



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 10.12.2020
COM(2020) 828 final

2020/0364 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über bestimmte Aspekte der Flugsicherheit im Hinblick auf das Ende des im
Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und
Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft
genannten Übergangszeitraums**

(Text mit Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

•1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union ausgetreten. Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft¹ (im Folgenden das „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates² abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum nach Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020.

Gelingt es bis zum Ende des Übergangszeitraums nicht, eine Einigung über die künftigen Beziehungen im Bereich der Flugsicherheit zu erzielen, wird sich der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union insbesondere auf die Gültigkeit der Zulassungen/Zeugnisse und Lizenzen auswirken, die von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) im Namen des Vereinigten Königreichs oder von bestimmten im Vereinigten Königreich ansässigen Entwurfsorganisationen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139³ und den auf der Grundlage der genannten Verordnung oder der Verordnung (EG) Nr. 216/2008⁴ erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten ausgestellt wurden.

Im Bereich der Flugsicherheit können die Interessenträger die Auswirkungen, die das Ende des Übergangszeitraums auf Zulassungen/Zeugnisse und Genehmigungen hat, in den meisten Fällen durch verschiedene Maßnahmen ausgleichen, etwa durch eine Verlagerung hin zu einer Zivilluftfahrtbehörde eines Mitgliedstaats der Union oder die Beantragung einer von der Agentur erteilten Drittlandzertifizierung mit Wirkung ab dem Ende des Übergangszeitraums („frühzeitige Beantragung“). Zudem können nach Artikel 41 des Austrittsabkommens Teile und Ausrüstungen, für die eine von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs zertifizierte Person eine gültige Konformitätsbescheinigung entsprechend den EU-Flugsicherheitsvorschriften ausgestellt hat, in der EU nach den geltenden Bestimmungen auch nach Ablauf des

¹ ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

² Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

³ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

⁴ 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/EG ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

Übergangszeitraums verwendet werden, sofern sie in der EU oder im Vereinigten Königreich vor Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden.

Im Unterschied zu anderen Bereichen des Unionsrechts ist es natürlichen und juristischen Personen in einigen Fällen jedoch nicht möglich, die in der Union auftretenden unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen abzufedern. Daher sollte die Kommission Maßnahmen vorschlagen, mit denen sichergestellt wird, dass die Zulassungen/Zugnisse für bestimmte luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für Unternehmen weiterhin gültig bleiben.

Hinsichtlich bestimmter luftfahrttechnischer Erzeugnisse („Musterzulassung“) und Unternehmen („Organisationszulassung“) übernimmt das Vereinigte Königreich für sein Hoheitsgebiet ab dem Ende des Übergangszeitraums wieder die Rolle eines „Entwurfsstaats“ im Sinne des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt. Bis zum 31. Dezember 2020 liegt dies in der Zuständigkeit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit.

Daher ist es notwendig, einen kontrollierten Übergangsmechanismus zu entwickeln, mit dem sichergestellt wird, dass die betroffenen Erzeugnisse oder Muster, die vor Ende des Übergangszeitraums von der Agentur oder einer von der Agentur zugelassenen Entwurfsorganisation zertifiziert wurden, weiterhin in Luftfahrzeugen der Union verwendet werden können.

Mit den vorgeschlagenen Bestimmungen werden die Anforderungen an die Sicherheits- und Umweltleistung der Luftfahrt in der Union nicht abgesenkt. Die vorgeschlagenen Bestimmungen werden es ermöglichen, dass im Einklang mit dem geltenden Unionsrecht Hersteller in der Union ihre Erzeugnisse weiterhin herstellen und Betreiber diese Erzeugnisse weiterhin einsetzen können. Eine Unterbrechung dieser Tätigkeiten würde für Gesellschaft und Wirtschaft beträchtliche Herausforderungen darstellen. Der Vorschlag gewährleistet die Einhaltung des EU-Rechts durch die Organisationen und sorgt damit auch für den Schutz der Verbraucher und Bürger.

Dieser Rechtsakt ist Teil des Maßnahmenpakets, das die Kommission derzeit erlässt.

•1.2. Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Mit der vorgeschlagenen Verordnung als „lex specialis“ sollen einige der Folgen abgedeckt werden, die sich aus der Tatsache ergeben, dass die Verordnung (EU) 2018/1139 sowie die auf ihrer Grundlage und auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte nicht länger für das Vereinigte Königreich gelten. Die vorgeschlagenen Bestimmungen beschränken sich auf das, was mit Blick auf eine kontrollierte Verlagerung auf einen Luftverkehrsmarkt, der nicht mehr das Vereinigte Königreich umfasst, gewährleistet werden muss. Die allgemeinen Bestimmungen der vorstehend genannten Rechtsakte gelten ansonsten weiter. Dieser Vorschlag steht daher uneingeschränkt im Einklang mit geltendem Recht und insbesondere mit der Verordnung (EU) 2018/1139.

•1.3. Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Der Vorschlag betrifft die Flugsicherheit und ergänzt die Verordnung (EU) 2018/1139 der Union, um speziell der Situation Rechnung zu tragen, die sich aus dem Ende des im Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums ergibt, wenn bis zu diesem Zeitpunkt die Fragen der Flugsicherheit nicht in einem Abkommen geregelt sind.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

•2.1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

•2.2. Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Der Vorschlag, dessen Ziele nur durch einen Rechtsakt auf Unionsebene erreicht werden können, ergänzt bestehendes Unionsrecht durch Bestimmungen zur Erleichterung der ordnungsgemäßen Anwendung des Rechts nach dem Ende des im Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums.

•2.3. Verhältnismäßigkeit

Die vorgeschlagene Verordnung wird als verhältnismäßig angesehen, da sie unverhältnismäßige Störungen verhindern kann, indem sie eine begrenzte und notwendige Reihe von Sondervorschriften vorsieht, die eine kontrollierte Verlagerung auf einen Luftverkehrsmarkt gewährleisten, der nicht mehr das Vereinigte Königreich umfasst. Der Vorschlag geht nicht über das zur Erreichung dieses Ziels Notwendige hinaus und beinhaltet keine weiterreichenden Veränderungen oder dauerhaften Maßnahmen.

•2.4. Wahl des Instruments

Der Vorschlag enthält nur eine begrenzte Anzahl von Bestimmungen zur Regelung einer sehr speziellen und einmaligen Situation. Daher sollten die Verordnung (EU) 2018/1139 und/oder die auf ihrer Grundlage und auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte nicht geändert, sondern vielmehr ein eigener Rechtsakt erlassen werden. Die üblichen Bestimmungen für die betroffenen Zulassungen/Zeugnisse und Lizenzen fallen sowohl unter die Verordnung (EU) 2018/1139 als auch unter ihre von der Kommission erlassenen Durchführungsvorschriften. Angesichts dieser Sachlage und der Dringlichkeit der Angelegenheit erscheint eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates als die einzig angemessene Form für den Rechtsakt.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

•3.1. Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Aufgrund des außergewöhnlichen und einmaligen Charakters des Ereignisses, das diesen Vorschlag erforderlich macht, entfällt dieser Punkt.

•3.2. Konsultation der Interessenträger

Die besonderen Umstände, unter denen die Verhandlungen über das Abkommen über die künftigen Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union stattfanden und die sich ständig verändernde Situation machten es nahezu unmöglich, eine öffentliche Konsultation zu diesem Vorschlag abzuhalten. Die Herausforderungen, die sich mit dem Ende des im Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums am 31. Dezember 2020 ergeben, die Notwendigkeit, sich auf die am 1. Januar 2021 unvermeidlich eintretenden Änderungen vorzubereiten, und mögliche Lösungen wurden mit den verschiedenen Interessenträgern des Luftfahrtsektors und Vertretern der Mitgliedstaaten im Rahmen

bereichsübergreifender und themenspezifischer Sitzungen in Brüssel und in den Mitgliedstaaten erörtert.

Die von den verschiedenen Interessenträgern vorgebrachten Ansichten enthielten durchgehend die Forderung nach Regulierungsmaßnahmen in den Bereichen, in denen sie keine eigenen Contingency-Maßnahmen ergreifen können, um die Beeinträchtigungen abzufedern, die entstehen, wenn für die Zeit nach dem Ende des Übergangszeitraums mit dem Vereinigten Königreich möglicherweise kein Abkommen geschlossen wird, das die erforderlichen Bestimmungen zur Flugsicherheit enthält. Insbesondere Unternehmen, die Luftfahrzeuge herstellen, instandhalten oder betreiben, betonten, dass ihre Geschäftstätigkeit in der Union zum Stillstand kommen könnte, wenn für die Zeit nach dem Ende des Übergangszeitraums keine angemessenen Vorkehrungen getroffen werden. Das Hauptproblem scheint der Verlust der Gültigkeit vieler Zulassungen/Zeugnisse zu sein, die von der Agentur oder von der Agentur nach Unionsrecht zugelassenen Entwurfsorganisationen ausgestellt wurden. Viele Interessenträger verwiesen darauf, dass es weltweit für die vielen in einem Luftfahrzeug verwendeten Komponenten nur wenige Hersteller gibt (z. B. für Motoren für große Luftfahrzeuge). Der punktgenaue Ablauf des modernen Flugbetriebs und der Herstellung machen es unmöglich, den Betrieb aufrechtzuerhalten, wenn die betreffenden Sicherheitszulassungen bzw. -zeugnisse ungültig werden.

•3.3. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die Ergebnisse der hausinternen rechtlichen und technischen Analysen wurden mit Sachverständigen der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit weiter analysiert und geprüft, um sicherzugehen, dass die vorgeschlagene Maßnahme den intendierten Zweck auch erreicht, sich gleichzeitig aber auch auf das absolut Notwendige beschränkt.

•3.4. Folgenabschätzung

Eine Folgenabschätzung ist aufgrund der außergewöhnlichen Situation und der Tatsache, dass nur wenige der ursprünglich nach Unionsrecht erteilten Zulassungen/Zeugnissen von diesen vorgeschlagenen Sondermaßnahmen betroffen sind, nicht erforderlich. Es gibt keine politischen Optionen, die sich wesentlich von der vorgeschlagenen Option unterscheiden.

•3.5. Grundrechte

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf die Anwendung oder den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

•5.1. Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Entfällt aufgrund des kurzfristigen Charakters der vorgeschlagenen Maßnahme.

•5.2. Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Artikel 1

In diesem Artikel wird der Anwendungsbereich der Verordnung festgelegt, der sich auf die Konstruktionszertifizierung beschränkt, für die das Vereinigte Königreich die Rolle des Entwurfsstaats übernimmt und für die die Agentur nicht in der Lage ist, umgehend Drittlandzertifizierungen auszustellen.

Artikel 2

Da der Geltungsbereich der Verordnung auf bestimmte Zulassungen/Zugnisse beschränkt ist, die unter die Verordnung (EU) 2018/1139 fallen, sollten die Begriffsbestimmungen der genannten Verordnung und der auf deren Grundlage und der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte gelten. Artikel 2 sieht Entsprechendes vor.

Artikel 3

Artikel 3 bestimmt, dass die im Anhang aufgeführten Zulassungen/Zugnisse ab dem ersten Tag nach dem Ende des Übergangszeitraums als erteilt gelten. Die betreffenden Zulassungen/Zugnisse wurden ursprünglich von der Agentur in ihrer Funktion als Entwurfsstaat oder von einer von der Agentur zugelassenen Entwurfsorganisation erteilt. Für das Vereinigte Königreich werden sie ab dem Ende des Übergangszeitraums als Zulassungen/Zugnisse gelten, die vom Vereinigten Königreich in seiner Eigenschaft als Entwurfsstaat oder von einer von ihm zertifizierten Entwurfsorganisation ausgestellt wurden. Der in Artikel 3 festgelegte Standpunkt betrifft ab demselben Zeitpunkt die Agentur als Behörde, die die Aufgaben des Eintragungsstaats wahrnimmt.

Artikel 4

In diesem Artikel wird festgelegt, dass die Zulassungen/Zugnisse und deren Inhaber weiterhin dem Unionsrecht unterliegen, insbesondere was die Möglichkeit der Agentur, diese zu beaufsichtigen, und die geltenden Vorschriften für die Zertifizierung von Erzeugnissen betrifft.

Artikel 5

Angesichts des kurzen Zeitrahmens, der für die Annahme dieser Verordnung zur Verfügung steht, ist es wichtig, dass sie so bald wie möglich nach ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt. Sie sollte jedoch erst ab dem Zeitpunkt gelten, an dem der im Austrittsabkommen festgelegte Übergangszeitraum endet und solange kein Abkommen geschlossen wurde, in dem Fragen der Zivilluftfahrt und konkret die in dieser Verordnung behandelten Zugnisse/Zulassungen geregelt werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über bestimmte Aspekte der Flugsicherheit im Hinblick auf das Ende des im
Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und
Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft
genannten Übergangszeitraums**

(Text mit Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf
Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft³ (im Folgenden das „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates⁴ abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum nach Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020.
- (2) Hauptziel der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ ist die Festlegung und Aufrechterhaltung eines hohen einheitlichen Niveaus der

¹

² ABl. C , S. .

³ ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

⁴ Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

⁵ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

Flugsicherheit in der Union. Hierzu wurde ein System von Zulassungen/Zeugnissen für unterschiedlichste Luftfahrttätigkeiten errichtet, damit das geforderte Sicherheitsniveau erreicht wird und die Voraussetzungen für die notwendigen Überprüfungen und die gegenseitige Anerkennung der erteilten Zulassungen/Zeugnisse geschaffen werden.

- (3) Im Bereich der Flugsicherheit können viele Interessenträger die Auswirkungen, die das Ende des Übergangszeitraums auf Zulassungen/Zeugnisse und Genehmigungen hat, ohne dass die neuen Beziehungen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich im Bereich der Flugsicherheit in einem Abkommen geregelt sind, durch verschiedene Maßnahmen ausgleichen. Hierzu zählt die Verlagerung hin zu einer Zivilluftfahrtbehörde der Mitgliedstaaten und die Beantragung einer/eines von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) erteilten Zulassung/Zeugnisses vor dem Ende des Übergangszeitraums, die/das ab dem Tag nach dem Ende des Übergangszeitraums gilt.
- (4) Für einige Zulassungen/Zeugnisse müssen jedoch zur Bewältigung dieser Folgen besondere Maßnahmen getroffen werden. Dies gilt insbesondere für Konstruktionszertifizierungen, die die Agentur vor Ablauf des Übergangszeitraums Entwurfsorganisationen mit Hauptniederlassung im Vereinigten Königreich erteilt hat oder die von der Agentur zugelassene Entwurfsorganisationen erteilt haben. Bis zu diesem Zeitpunkt nahm die Agentur gemäß Artikel 77 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 im Namen des Vereinigten Königreichs die Funktionen und Aufgaben des „Entwurfsstaats“ im Sinne des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und seiner Anhänge wahr. Nach Ablauf des Übergangszeitraums werden die Funktionen und Aufgaben des „Entwurfsstaats“ in Bezug auf das Vereinigte Königreich von der britischen Zivilluftfahrtbehörde übernommen. Angesichts dieser Änderungen hat das Vereinigte Königreich mit Wirkung vom Ende des Übergangszeitraums Rechtsvorschriften erlassen, mit denen Konstruktionszertifizierungen, die vor dem Übergangszeitraum erteilt wurden, als nach dem Recht des Vereinigten Königreichs erteilt gelten.
- (5) Besondere Maßnahmen der Union sind erforderlich, um sicherzustellen, dass die von diesen Zulassungen/Zeugnissen betroffenen Konstruktionen weiterhin durch Zulassungen/Zeugnisse nach der Verordnung (EU) 2018/1139 abgedeckt werden, soweit in der Union eingetragene Luftfahrzeuge betroffen sind. Die Maßnahmen dürften es den betreffenden Luftfahrzeugbetreibern ermöglichen, die fraglichen Erzeugnisse weiterhin zu verwenden. Daher muss festgelegt werden, dass die Zulassungen/Zeugnisse für diese Konstruktionen ab dem Tag nach dem Ende des Übergangszeitraums als von der Agentur oder gegebenenfalls als von den von ihr zugelassenen Entwurfsorganisationen erteilt gelten. In der Verordnung (EU) 2018/1139 und den einschlägigen Rechtsakten der Kommission werden solche Zulassungen/Zeugnisse in Betracht gezogen, die auf der Grundlage ausgestellt werden, dass das betreffende Luftfahrzeug in einem Mitgliedstaat registriert ist, auch wenn der Entwurfsstaat ein Drittland ist.
- (6) Es sollte klargestellt werden, dass diese Zulassungen/Zeugnisse den einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf ihrer Grundlage oder den auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten

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

unterliegen, insbesondere denjenigen, die für die Konstruktionszertifizierung und die verbindlichen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gelten.

- (7) Angesichts der Dringlichkeit, die das Ende des Übergangszeitraums gebietet, sollte eine Ausnahme von der Achtwochenfrist gemacht werden, die nach Artikel 4 des dem Vertrag über die Europäische Union, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorgesehen ist.
- (8) Die Bestimmungen dieser Verordnung sollten aus Gründen der Dringlichkeit umgehend in Kraft treten und ab dem Tag gelten, der auf den Tag folgt, an dem der Übergangszeitraum endet, es sei denn, bis zu diesem Zeitpunkt ist ein Abkommen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten, das die Fragen der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Zusammenhang mit der in dieser Verordnung behandelten Konstruktionszertifizierung regelt —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Diese Verordnung enthält im Hinblick auf das Ende des Übergangszeitraums nach Artikel 126 des Austrittsabkommens spezifische Vorschriften für bestimmte Zulassungen/Zugnisse für die Flugsicherheit, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 oder der Verordnung (EU) 2018/1139 natürlichen und juristischen Personen mit Hauptgeschäftssitz im Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“) erteilt wurden.
- (2) Diese Verordnung gilt für die im Anhang aufgeführten Zulassungen/Zugnisse, die am Tag vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung gültig sind und die die Agentur natürlichen oder juristischen Personen mit Hauptgeschäftssitz im Vereinigten Königreich oder eine Entwurfsorganisation mit Hauptgeschäftssitz im Vereinigten Königreich erteilt hat. Sie gilt nur für Luftfahrzeuge, die in der Union registriert sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die entsprechenden Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie die Begriffsbestimmungen der Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte, die auf deren Grundlage oder der der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates erlassen wurden.

Artikel 3

Gültigkeit der Zulassungen/Zugnisse

Die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Zulassungen/Zugnisse gelten ab dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Zeitpunkt als erteilt

Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

- (1) von der Agentur in Bezug auf die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Zulassungen/Zeugnisse, die die Agentur erteilt hatte;
- (2) von einer von der Agentur zugelassenen Organisation in Bezug auf die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Zulassungen/Zeugnisse, die eine von der Agentur zugelassene Entwurfsorganisation erteilt hatte.

Artikel 4

Vorschriften für die in Artikel 3 genannten Zeugnisse/Zulassungen und die mit ihnen verbundenen Pflichten

Die unter Artikel 3 fallenden Zulassungen/Zeugnisse unterliegen den Vorschriften, die für sie nach der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf deren Grundlage und auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen einschlägigen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission⁷, gelten. Im Hinblick auf Stellen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Drittland haben, ist die Agentur mit den Befugnissen ausgestattet, die in der Verordnung (EU) 2018/1139 und in den auf deren Grundlage und auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

Artikel 5

Inkrafttreten und Anwendung

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
- (2) Diese Verordnung gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem das Unionsrecht gemäß den Artikeln 126 und 127 des Austrittsabkommens auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet.
- (3) Diese Verordnung findet keine Anwendung, wenn bis zu dem in Absatz 2 genannten Zeitpunkt ein Abkommen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten ist, das die Fragen der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Zusammenhang mit den in Artikel 1 Absatz 2 genannten Zulassungen/Zeugnissen regelt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

⁷ Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 10.12.2020
COM(2020) 828 final

ANNEX

ANHANG

der

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über bestimmte Aspekte der Flugsicherheit im Hinblick auf das Ende des im
Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und
Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft
genannten Übergangszeitraums**

LISTE DER ZULASSUNGEN/ZEUGNISSE NACH ARTIKEL 1

1. Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission¹ Anhang I, Teil-21, Hauptabschnitt A, Abschnitt B (Musterzulassungen und eingeschränkte Musterzulassungen)
2. Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission Anhang I, Teil-21, Hauptabschnitt A, Abschnitt D (Änderungen gegenüber Musterzulassungen und eingeschränkten Musterzulassungen)
3. Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission Anhang I, Teil-21, Hauptabschnitt A, Abschnitt E (Ergänzende Musterzulassung)
4. Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission Anhang I, Teil-21, Hauptabschnitt A, Abschnitt M (Reparaturen)
5. Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission Anhang I, Teil-21, Hauptabschnitt A, Abschnitt O (Zulassung gemäß Europäischer Technischer Standardzulassung)
6. Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission Anhang I, Teil-21, Hauptabschnitt A, Abschnitt J (Genehmigung als Entwicklungsbetrieb)

¹ Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 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 Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).