigung ab.

(4) Bis zu seinem Inkrafttreten findet das Abkommen vorbehaltlich der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen der Vertragsparteien vorläufige Anwendung.

Geschehen in Wien und in Brüssel am 28. Oktober 2016, jeweils auf Englisch.

Für die
Zivilluftfahrtbehörde des Königreichs Belgien
City Atrium 6th floor, Vooruitgangstraat, 56,
B-1210 Brüssel

Nathalie Dejace
Generaldirektorin

Für den
Österreichischen Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie
Bereich Zivilluftfahrt
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

Mag. Elisabeth Landrichter
Leiterin Zivilluftfahrt

Anhang 1: Übertragung von Zuständigkeiten und Arbeitsabläufen in Bezug auf das bilaterale Abkommen zwischen Belgien und Österreich über die Durchführung von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt.

1 Funktion, Aufgaben und Zuständigkeiten

- 1.1 Der Betreiberstaat³ übernimmt in Bezug auf das Luftfahrzeug sämtliche Zuständigkeiten, die ansonsten dem Eintragsstaat zufallen würden, soweit wie im ICAO Abkommen von Chicago Artikel 12 (Luftverkehrsregeln) und seinen Anhängen 6 und 8, sowie der Verordnung (EU) der Kommission 965/2012 definiert. Dazu gehört auch die Erteilung von Ausnahmen von diesen geltenden Regelungen. Es wird klargestellt, dass auch die Zuständigkeit für die MEL (Minimum Equipment List, Mindestausrüstungsliste) des Luftfahrzeugs zu den Zuständigkeiten zählt, die an den Betreiberstaat übertragen werden.
- 1.2 Der Eintragsstaat übernimmt in Bezug auf das Luftfahrzeug sämtliche übrigen Zuständigkeiten, die dem Eintragsstaat zufallen und die als solche im ICAO Abkommen von Chicago Artikel 30 (Lizenz zum Betrieb eines Bordfunktensendergeräts), 31 (Lufttüchtigkeitszeugnis), 32 (a) (Erlaubnisscheine des Personals) und seinen Anhängen 6 und 8 definiert sind.

Insbesondere:

- 1.2.1 wird gemäß Artikel 30 des Abkommens von Chicago die Lizenz zum Betrieb eines Bordfunktensendergeräts vom Eintragsstaat ausgestellt.
- 1.2.2 behält gemäß Artikel 31 des Abkommens von Chicago und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Verordnung (EU) 1321/2014⁴ und den Absätzen M.1.1 und M.1.4 von Teil M und in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission und all ihren Ergänzungen, der Eintragsstaat folgende Funktionen, Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf das Luftfahrzeug:
- (a) Genehmigung des Instandhaltungsprogramms für das Luftfahrzeug sowie sämtliche Überarbeitungen und Abweichungen davon;
 - (b) Beaufsichtigung von Modifikationen und Reparaturen, einschließlich Inneneinbauten sowie Notfall- und Sicherheitsausrüstung, als zuständige Behörde für Teil M M.1.§1;

³ Betreiberstaat gemäß Definition in Anhang 6 Kapitel 1 des Abkommens von Chicago.

⁴ Verordnung (EG) 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.

- (c) Erteilung von Ausnahmen von geltenden Regelungen in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;
- (d) Technische Inspektionen des Luftfahrzeugs im Rahmen des Prüfprogramms des Eintragungsstaats zur Überwachung des Zustands der Flotte (M.B.303);
- (e) Erteilung und Prüfung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs;
- (f) Entgegennahme von Ereignismeldungen, die in Teil M, Artikel M.A.202 der Verordnung 1321/2014 vorgesehen sind; darüber hinaus müssen Unfälle und ernste Zwischenfälle gemäß ICAO Anhang 13 der österreichischen AIB gemeldet werden;
- (g) Überwachung von Teil M M.A.301.5 der Verordnung (EU) 1321/2014. In Bezug auf M.A.301.5(IV) sind die ADs der EASA einzuhalten;
- (h) Erteilung von Fluggenehmigungen, außer wenn Fluggenehmigungen durch Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß ihren Vorrechten im Rahmen von M.A.711(c) ausgestellt werden.

Der Betreiberstaat ist dafür zuständig, die Überwachung des Systems zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des gemäß Part M, Unterabschnitt G von Verordnung (EU) 1321/2014 zugelassenen Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sicherzustellen.

Der Betreiberstaat gewährt dem Eintragungsstaat das Recht, auf seinem Gebiet oder auf dem Gelände des Betreibers, dessen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder dessen Betrieb gemäß Teil-145 Inspektionen am Luftfahrzeug durchzuführen. Der Eintragungsstaat informiert den Betreiberstaat spätestens 48 Stunden im Voraus über geplante Inspektionen (außer bei dringenden Sicherheitsbedenken).

- 1.2.3 Gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission (in der jeweils gültigen Fassung) muss die Pilotenlizenz der Besatzungsmitglieder von einem Mitgliedsstaat der EASA ausgestellt oder als gültig anerkannt werden.

2 Benachrichtigung, Koordination und Kontrolle

Die Vertragsparteien benachrichtigen sich gegenseitig bei Verstößen der Stufe 1 in Bezug auf:

- (a) die Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, (b) der Instandhaltung des Luftfahrzeugs und (c) in Bezug auf die entsprechenden Regelungen erteilte Ausnahmen innerhalb von 72 Stunden nach dem ersten Hinweis.