



Brüssel, 13. April 2018

MITTEILUNG

DER AUSTRITT DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS UND DIE EU-VORSCHRIFTEN IM BEREICH FLUGSICHERHEIT

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass das gesamte Primär- und Sekundärrecht der Union ab dem 30. März 2019 00:00 Uhr (MEZ) (im Folgenden das „Austrittsdatum“)¹ nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt, es sei denn, ein ratifiziertes Austrittsabkommen sieht ein anderes Datum vor². Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem „Drittland“³.

Die Vorbereitung auf den Austritt ist nicht nur eine Angelegenheit der EU und der nationalen Behörden, sondern auch der privaten Parteien.

Angesichts der erheblichen Ungewissheit, insbesondere hinsichtlich des Inhalts eines möglichen Austrittsabkommens, sind alle Akteure auf rechtliche Auswirkungen hinzuweisen, die zu berücksichtigen sind, wenn das Vereinigte Königreich zu einem Drittland wird⁴.

Vorbehaltlich etwaiger Übergangsbestimmungen, die in einem möglichen Austrittsabkommen enthalten sein können, gelten die EU-Vorschriften im Bereich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt ab dem Austrittsdatum nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Dies wirkt sich im Einzelnen wie folgt auf die verschiedenen Aspekte der Sicherheit in der Zivilluftfahrt aus:

¹ Der Europäische Rat kann im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich gemäß Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union einstimmig beschließen, dass die Verträge zu einem späteren Zeitpunkt keine Anwendung mehr finden.

² Derzeit werden Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich zu einem Austrittsabkommen geführt

³ Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist.

⁴ Für Waren, die vor dem Austrittsdatum in der EU in Verkehr gebracht werden, ist die EU bestrebt, mit dem Vereinigten Königreich im Rahmen eines Austrittsabkommens Lösungen zu vereinbaren. Die wesentlichen Grundsätze des Standpunkts der EU zu Waren, die vor dem Austrittsdatum nach Unionsrecht in Verkehr gebracht worden waren, sind unter folgendem Link (auf Englisch) abzurufen: https://ec.europa.eu/commission/publications/position-paper-goods-placed-market-under-union-law-withdrawal-date_en. Diesbezüglich ist zu beachten, dass sich die wesentlichen Grundsätze des Standpunkts der EU auf eine einheitliche Definition des Begriffs „Inverkehrbringen“ (und zwar im Sinne von „erstmalige Bereitstellung auf dem Markt“) stützen.

1. ZEUGNISSE⁵, DIE VON DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT AUSGESTELLT WURDEN UND DEREN INHABER SICH IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH BEFINDEN

Nach Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008⁶ (im Folgenden die „Grundverordnung“) nimmt die Europäische Agentur für Flugsicherheit („European Aviation Safety Agency“ – im Folgenden „EASA“) die Funktionen und Aufgaben des Entwurfsstaats im Hinblick auf Musterzulassungen für Erzeugnisse⁷, Zeugnisse für Teile und Ausrüstungen sowie Zeugnisse für Entwurfsorganisationen im Namen der Mitgliedstaaten wahr. Daher werden diese von der EASA für Personen und Organisationen mit Sitz im Vereinigten Königreich ausgestellten Zeugnisse ab dem Austrittsdatum ihre Gültigkeit verlieren. Die betreffenden Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen gelten nicht mehr als nach Artikel 5 der Grundverordnung zugelassen.

2. VON DEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUSGESTELLTE ZEUGNISSE

Zeugnisse, die von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage der Bestimmungen der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen ausgestellt wurden, verlieren mit dem Austrittsdatum ihre Gültigkeit in der EU. Es handelt sich insbesondere um

- nach Artikel 5 der Grundverordnung ausgestellte Lufttüchtigkeitszeugnisse, eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fluggenehmigungen, Zulassungen als für die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zuständigen Organisationen, Zulassungen als für die Herstellung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zuständigen Organisation, Zulassungen als Organisationen für Instandhaltungsausbildung und Zeugnisse für Personen, die zur Freigabe von Erzeugnissen, Teilen oder Ausrüstungen nach Instandsetzung berechtigt sind;
- nach Artikel 7 der Grundverordnung ausgestellte Pilotenlizenzen, ärztliche Zeugnisse für Piloten, Zulassungen für Ausbildungseinrichtungen für Piloten, Zulassungen für flugmedizinische Zentren, Zeugnisse für Flugsimulationsübungsgeräte, Zeugnisse für Personen, die für die Flugausbildung, die Flugsimulatorenausbildung oder die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind, sowie Zeugnisse für flugmedizinische Sachverständige;
- nach Artikel 8 der Grundverordnung ausgestellte Zeugnisse für Luftfahrzeugbetreiber und Bescheinigungen für Flugbegleiter;

⁵ Nach Artikel 3 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gilt als „Zeugnis“ jeder Genehmigungsschein, Erlaubnisschein oder eine Urkunde, die als Ergebnis der Zulassung ausgestellt wird.

⁶ 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 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

⁷ Nach Artikel 3 Buchstabe c der Grundverordnung gilt als „Erzeugnis“ ein Luftfahrzeug, ein Motor oder ein Propeller.

- nach den Artikeln 8a, 8b und 8c der Grundverordnung ausgestellte Zeugnisse für Flugplätze, Zeugnisse für Anbieter von Flugverkehrsmanagement („ATM“) oder Flugsicherungsdiensten („ANS“), Lizenzen und ärztliche Zeugnisse für Fluglotsen, Zeugnisse für Organisationen zur Fluglotsenausbildung, flugmedizinische Zentren für Fluglotsen, Zeugnisse für Personen, die für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen zuständig sind.

3. ZEUGNISSE, DIE VON JURISTISCHEN UND NATÜRLICHEN PERSONEN AUSGESTELLT WORDEN SIND, DIE VON DEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS ZERTIFIZIERT WURDEN

Zeugnisse, die die Einhaltung der Bestimmungen der Grundverordnung und ihrer Durchführungsvorschriften bestätigen und die vor dem Austrittsdatum von durch die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs zertifizierten rechtlichen und natürlichen Personen ausgestellt wurden, verlieren ab dem Austrittsdatum grundsätzlich ihre Gültigkeit. Allerdings gelten solche Zeugnisse insoweit fort, als sie sich auf Teile oder Ausrüstungen⁸ beziehen, die bereits vor dem Austrittsdatum im Einklang mit den geltenden EU-Lufttüchtigkeitsanforderungen in ein Luftfahrzeug eingebaut worden waren, für das ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis vorlag, welches vor dem Austrittsdatum von einer nationalen Behörde der EU-27 auf der Grundlage von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c der Grundverordnung ausgestellt worden war.

4. LUFTFAHRZEUGBETREIBER AUS DEM VEREINIGTEN KÖNIGREICH

Ab dem Austrittsdatum gelten Luftfahrzeugbetreiber aus dem Vereinigten Königreich als Drittlandbetreiber im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d der Grundverordnung und anderer EU-Vorschriften zur Flugsicherheit. Dies bedeutet, dass eine Sicherheitsgenehmigung der EASA nach den Artikeln 9 und 23 der Grundverordnung notwendig ist.

5. IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH EINGETRAGENE LUFTFAHRZEUGE

Ab dem Austrittsdatum gelten im Vereinigten Königreich eingetragene Luftfahrzeuge als in einem Drittland eingetragene Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b, c und d der Grundverordnung und anderer EU-Vorschriften zur Flugsicherheit.

Das bedeutet, dass EU-Luftfahrzeugbetreiber, die ein solches Luftfahrzeug betreiben, den Bestimmungen der Grundverordnung und ihrer Durchführungsvorschriften sowie den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008⁹ (betreffend Luftverkehrsdienste) hinsichtlich der Nutzung von

⁸ Dies gilt nicht für Erzeugnisse nach Artikel 3 Buchstabe c der Grundverordnung (siehe Fußnote 7).

⁹ 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 (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

in Drittländern registrierten Luftfahrzeugen genügen müssen. Insbesondere müssen sich EU-27-Luftfahrtunternehmen, die im Vereinigten Königreich registrierte Luftfahrzeuge mit Besatzung anzumieten gedenken („wet lease“), an die entsprechenden Bestimmungen in Bezug auf solche Luftfahrzeuge halten. Sie müssen in Bezug auf die Sicherheit also nachweisen, dass Sicherheitsstandards eingehalten werden, die denen von der Union oder von nationalem Recht auferlegten Sicherheitsstandards gleichwertig sind.

* * *

Personen, einschließlich Luftfahrtpersonal¹⁰, sowie Organisationen im Vereinigten Königreich, die ihre Tätigkeit in der EU auch nach dem Austrittsdatum fortsetzen wollen, obwohl ihre in den Abschnitten 1, 2 oder 3 genannten Zeugnisse mit diesem Datum ihre Gültigkeit verlieren, müssen sicherstellen, dass ab diesem Datum die Zertifizierungsanforderungen nach dem EU-Recht im Bereich der Flugsicherheit erfüllt sind.

Im Hinblick auf Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die vor dem Austrittsdatum zertifiziert und in Gebrauch genommen wurden, und/oder einschlägige Organisationen oder Personen, die eine Zulassung beantragen, prüft die Kommission derzeit, ob Maßnahmen – wie etwa die Veröffentlichung zusätzlicher Leitfäden – notwendig sind, um die weitere Einhaltung des EU-Rechts zu erleichtern.

Auf den Websites der Kommission zum Luftverkehr, einschließlich der Website zur Flugsicherheit (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en), und der Website der EASA (<https://www.easa.europa.eu/>) sind allgemeine Informationen (auf Englisch) verfügbar. Die entsprechenden Seiten werden erforderlichenfalls mit weiteren Informationen aktualisiert.

Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Verkehr

¹⁰ Z. B. Piloten, Flugbegleiter, Lehrberechtigte, Prüfer.