



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14.10.2009
K(2009) 7633 endgültig

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 14.10.2009

**zur Ermächtigung Österreichs, Deutschlands, des Vereinigten Königreichs und Maltas
zur Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen in Abweichung von der Verordnung
(EWG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der
Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt**

(Nur der deutsche, englische und maltesische Text sind verbindlich.)

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 14.10.2009

zur Ermächtigung Österreichs, Deutschlands, des Vereinigten Königreichs und Maltas zur Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen in Abweichung von der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt

(Nur der deutsche, englische und maltesische Text sind verbindlich.)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt¹, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach der Vorschrift OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 wird ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis nur ausgestellt und bleibt nur gültig, wenn für die betriebenen Luftfahrzeuge ein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis nach der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben² ausgestellt worden ist.
- (2) Im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, Teil 21A.173 Buchstabe a), wird ein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis definiert.
- (3) Nach OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 2 muss das Instandhaltungssystem von der Luftfahrtbehörde in Übereinstimmung mit Teil M, Abschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 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 ausführen³, genehmigt werden.
- (4) Unter OPS 1.875 ist festgelegt, dass ein Luftfahrzeug nur betrieben werden darf, wenn es von einem geeigneten, gemäß Teil 145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 genehmigten oder anerkannten Instandhaltungsbetrieb instand gehalten und zum Betrieb freigegeben wurde, wobei Vorflugkontrollen ausgenommen sind, und dass die

¹ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

² ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6.

³ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

Anforderungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die eingehalten werden müssen, um den Bedingungen für die Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens gemäß der Vorschrift OPS 1.180 zu genügen, in Teil M der letztgenannten Verordnung aufgeführt sind.

- (5) Nach OPS 1.175 Buchstabe o) muss der Luftfahrtunternehmer für alle im Rahmen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses betriebenen Luftfahrzeuge die Instandhaltungsvorschriften gemäß Teil M erfüllen.
- (6) Nach OPS 1.1070 hat der Luftfahrtunternehmer ein genehmigtes Organisationshandbuch für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil M, Abschnitt M.A.704 zu führen und auf dem neuesten Stand zu halten.
- (7) Unter OPS 1.660 heißt es, dass ein Propellerturbinenflugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder ein Strahlflugzeug nur betrieben werden dürfen, wenn es über ein Höhenvorwarnsystem verfügt.
- (8) Nach OPS 1.665 darf ein Luftfahrzeug mit Turbinenantrieb und einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 nur betrieben werden, wenn es mit einer Bodenannäherungswarnanlage mit integrierter vorwärts gerichteter Bodenhinderniswarnfunktion (Geländewarnsystem — TAWS) ausgerüstet ist.

Österreich

- (9) Österreich unterrichtete die Kommission mit Schreiben vom 14. Oktober 2008 gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 von seiner Absicht, dem Luftverkehrsbetreiberzeugnisinhaber Luftfahrtunternehmen Peter Gabriel bis 9. Juli 2009 das Abweichen von den Bestimmungen der Vorschrift OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1 in Anhang III dieser Verordnung zu erlauben. Mit Schreiben vom 4. Juni 2009 erklärte Österreich, dass dieser Antrag unbefristet sei.
- (10) Das in der Mitteilung Österreichs genannte Luftfahrzeugmuster, Antonov AN-2, fällt unter Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG⁴. Die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Lufttüchtigkeit finden daher keine Anwendung auf das betreffende Luftfahrzeug, für das mithin kein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis wie oben definiert erteilt werden kann.
- (11) Österreich hat die Maßnahmen beschrieben, die im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ein gleichwertiges Maß an Sicherheit gewährleisten würden: Flüge werden nur unter VFR/am Tage durchgeführt; für das Luftfahrzeug wurde von einem Mitgliedstaat ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Anhang 8 zum ICAO-Abkommen ausgestellt, und das Luftfahrzeug entspricht den Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003; der

⁴ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

Betreiber hält sämtliche österreichischen und gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für den Betrieb ein, außer derjenigen, für die die Ausnahme beantragt wird.

Deutschland

- (12) Deutschland unterrichtete die Kommission mit Schreiben vom 12. September 2008 gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 von seiner Absicht, den Luftfahrtunternehmen Air Services Berlin CFH GmbH, Air Tempelhof Fluggesellschaft mbH & Co. KG, Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung, Donau Air Service GmbH, Hanseflug GmbH, LTS LuftTaxiService in Berlin und Brandenburg MiniHansa Flugbetriebsgesellschaft mbH das Abweichen von den Bestimmungen der Vorschrift OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1 in Anhang III dieser Verordnung zu erlauben.
- (13) Mit Schreiben vom 13. November 2008 teilte Deutschland der Kommission seine Absicht mit, die genannte Abweichung auf die Unternehmen Clipper Aviation und Axenbeck Sky Services auszudehnen.
- (14) Die von diesen Mitteilungen Deutschlands betroffenen Luftfahrzeugmuster – Junkers Ju 52, Dornier Do 27, Antonov AN-2 und AN-2T, Douglas DC-3-R 1830-90C, de Havilland DHC-2 ML1 Beaver, Piper PA 18-150 und Max Holste MH-1521 Broussard – fallen unter Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Für diese Luftfahrzeuge kann daher kein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis wie oben definiert erteilt werden.
- (15) Deutschland hat die bestehenden Maßnahmen beschrieben, die im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ein gleichwertiges Maß an Sicherheit gewährleisten würden: Für die betreffenden Luftfahrzeuge wurden gemäß Anhang 8 zum ICAO-Abkommen nationale Lufttüchtigkeitszeugnisse ausgestellt; die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wird durch deutsche Instandhaltungsorganisationen gewährleistet, die im Besitz von Genehmigungen nach Teil 145 sowie nationaler Genehmigungen sind; Deutschland hat die entsprechenden Verfahren zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit im Rahmen einer nationalen Übereinkunft gebilligt und überprüft diese regelmäßig im Einklang mit dem nationalen Recht.

Vereinigtes Königreich

- (16) Das Vereinigte Königreich unterrichtete die Kommission mit Schreiben vom 2. September 2008 gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 von seiner Absicht, den Luftfahrtunternehmen RVL Aviation Limited und Cirrus Aviation Limited das Abweichen von den Bestimmungen der Vorschriften OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 2, OPS 1.875, OPS 1.175 Buchstabe o) und OPS 1.1070 in Anhang III dieser Verordnung zu erlauben.
- (17) Die von der Mitteilung des Vereinigten Königreichs betroffenen Luftfahrzeugmuster – Douglas DC3, Scottish Aviation Twin pioneer, De Havilland DH89A Rapide und DH104 Dove – fallen unter Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Für diese Luftfahrzeuge kann daher kein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis wie oben definiert erteilt werden.

- (18) Das Vereinigte Königreich erklärt, dass jegliches potenzielle Risiko, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs ohne ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Teil 21 und ohne vollständige Einhaltung der in seiner Mitteilung genannten Instandhaltungsvorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 verbunden ist, durch ein nationales Lufttüchtigkeitszeugnis abgedeckt wird, das den Anforderungen von Anhang 8 zum ICAO-Abkommen sowie genehmigten nationalen Instandhaltungsbestimmungen genügt, die mit Teil M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in Einklang stehen. Daneben genehmigt das Vereinigte Königreich die betreffenden Flüge nur unter restriktiven Bedingungen: erlaubt sind lediglich unter VFR/am Tage durchgeführte Rundflüge innerhalb eines Umkreises von 50 Seemeilen vom Flughafen.

Malta

- (19) Malta unterrichtete die Kommission mit Schreiben vom 10. September 2008 gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 von seiner Absicht, dem Luftfahrtunternehmen Harbour Air (Malta) Limited das Abweichen von den Bestimmungen der Vorschriften OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 2, OPS 1.175 Buchstabe o), OPS 1.875 Buchstaben a) und d), OPS 1.660 und OPS 1.665 in Anhang III dieser Verordnung zu erlauben.
- (20) Das von der Mitteilung Maltas betroffene Luftfahrzeugmuster – ein Wasserflugzeug Viking De Havilland DHC 3T – fällt unter Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Für dieses Luftfahrzeug kann daher kein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis wie oben definiert erteilt werden.
- (21) In Bezug auf die getroffenen Maßnahmen, die im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ein gleichwertiges Maß an Sicherheit gewährleisten sollen, erklärte Malta: Für das betreffende Wasserflugzeug wurde gemäß Anhang 8 zum ICAO-Abkommen ein nationales Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt; die Übereinstimmung mit Abschnitt M dieser Verordnung ist gesichert durch die maltesischen Lufttüchtigkeitsvorschriften für die Zivilluftfahrt (Malta Civil Airworthiness Requirements, MCAR), die an die spezifischen Besonderheiten von Luftfahrzeugen gemäß Anhang II angepasste Vorschriften von Teil M und Teil 145 umfassen, sowie durch die von der maltesischen Zivilluftfahrtbehörde (Department of Civil Aviation, DCA) geführte kontinuierliche Aufsicht über die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften; alle anderen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 werden eingehalten; jegliches potenzielle Risiko, das mit dem betreffenden Flugbetrieb verbunden ist, wird durch den Umstand begrenzt, dass dieser auf unter VFR/am Tage durchgeführte Flüge beschränkt ist. Somit ist auch das Risiko einer Nichteinhaltung der Vorschriften OPS 1.660 und OPS 1.665 abgedeckt.

Rechtliche Würdigung

- (22) Die Kommission hat die oben beschriebenen Ausnahmeanträge im Hinblick auf die in Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 vorgeschriebenen Bedingungen geprüft. Dabei berücksichtigte sie die Bestimmungen dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, die Angaben der Mitgliedstaaten sowie sonstige Informationen, die eingeholt wurden auf Grundlage der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der

Gemeinschaft anfliegen⁵, sowie der Verordnungen (EG) Nr. 216/2008 und (EG) 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG⁶.

- (23) Die Kommission ist angesichts der Bedingungen, unter denen die betreffenden Luftfahrzeuge betrieben werden, wozu auch die getroffenen Aufsichts-, Lufttüchtigkeits-, Instandhaltungs- und Betriebssicherheitsmaßnahmen zählen, der Auffassung, dass die von Österreich, Deutschland, dem Vereinigten Königreich und Malta notifizierte Maßnahmen den Sicherheitszielen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 entsprechen und ein gleichwertiges Maß an Sicherheit gewährleisten.
- (24) Die von Österreich, Deutschland, dem Vereinigten Königreich und Malta beabsichtigten Abweichungen sind zur Aufrechterhaltung des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs mit den betreffenden Luftfahrzeugen notwendig.
- (25) Die Alternative zu den beantragten Abweichungen in Bezug auf das Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis bestünde in der Einstellung des gewerblichen Flugbetriebs oder der Beantragung eines Standard-Lufttüchtigkeitszeugnisses nach der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, Teil 21.A173 Buchstabe a). Die Kosten einer solchen Zulassung wären jedoch übermäßig, wenn nicht gar unerschwinglich, und angesichts des gewährleisteten Sicherheitsniveaus unangemessen hoch.
- (26) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Österreich kann abweichend von der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1 dem Luftverkehrsbetreiberzeugnisinhaber Luftfahrtunternehmen Peter Gabriel für den Betrieb von Luftfahrzeugen des Musters Antonov AN-2 ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausstellen.

Artikel 2

Deutschland kann abweichend von der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1 den Luftfahrtunternehmen Clipper Air Services Berlin CFH GmbH, Air Tempelhof Fluggesellschaft mbH & Co. KG, Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung, Donau Air Service GmbH, Hanseflug GmbH, LTS LuftTaxiService in Berlin, Brandenburg MiniHansa Flugbetriebsgesellschaft mbH Aviation und Axenbeck Sky Services für den Betrieb von Luftfahrzeugen der Muster Junkers Ju52, Dornier Do27, Antonov AN-2 und AN-

⁵ ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

⁶ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

2T, Douglas DC 3 R 1830-90C, De Havilland DHC-2 ML1 Beaver, Piper PA 18-150 und Max Holste MH-1521 Broussard ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausstellen.

Artikel 3

Das Vereinigte Königreich kann abweichend von der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 2, OPS 1.875, OPS 1.175 Buchstabe o) und OPS 1.1070 den Luftfahrtunternehmen RVL Aviation Limited und Cirrus Aviation Limited für den Betrieb von Luftfahrzeugen der Muster Douglas DC3, Scottish Aviation Twin Pioneer, De Havilland DH89A Rapide und De Havilland DH104 Dove ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausstellen.

Artikel 4

Malta kann abweichend von der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 1, OPS 1.180 Buchstabe a) Absatz 2, OPS 1.875 Buchstaben a) und b), OPS 1.660 und OPS 1.665 dem Luftfahrtunternehmen Harbour Air (Malta) Limited für den Betrieb von Luftfahrzeugen des Musters Viking De Havilland DHC-3T ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausstellen.

Artikel 5

1. Für die von den Ausnahmen nach Artikel 1 bis 4 betroffenen Luftfahrzeuge ist ein Lufttüchtigkeitszeugnis im Einklang mit den nationalen Bestimmungen auszustellen, das den Anforderungen von Anhang 8 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt genügt.
2. Die von den Ausnahmen nach Artikel 1 bis 4 betroffenen Luftfahrtunternehmen müssen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 entsprechen oder für gleichwertige, von der zuständigen nationalen Behörde gebilligte Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und zur Instandhaltung Sorge getragen haben.
3. Der von den Ausnahmen nach Artikel 1 bis 4 betroffene Flugbetrieb ist unter vollständiger Einhaltung aller nicht von diesen Ausnahmen berührten Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 durchzuführen.

Artikel 6

In dem gemäß Artikel 1 bis 4 ausgestellten Zeugnis ist zu vermerken, dass es gemäß dieser Entscheidung in Abweichung von der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ausgestellt wurde.

Artikel 7

Diese Entscheidung ist an die Republik Österreich, die Bundesrepublik Deutschland, das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland sowie die Republik Malta gerichtet.

Brüssel, den 14.10.2009.

*Für die Kommission
Antonio TAJANI
Mitglied der Kommission*

BEGLAUBIGTE AUSFERTIGUNG
Für die Generalsekretärin

Jordi AYET PUIGARNAU
Direktor der Kanzlei