

(Übersetzung)

Abkommen

zwischen dem

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich

und der

Zivilluftfahrtbehörde des Königreichs Spanien

über

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

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich

und

die Zivilluftfahrtbehörde des Königreichs Spanien

In Erwägung des Protokolls¹ vom 6. Oktober 1980 zur Änderung/Ergänzung von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

von dem Wunsch geleitet, zur Erhöhung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt dem Betreiberstaat eines Luftfahrzeugs die Aufgaben und Pflichten des Eintragsstaates gemäß den Artikeln 12, 30, 31 und 32 lit. a) des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, festgelegt in Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, der in das Protokoll vom 6. Oktober 1980 aufgenommen wurde, ganz oder teilweise zu übertragen,

in der Überzeugung, dass im Einklang mit ICAO Doc 9760, Teil IV, Kapitel 6 (Lufttüchtigkeitshandbuch) und mit ICAO Doc 8335, Teil V (Verfahrenshandbuch für Betrieb, Inspektion, Zertifizierung und fortlaufende Überwachung) die genaue Festlegung der internationalen Verpflichtungen und Zuständigkeiten der Vertragsstaaten in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt erforderlich ist, 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) oder einer anderen Vereinbarung im Geist von Artikel 83bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

in Erwägung der Tatsache, dass sowohl das Königreich Spanien als auch die Republik Österreich Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind und daher zahlreiche harmonisierte europäische Vorschriften im Bereich des Luftverkehrsrechts anwenden, die einen einheitlichen Ansatz gewährleisten,

haben sie auf der Grundlage der Artikel 33 und 83^{bis} des Abkommens über die Internationale

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

Zivilluftfahrt wie folgt vereinbart:

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens, sofern der Text nichts anderes erfordert:

1. bedeutet der Ausdruck „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 jede Änderung der Anhänge oder des Abkommens nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind oder von diesen ratifiziert worden sind;
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 Ausdruck „Dry-Lease-Vereinbarung“ eine Vereinbarung zwischen Leasinggeber und Leasingnehmer über 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 eingetragen 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 Spanien die Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA) mit Sitz an der Anschrift Av. General Peron 40, E-28020 Madrid, und im Falle der Republik Österreich die für die Durchführung dieses Abkommens verantwortliche Luftfahrtbehörde Austro Control GmbH, Wagramer Straße 19, A-1220 Wien, 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 Luftfahrzeug eingetragen ist;
9. bedeutet der Begriff „Betreiberstaat“ jenen 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 83bis 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 und Unterzeichnung der Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA) und der Austro Control GmbH ergänzt werden können.

Artikel 3

Übertragene Zuständigkeiten

(1) Gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens ist die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragungsstaates hiermit befugt folgende Zuständigkeiten, einschließlich der Aufsicht und Kontrolle der in den entsprechenden Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vorgesehenen Aufgaben an die der Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaates zu

übertragen.

1. Anhang 2 – *Luftverkehrsregeln*: Durchsetzung der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und Verordnungen zu Flug und Manövrieren von Luftfahrzeugen.
2. Anhang 6 – *Betrieb von Luftfahrzeugen*: alle Zuständigkeiten, die normalerweise dem Eintragsstaat für die Aufsicht und Kontrolle des Betriebs von in sein Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugen obliegen.
3. Anhang 8 – *Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen*: alle Zuständigkeiten, die normalerweise dem Eintragsstaat obliegen und von der EASA nicht übernommen wurden, für die Aufsicht und Kontrolle von Luftfahrzeugen, die in seinem Luftfahrzeugregister eingetragen sind. Nach diesem Abkommen wird die Verantwortung für die Überwachung der Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von geleasten Luftfahrzeugen, die im Rahmen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) des Leasingnehmers betrieben werden, auf die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaates übertragen.

(2) Die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaates hat die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates über jede beabsichtigte Untervermietung eines Luftfahrzeugs zu informieren, für welches 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 für die Übertragung von Zuständigkeiten

(1) Einzelheiten zur Übertragung von Zuständigkeiten gemäß Artikel 3, samt den anzuwendenden Bestimmungen und Verfahren, sind in Anhang 1 zu diesem Abkommen festgelegt. Aktualisierungen von Anhang 1 werden von den Vertragsparteien einvernehmlich vereinbart.

Anträge auf Übertragung von Zuständigkeiten durch die Zivilluftfahrtbehörde des Eintragsstaates bedürfen der schriftlichen Annahme durch die Zivilluftfahrtbehörde des Betreiberstaates. Eine solche Annahme erfolgt durch eine Änderung der ausführenden

Festlegungen (Liste der betroffenen Luftfahrzeuge).

(2) Jede Zivilluftfahrtbehörde stellt sicher, dass die Leasingverträge mit den im vorliegenden Abkommen festgelegten Bedingungen im Einklang stehen.

(3) Bei Verlängerung einer Dry-Lease-Vereinbarung gilt Absatz 1 entsprechend. Er gilt auch für den Fall der Verlängerung einer sonstigen Vereinbarung im Sinne von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt.

(4) Die Zivilluftfahrtbehörden sind berechtigt, die Übertragung von Zuständigkeiten jederzeit zu widerrufen. Der Widerruf bedarf der Schriftform. Er wird 7 Tage nach Erhalt wirksam.

(5) Ein Luftfahrzeug, für das die Zuständigkeit für Aufsicht und Kontrolle nach Artikel 3 Abs. 1 übertragen wurde, unterliegt den Anforderungen der jeweils anwendbaren Gesetze sowie anderer Vorschriften und Verfahren des Betreiberstaates.

Artikel 5

Treffen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden

Bei Bedarf sind Treffen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsstaaten einzuberufen, um sowohl den Betrieb als auch Fragen der 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 Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Wartung von Luftfahrzeugen,
3. Verfahren zur Verwaltung des Handbuchs für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness Management Exposition, CAME) oder des Handbuchs zur Kontrolle der Wartung durch den Betreiber (Operator Maintenance Control Manual, MCM), falls zutreffend,

4. Ausbildung und Überprüfung des Flug- und Kabinenpersonals,
5. sonstige Angelegenheiten von Bedeutung, die sich aus den Inspektionen oder Ereignissen ergeben.

Artikel 6

Verpflichtung zur Mitführung von Dokumenten

Die Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsstaaten stellen dem Leasingnehmer eine beglaubigte Kopie dieses Abkommens sowie der Korrespondenz gemäß Artikel 4 Abs. 1 zur Verfügung. Kopien dieses Abkommens, des Korrespondenz sowie des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses, in dem das betreffende Luftfahrzeug eingetragen ist, sind an Bord jenes Luftfahrzeugs mitzuführen, für das die Zuständigkeit kraft dieses Abkommens übertragen wurde. Hat der Leasingnehmer von seiner Behörde die Genehmigung für ein System zur Auflistung der Eintragungskennzeichen für Luftfahrzeuge erhalten, 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 Änderungen, einschließlich Anhang 1 dieses Abkommens, gemäß Artikel 83 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und entsprechend der *Registrierungsvorschriften bei der ICAO von Luftfahrtabkommen und Vereinbarungen (Doc 6685) bei der ICAO zur Registrierung* vorzulegen.

(2) Nach Aktualisierung der Liste der betroffenen Luftfahrzeuge hat jede Zivilluftfahrtbehörde der ICAO eine Kopie zur Registrierung gemäß Artikel 83 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und in Übereinstimmung mit den *Registrierungsvorschriften bei der ICAO von Luftfahrtabkommen und Vereinbarungen (Doc 6685) bei der ICAO* vorzulegen. Die bei der ICAO registrierten Listen werden von der Deponentenbehörde jedes Mal bei Verlängerung der Gültigkeit des vorliegenden Abkommens um ein neues Luftfahrzeug oder eine neue Mietdauer aktualisiert.

Artikel 8

Gebühren

Jede Zivilluftfahrtbehörde berechnet die Kosten und Gebühren nach ihren eigenen Bestimmungen.

Artikel 9

Inkrafttreten, Geltungsdauer, Beilegung von Streitigkeiten

- (1) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach seinem Unterzeichnungsdatum in Kraft. Bis zum Inkrafttreten des Abkommens wird es vorbehaltlich der jeweiligen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien vorläufig angewandt.
- (2) Änderungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.
- (3) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.
- (4) Alle Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden durch Beratung zwischen den Parteien beigelegt und dürfen nicht an ein internationales Gericht, ein Schiedsgericht oder zum Vergleich an einen Dritten verwiesen werden.

Artikel 10

Kündigung und Benachrichtigung

- (1) Dieses Abkommen endet für einzelne Luftfahrzeuge:
 1. bei Beendigung des jeweiligen Flugzeugleasingverhältnisses oder einer sonstigen Vereinbarung, nach der sie betrieben werden, oder
 2. zum Zeitpunkt der Kündigung dieses Abkommens.
- (2) Nach Beratung zwischen den Vertragsparteien endet dieser Vertrag auch 60 Tage nach dem Datum des Eingangs einer schriftlichen Kündigung dieses Abkommens durch eine der beiden Vertragsparteien.

(3) Nach Kündigung dieses Abkommens wird die ICAO von jeder Vertragspartei hiervon unterrichtet.

(4) Wurde dieses Abkommen nicht aufgrund der Kündigung des zugrunde liegenden Leasingvertrags oder einer anderen Vereinbarung sondern aus anderen Gründen gekündigt, so sind die Eigentümer und der Betreiber von jeder Zivilluftfahrtbehörde zu benachrichtigen.

(5) Unter Berücksichtigung aller bisherigen Abkommen zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich und der Zivilluftfahrtbehörde des Königreichs Spanien über die Durchführung von Artikel 83bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt legen die zwei unterzeichnenden Parteien, mit der Absicht in eine neue Phase ihrer Beziehungen zu treten und diese Materie von nun an unter dem vorliegenden Abkommen zu regeln, einen dauerhaften rechtlichen Rahmen unter Bedingungen der Gegenseitigkeit, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 83bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, fest.

Geschehen in Wien am 30. November 2017 und in Madrid am 1. Dezember 2017 beide in englischer Sprache.

Für den

Österreichischen Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie, Abteilung
Zivilluftfahrt

Radetzkystraße 2

A-1030 Wien

Für die

Agencia Estatal de Seguridad Aerea
Av. del General Peron 40
E-28020 Madrid

Mag. Elisabeth Landrichter
Leiterin Zivilluftfahrt

Isabel Maestre Moreno
Leiterin der Behörde

Anhang 1: Übertragung von Zuständigkeiten und Arbeitsverfahren im Zusammenhang mit dem bilateralen Abkommen zwischen Spanien und Österreich über die Anwendung von Artikel 83bis des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt

1 Funktion, Aufgaben und Zuständigkeiten

- 1.1 Der Betreiberstaat³ übernimmt hinsichtlich des Luftfahrzeugs sämtliche Zuständigkeiten, die ansonsten dem Eintragsstaat zufallen würden, soweit in Artikel 12 (Luftverkehrsregeln) des Abkommens von Chicago und seinen Anhängen 6 und 8, sowie laut den Verordnungen (EU) Nr. 965/2012 und Nr.1321/2014 der Kommission definiert.

Dazu gehört auch die Erteilung von Ausnahmen von diesen anwendbaren Regelungen ein. Bei Ausnahmen ist der Eintragsstaat zu informieren.

Es wird klargestellt, dass auch die Zuständigkeit für die MEL (Minimum Equipment List) 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 Abkommen von Chicago Artikel 30 (Lizenz zum Betrieb eines Bordfunktensendergeräts), Artikel 31 (Lufttüchtigkeitszeugnis), Artikel 32 lit. a) (Ausweise für Luftfahrtpersonal) und seinen Anhängen 6 und 8 definiert sind.

Insbesondere:

- 1.2.1 Gemäß Artikel 30 des Abkommens von Chicago wird die Lizenz zum Betrieb eines Bordfunktensendergeräts vom Eintragsstaat ausgestellt.
- 1.2.2 Gemäß Artikel 31 des Abkommens von Chicago und gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) 1321/2014⁴ und den Absätzen M.1.1 und M.1.4 von Abschnitt M sowie gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission und allen Änderungen daran behält der Eintragsstaat die folgenden Funktionen, Pflichten und Zuständigkeiten in Bezug auf das Luftfahrzeug bei:
- (a) Technische Inspektionen des Luftfahrzeugs im Rahmen des Prüfprogramms des Eintragsstaates zur Überwachung des Zustands der Flotte (M.B.303);
 - (b) Erteilung und Prüfung des Luftfahrzeugs, es sei denn, das Luftfahrzeug hat sich in den letzten 12 Monaten in einer überwachten Umgebung befunden; dann kann es von der CAMO gemäß Abschnitt M (M.A.901 c) ausgestellt werden;

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

⁴ Verordnung (EU) 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) Entgegennahme von Ereignismeldungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 996/2012 oder Anhang 13 des Abkommens von Chicago, falls zutreffend;
- (d) Erteilung von Fluggenehmigungen, außer wenn Fluggenehmigungen von der Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß ihren Vorrechten im Rahmen von M.A.711(c) ausgestellt werden;
- (e) Codierung des ELT mit dem Ländercode des Eintragungsstaates.

Der Betreiberstaat behält die folgenden das Luftfahrzeug betreffenden Funktionen, Pflichten und Zuständigkeiten:

- (a) die MEL (Mindestausrüstungsliste) des Luftfahrzeugs;
- (b) Sicherstellung der Überwachung des Systems zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des gemäß Abschnitt M, Unterabschnitt G von Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 zugelassenen Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, einschließlich von Modifikationen und Reparaturen, Inneneinbauten sowie Notfall- und Sicherheitsausrüstung;
- (c) Genehmigung des Instandhaltungsprogramms des Luftfahrzeugs sowie aller Änderungen und Abweichungen davon;
- (d) Entgegennahme der in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 996/2012 oder Anhang 13 des Abkommens von Chicago vorgesehenen Meldungen über Vorkommnisse und einschlägige Folgemaßnahmen;
- (e) Sicherstellung der Einhaltung aller Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission gemäß Anhang IV [Teil-CAT] Unterabschnitt D.

Der Betreiberstaat räumt dem Eintragungsstaat das Recht ein, auf seinem Hoheitsgebiet oder auf dem Gelände des Betreibers, dessen Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder dessen Betrieb gemäß Teil-145 Inspektionen am Luftfahrzeug durchzuführen. Der Eintragungsstaat unterrichtet den Betreiberstaat mindestens 48 Stunden vor geplanten Überprüfungen (außer in Fällen dringender Sicherheitsbedenken).

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

2. Benachrichtigung, Koordination und Kontrolle

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

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

3. Zuständigkeiten der Republik Österreich und des Königreichs Spanien in Bezug auf die Lufttüchtigkeit (gemäß Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, TEIL-M)

Anforderung nach Abschnitt M	Gegenstand	Zuständiger Staat
M.1.1	Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des einzelnen Luftfahrzeugs	Betreiberstaat
	Erteilung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit	Eintragsstaat
M.1.4	Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen,	Betreiberstaat
UNTERABSCHNITT C AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT		
M.B.301	Instandhaltungsprogramm	Betreiberstaat
M.B.302	Ausnahmen	Eintragsstaat
M.B.303	Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	Eintragsstaat
M.B.304	Entzug und Aussetzung der ARC	Eintragsstaat
UNTERABSCHNITT 1 BESCHEINIGUNG DER PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT		
M.B.901	Beurteilung von Empfehlungen	Eintragsstaat
M.B.902	Prüfung der Lufttüchtigkeit durch die zuständige Behörde	Eintragsstaat
M.B.903	Beanstandungen	Eintragsstaat