

**Inhaltlich-rechtliche Auswirkungen der Inkraftsetzung
der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15.07.2002
im Bereich des gewerblichen Flugbetriebes**

Diplomarbeit

an der Fachhochschule des Bundes
für öffentliche Verwaltung
Fachbereich Allgemeine Innere Verwaltung

im Fach: **Europarecht / Verwaltungsrecht**

vorgelegt von: **André Vandercappelle**
Lehrgang 94 Kurs 2

Erstprüfer: **Professor Dr. Rainer Buchholz, FH-Bund**

Zweitprüfer: **Dr. Peter Korrell, Luftfahrt-Bundesamt**

Themenstellung am: 04.04.2003

Bearbeitungsbeginn: 05.04.2003

Vorgelegt am:

I. Gliederung

I.	Gliederung.....	2
II.	Abkürzungsverzeichnis	4
1	Einleitung	6
1.1	Inhalt und Vorgehensweise	6
1.2	Begriffsbestimmungen.....	6
1.3	Abgrenzungen	7
2	Ziele der Verordnung (EG) 1592/2002	9
3	Analyse der bestehenden Rechtsstrukturen.....	10
3.1	National.....	10
3.1.1	Gesetze	10
3.1.2	Verordnungen.....	11
3.1.3	Durchführungsverordnungen	11
3.2	International	12
3.2.1	Weltweite Verträge	12
3.2.2	JAA.....	12
3.2.3	EG.....	16
3.3	Zusammenfassung.....	18
3.3.1	National.....	19
3.3.2	JAA.....	20
3.3.3	EG.....	20
3.4	Resümee	22
4	Verordnung (EG) Nr. 1592/2002	23
4.1	Legitimation.....	23
4.1.1	Legitimation der Verordnung.....	23
4.1.2	Legitimation der Agentur	23
4.2	Struktur der Verordnung	25
4.3	Aufgaben.....	26
4.3.1	Die Agentur	26
4.3.2	„Gewerblicher Flugbetrieb“	30

5	Zeitkritische Maßnahmen.....	33
5.1	„Flugbetrieb“	33
5.2	„Technische Bereiche“	34
5.3	Lösungen.....	36
5.3.1	Kommission	36
5.3.2	National.....	36
5.4	Schlusswort	39
III.	Abbildungsverzeichnis	40
IV.	Literaturverzeichnis.....	41
V.	Verwendete Vorschriften	41
VI.	Anlagen	44
	Anlage 1 Verordnung (EG) Nr. 1592/2002.....	44
	Anlage 2 Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 (Auszugsweise)	64
	Anlage 3 „Europäische Gruppierungen“	66
VII.	Erklärung.....	67

II. Abkürzungsverzeichnis

AOC	Air Operator's Certificate
bzw.	beziehungsweise
CG	Core Group
DV	Durchführungsverordnung
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECAR	European Civil Aviation Requirement
EG	Europäische Gemeinschaft
engl.	englisch
ER	Essential Requirement
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
evtl.	eventuell
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsrat
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
i.d.R.	in der Regel
i.V.m.	in Verbindung mit
IR	Implementing Rule
ICAO	International Civil Aviation Organisation
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
JAR-FCL	... - Flight Crew Licensing
JAR-OPS	... - Operations
LBA	Luftfahrt-Bundesamt
LBA-G	Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt
LuftBO	Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
LuftGerPV	Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät

LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
OVG	Oberverwaltungsgericht
sog.	sogenannte
u.a.	unter anderem; und andere
usw.	und so weiter
VG	Verwaltungsgericht
VO	Verordnung
z.B.	zum Beispiel
zzt.	zurzeit

1 Einleitung

1.1 Inhalt und Vorgehensweise

Diese Arbeit verschafft zunächst einen kurzen Überblick über die Ziele der „Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit“¹. Anschließend stellt sie den Ist-Zustand im deutschen Luftrecht dar und bewertet diesen.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt in der Interpretation der Verordnung. Im Kern der Verordnung steht die Errichtung der „Europäischen Agentur für Flugsicherheit - EASA“². Die Arbeit beschäftigt sich vor allem mit den Aufgaben der Agentur und den Formen des Handelns, um diese Aufgaben zu erfüllen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Auswertung der zeitlichen Vorgaben.

Die Betrachtung beschränkt sich vorwiegend auf den Bereich des gewerblichen Flugbetriebes, um den Rahmen der Arbeit einzugrenzen.

1.2 Begriffsbestimmungen

Der Begriff „gewerblicher Flugbetrieb“ wird nicht einheitlich verwendet, sodass hier die Bedeutung aus JAR-OPS1.001 deutsch³ gelten soll: „Betrieb von Zivilflugzeugen zum Zwecke der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrtunternehmen“.

Eine weitergehende Aufschlüsselung des Begriffes „Flugbetrieb“ erfolgt zum Beispiel durch die Bestimmungen zum Inhalt des Flugbetriebshandbuches in § 25 1. DV LuftBO. Dort werden für das Flugbetriebshandbuch Angaben zu Verfahren in verschiedenen Situationen (z.B. Notverfahren) und Rahmenbedingungen (z.B. Überwachungsaufgaben, Verantwortlichkeiten) gefordert. Somit

¹ folgend „Verordnung“ genannt

² folgend „Agentur“ genannt

³ Joint Aviation Requirement – Operations, siehe 3.2.2

umfasst „Flugbetrieb“ die (Verfahren zur) Flugdurchführung, Flugvorbereitung und Flugnachbereitung.

Im Allgemeinverständnis, aber auch in den hier maßgeblichen Vorschriften und Verträgen, wird Europa häufig als feststehender Begriff verwendet. Bei näherer Betrachtung gibt es jedoch Unterschiede im Verständnis. Zum Beispiel wird die Türkei häufig zu Europa gezählt, obwohl sie sich geographisch fast ausschließlich in Asien befindet. Auch Zypern ist geographisch betrachtet eher zu Asien zu zählen⁴.

Andererseits führt die Europäische Gemeinschaft die Bezeichnung „europäisch“ bei ihren Organisationen im Namen, umfasst jedoch „nur“ 15 Mitgliedstaaten.

Je nach Sichtweise - geographisch, politisch, historisch, kulturell oder wirtschaftlich - variiert das Verständnis von Europa zwischen den 15 EU-Mitgliedern und 41 Teilnehmer an der ECAC, Konferenz der europäischen, zivilen Luftfahrt.

Anlage 3 zeigt für den Bereich der Luftfahrt verschiedene europäische Gruppierungen, so dass der Umfang des verwendeten „Europas“ sich dort i.V.m. dem Kontext entschlüsseln lässt.

1.3 Abgrenzungen

Die verschiedenen Bereiche der Luftfahrt sind sehr stark miteinander verzahnt, sodass eine Abgrenzung zum Bereich des gewerblichen Flugbetriebs notwendig ist.

Das Luftfahrtpersonal unterliegt besonderen Bestimmungen (JAR-FCL) und soll hier nicht weiter betrachtet werden.

Die Luftfahrzeuge bedürfen der Verkehrszulassung, bestehend u.a. aus Musterzulassung und Lufttüchtigkeitszeugnis. Die Bestimmungen dazu (z.B.: JAR-21 und JAR-25) sind vornehmlich für Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe von Interesse. Die Luftfahrtunternehmen schaffen ihre Luftfahrzeuge i.d.R. zweckentsprechend (und zugelassen) an, sodass auf diese Bereiche nicht näher eingegangen wird.

⁴ MicroSoft Encarta 2003-standard; Schlagwort „Europa“; Kartenmaterial

Instandhaltungsbetriebe stellen ein Bindeglied zwischen den Bereichen Konstruktion / Herstellung und Flugbetrieb dar. Zum einen sind sie auf die Bauvorschriften (JAR-21 und JAR-25) der Bereiche Konstruktion und Herstellung angewiesen, zum anderen sind sie Teil der Flugbetriebe oder müssen separat unter Vertrag genommen werden, um die periodische, ordnungsgemäße Instandhaltung zu gewährleisten. Daher werden sie in diese Arbeit einbezogen.

2 Ziele der Verordnung (EG) 1592/2002

Nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung ist das Hauptziel die Schaffung und die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa.

Dazu wird eine „Europäische Agentur für Flugsicherheit“ eingerichtet, die EASA. (Artikel 12)

Die Agentur soll ferner zur Erreichung folgender Ziele beitragen:

1. Hohes, einheitliches Niveau im Umweltschutz
2. Erleichterung des freien Waren-, Personen und Dienstleistungsverkehrs
3. Steigerung der Kostenwirksamkeit bei Verwaltungen auf nationaler und europäischer Ebene
4. Unterstützung der Mitgliedstaaten gegenüber Verpflichtungen aus dem Chicagoer Vertrag (ICAO)
5. Weltweite Verbreitung der EU-Standpunkte zur zivilen Flugsicherheit, Zusammenarbeit mit Drittländern oder Organisationen

Die Ziele (1 bis 3) decken sich mit den allgemeinen Zielen der Europäischen Gemeinschaft aus Artikeln 2, 3 und 6⁵ des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft⁶ und bekräftigen die Beibehaltung dieser Ziele auch für den Bereich der Flugsicherheit.

⁵ vgl. für Umweltschutz Querschnittsklausel Artikel 6 EG-Vertrag

⁶ EG-Vertrag

3 Analyse der bestehenden Rechtsstrukturen

3.1 National

Die Legitimationskette beginnt mit der Gesetzgebungskompetenz. Artikel 73 Nr. 6 Grundgesetz (GG) weist dem Bund die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz über den Luftverkehr zu. Der Bundestag beschloss infolge dessen das Luftverkehrsgesetz (LuftVG). In § 1 2. Alternative LuftVG wird die Exekutive zum Erlass weiterer Rechtsvorschriften ermächtigt, dabei ist gemäß den in Artikel 80 Absatz 1 Satz 2 GG aufgestellten Anforderungen der Inhalt, der Zweck und das Ausmaß der Ermächtigung zu bestimmen⁷ (Wesentlichkeitstheorie). Mit § 32 LuftVG wird festgelegt, welche Rechtsverordnungen durch das Bundesministerium⁸ für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlassen werden.

3.1.1 Gesetze

Kern des deutschen Luftrechts ist das Luftverkehrsgesetz. Hierin werden zunächst die grundlegenden Regeln für den Luftverkehr definiert. Stark vereinfacht: „Wer und was darf unter welchen Voraussetzungen wie in die Luft?“ Des Weiteren werden dort u.a. die Bereiche Haftpflicht und Sanktionierungsmaßnahmen (Straf- und Bußgeldvorschriften) geregelt.

Aus dem LuftVG ergibt sich für die Betrachtung zunächst, dass Luftfahrzeuge einer Verkehrszulassung bedürfen (§ 2 Abs. 1 S. 1 LuftVG), dass zum Führen von Luftfahrzeugen eine Erlaubnis notwendig ist (§ 4), dass zum gewerbsmäßigen Transport von Personen oder Sachen eine Betriebsgenehmigung benötigt wird (§ 20) und dass die Verfahren zum Betrieb geregelt werden.

Weitere wichtige Gesetze für den Bereich der Luftfahrt sind das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt (LBA-G), das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) und das Gesetz über die Un-

⁷ Katz, Rdn. 340

⁸ laut Artikel 80 GG „Bundesminister“ (nicht Bundesministerium)

tersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (FIUUG).

3.1.2 Verordnungen

Die allgemeinen gesetzlichen Regelungen werden durch eine Vielzahl von Rechtsverordnungen konkretisiert. Diese Art der Normensetzung findet sich auch im allgemein besser bekannten Straßenverkehrsrecht wieder. Dort werden z.B. die maßgeblichen („alltäglich relevanten“) Regelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung und in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung festgelegt.

Die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) bestimmt grundlegende Regeln, wie „gegenseitige Rücksichtnahme“ (§ 1 Absatz 1) oder die Verwendung von einheitlichen Maßeinheiten für Höhenangaben und dergleichen (§ 9a) und regelt Verfahren für die Durchführung von Flügen.

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) legt die Anforderungen an Gerät, Personal und Flugplätze näher fest.

Zum Teil werden diese Bereiche in weiteren Rechtsverordnungen geregelt:

- Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV), welche u.a. Vorschriften zur Herstellung (§ 9) und Instandhaltung (§ 11) beinhaltet.
- Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) verweist für den gewerbsmäßigen Betrieb von Flugzeugen umfassend auf die JAR-OPS 1 deutsche Fassung. Für Hubschrauber gilt JAR-OPS 3 dt., die nicht näher angesprochen wird, da sie nur bei wenigen speziellen Verfahren für Hubschrauber von der JAR-OPS 1dt. abweicht.
- Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV)⁹.

3.1.3 Durchführungsverordnungen

Weitergehende Rechtsverordnungen kann das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) nach § 56 LuftBO und § 21 LuftGerPV für die jeweiligen Bereiche erlassen. Diese betreffen derzeit unter anderem Regelungen zur Anwendung der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (5. DV

⁹ in wesentlichen Teilen ab 01.05.2003 in JAR-FCL übergegangen

LuftBO) und Durchführungsbestimmungen zu „Lufttüchtigkeitsforderungen für Luftfahrtgerät“ (2. DV LuftGerPV).

Mit beiden Durchführungsverordnungen wird substantiell auf europäische Regelungen verwiesen.

3.2 International

3.2.1 Weltweite Verträge

Schon frühzeitig wurde die Notwendigkeit von internationalen Regelungen für den Flugverkehr erkannt, da mit dem Luftfahrzeug großen Entfernungen schnell zu überbrücken waren und damit auch häufig der Luftraum und die Einrichtungen anderer Staaten betroffen waren. Aus den „Abkommen über internationale Beförderung“ von Warschau, 1929 und dem „Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt“ (ICAO, Chicago 1944) resultieren Regelungen¹⁰, die weltweit als Grundlage für den Luftverkehr verwendet werden. Diese führen eine Mindestnorm zur Gewährleistung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt ein. Im deutschen Recht wurden diese vertraglichen Verpflichtungen bei der Gesetzgebung berücksichtigt.

3.2.2 JAA

3.2.2.1 Aufgaben und Ziele

In Deutschland und auch vielen anderen Staaten in Europa werden die ICAO-Regelungen national berücksichtigt. Diese Regelungen stellen aber nur eine Mindestnorm dar. Da ein höherer Level für den Bereich der zivilen Flugsicherheit erreicht werden sollte, entschlossen sich die Teilnehmer der Konferenz der europäischen, zivilen Luftfahrt (ECAC) 1990 ein Gremium aus den nationalen Luftfahrtbehörden die „Joint Aviation Authorities“ (JAA) zu gründen.

Ziel ist ein gemeinsames und hohes Sicherheitsniveau in Europa zu schaffen, das zudem noch die Arbeit der nationalen Verwaltungen erleichtert, in dem alle Mitglieder

¹⁰ z.B. Artikel 37 des Abkommens „Annahme internationaler einheitlicher Richtlinien und Verfahren“ Chicagoer Verträge

- auf ein gemeinsames und einheitliches Regelwerk - JAR (Joint Aviation Requirement) zurückgreifen können und
- ihre Prüfungen und Erlaubnisse gegenseitig anerkennen.

Dadurch entfällt auch eine erneute Überprüfung (von Personal, Geräten, Organisationen oder Betrieben) bei Verwendung von ausländischen Produkten, Dienstleistungen oder Personal. Dieser Wegfall von Doppelüberprüfungen ist nicht nur für die Behörden von Vorteil, sondern ermöglicht auch den JAA-anerkannten Luftverkehrsteilnehmern eine erhebliche Erleichterung bei der Marktteilnahme.

Folgende Vorschriften der Joint Aviation Authorities sind für diese Arbeit von Bedeutung:

- JAR-OPS 1 regelt umfassend die Verfahren für den gewerblichen Flugbetrieb¹¹.
- JAR-145 bestimmt die Vorschriften und Verwaltungsverfahren für die Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben.
- JAR-21 und JAR-25 enthalten Bauvorschriften. JAR-21 regelt dabei Allgemeines und verweist mit Appendix-D, nach einzelnen Luftfahrzeugmustern aufgeschlüsselt, auf die speziellen Bauvorschriften. Für den gewerblichen Flugbetrieb werden in der Regel „Großflugzeuge“ verwendet, welche in JAR-25 zusammengefasst sind. Diese Vorschriften zielen in erster Linie auf Herstellungsbetriebe ab, sind jedoch auch für die Instandhaltungsbetriebe eine wichtige Arbeitsgrundlage. Des Weiteren sind sie für diese Betrachtung von Interesse, weil sie nicht nur durch nationales Recht, sondern auch durch die Rechtsetzung der EG, Gültigkeit haben.

3.2.2.2 Rechtliche Stellung

Die JAA ist aus rechtlicher Sicht eine Stiftung niederländischen Rechts mit Sitz in den Niederlanden¹². Dies hat zur Folge, dass die von ihr aufgestellten Regeln nur für Mitglieder gelten, also nur die nationalen Luftfahrtbehörden¹³ betreffen.

Deutsche Behörden sind aber gemäß Artikel 20 Absatz 3 GG, „an Gesetz und Recht gebunden“, müssen ihr Handeln also auf gesetz-

¹¹ „Ops“ steht für Operations

¹² aus VG Braunschweig, 9 A 15/00 vom 13.12.2000, S.7

¹³ Anhang 3, Übersicht europäischer Staaten

liche Grundlagen zurückführen – Vorbehalt des Gesetzes. Dazu zählen die Regeln einer Stiftung niederländischen Rechts (zunächst) nicht.

In einem Klageverfahren wurde gegen die Anwendung der JAR-OPS 1 in Deutschland vorgebracht, dass diese nicht durch demokratisch legitimierte Stellen erlassen sei.

Das OVG Lüneburg hat mit Beschluss¹⁴ diese Argumente abgelehnt und das Urteil des VG Braunschweig¹⁵ bestätigt. Die Vorgehensweise, auf in Deutsch veröffentlichte (JAA-) Regelungen zu verweisen, ist als rechtens anzusehen. Weiterhin gilt, dass der Gesetzgeber wie auch der Ordnungsgeber „die gesetzlichen Tatbestände nicht selbst umschreiben muss, sondern im Wege der Verweisung auf andere Vorschriften Bezug nehmen darf“. Letztlich wird eine Verweisung insbesondere dann als verfassungsrechtlich unbedenklich angesehen, wenn der Gesetz- oder Ordnungsgeber sich nur den Inhalt der anderen Norm zum Zeitpunkt des Gesetzbeschlusses oder Erlasses zu Eigen macht wie er zum Bekanntgabzeitpunkt gilt (sog. statische Verweisung)¹⁶.

Zur Urteilsbegründung wird außerdem ausgeführt, dass die JAR-OPS 1

- durch nationale Regelungen der LuftBO modifiziert wird, weil die Paragraphen 3, 14, 25, 55 weiterhin und mit Vorrang gelten.
- nur in der deutschen Übersetzung (von 1998) gilt, obwohl die englischsprachige Fassung bereits mehrfach geändert wurde.
- nur mit ihrem ersten Teil übersetzt wurde (und gilt) und Teil zwei nur in Englisch vorliegt und damit keine Rechtswirkung entfaltet.

Weiterhin hat die gesetzgebende Stelle ihre Befugnisse zur Rechtsetzung nicht abgegeben, sondern, wie man an der differenzierten Übertragung der Vorschriften aus dem Englischen sieht, sehr wohl ihre Befugnisse wahrgenommen.

¹⁴ OVG Lüneburg, 12 LA 678/01 9 A 15/00, vom 15. Feb. 2001

¹⁵ VG Braunschweig, 9 A 15/00, vom 13.12.2000

¹⁶ VG Braunschweig, 9 A 15/00, vom 13.12.2000, Seite 6

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Braunschweig belegt zwar die Anwendbarkeit von (z.B.) JAR-OPS 1 in Deutschland, aber es zeigt auch, dass die JAA-Vorschriften durch die JAA-Mitgliedstaaten nicht überall einheitlich umgesetzt werden.

So zeigen die folgenden Abbildungen die verschieden weit fortgeschrittene Anwendung der JARs für den Bereich „Genehmigte Instandhaltungsbetriebe“ (JAR-145) und „Gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen“ (JAR-OPS 1):

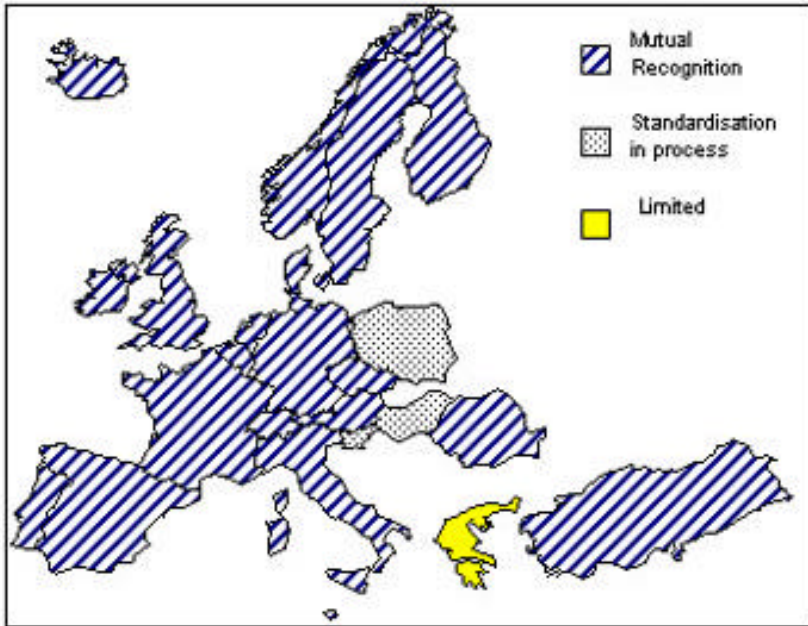


Abbildung 1: JAA, Stand der Umsetzung bei JAR-145 (2003-01)

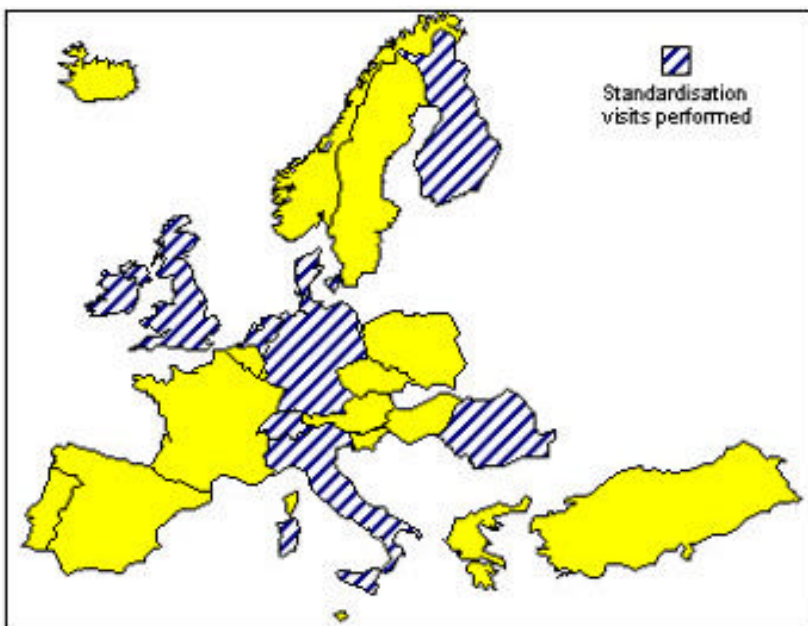


Abbildung 2: JAA, Stand der Umsetzung bei JAR-OPS 1 (2003-01)

3.2.3 EG

Einen weiteren Weg in Deutschland geltendes Recht zu setzen, eröffnet Artikel 23 Absatz 1 Satz 2 GG, auf dessen Grundlage Hoheitsbefugnisse an die Europäische Union übertragen werden können¹⁷ und diese legislativ tätig werden kann.

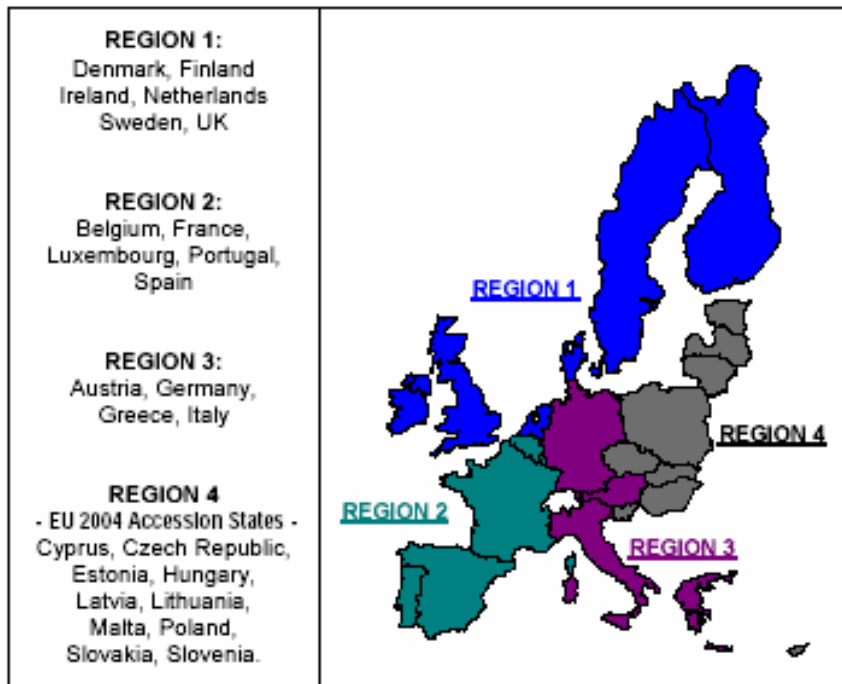


Abbildung 3: EU Mitglieder (2003-01)

Die EG hat gemäß Artikel 249 Absatz 1 EG-Vertrag verschiedene Möglichkeiten Recht zu setzen, zum Beispiel kann sie Richtlinien erlassen. Diese sind für die Mitgliedstaaten nur hinsichtlich der zu erreichenden Ziele verbindlich, überlassen den nationalen Stellen aber die Wahl der Form und Mittel bei der Umsetzung¹⁸.

Für einen so sensiblen Bereich wie Flugsicherheit, bei der es auf exakte und gleiche Verfahren ankommt, wäre die Regelung per EG-Richtlinie mit einer Abgleichung der jeweiligen nationalen Umsetzung erforderlich und würde den Zielen der EG „Angleichung innerstaatlicher Rechtsvorschriften“ in Verbindung mit „gemeinsame Politik auf dem Gebiet des Verkehrs“ und „Beseitigung der Hindernisse für den Warenverkehr (u.a.)“¹⁹, entgegenlaufen.

¹⁷ Mit dem Gesetz zum Vertrag von Nizza vom 26.02.2001 erfolgt.

¹⁸ Artikel 249 Absatz 3 EG-Vertrag

¹⁹ Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben h) i.V.m. g) und c) EG-Vertrag

Artikel 249 Absatz 1 EG-Vertrag ermächtigt die EG auch Verordnungen zu erlassen. Diese sind in allen Teilen verbindlich und gelten unmittelbar in jedem Mitgliedstaat²⁰, sodass hiermit tatsächlich einheitliche Regelungen herbeigeführt werden können.

Für den gewerblichen Flugbetrieb heute maßgebliche EG-Verordnungen stammen zum Teil aus der Zeit vor dem Vertrag von Maastricht (1992) und wurden noch durch die EWG beschlossen. Die EWG wurde durch den Vertrag von Maastricht in EG umbenannt und ist Teil der EU:

- VO (EWG) Nr. 2407/92 regelt Verfahren für Genehmigung und Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung von gewerblichen Luftfahrtunternehmen (unter gewerblichen Luftfahrtunternehmen werden dort Lufttransportunternehmen verstanden²¹) und fordert zum Beispiel mit § 9 den Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC, Air Operator's Certificate) als Voraussetzung für die Betriebsgenehmigung. Zum Erlasszeitpunkt dieser Verordnung unterlag diese Regelung noch nationalen Vorschriften, inzwischen ist aber eine (nahezu²²) einheitliche Regelung mit JAR-OPS 1.175) für die JAA-Mitgliedstaaten eingeführt.
- VO (EWG) Nr. 3922/91 regelt die Harmonisierung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt. Dieser Verordnung kommt in mehrfacher Hinsicht eine erhöhte Bedeutung zu, da zum Beispiel gemäß Artikel 5 alle Mitgliedstaaten (der EWG) dafür zu sorgen haben, dass deren Zivilluftfahrtbehörden der JAA vorbehaltlos bis zum 01.01.1992 beitreten. Weiterhin werden über Artikel 3 in Verbindung mit Anhang II unter anderem die JAR-25 und die JAR-145 für alle Mitgliedstaaten rechtsverbindlich und haben damit gegenüber dem jeweiligen nationalen Recht Anwendungsvorrang.

²⁰ Artikel 249 Absatz 2 EG-Vertrag

²¹ VO (EWG) 2407/92 Artikel 2 Buchstabe b)

²² wie bereits in 3.2.2.2 dargelegt

3.3 Zusammenfassung

Die Vorschriften für die zivile Flugsicherheit setzen sich zum einen aus drei Ebenen von nationalen Vorschriften zusammen: Gesetze, Verordnungen und Durchführungsverordnungen. Zum anderen hat die EG, damals noch als EWG, von ihrer Rechtsetzungsbefugnis Gebrauch gemacht und unter anderem die Verordnungen (EWG) Nr. 3922/91 und Nr. 2407/92 erlassen, welche den jeweiligen nationalen Normen gegenüber Anwendungsvorrang haben.

Als weitere Quelle für Vorschriften muss die JAA berücksichtigt werden. Die JAA hat aber den Malus, dass ihre JARs von sich aus keine Rechtswirkung entfalten. Diese müssen über die zur Rechtsetzung legitimierten und zuvor genannten Stellen eingeführt werden.

Das Zusammenwirken der aufgezählten Rechtsvorschriften und der einzelnen Normen lässt sich anhand der folgenden Schaubilder für die Bereiche „Technik“ und „Flugbetrieb“ aufzeigen.

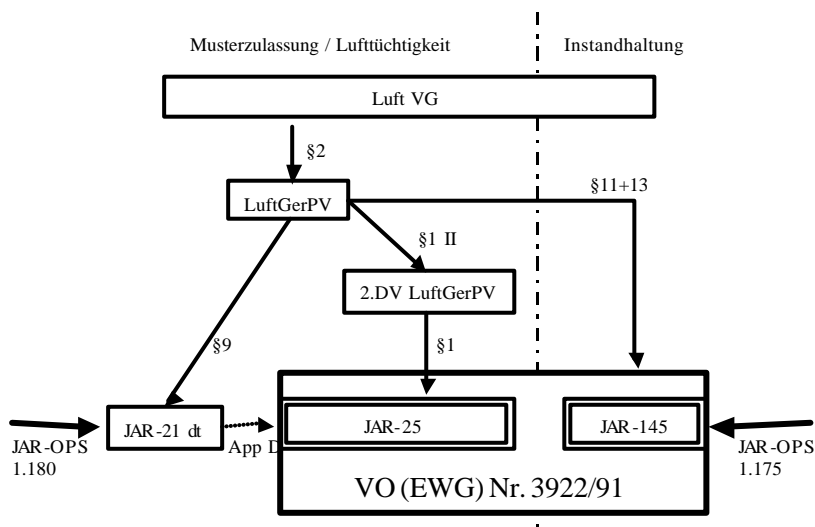


Abbildung 4: Zusammenfassung „Technik“

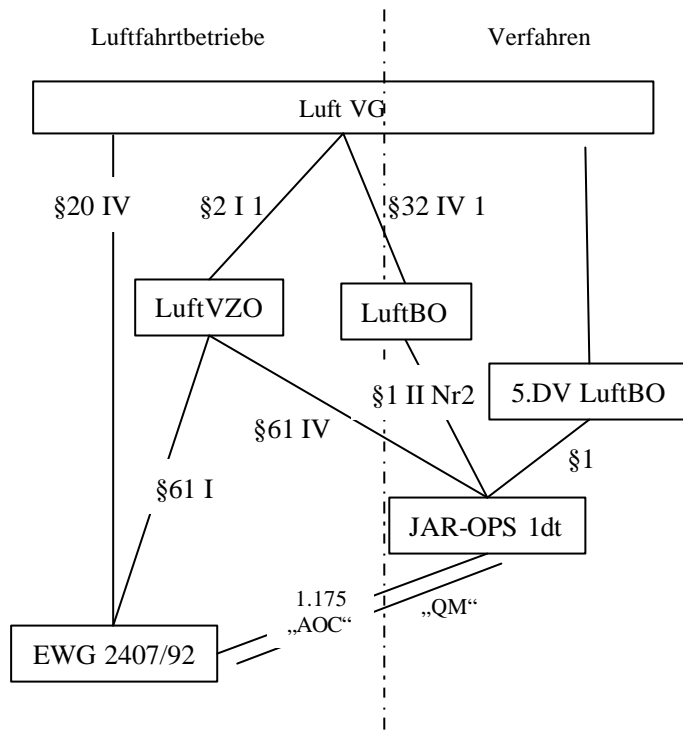


Abbildung 5: Zusammenfassung „Flugbetrieb“

Nachdem die geltende Rechtsstruktur dargestellt ist, sollen deren Stärken, aber auch deren Schwächen, bewertet werden.

3.3.1 National

Die Rechtsetzung auf nationaler Ebene hat den großen Vorteil, dass die Regelungen eine Nähe zu den Betroffenen aufweisen und damit ein konkreter Bezug zum Geregelteten bestehen bleibt. Dadurch erhöhen sich das Verständnis und die Akzeptanz der Regelungen bei den Bürgern.

Für einen Bereich mit vielen internationalen Berührungspunkten wie den Luftverkehr ergibt sich jedoch das Problem, dass Produkte oder Leistungen aus dem Ausland ggf. einer Überprüfung oder Zulassung bedürfen, was einen hohen Aufwand für die Verwaltung aber auch die Anbieter bedeutet, die sich mit ihren Produkten Mehrfachprüfungen unterziehen müssen.

Ein weiteres Problem im deutschen Recht liegt in der Delegation der Befugnis zur Normgebung an verschiedene Stellen (Parlament, Minister, Behörde). Zum Teil ergeben sich Regelungen aus dem Gesetz, aus (evtl. mehreren) Verordnungen und Durchführungsverordnungen, so dass das Auffinden der gesuchten Norm,

bzw. aller Bestimmungen zu einem bestimmten Sachverhalt häufig erschwert ist.

3.3.2 JAA

Die JAA verbesserte europaweit (für die Mitgliedstaaten) die Situation mit Regelungen für die Flugsicherheit durch den Einsatz von Expertengruppen aus den Mitgliedstaaten. Sie schafft umfangreiche und einheitliche Regelungen auf einem hohen Niveau für die zivile Flugsicherheit.

Nachteil ist, wie zuvor erwähnt, dass diese Regelungen erst durch nationale oder EG-Rechtsetzung Geltung erlangen.

So ist es als sehr positiv zu bewerten, dass sowohl nationale als auch EG-Vorschriften auf JARs verweisen, weil damit einheitliche und hochwertige Regelungen Anwendung finden.

3.3.3 EG

Die EG kann Recht setzen, das für alle Mitgliedstaaten unmittelbar Geltung hat.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 verweist für den Bereich der Musterzulassungsvorschriften auf die JAR-25 und JAR-145. Dadurch werden diese JARs zu unmittelbar geltendem EG-Recht. Die in Artikel 3 i.V.m. Anhang II aufgeführten JARs umfassen jedoch nicht den gesamten Bereich der zivilen Flugsicherheit, sondern beinhalten lediglich JARs aus dem Sektor der Musterzulassung (und Instandhaltung). Für andere Bereiche sind JARs erst in den Folgejahren entstanden.

Dieser Nachteil hätte mit der Erfüllung der Anforderung aus Artikel 5 VO (EWG) 3922/91 „alle (EWG) Mitgliedstaaten sollen der JAA beitreten²³“ mit der Zeit ausgeglichen werden können. Dort haben sich alle Mitglieder mit der Unterzeichnung des Vertrages zur JAA verpflichtet, gemäß „Paragraph 3 (b)“ JAA-Vertrag, die gesamten und jeweils neusten Regelungen der JAA anzuwenden:

“Commitments of Authorities: [...] Adopt the structure of the whole set of future JARs and adopt the existing JARs as their sole codes as soon as possible“.
(Paragraph 3 (b) JAA-Vertrag)

²³ ist erfüllt, siehe Anlage 3 „Europäische Gruppierungen“

Weiterer Nachteil ist hier neben der zähen Einführung des Gesamtregelwerkes (JAA), dass die Aktualität (Änderungsstand) der verwendeten JAA-Regelungen nicht mit den im deutschen Gesetzblatt bekanntgemachten Vorschriften übereinstimmt.

Vorschrift	Stand JAA	Stand deutsch
JAR-21	Amendment 4, 1 May 2002	geändert durch Bekanntmachung vom 26. März 1999
JAR-145	Amendment 5, 1 January 2003	Bekanntmachung vom 25.10.1994
JAR-OPS 1	Amendment 5, 1. March 2003	geändert durch Bekanntmachung vom 20.Sep. 2001

Eine amtliche Übersetzung und damit auch deren Bekanntgabe ist weiterhin notwendig, da die Amtssprache in der Bundesrepublik Deutschland gemäß § 21 Absatz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz Deutsch ist und somit nur deutschsprachige Normen Verwendung finden. Auch für Vorgaben der EG gilt, dass sie in die Sprache der Vertragsparteien zu übertragen sind, um wirksam zu werden.

Die JAR-25 mit den Vorschriften für die Musterzulassung von Großflugzeugen, welche durch Artikel 3 i.V.m. Anhang II der VO (EWG) Nr. 3922/91 zu einer europäischen Norm erklärt ist, hat keine amtliche Übersetzung. Demnach dürfte sie gar nicht zur Anwendung kommen. Hier herrscht noch Uneinigkeit zwischen den Beteiligten, wer für die Übersetzung zuständig ist (z.B. Kostenfrage).

In der Praxis kann auf die Anwendung der JAR-25 jedoch nicht verzichtet werden. Deshalb behilft man sich mit dem Argument, dass in dem Bereich der Musterzulassung von Großflugzeugen Englisch ohnehin die Arbeitssprache ist.

Gelegentlich wird mit dem Beitritt zur JAA und der damit eingegangenen Verpflichtung, deren Regelungen „ohne Vorbehalt“ anzunehmen, bemängelt, dass die deutsche Legislative dadurch übergangen worden ist. Denn grundsätzlich obliegt die Schaffung von Normen dem Gesetzgeber und darf nicht ohne weiteres von der Exekutive per Vertrag an nicht demokratisch-legitimierte Stellen abgetreten werden. Da der Beitritt aber auch durch Artikel 5 der VO Nr. 3922/91 durch die EG/EWG gefordert wurde und der EG die

Rechtsetzungskompetenz auf dem betroffenen Rechtsgebiet zusteht, erscheint die Abtretung für diesen speziellen Bereich legitim.

3.4 Resümee

Das Ziel, in Europa eine einheitliche Regelung für den Bereich der zivilen Flugsicherheit einzuführen, ist nur zum Teil erreicht. Zwar werden durch die JAA umfassende Regelungen bereitgestellt, doch zum einen unterlaufen Mitgliedstaaten die Vereinheitlichung und setzen die JARs mit „nationalen“ Änderungen um, zum anderen werden die JARs nicht auf dem aktuellen Stand gehalten oder finden noch gar keine Anwendung. Somit wird ein Kernziel der JAA, die Vermeidung von Doppelprüfungen, unterlaufen.

Die Normensetzung durch die EG hat die JAA-Regelungen rechtlich zwar aufgewertet, doch letztlich das Ziel „einheitliche Regelung“ auch nicht erreicht.

Die Mitgliedstaaten der EG und der JAA werden weiterhin gegenseitig die Einhaltung, Umsetzung und Aktualität der jeweils verwendeten JAR überprüfen müssen.

4 Verordnung (EG) Nr. 1592/2002

4.1 Legitimation

4.1.1 Legitimation der Verordnung

Wie bereits ausgeführt, gilt die Verordnung unmittelbar in jedem Mitgliedstaat (vgl. Art. 58 der Verordnung und Artikel 249 EG-Vertrag²⁴) und hat damit gegenüber nationalem Recht Anwendungsvorrang. Sollten nationale Normen entgegenstehen, so dürfen sie im Einzelfall nicht mehr angewendet werden.

4.1.2 Legitimation der Agentur

Artikel 7 Absatz 1 EG-Vertrag zählt die Organe der EG abschließend auf. Diese sind: Europäisches Parlament, Rat, Kommission, Gerichtshof und Rechnungshof. Darunter wird die Agentur weder genannt, noch die Ermächtigung ausgesprochen, weitere sogenannte „vertragsfremde Einrichtungen“ zu schaffen.

Die Legitimation für die Schaffung von vertraglich nicht ausdrücklich vorgesehenen Sonderbehörden ist umstritten und wird als besonders problematisch angesehen, wenn in diesem Zusammenhang hoheitliche Befugnisse übertragen werden²⁵. Drei Begründungen werden als Kompetenzgrundlage für eine Delegation herangezogen.

- Zum einen wird die dem Rat und der Kommission zustehende Organisationsgewalt als kompetenzbegründend angeführt. Den Organen wird zugesprochen, dass sie zur Bewältigung ihrer Aufgaben auch die Befugnis haben, Maßnahmen zu ergreifen (Schluss von der Aufgabe auf die Befugnis).
- Des Weiteren wird mit der Sachkompetenz, den „implied powers“, dieser Organe argumentiert. Hierbei ist maßgebend, dass die Aufgabe einem Organ zufällt und sich aus

²⁴ Vertrag von Nizza

²⁵ Heidegen, Rdn. 158

dieser Aufgabenzuweisung auch die Befugnis zur Ausgliederung ergibt.

- Zum anderen wird eine Befugnis auch aus Artikel 308 EG-Vertrag abgeleitet. Dieser ermächtigt den Rat, unter Einhaltung bestimmter Verfahren, Vorschriften für die Fälle zu erlassen, für die im Vertrag keine Befugnisse vorgesehen sind, soweit sie zur Erreichung der Ziele erforderlich sind.

Andere Stimmen halten die Übertragung von Entscheidungsbefugnissen auf eine vertragsfremde Einrichtung für generell unzulässig, da sie ihrer Meinung nach ausdrücklich im Vertrag vorgesehen sein müsste²⁶. Dieses Argument stützt sich darauf, dass zum Beispiel für die Europäische Zentralbank ausdrücklich eine Ermächtigung besteht²⁷ und daher für die Einrichtung weiterer Institutionen diese Ermächtigung auch explizit ausgesprochen sein müsste.

Eine Delegationsbefugnis aus der Organisationsgewalt oder aus der Sachkompetenz herzuleiten erscheint in diesem Fall fragwürdig, da die Gegenseite schlüssig vorbringt, dass der EG-Vertrag die Einrichtung von Sonderbehörden sehr wohl kennt und willentlich keine weiteren Institutionen schafft.

Für die Einrichtung solcher Behörden spricht die Regelung gemäß Artikel 308 EG-Vertrag. Diese schließt die beschriebene Lücke indem eingeräumt wird, dass im Vertrag nicht alle erforderlichen Befugnisse fixiert werden konnten und nötigenfalls geeignete Vorschriften erlassen werden können. Da diese Norm als Generalermächtigung verstanden werden kann und einen sehr großen Handlungsspielraum eröffnet, unterliegt sie engen Anwendungsvoraussetzungen.

Der EuGH hat 1956 in den sog. „Meroni“-Urteilen²⁸ die Übertragung von Entscheidungsbefugnissen grundsätzlich nicht ausgeschlossen und einige bis heute gültige Grundsätze für eine zulässige Delegation aufgestellt. Maßgeblich ist dabei,

- dass nur genau umgrenzte Ausführungsbefugnisse übertragen werden können,
- dass das übertragende Organ die volle Aufsicht ausübt und

²⁶ Calliess Rdn. 33 ff.

²⁷ Artikel 8 EG-Vertrag

²⁸ „Meroni I“, Rs. 9/56 (Fn.20),S36 ff.; „Meroni II“, Rs. 10/56 (Fn.20), S.75 ff.

- dass der Rechtsschutz nicht geschmälert wird²⁹.

Diese Grundsätze sind bei der Errichtung der Agentur berücksichtigt worden. Ihre Befugnisse werden mit, von der EG zu erlassenden³⁰, Durchführungsbestimmungen klar umgrenzt. Die Agentur erstellt jährlich einen allgemeinen Tätigkeitsbericht³¹ und der Rechtsschutz bleibt, trotz Einrichtung von Beschwerdekammern³², gewahrt, da Artikel 41 Absatz 1 den Weg zum (Europäischen) Gerichtshof weiterhin ermöglicht, gewahrt.

Inzwischen gibt es 15 Sonderbehörden³³, sodass die Praxis zeigt, dass die Einrichtung von Sonderbehörden durchaus statthaft ist.

4.2 Struktur der Verordnung

Die Verordnung gliedert sich in vier Kapitel, eine Einleitung und zwei Anhänge.

Kapitel eins enthält die Grundsätze: Geltungsbereich (Artikel 1), Ziele (Artikel 2) und Begriffsbestimmungen (Artikel 3).

Kapitel zwei führt die grundlegenden Anforderungen auf: Anwendbarkeit (Artikel 4), Lufttüchtigkeit (Artikel 5), Umweltschutz (Artikel 6), Flugbetrieb und Flugbesatzung (Artikel 7), Anerkennung (Artikel 8, 9), Flexibilitätsbestimmungen (Artikel 10) und Informationsnetz (Artikel 11).

Im Kapitel drei wird die Europäische Agentur für Flugsicherheit mit ihren Aufgaben (Artikel 12-18), innerem Aufbau (Artikel 19-42), ihrer Arbeitsweise (Artikel 43-47) und den Finanzvorschriften (Artikel 48-53) festgelegt.

Das vierte Kapitel umfasst die Schlussbestimmungen (Artikel 54-58), u.a. mit der Festlegung des Zeitpunktes der Tätigkeitsaufnahme durch die Agentur (Artikel 56), der Aufhebung bestimmter

²⁹ Calliess, Rdn. 28 f.

³⁰ Artikel 14 Absatz 1 Satz 1

³¹ Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe b)

³² Artikel 31 ff

³³ siehe http://www.europa.eu.int/agencies/index_de.htm

Rechtsvorschriften der (damals noch) EWG (Artikel 57) und dem Inkrafttreten (Artikel 58) der Verordnung.

Die den Kapiteln vorangestellten Begründungserwägungen weisen zunächst auf die formelle Rechtmäßigkeit der Verordnung hin, in dem auf die Befugnis zur Rechtssetzung durch die EG nach Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag, auf die Beteiligung der Ausschüsse nach Artikeln 262 und 265 sowie die Einhaltung der Verfahren zur Annahme eines Rechtsaktes nach Artikel 251 hingewiesen wird. Des Weiteren sind, entsprechend den Anforderungen gemäß Artikel 253, Verordnungen mit Gründen zu versehen. Diese haben keine verbindliche Wirkung, können jedoch, wenn eine Bestimmung nicht eindeutig ist, die teleologische Auslegung³⁴ erleichtern, da die Gründe, die zu der auslegungsbedürftigen Bestimmung geführt haben, auch mehr über den Sinn und Zweck der Bestimmung aussagen.

Anhang I führt grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit gemäß Artikel 5 auf.

Anhang II spezifiziert die Anwendbarkeit für die in Artikel 4 genannten Luftfahrzeuge und nimmt summa summarum Luftfahrzeuge ohne Bedeutung für den gewerblichen Luftverkehr aus dem Anwendungsbereich dieser EU-Verordnung heraus.

4.3 Aufgaben

Die Aufgaben der Agentur lassen sich aus Kapitel drei und dort vorwiegend aus Artikel 12 der Verordnung entnehmen.

4.3.1 Die Agentur

4.3.1.1 Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a)

Zu den Funktionen der Agentur verhält sich Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a) wie folgt:

³⁴ Katz, Rdn. 114

„Sie nimmt alle unter Artikel 1 Absatz 1 fallenden Aufgaben wahr und erstellt Gutachten zu allen einschlägigen Angelegenheiten.“

Artikel 1 Absatz 1 definiert jedoch keinerlei Aufgaben, sondern benennt lediglich die Bereiche für die die Verordnung gelten soll. Es handelt sich dabei zum Beispiel um „die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von luftfahrt-technischen Erzeugnissen“.

An dieser Stelle einfach anzunehmen, dass Artikel 1 Absatz 1 nicht nur Bereiche der Luftfahrt aufführt, sondern darüber hinaus Aufgaben enthält, ist insofern abwegig, als die Agentur eine solche Aufgabenzuweisung gar nicht wahrnehmen könnte, da sie weder mit „der Konstruktion“, „der Herstellung“ oder anderen in Artikel 1 Absatz 1 aufgeführten „Aufgaben“ befasst ist.

Eine Auslegung der Norm verbietet sich an dieser Stelle, da der Wortlaut in Artikel 12 eindeutig ist³⁵. Ein Rückschluss aus den genannten Bereichen auf entsprechende Aufgabenzuweisungen widerspricht dem Grundsatz, jedwedes Verwaltungshandeln auf klare und eindeutig formulierte Gesetze zurückführen zu können und zu müssen.

Für die Möglichkeit einer Auslegung der Norm könnte jedoch sprechen, dass die Verordnung aus dem Englischen übertragen wurde und Übersetzungsfehler aufgetreten sein könnten. Denn im englischsprachigen Originaltext lautet Artikel 12 Absatz 2 a) wie folgt:

³⁵ Katz, Rdn 111

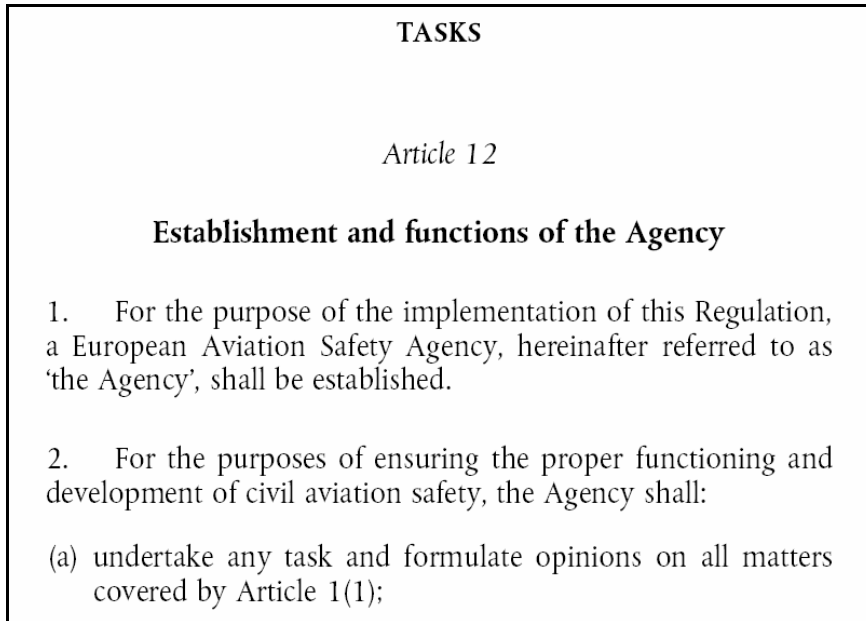


Abbildung 6: Artikel 12 Absatz 2 EU-VO1592/2002, engl. Original

„... undertake any task“ entspricht der Übersetzung mit „alle Aufgaben wahrnehmen“, so dass hieraus keine neuen Aufschlüsse erfolgen – selbst dann nicht, wenn „any“ alternativ mit „jegliche“ übersetzt werden würde.

Bleibt der zweite Teil: „... on all matters covered by ...“ heißt übersetzt: „... in allen [davon] berührten Belangen ...“. Die deutsche Fassung, der Verordnung verwendet dafür „... [Gutachten] zu allen einschlägigen Angelegenheiten“, bezieht „all matters covered“ damit jedoch ausschließlich auf Gutachten.

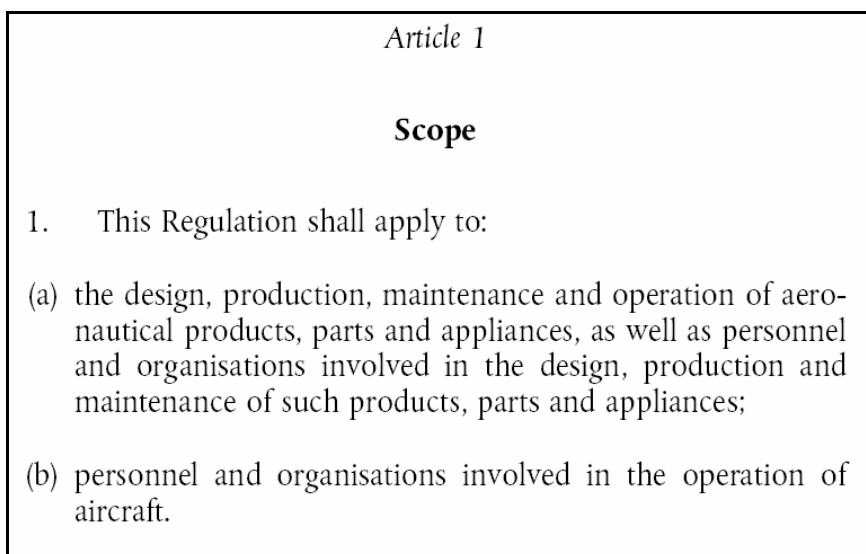


Abbildung 7: Artikel 1 Absatz 1 EU-VO1592/2002, engl. Original

Meines Erachtens ist die Übersetzung der deutschen Fassung nicht gut getroffen, denn sowohl „any task“ als auch „opinions“ sind im englischen Original mit „... on all matters covered by...“ verknüpft.

In der deutschen Fassung hingegen wird ausschließlich auf „alle unter Artikel 1 ... fallenden Aufgaben“ verwiesen.

„Sie nimmt alle unter Artikel 1 Absatz 1 fallenden Aufgaben wahr und erstellt Gutachten zu allen einschlägigen Angelegenheiten.“

(Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a))

So ist der Sinn des Originals folgender Maßen eher getroffen:

„der Agentur obliegen jegliche Aufgaben zu den in Artikel 1 Absatz 1 angesprochenen Belangen sowie die Erstellung von Gutachten zu diesen.“

(eigener Übersetzungsvorschlag)

Damit ist eine Aufgabenzuweisung in der Originalfassung des Artikels 12 Absatz 2 Buchstabe a) erfolgt und diese Aufgaben umfassen alle für die zivile Luftfahrt³⁶ relevanten Bereiche.

Zu beachten bleibt dabei, dass die Übersetzung lediglich zur Sinnfindung der Norm dienen kann, da, wie zuvor beschrieben, ausschließlich die deutsche Fassung Rechtswirkung entfaltet.

4.3.1.2 Generelle Aufgaben

Nachdem der Agentur gemäß Artikel 12 Absatz 2 a) jegliche Aufgaben für die Bereiche der zivilen Luftfahrt übertragen worden sind, werden unter b) bis e) die Handlungsformen mit denen diese Aufgaben erfüllt werden können näher dargestellt.

- b) Die Agentur unterstützt die Kommission durch Ausarbeitung von Maßnahmen. Dies können zum Beispiel Gesetzesentwürfe sein, welche von Parlament und Rat beschlossen werden.

³⁶ Artikel 1 Absatz 2 nimmt Militär, Zoll, Polizei u.ä. aus den Regelungen dieser Verordnungen heraus

- c) Die Agentur kann erforderliche Maßnahmen, z.B. Erlass von Rechtsvorschriften, ergreifen, sofern diese Befugnisse durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften übertragen werden.
- d) Die Agentur wird beauftragt, Inspektionen und Untersuchungen im Rahmen ihrer Aufgaben durchzuführen.
- e) Die Agentur übernimmt die Vertretung der (EG) Mitglieder bei der ICAO und anderen Gruppierungen.

Diese generellen Aufgaben und Formen des Handelns werden für konkrete Bereiche weiter ausformuliert. Die Bereiche der zivilen Luftfahrt werden dabei regelmäßig in 2 Gruppen untergliedert:

Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) fasst die Bereiche zusammen, die mit Bauvorschriften zusammenhängen: „die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und der Betrieb von luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen oder Ausrüstungen sowie Personen und Organisationen, die damit befasst sind“. Für diese Bereiche enthält die Verordnung bereits eine Vielzahl von Konkretisierungen. In den Artikeln 5, 14 Absatz 2, 15 und in Anhang I werden für die Zulassung und die Lufttüchtigkeit eingehende Regelungen festgelegt.

Der für diese Betrachtung jedoch maßgebliche Bereich „gewerblicher Flugbetrieb“ ist unter Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) enthalten: „Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind“.

4.3.2 „Gewerblicher Flugbetrieb“

4.3.2.1 Übergangsregelung

Die Aufgaben und Handlungsformen ergeben sich für den gewerblichen Flugbetrieb zunächst ausschließlich aus der generellen Zuweisung in Artikel 12 Absatz 2, da gemäß Artikel 7 konkrete Regelungen für diesen Bereich noch nicht bestehen.

„Hinsichtlich der Grundsatzregelungen, der Anwendbarkeit und der grundlegenden Anforderungen für die im Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) erfassten Bereiche legt die Kommission so bald wie möglich dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Vorschläge vor.“

(Artikel 7)

Um diese Regelungslücke vorübergehend zu schließen, wird in Artikel 56 Absatz 3 die Ausübung der entsprechenden Aufgaben durch die Agentur per Arbeitsverfahren zugelassen.

4.3.2.2 Zukünftige Regelung

Für die nahe Zukunft lassen sich aus Artikel 7, den generellen Aufgaben aus Artikel 12 Absatz 2 und in Analogie zu den bereits eingeführten Regelungen³⁷ folgende Hauptaufgaben herleiten.

Die Agentur:

1. fertigt Entwürfe in Form von Stellungnahmen³⁸ an die Kommission bezüglich:
 - Grundsatzregelungen
 - grundlegenden Anforderungen
 - Anwendbarkeit
 - Erlass von Durchführungsbestimmungen
2. ergreift erforderliche Maßnahmen, sofern die Befugnis dafür erteilt wird³⁹:
 - erarbeitet Spezifikationen
 - erarbeitet Nachweisverfahren
 - erarbeitet Anleitungen für Anwendung dieser Vorschrift und etwaiger Durchführungsbestimmungen
 - trifft Entscheidungen zur Anwendung der Vorschriften
3. führt Inspektionen und Untersuchungen
 - zur Erfüllung ihrer Aufgaben⁴⁰ durch
 - bei nationalen Luftfahrtbehörden in Bezug auf die Einhaltung der Normung dieser Verordnung sowie deren Durchführungsbestimmungen⁴¹ durch

³⁷ für den in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) genannten Bereich

³⁸ Artikel 12 Absatz 2 b) i.V.m. Artikel 13 a) und Artikel 14 Absatz 1

³⁹ Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe c) und folgend analog zu Artikel 13 Buchstaben b) und c)

⁴⁰ Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe d)

⁴¹ Artikel 16 Absatz 1

4.3.2.3 Core Groups

Für die Erarbeitung dieser Vorschriften, Verfahren und Anleitungen sind Expertengruppen für jeden Bereich eingerichtet, sogenannte Core Groups (CG).

Der gewerbliche Flugbetrieb wird von der CG 1 bearbeitet. Für diesen Bereich bestehen wie bereits dargestellt noch keine konkreten Regelungen, sodass zunächst die grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 7 festgelegt werden müssen.

Die CG 1 (Flugbetrieb) hat dazu die „Essential Requirements for Operations“ abschließend formuliert⁴² und befindet sich in Abstimmungsgesprächen mit der CG 2 (Zulassung von Flugbesatzungen). Die Essential Requirements (ER) beider Core Groups ergänzen die Verordnung in den Belangen des Artikel 7. Sie stehen somit auf der gleichen rechtlichen Ebene wie die Verordnung und müssen der Kommission als Stellungnahme übermittelt⁴³ werden, um vom Rat und vom Europäischen Parlament gebilligt zu werden.

Weiterreichende Regelungen, z.B. Durchführungsbestimmungen (Implementation Rules, IR), befinden sich bei allen Core Groups im Entwurfsstadium und werden noch von der Kommission⁴⁴ zu erlassen sein.

⁴² Stand 02.05.2003

⁴³ Artikel 14 Absatz 1

⁴⁴ Artikel 14 Absatz 2 „... und der von der Kommission erlassenen Durchführungsbestimmungen“ (analog, weil hier für Zulassungsverfahren)

5 Zeitkritische Maßnahmen

Die Betrachtung der Zeitkomponente ist für diese Arbeit von besonderer Bedeutung, weil die Verordnung erst vor kurzem in Kraft getreten ist (28.09.2002)⁴⁵ und für bestimmte Bereiche zum einen Forderungen an Termine knüpft, zum anderen bestehende Normen aufhebt.

Interessant ist dabei, inwieweit diese Zeitvorgaben dringende Maßnahmen erfordern.

5.1 „Flugbetrieb“

Die Bereiche Flugbetrieb und Zulassung von Flugbesatzungen⁴⁶ sind bisher noch nicht eingehend durch die Verordnung geregelt. Artikel 7 legt daher fest, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat **„so bald wie möglich“** Vorschläge hinsichtlich dieser Regelungen vorlegt.

„So bald wie möglich“ wird in Absatz 2 Satz 2 der Begründungserwägungen näher ausgeführt und fordert, dass die „grundlegenden Anforderungen“ für die genannten Bereiche binnen eines Jahres nach Inkrafttreten erarbeitet sein „sollten“. Diese Terminierung fällt auf den 28.09.2003.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die der Verordnung vorangestellten Begründungserwägungen keine normative Wirkung haben. Daher ist eine strikte Einhaltung des Termins nicht zwingend erforderlich. Diese Ansicht wird auch durch die Wortwahl „sollte“ in der Begründungserwägung gestützt.

Die Norm hingegen bestimmt mit „so bald wie möglich“, dass kein Aufschub erlaubt ist, sofern nicht dringende Gründe entgegenstehen. Somit ist ein (langfristiges) Hinausschieben der Erarbeitung, entweder gesetzeswidrig oder aber mit wichtigen Gründen zu belegen.

⁴⁵ gemäß Artikel 57 Satz 1 am 20. Tag nach der Veröffentlichung, veröffentlicht wurde im Amtsblatt am 07.09.2002, tritt damit am 28.09.2002 in Kraft

⁴⁶ gem. Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b)

Für eine baldige Erarbeitung spricht auch, dass die Kommission die Entwürfe nicht selbst erarbeitet. Nach Artikel 14 Absatz 1 lässt sich die Kommission durch die Agentur unterstützen, die die Entwürfe in Form von Stellungnahmen erarbeitet. Die Agentur ist zzt. jedoch noch nicht arbeitsfähig, sodass die Erarbeitung von Entwürfen bei den international zusammengestellten Core Groups liegt und schon deshalb, aus organisatorischer Sicht, zeitaufwendig ist. Um zum angestrebten Termin diese Entwürfe zu verabschieden, ist eine baldige Fertigstellung der Stellungnahmen nötig.

Für den Fall, dass dringende Gründe zutreffen, bzw. solange die Erarbeitung nicht erfolgt ist, regelt Artikel 56 Absatz 3 übergangsweise:

„Bis zur Annahme der grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 7 kann abweichend von Artikel 43⁴⁷ die Ausübung der entsprechenden Aufgaben durch die Agentur gemäß Arbeitsverfahren erfolgen, die mit den gemeinsamen Luftfahrtbehörden vereinbart werden.“

(Artikel 56 Absatz 3)

Diese Regelung eröffnet die Möglichkeit, ohne „Annahme der grundlegenden Anforderungen“ auf Ebene von Arbeitsverfahren tätig zu werden. Jedoch sind auch für die geforderten Arbeitsverfahren Absprachen zwischen der Agentur und den nationalen Behörden nötig. Diese bilateralen Arbeitsverfahren bergen die Gefahr, dass dabei wieder nationale Lösungen zur Anwendung gelangen und Zulassungen und Zeugnisse gegenseitig nicht ohne weiteres anerkannt werden.

5.2 „Technische Bereiche“

Mit Artikel 57 Absatz 1 der Verordnung wird (u.a.) Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91⁴⁸ zum 28.09.2003 aufgehoben. Damit wird (u.a.) den Vorschriften JAR-25 und JAR-145 der Status der EG-Norm entzogen. Die Regelungen dieser Bereiche fallen

⁴⁷ Verfahren für Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen

⁴⁸ s. Anlage 2

somit wieder in den Bereich der nationalen Normen zurück, es sei denn, höherrangiges Recht regelt diese Belange.

Ein solch höherrangiges Recht ist z.B. Artikel 56 Absatz 1. Demnach übernimmt die Agentur die Zulassungsaufgaben nach Artikel 15 am selben Tag an dem die EG-Normen aufgehoben werden. Die Normen verbleiben somit zeitlich lückenlos auf EG-Ebene.

Artikel 56 Absatz 2 räumt den Mitgliedstaaten eine Übergangszeit von 42 Monaten⁴⁹ ein, in der weiterhin Zulassungen und Zeugnisse ausgestellt werden können, wenn dies nach den Durchführungsbestimmungen der Kommission erfolgt.

Sowohl für die Anwendung von Artikel 15 als auch für die Anwendung der Übergangsregelung werden Durchführungsbestimmungen der Kommission benötigt. Diese Implementation Rules befinden sich im Entwurfsstadium und sind noch nicht von der EG verabschiedet und somit auch noch nicht anwendbar.

Damit auch ab dem 28.09.2003, trotz fehlender EG-Normen, Zulassungen durchgeführt werden können, eröffnet Artikel 57 Absatz 2 i.V.m. Artikel 8 Absatz 2 die Möglichkeit, nationale Normen anzuwenden.

Ein dringender Handlungsbedarf ergibt sich demzufolge dort, wo (ab 28.09.2003) keine nationalen Normen vorhanden sind. Die betrachteten Normen aus Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91⁵⁰ sind, wie die Abbildung 4⁵¹ zeigt, auf verschiedene Weise in die Rechtsstruktur eingebunden.

Die 2. DV LuftGerPV verweist direkt auf JAR-25, sodass die JAR-25 damit auch eine nationale Norm darstellt⁵² und die Zulassung von Großflugzeugen möglich ist.

Die §§ 11 und 13 LuftGerPV verweisen hingegen auf jene JAR-145 aus der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 und nicht direkt auf die JAR-145 (die in Deutsch veröffentlicht ist). Diese Verweisung hat nun keinen Bestand mehr, da die EG-Norm durch Artikel 57 aufgehoben ist.

⁴⁹ endet am 28.03.2007

⁵⁰ JAR-25 und JAR-145

⁵¹ Seite 18

⁵² Anmerkung: Das Problem wegen fehlender Übersetzung besteht weiterhin.

Damit können nach § 11 LuftGerPV, die für die Durchführung von gewerblichem Flugbetrieb notwendigen Instandhaltungsprüfungen, nicht nach diesen (EG-)Vorschriften durchgeführt werden.

Weiterhin entfällt eine wichtige Genehmigungsgrundlage für die Instandhaltungsbetriebe:

„Ein Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrtgerät wird vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigt, wenn die Voraussetzungen der JAR-145 in der jeweils jüngsten im Amtsblatt der EG bekanntgemachten Fassung vorliegen.“

§ 13 Absatz 1 LuftGerPV

Hier besteht dringender Handlungsbedarf!

5.3 Lösungen

5.3.1 Kommission

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat rechtzeitig die Entwürfe für den Bereich Instandhaltungsbetriebe vor, um sicherzustellen, dass bis zum 28.09.2003 Regelungen für den Bereich JAR-145 verabschiedet werden.

Diese Lösung scheint wenig wahrscheinlich.

Der Bereich „Instandhaltung“ ist sehr umfangreich und wird bislang durch verschiedene Rechtsvorschriften geregelt. Daher arbeiten mehrere Core Groups daran, mit den neuen Regelungen auch eine Zusammenziehung dieser Bereiche zu erreichen und „Instandhaltung“ zusammenfassend zu regeln.

Die Arbeiten dieser Core Groups sind noch nicht abgeschlossen, sodass andere Lösungen herangezogen werden müssen.

5.3.2 National

Wie bereits dargestellt, eröffnet Artikel 57 Absatz 2 i.V.m. Artikel 8 Absatz 2 die Möglichkeit, nach nationalem Recht zu verfahren. Da maßgebliche Normen zum 28.09.2003 wegfallen und dieser Bereich in deutschem Recht dann nicht mehr hinreichend geregelt ist, werden neue Normen benötigt.

Am naheliegendsten ist, die bereits bestehende JAR-145 weiterhin anzuwenden. Jedoch müsste diese dazu direkt ins deutsche Recht

eingebunden werden, z.B. durch Änderung der bisherigen Verweisungen in §§ 11 und 13 LuftGerPV

JAR-145 in der jeweils jüngsten im Amtsblatt der EG bekanntgemachten Fassung

§ 13 Absatz 1 LuftGerPV

in Verweise, die auf die Fassung der JAR-145 der JAA führen. Damit könnte u.a. der aktuelle Stand der Vorschrift verwendet werden. Nachteil dieser Lösung ist, dass es an einer deutschen Fassung mangelt.

Eine solche Lösung findet bereits bei den Regelungen nach JAR-25 i.V.m. § 1 2. DV LuftGerPV Anwendung.

Alternativ könnte die JAR-145-Übersetzung der EG als Grundlage für eine Bekanntmachung im Bundesanzeiger herangezogen werden und die Verweisungen sich auf diese beziehen.

5.3.2.1 Gesetz

Zunächst besteht die Möglichkeit, dass der Bundestag ein entsprechendes Gesetz verabschiedet. Dieser hat jedoch mit § 32 Absatz 4 Nr. 1 LuftVG die Regelung für diesen Bereich an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen übertragen, so dass eine Regelung von dieser Seite unwahrscheinlich ist.

5.3.2.2 Verordnung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die hier maßgebliche Rechtsverordnung LuftGerPV erlassen. In den §§ 11 und 13 LuftGerPV wird bisher auf die Anforderungen nach "JAR-145 in der jeweils jüngsten im Amtsblatt der EG bekanntgemachten Fassung"⁵³ verwiesen.

Es bietet sich an, an dieser Stelle die Verweisung zu ändern, da es zum einen nur einen geringen Aufwand bedeutet und zum anderen zu geringeren Irritationen führt, wenn die "neue" Regelung an bewährter Stelle zu finden ist.

⁵³ § 13 Absatz 1 LuftGerPV

5.3.2.3 Durchführungsverordnung

Es kommt noch eine weitere Lösung in Frage. Nach § 21 LuftGerPV wird das Luftfahrt-Bundesamt ermächtigt "weitere Einzelheiten zur Durchführung dieser Verordnung durch Rechtsverordnung" zu regeln.

Da zum 28.09.2003 die §§ 11 und 13 LuftGerPV den Regelungsgehalt bezüglich JAR-145 verlieren und eine Regelungslücke entsteht, ist eine Ersatzregelung mit einer Durchführungsverordnung zur LuftGerPV denkbar, welche die bisherigen §§ 11 und 13 LuftGerPV ersetzt.

Dabei kann analog § 1 2. DV LuftGerPV eine Durchführungsverordnung die Verweisung direkt auf die Norm der JAA führen und somit den Regelungsgehalt der §§ 11 und 13 LuftGerPV wiederherstellen.

Die Änderung der §§ 11 und 13 LuftGerPV auf ministerieller Ebene erscheint zeitlich durchführbar und verhindert Irritationen bei der Normenfindung. Daher ist sie den anderen Lösungen vorzuziehen. Andernfalls verblieben die §§ 11 und 13 LuftGerPV in der Rechtsverordnung, obwohl sie keinen Regelungsgehalt mehr besitzen. Eine Neuregelung mit einer weiteren Durchführungsverordnung würde die ohnehin schon schwierige Normenfindung weiter erschweren.

Sowohl für die technischen Bereiche, als auch für die Bereiche Flugbetrieb und Zulassung von Flugbesatzungen muss bei den Übergangslösungen beachtet werden, dass es sich um eine möglichst kurzandauernde Anwendung dieser Lösungen handeln sollte. Andernfalls würde es mit der Anwendung nationaler Normen - auch eine Anwendung von JARs stellt wegen nationaler Eigenheiten keinen wirklichen Standard dar - einen Rückschritt für die Zielsetzung, ein einheitliches und hohes Niveau in der zivilen Flugsicherheit in Europa zu schaffen, bedeuten.

5.4 Schlusswort

Die Arbeit stellte zunächst die derzeitigen rechtlichen Strukturen dar. Dabei wurden die Vorteile internationaler Normen, aber auch Probleme bei deren Einführung bzw. Umsetzung, herausgearbeitet.

Mit Erlass der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 wird der richtige Weg eingeschlagen, da hierdurch zentral einheitliche und gemeinsame Bestimmungen erarbeitet werden, die auch rechtlich verbindlich sind. Die rechtlich schwache Stellung ist das große Manko der JAA.

Die aufgezeigten Probleme sind zwar schwerwiegend, weil sie den gewerblichen Flugbetrieb lahm legen könnten, doch eine wirksame Abhilfe wäre sowohl mit einer vom LBA zu erlassenden Durchführungsverordnung, als auch mit der Änderung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrgerät durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möglich.

III. Abbildungsverzeichnis

Abbildung	Titel und Quelle
1	JAA, Stand der Umsetzung bei JAR-145 (2003-01) http://www.jaa.nl/ 29.04.2003, 15:55 → Link: ‚JARs‘ → Link ‚national transpositions...‘ → ‚Summary of...‘ → 2.
2	JAA, Stand der Umsetzung bei JAR-OPS1 (2003-01) http://www.jaa.nl/ 29.04.2003, 15:55 → Link: ‚JARs‘ → Link ‚national transpositions...‘ → ‚Summary of...‘ → 3.
3	EU Mitglieder (2003-01) Handreichung „Die europäische Union“ zum Europaprojekt in 2002, D & T Seite 90
4	Zusammenfassung ‚Technik‘; selbst erstellt
5	Zusammenfassung ‚Flugbetrieb‘; selbst erstellt
6	Artikel 12 Absatz 2 EU-VO 1592/2002, engl. Originalfassung
7	Artikel 1 Absatz 1 EU-VO 1592/2002, engl. Originalfassung
8	„Europäische Gruppierungen“ http://www.jaa.nl/whatisthejaa/diagram2.pdf ; 29.04.2003, 15:55

IV. Literaturverzeichnis

- Calliess Christian/ Ruffert, Matthias (Hrsg.), Kommentar zu EUV und EGV; Neuwied 1999; 2. Auflage 2001
- Heidegen Matthias, Europarecht; 4. Auflage, München 2002
- JAA <http://www.jaa.nl/whatisthejaa/jaainfo.html>; 29.04.2003, 15:55
Vertrag zur Gründung
<http://www.jaa.nl/whatisthejaa/CyprusE.pdf>
- Katz Alfred, Staatsrecht: Grundkurs im öffentlichen Recht; 14., neubearbeitete Auflage; Heidelberg: Müller 1999

V. Verwendete Vorschriften

- GG Grundgesetz vom 23.05.1949 (BGBl. I S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23.07.2002 (BGBl. I S. 2863)
- LuftVG Luftverkehrsgesetz vom 01.08.1922 (RGBl. I S. 681), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21.08.2002 (BGBl. I S. 3355)
- LuftVO Luftverkehrs-Ordnung vom 10.08.1963 (BGBl. I S. 652), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 14.12.2001 (BGBl. I 2002 S. 396)
- LuftVZO Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 19.06.1964 (BGBl. I S. 370), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 10.02.2003 (BGBl. I S. 182) mit Wirkung vom 01.05.2003

- LuftBO Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 04.03.1970 (BGBl. I S. 262), zuletzt geändert durch Artikel 449 der Siebenten Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I S. 2785)
- LuftGerPV Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 03.08.1998 (BGBl. I S. 2010, 2011), zuletzt geändert durch Artikel 462 der Siebenten Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I S. 2785)
5. DV LuftBO Fünfte Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Anwendungsbestimmungen zu den JAR-OPS 1 - Gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen) vom 05.10.1998 (BAnz. S. 14993, 16350), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 28. 06.2002 (BAnz. S. 16025)
2. DV LuftGerPV Zweite Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (Lufttüchtigkeitsforderungen für Luftfahrtgerät) vom 03. 02.2000 (BAnz. S. 4897), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 12.02.2003 (BAnz. S. 3701)
- Chicagoer Abkommen
Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO) Vom 7.12.1944 (BGBl. 1956 II S. 411) in der für Deutschland geltenden Fassung
- EG-Vertrag
Konsolidierte Fassung aus dem Gesetz zum Vertrag von Amsterdam vom 02.10.1997 zur Änderung des Vertrages über die Europäische Union, der Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften sowie einiger damit zusammenhängender Rechtsakte vom 08.04.1998 (BGBl. 1998 II S. 386);
http://europa.eu.int/eur-lex/de/treaties/dat/EC_consol.pdf
- EWG 3922/91
Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16.12.1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991, S. 4, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG)

Nr.2871/2000 der Kommission vom 28.12.2000 (ABl. Nr. L 333 vom 29.12.2000, S. 47)

EWG 2407/92 Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23.07.1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. Nr. L 240 vom 24.08.1992 S. 1), in der Fassung der Berichtigung (vgl. ABl. Nr. L 45 vom 23.02.1993, S. 30)

EU-VO 1592/2002 Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit; Amtsblatt Nr. L 240 vom 07/09/2002 S. 0001 – 0021; deutsche und englische Fassung über: <http://europa.eu.int/eur-lex/de/search/index.html>

JAR-21dt. Bestimmungen der Joint Aviation Authorities Zulassungsverfahren für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte und Teile Änderungsstand 1 – 1997 Vom 16.03.1998 (BANz. Nr. 137a vom 28. Juli 1998), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 26.03.1999 (BANz. S. 6435)

JAR-145 dt. Technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (94/C 297/10) vom 25.10.1994 (ABl. Nr. C 297/12) Die Vorschriften JAR-145, Teil des Anhangs II, werden hierunter veröffentlicht.

JAR-OPS 1dt. Bekanntmachung der deutschen Übersetzung der Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen vom 04.08.1998 (BANz. Nr. 181a), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 20.09.2001 (BANz. S. 21226)

VI. Anlagen

Anlage 1 Verordnung (EG) Nr. 1592/2002

VERORDNUNG (EG) NR. 1592/2002 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. Juli 2002

zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

Amtsblatt Nr. L 240 vom 07/09/2002 S. 0001 - 0021

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission(1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses(2),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags(3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Bereich der Zivilluftfahrt sollte für die europäischen Bürger ein einheitliches und hohes Schutzniveau jederzeit gewährleistet sein; hierzu sind gemeinsame Sicherheitsvorschriften zu erlassen, und es ist sicherzustellen, dass Erzeugnisse, Personen und Organisationen, die in der Gemeinschaft im Umlauf bzw. tätig sind, diese Vorschriften sowie die geltenden Umweltschutzvorschriften einhalten. Dies wird auch dazu beitragen, den freien Verkehr für Waren, Personen und Organisationen im Binnenmarkt zu erleichtern.
- (2) Folglich sollten luftfahrttechnische Erzeugnisse einem Zulassungsverfahren unterzogen werden, bei dem überprüft wird, ob sie grundlegenden Lufttüchtigkeits- und Umweltschutzanforderungen der Zivilluftfahrt genügen. Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung sollten auch entsprechende grundlegende Anforderungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen, für die Zulassung der Flugbesatzung und für die

Anwendung dieser Verordnung auf Drittlandluftfahrzeuge sowie anschließend für andere Bereiche der Sicherheit der Zivilluftfahrt erarbeitet werden.

- (3) Um den wachsenden Besorgnissen im Hinblick auf die Gesundheit und das Wohlergehen der Fluggäste während der Flüge Rechnung zu tragen, ist es notwendig, die Flugzeuge so zu gestalten, dass Sicherheit und Gesundheit der Fluggäste besser geschützt sind.
- (4) Auf die Ergebnisse der Untersuchungen der Unfälle im Luftverkehr sollte, insbesondere wenn sie Konstruktionsfehler und/oder operative Fragen betreffen, unverzüglich mit entsprechenden Maßnahmen reagiert werden, um das Vertrauen der Verbraucher in den Luftverkehr zu gewährleisten.
- (5) Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt ("Abkommen von Chicago"), dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind, sieht bereits Mindestnormen zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt und entsprechende Umweltschutzvorschriften vor. Mit den grundlegenden Anforderungen der Gemeinschaft und den zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten die sich aus dem Abkommen von Chicago ergebenden Verpflichtungen, einschließlich Verpflichtungen gegenüber Drittländern, erfüllen.
- (6) Luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sollten zugelassen werden, sobald deren Übereinstimmung mit grundlegenden Lufttüchtigkeits- und Umweltschutzanforderungen festgestellt wurde, die von der Gemeinschaft im Einklang mit den durch das Abkommen von Chicago gesetzten Normen festgelegt wurden. Die Kom-

- mission sollte ermächtigt werden, die erforderlichen Durchführungsvorschriften zu erarbeiten.
- (7) Damit die Ziele der Gemeinschaft hinsichtlich des freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehrs sowie die Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik erreicht werden, sollten die Mitgliedstaaten ohne weitere Anforderungen oder Bewertungen Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie Organisationen oder Personen anerkennen, die gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen zugelassen wurden.
- (8) Es sollte eine ausreichend flexible Reaktion auf besondere Umstände wie dringende Sicherheitsmaßnahmen oder unvorhergesehene oder begrenzte betriebliche Notwendigkeiten möglich sein, und es sollte auch die Möglichkeit bestehen, ein gleichwertiges Sicherheitsniveau mit anderen Mitteln zu erreichen. Die Mitgliedstaaten sollten berechtigt sein, Ausnahmen in Bezug auf die Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zuzulassen, sofern diese ihrem Umfang nach streng begrenzt sind und einer angemessenen Kontrolle durch die Gemeinschaft unterliegen.
- (9) Die Ziele dieser Verordnung können wirksam durch Zusammenarbeit mit Drittländern erreicht werden. Dabei sollten die Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen durch Übereinkünfte zwischen der Gemeinschaft und diesen Ländern angepasst werden können. Wenn keine solchen Übereinkünfte bestehen, sollte es den Mitgliedstaaten dennoch gestattet sein, unter angemessener Kontrolle der Gemeinschaft die Zulassungen für ausländische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Organisationen und Personen anzuerkennen, die von einem Drittland erteilt wurden.
- (10) Es sind angemessene Maßnahmen zu treffen, sowohl um den erforderlichen Schutz vertraulicher Sicherheitsdaten zu gewährleisten als auch um die Öffentlichkeit angemessen über den Stand der zivilen Flugsicherheit und des entsprechenden Umweltschutzes zu unterrichten, wobei die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission(4) und die einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften berücksichtigt werden sollten.
- (11) In allen Bereichen, die unter diese Verordnung fallen, sind bessere Verfahren erforderlich, so dass bestimmte Aufgaben, die derzeit auf Gemeinschaftsebene oder auf nationaler Ebene durchgeführt werden, von einer einzigen speziellen Fachinstanz wahrgenommen werden sollten. Es besteht daher die Notwendigkeit, innerhalb der bestehenden institutionellen Struktur der Gemeinschaft und im Rahmen der bestehenden Aufteilung der Befugnisse eine Europäische Agentur für Flugsicherheit zu schaffen, die in technischen Fragen unabhängig ist und rechtlich, verwaltungstechnisch und finanziell autonom ist. Notwendigerweise sollte es sich hierbei um eine Einrichtung der Gemeinschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit handeln, die die Durchführungsbefugnisse ausübt, die ihr durch diese Verordnung verliehen werden.
- (12) Damit die Agentur die Gemeinschaft ordnungsgemäß unterstützen kann, sollte es ihr möglich sein, ihren Sachverstand in allen Bereichen der zivilen Flugsicherheit und des Umweltschutzes, die von dieser Verordnung erfasst werden, weiterzuentwickeln. Sie sollte die Kommission bei der Erarbeitung der erforderlichen Rechtsvorschriften sowie die Mitgliedstaaten und die Industrie bei deren Umsetzung unterstützen. Sie sollte in der Lage sein, Zulassungsspezifikationen und Leitlinien herauszugeben, technische Feststellungen zu treffen und gegebenenfalls Zulassungen bzw. Zeugnisse auszustellen, und sie sollte die Kommission bei der Überwachung der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen unterstützen sowie die erforderlichen Kompetenzen erhalten, um ihre Aufgaben zu erfüllen.
- (13) Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten in einem Verwaltungsrat vertreten sein, um die Tätigkeiten der Agentur wirksam kontrollieren zu können. Der Verwaltungsrat sollte mit den erforderlichen Befugnissen für die Aufstellung des Haushaltsplans, die Prüfung seiner Durchführung, die Verabschiedung angemessener Finanzvorschriften, die Festlegung transparenter Arbeitsverfahren für Entscheidungsprozesse der Agentur und für die Ernennung des Exekutivdirektors ausgestattet sein. Die Agentur sollte auch Forschungsarbeiten durchführen und für eine angemessene Koordinierung mit der Kommission und den Mitgliedstaaten sorgen können. Es ist wünschenswert, dass die Agentur die Kommission und die Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der internationalen Beziehungen, einschließlich der Harmonisierung von Vorschriften, der Anerkennung von Genehmigungen und der technischen Zusammenarbeit, unterstützt und dass sie berechtigt ist, entsprechende Beziehungen zu Luftfahrtbehörden von Drittländern und internationalen Organisationen herzustellen, die für die von dieser Verordnung erfassten Angelegenheiten zuständig sind.
- (14) Es liegt im öffentlichen Interesse, dass die Agentur ihre sicherheitsbezogenen Maßnahmen ausschließlich auf unabhängigen Sachverstand stützt

- und dabei diese Verordnung sowie ihre Durchführungsbestimmungen strikt anwendet. Daher sollten alle sicherheitsbezogenen Entscheidungen der Agentur von ihrem Exekutivdirektor getroffen werden, dem bei der Einholung von fachlichem Rat und bei der internen Organisation der Agentur ein hohes Maß an Flexibilität eingeräumt werden sollte. Wenn die Agentur jedoch Entwürfe von Vorschriften allgemeiner Art erarbeitet, die von nationalen Behörden umzusetzen sind, sollten die Mitgliedstaaten an der Entscheidungsfindung beteiligt werden.
- (15) Es muss gewährleistet werden, dass den von Entscheidungen der Agentur Betroffenen die erforderlichen Rechtsbehelfe zur Verfügung stehen und dass diese den Besonderheiten der Luftfahrt angemessen sind. Es sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren eingerichtet werden, damit Entscheidungen des Exekutivdirektors vor einer besonderen Beschwerdekammer angefochten werden können, gegen deren Entscheidungen Klage vor dem Gerichtshof möglich ist.
- (16) Um die völlige Selbstständigkeit und Unabhängigkeit der Agentur zu gewährleisten, sollte der Agentur ein eigenständiger Haushalt zuerkannt werden, dessen Einnahmen im Wesentlichen aus einem Beitrag der Gemeinschaft und aus Gebühren seitens der Nutzer des Systems bestehen. Das Haushaltsverfahren der Gemeinschaft sollte Anwendung finden, soweit der Beitrag der Gemeinschaft und etwaige andere Zuschüsse aus dem Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union betroffen sind. Die Rechnungsprüfung sollte durch den Rechnungshof erfolgen.
- (17) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse(5) erlassen werden.
- (18) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Festlegung und einheitliche Anwendung gemeinsamer Vorschriften für die zivile Flugsicherheit und den Umweltschutz, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher in Anbetracht der europaweiten Geltung dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel ebenfalls genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (19) Vor Errichtung von Außenstellen der Agentur sollte durch eine generelle Regelung geklärt werden, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen und welchen Beitrag der betroffene Mitgliedstaat zu leisten hat.
- (20) Es wurde anerkannt, dass die Einbeziehung europäischer Drittländer angestrebt werden sollte, um einen angemessenen gesamteuropäischen Bezugsrahmen sicherzustellen und so die Verbesserung der zivilen Flugsicherheit in ganz Europa zu erleichtern. Europäische Länder, die mit der Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, wonach sie den gemeinschaftlichen Besitzstand in dem von dieser Verordnung erfassten Bereich übernehmen und anwenden, sollten an den Arbeiten der Gemeinschaft gemäß den im Rahmen dieser Übereinkünfte zu vereinbarenden Bedingungen beteiligt werden.
- (21) Es wird allgemein angestrebt, die Übertragung von Funktionen und Aufgaben von den Mitgliedstaaten auf die Agentur - einschließlich des Übergangs der Funktionen und Aufgaben aufgrund ihrer Zusammenarbeit im Rahmen der gemeinsamen Luftfahrtbehörden - effizient, ohne jegliche Beeinträchtigung des derzeitigen hohen Sicherheitsniveaus und ohne negative Auswirkungen auf die Zulassungszeitpläne zu vollziehen. Es müssen angemessene Maßnahmen getroffen werden, um den erforderlichen Übergang zu ermöglichen.
- (22) Mit der vorliegenden Verordnung wird ein angemessener und umfassender Rahmen für die umweltrechtliche Zulassung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen sowie für die Festlegung und Umsetzung von gemeinsamen technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren im Bereich der Zivilluftfahrt geschaffen. Die Richtlinie 80/51/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschallluftfahrzeugen(6) sowie Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt(7) sollten daher unbeschadet der gemäß diesen Rechtsvorschriften bereits erteilten Zulassungen von Erzeugnissen, Personen und Organisationen zu gegebener Zeit aufgehoben werden.
- (23) Diese Verordnung wird auf der Grundlage eines künftigen Vorschlags im Einklang mit dem Beitrag für jeden anderen Bereich gelten, der mit der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Zusammenhang steht -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für

- a) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie für Personen und Organisationen, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung dieser Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen befasst sind;
- b) Personen und Organisationen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Fälle, in denen in Absatz 1 genannte Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen, Personen und Organisationen einer militär-, zoll- oder polizeidienstlichen oder ähnlichen Verwendung dienen. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass bei diesen dienstlichen Verwendungen so weit als durchführbar den Zielen dieser Verordnung gebührend Rechnung getragen wird.

Artikel 2

Ziele

- (1) Hauptziel dieser Verordnung ist die Schaffung und die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa.
- (2) In den von dieser Verordnung erfassten Bereichen bestehen folgende weitere Ziele:
 - a) die Sicherstellung eines einheitlichen und hohen Niveaus des Umweltschutzes;
 - b) die Erleichterung des freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehrs;
 - c) die Steigerung der Kostenwirksamkeit bei den Regulierungs- und Zulassungsverfahren und die Vermeidung von Doppelarbeit auf nationaler und europäischer Ebene;
 - d) die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen, die sich aus dem Abkommen von Chicago ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen und gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden;

e) die weltweite Verbreitung der Standpunkte der Gemeinschaft zu zivilen Flugsicherheitsstandards und -vorschriften durch Aufnahme einer geeigneten Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen.

(3) Die Mittel zur Erreichung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele sind

- a) die Erarbeitung, Annahme und einheitliche Anwendung aller notwendigen Rechtsvorschriften;
- b) die ohne weitere Anforderungen erfolgende Anerkennung von Zeugnissen, Erlaubnissen, Genehmigungsscheinen oder anderen Urkunden, die Erzeugnissen, Personen und Stellen gemäß dieser Verordnung und den zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften erteilt wurden;
- c) die Errichtung einer unabhängigen Europäischen Agentur für Flugsicherheit;
- d) die einheitliche Umsetzung aller notwendigen Rechtsvorschriften durch die einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden und die Agentur im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) "fortlaufende Aufsicht" die Aufgaben, die durchzuführen sind, um zu überprüfen, ob die Bedingungen, unter denen ein Zeugnis erteilt wurde, während der Geltungsdauer des Zeugnisses jederzeit weiterhin erfüllt sind, sowie die Ergreifung von Schutzmaßnahmen;
- b) "Abkommen von Chicago" das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge;
- c) "Erzeugnis" ein Luftfahrzeug, einen Motor oder einen Propeller;
- d) "Teile und Ausrüstungen" ein Instrument, eine Vorrichtung, einen Mechanismus, ein Teil, ein Gerät, eine Armatur oder ein Zubehörteil, ein schließlich Kommunikationseinrichtungen, der/ die/ das für den Betrieb oder die Kontrolle eines Luftfahrzeugs im Flugbetrieb verwendet wird oder verwendet werden soll und in ein Luftfahrzeug eingebaut oder an ein Luftfahrzeug angebaut ist; dazu gehören auch Teile einer Flugzeugzelle, eines Motors oder eines Propellers;
- e) "Zulassung" jede Form der Anerkennung, dass ein Erzeugnis, ein Teil oder eine Ausrüstung, eine Organisation oder eine Person die geltenden Vorschriften, einschließlich der Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, erfüllt, sowie die Ausstellung des entsprechenden

Zeugnisses, mit dem diese Übereinstimmung bescheinigt wird;

- f) "qualifizierte Stelle" eine Stelle, die Zulassungsaufgaben unter der Kontrolle und Zuständigkeit der Agentur wahrnehmen darf;
- g) "Zeugnis" einen Genehmigungsschein, einen Erlaubnisschein oder eine andere Urkunde, die als Ergebnis der Zulassung ausgestellt wird.

KAPITEL II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

Artikel 4

Grundsatzregelungen und Anwendbarkeit

(1) Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die

- a) von einer Organisation konstruiert oder hergestellt werden, über die die Agentur oder ein Mitgliedstaat die Sicherheitsaufsicht ausübt, oder
- b) in einem Mitgliedstaat registriert sind oder
- c) in einem Drittland registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt,

müssen dieser Verordnung entsprechen, es sei denn, die behördliche Sicherheitsaufsicht hierfür wurde an ein Drittland delegiert und sie werden nicht von einem Gemeinschaftsbetreiber eingesetzt.

(2) Absatz 1 gilt nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge.

(3) Diese Verordnung lässt die Rechte von Drittländern aus internationalen Übereinkünften, insbesondere aus dem Abkommen von Chicago, unberührt.

Artikel 5

Lufttüchtigkeit

(1) Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 müssen die in Anhang I festgelegten grundlegenden Anforderungen für die Lufttüchtigkeit erfüllen.

(2) Für in einem Mitgliedstaat registrierte Luftfahrzeuge oder daran angebrachte Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen ist der Nachweis für die Erfüllung dieser Anforderungen wie folgt zu erbringen:

- a) Für Erzeugnisse muss eine Musterzulassung vorliegen. Die Musterzulassung und die Änderungs genehmigungen, einschließlich der zusätzlichen Musterzulassungen, werden erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass das Erzeugnis der Musterzulassungsgrundlage nach Artikel 15 entspricht, die festgelegt wurde, um die Erfüllung

der grundlegenden Anforderungen nach Absatz 1 sicherzustellen, und wenn das Erzeugnis keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Die Musterzulassung gilt für das Erzeugnis einschließlich aller eingebauten Teile und Ausrüstungen.

- b) Für Teile und Ausrüstungen können spezielle Zeugnisse erteilt werden, wenn nachgewiesen wird, dass sie die Einzelspezifikationen für die Lufttüchtigkeit erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 sicherzustellen.
- c) Für jedes Luftfahrzeug ist ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis auszustellen, wenn nachgewiesen wird, dass es der in seiner Musterzulassung genehmigten Musterbauart entspricht und dass die einschlägigen Unterlagen, Inspektionen und Prüfungen belegen, dass das Luftfahrzeug die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb erfüllt. Das Lufttüchtigkeitszeugnis gilt, solange es nicht ausgesetzt, entzogen oder widerrufen wird und solange das Luftfahrzeug entsprechend den grundlegenden Anforderungen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang I Abschnitt 1.d und entsprechend den in Absatz 4 genannten Durchführungsbestimmungen in stand gehalten wird.
- d) Für den Entwurf, die Herstellung und die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zuständige Organisationen müssen nachweisen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit ihren Sonderrechten verbunden sind. Sofern nichts anderes gestattet wurde, werden diese Befähigung und diese Mittel durch das Ausstellen einer Organisationszulassung anerkannt. Die der zugelassenen Organisation gewährten Sonderrechte und der Geltungsbereich der Zulassung werden in den Zulassungsbedingungen aufgeführt.

Zusätzlich gilt Folgendes:

- e) Von dem für die Freigabe eines Erzeugnisses, eines Teils oder einer Ausrüstung nach Instandsetzung verantwortlichen Personal kann verlangt werden, dass es im Besitz eines geeigneten Zeugnisses (Personalzeugnis) ist.
 - f) Die Befähigung von Organisationen für Instandhaltungsausbildung, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung der in Buchstabe e) genannten Zeugnisse wahrzunehmen, kann durch Ausstellung einer Zulassung anerkannt werden.
- (3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 gilt Folgendes:
- a) Eine Fluggenehmigung kann erteilt werden, wenn nachgewiesen wird, dass mit dem Luftfahrzeug Flüge unter Normalbedingungen sicher durchgeführt werden können. Sie wird mit angemessenen Be-

- schränkungen, insbesondere zum Schutz der Sicherheit von Dritten, erteilt.
- b) Ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis kann für Luftfahrzeuge ausgestellt werden, für die keine Musterzulassung nach Absatz 2 Buchstabe a) erteilt wurde. In diesem Fall muss nachgewiesen werden, dass das Luftfahrzeug besondere Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit erfüllt, wobei Abweichungen von den grundlegenden Anforderungen gemäß Absatz 1 dennoch eine angemessene Sicherheit im Verhältnis zu dem jeweiligen Zweck gewährleisten. Nach den in Absatz 4 genannten Durchführungsbestimmungen wird festgelegt, für welche Luftfahrzeuge diese eingeschränkten Zeugnisse ausgestellt werden können und welche Einschränkungen für den Einsatz dieser Luftfahrzeuge gelten.
- c) Wenn es die Anzahl von Luftfahrzeugen des gleichen Typs, für die ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt werden kann, rechtfertigt, kann eine eingeschränkte Musterzulassung erteilt werden; in diesem Fall wird eine angemessene Musterzulassungsgrundlage festgelegt.
- (4) Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die Durchführungsbestimmungen für diesen Artikel; darin wird insbesondere Folgendes festgelegt:
- a) Bedingungen für die Erstellung der für ein Erzeugnis geltenden Musterzulassungsgrundlage und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
- b) Bedingungen für die Erstellung der für Teile und Ausrüstungen geltenden Einzelspezifikationen für die Lufttüchtigkeit und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
- c) Bedingungen für die Erstellung der besonderen Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit, die für Luftfahrzeuge gelten, für die ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt werden kann, und für deren Mitteilung an einen Antragsteller;
- d) Bedingungen für die Heraus- und Weitergabe der verbindlichen Informationen, um die Erhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen sicherzustellen;
- e) Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Musterzulassungen, eingeschränkten Musterzulassungen, Änderungsgenehmigungen für Musterzulassungen, individuellen Lufttüchtigkeitszeugnissen, eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen, Fluggenehmigungen und Zeugnissen für Erzeugnisse, Teile oder Ausrüstungen, einschließlich folgender Aspekte:
- i) Vorschriften für die Gültigkeitsdauer dieser Zulassungen bzw. Zeugnisse und ihre Verlängerung, sofern diese befristet sind;
- ii) Einschränkungen für die Ausstellung von Fluggenehmigungen. Diese Einschränkungen sollten insbesondere Folgendes betreffen:
- Zweck des Flugs,
 - Luftraum für den jeweiligen Flug,
 - Qualifikation der Flugbesatzung,
 - Beförderung von nicht zur Flugbesatzung gehörenden Personen;
- iii) Luftfahrzeuge, für die eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse ausgestellt werden können, sowie entsprechende Einschränkungen;
- f) Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Zulassungen für Organisationen, die nach Absatz 2 Buchstaben d) und f) erforderlich sind, und Voraussetzungen, unter denen diese Zulassungen nicht verlangt zu werden brauchen;
- g) Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen für Personal, die nach Absatz 2 Buchstabe e) erforderlich sind;
- h) Verantwortlichkeiten der Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen.
- i) die Art und Weise, in der bei in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugen, die nicht von den Absätzen 2 und 3 erfasst werden, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nachgewiesen wird.
- (5) Bei der Festlegung der in Absatz 4 genannten Durchführungsbestimmungen achtet die Kommission besonders darauf, dass diese
- a) dem Stand der Technik und den bestbewährten Verfahren auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit entsprechen;
- b) den weltweiten Erfahrungen im Luftfahrtbetrieb sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung tragen;
- c) eine unmittelbare Reaktion auf erwiesene Ursachen von Unfällen und ernsten Zwischenfällen ermöglichen.

Artikel 6

Grundlegende Anforderungen für den Umweltschutz

- (1) Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen müssen den Umweltschutzanforderungen des Anhangs 16 des Abkommens von Chicago in der Ausgabe von November 1999, mit Ausnahme seiner Anlagen, entsprechen.
- (2) Nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren kann Absatz 1 des vorliegenden Artikels angepasst werden, um ihn mit nachfolgenden Änderungen des Abkommens von Chicago und seiner Anhänge, die

nach Annahme dieser Verordnung in Kraft treten und in allen Mitgliedstaaten anzuwenden sind, in Einklang zu bringen, sofern durch diese Anpassungen der Geltungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert wird.

(3) Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren die erforderlichen Durchführungsbestimmungen zu Absatz 1, wobei sie erforderlichenfalls den Inhalt der in Absatz 1 genannten Anlagen heranzieht.

Artikel 7

Flugbetrieb und Zulassung der Flugbesatzung

Hinsichtlich der Grundsatzregelungen, der Anwendbarkeit und der grundlegenden Anforderungen für die von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) erfassten Bereiche legt die Kommission so bald wie möglich dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Vorschläge vor.

Artikel 8

Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen

(1) Die Mitgliedstaaten erkennen ohne weitere technische Anforderungen oder Bewertungen Zulassungen bzw. Zeugnisse an, die gemäß dieser Verordnung erteilt wurden. Wurde die ursprüngliche Anerkennung für einen bestimmten Zweck oder bestimmte Zwecke erteilt, bezieht sich eine nachfolgende Anerkennung ausschließlich auf dieselben Zwecke.

(2) Bis zum Erlass der erforderlichen Durchführungsbestimmungen nach Artikel 5 Absatz 4 und unbeschadet des Artikels 57 Absatz 2 können Zulassungen bzw. Zeugnisse, die nicht gemäß dieser Verordnung erteilt werden können, auf der Grundlage geltender einzelstaatlicher Vorschriften erteilt werden.

Artikel 9

Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen aus Drittländern

(1) Abweichend von den Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen können die Agentur oder die Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage von Zulassungen bzw. Zeugnissen, die von Luftfahrtbehörden eines Drittlands erteilt wurden, gemäß zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Land geschlossenen Abkommen über die gegenseitige Anerkennung Zulassungen bzw. Zeugnissen erteilen.

(2)

a) Wenn die Gemeinschaft kein derartiges Abkommen geschlossen hat, kann ein Mitgliedstaat oder die Agentur auf der Grundlage von Bescheinigungen, die von den zuständigen Behörden eines Drittlands erteilt wurden, in Anwendung eines Abkommens, das vor Inkrafttreten der zugehörigen Bestimmungen dieser Verordnung zwischen diesem Mitgliedstaat und dem betreffenden Drittland geschlossen und der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt wurde, Zulassungen bzw. Zeugnisse erteilen. Die Agentur kann derartige Zulassungen bzw. Zeugnisse in Anwendung eines zwischen einem der Mitgliedstaaten und dem betreffenden Drittland geschlossenen Abkommens auch im Namen eines Mitgliedstaats erteilen.

b) Wenn die Kommission der Auffassung ist, dass

- die Bestimmungen eines Abkommens zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland kein Sicherheitsniveau gewährleisten, das dem durch diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen festgelegten Sicherheitsniveau gleichwertig ist, und/oder
- ein derartiges Abkommen ohne zwingende Sicherheitsgründe zwischen Mitgliedstaaten diskriminierend wirken würde oder der gemeinsamen Außenpolitik gegenüber einem Drittland zuwiderläuft,

kann sie nach dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Verfahren von dem betreffenden Mitgliedstaat verlangen, gemäß Artikel 307 des Vertrags das Abkommen zu ändern, dessen Anwendung auszusetzen oder es zu kündigen.

c) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um Abkommen so bald wie möglich nach Inkrafttreten eines Abkommens zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland zu kündigen, soweit diese Abkommen vom letztgenannten Abkommen geregelte Bereiche betreffen.

Artikel 10

Flexibilitätsbestimmungen

(1) Die Bestimmungen dieser Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen hindern einen Mitgliedstaat nicht daran, bei einem Sicherheitsproblem, das von dieser Verordnung erfasste Erzeugnisse, Personen oder Organisationen betrifft, unverzüglich tätig zu werden.

Wenn das Sicherheitsproblem

- a) auf ein sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergebendes unzureichendes Sicherheitsniveau oder
- b) auf einen Mangel der Verordnung oder ihrer Durchführungsbestimmungen zurückzuführen ist,

teilt der Mitgliedstaat unverzüglich der Agentur, der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die getroffenen Maßnahmen und die Gründe hierfür mit.

(2) Die Kommission entscheidet gemäß dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren, ob die weitere Anwendung der nach Absatz 1 getroffenen Maßnahmen wegen eines unzureichenden Sicherheitsniveaus oder eines Mangels dieser Verordnung oder ihrer Durchführungsbestimmungen gerechtfertigt ist. In diesem Fall unternimmt sie auch die notwendigen Schritte zur Änderung der betreffenden Bestimmung. Wird festgestellt, dass die Maßnahmen des Mitgliedstaats nicht gerechtfertigt sind, widerruft oder ändert der Mitgliedstaat die betreffenden Maßnahmen.

(3) Die Mitgliedstaaten können im Fall unvorhergesehener und dringender betrieblicher Umstände oder betrieblicher Bedürfnisse von beschränkter Dauer Freistellungen von den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen erteilen, sofern hierdurch keine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus eintritt. Der Agentur, der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten sind derartige Freistellungen mitzuteilen, wenn sie wiederholt oder für Zeiträume von mehr als zwei Monaten erteilt werden.

(4) Sind die von einem Mitgliedstaat beschlossenen Maßnahmen weniger restriktiv als die geltenden Gemeinschaftsbestimmungen, so prüft die Kommission, ob die Freistellungen dem allgemeinen Sicherheitsziel dieser Verordnung oder anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entsprechen. Wenn die Freistellungen den allgemeinen Sicherheitszielen dieser Verordnung oder anderer Gemeinschaftsvorschriften nicht entsprechen, trifft die Kommission nach dem in Artikel 54 Absatz 4 genannten Verfahren eine Entscheidung; in diesem Fall widerruft der Mitgliedstaat die Freistellung.

(5) Lässt sich ein Schutzniveau, das dem durch die Anwendung der Durchführungsbestimmungen zu den Artikeln 5 und 6 erreichten Niveau gleichwertig ist, mit anderen Mitteln erreichen, können die Mitgliedstaaten ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit eine Genehmigung in Abweichung von diesen Durchführungsbestimmungen erteilen. In diesen Fällen teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission mit, dass er beabsichtigt, eine solche Genehmigung zu erteilen, und legt die Gründe für die Notwendigkeit einer Abweichung von der betreffenden Bestimmung sowie die Bedingungen zur Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus dar.

(6) Innerhalb von drei Monaten nach der Unterrichtung durch einen Mitgliedstaat gemäß Absatz 5 leitet die Kommission das in Artikel 54 Absatz 3 genannte Verfahren ein, um zu entscheiden, ob eine nach Absatz 5 des vorliegenden Artikels vorgeschlagene Genehmigung den darin vorgesehenen Voraussetzungen genügt und erteilt werden kann. In diesem Fall teilt sie ihre Entscheidung allen Mitgliedstaaten mit, die dann ebenfalls zur Anwendung der betreffenden

Maßnahme berechtigt sind. Artikel 8 findet auf die betreffende Maßnahme Anwendung. Die einschlägigen Durchführungsbestimmungen können ebenfalls geändert werden, um der Maßnahme Rechnung zu tragen; hierbei sind transparente Verfahren gemäß Artikel 43 anzuwenden.

Artikel 11

Informationsnetz

(1) Die Kommission, die Agentur und die nationalen Luftfahrtbehörden tauschen die Informationen aus, die ihnen bei der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zugänglich sind. Stellen, die mit der Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen oder mit der Analyse von Vorfällen in der Zivilluftfahrt betraut sind, haben das Recht auf Zugang zu diesen Informationen.

(2) Unbeschadet des Rechts der Öffentlichkeit auf Zugang zu Kommissionsdokumenten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 erlässt die Kommission nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren Maßnahmen für die von ihr auf eigene Initiative betriebene Weitergabe der Informationen nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels an interessierte Kreise. Grundlage dieser Maßnahmen, die allgemein oder für den Einzelfall erfolgen können, ist die Notwendigkeit,

- a) für Personen und Organisationen die Informationen bereitzustellen, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit benötigen;
- b) die Weitergabe von Informationen auf das für die Zwecke ihrer Nutzer unbedingt erforderliche Maß zu beschränken, um eine angemessene Vertraulichkeit dieser Informationen sicherzustellen.

(3) Die nationalen Luftfahrtbehörden ergreifen entsprechend ihren nationalen Rechtsvorschriften die erforderlichen Maßnahmen, um eine angemessene Vertraulichkeit der Informationen sicherzustellen, die sie gemäß Absatz 1 erhalten haben.

(4) Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das allgemeine Sicherheitsniveau veröffentlicht die Agentur jährlich einen Sicherheitsbericht.

KAPITEL III

EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

ABSCHNITT I

AUFGABEN

Artikel 12

Errichtung und Funktionen der Agentur

(1) Zur Durchführung dieser Verordnung wird eine Europäische Agentur für Flugsicherheit, im Folgenden "Agentur" genannt, errichtet.

(2) Um die ordnungsgemäße Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der zivilen Flugsicherheit zu gewährleisten, erfüllt die Agentur folgende Funktionen:

- a) Sie nimmt alle unter Artikel 1 Absatz 1 fallenden Aufgaben wahr und erstellt Gutachten zu allen einschlägigen Angelegenheiten.
- b) Sie unterstützt die Kommission durch die Ausarbeitung von Maßnahmen, die zur Durchführung dieser Verordnung zu treffen sind; wenn es sich hierbei um technische Vorschriften und insbesondere um Bau- und Konstruktionsvorschriften sowie um Vorschriften in Bezug auf operationelle Aspekte handelt, darf die Kommission deren Inhalt nicht ohne vorherige Koordinierung mit der Agentur ändern; ferner leistet die Agentur die erforderliche technische, wissenschaftliche und verwaltungstechnische Unterstützung zur Erfüllung der Aufgaben der Kommission.
- c) Sie ergreift die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse, die ihr durch diese Verordnung oder andere gemeinschaftliche Rechtsvorschriften übertragen werden.
- d) Sie führt die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Inspektionen und Untersuchungen durch.
- e) Sie nimmt in ihren Zuständigkeitsbereichen im Namen der Mitgliedstaaten Funktionen und Aufgaben wahr, die ihnen durch geltende internationale Übereinkünfte, insbesondere durch das Abkommen von Chicago, zugewiesen werden.

Artikel 13

Tätigkeiten der Agentur

Die Agentur nimmt, soweit angezeigt, folgende Tätigkeiten wahr:

- a) Sie richtet Stellungnahmen an die Kommission.
- b) Sie erarbeitet Zulassungsspezifikationen, einschließlich Lufttüchtigkeitskodizes und annehmbarer Nachweisverfahren, sowie jegliche Anleitungen für die Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen.
- c) Sie trifft die angemessenen Entscheidungen zur Anwendung der Artikel 15, 45 und 46.

Artikel 14

Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen

(1) Zur Unterstützung der Kommission bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für die Grundsatzregelun-

gen, die Anwendbarkeit und die grundlegenden Anforderungen, die dem Europäischen Parlament und dem Rat vorzulegen sind, und bei dem Erlass der Durchführungsbestimmungen erstellt die Agentur entsprechende Entwürfe. Die Agentur übermittelt diese Entwürfe als Stellungnahme an die Kommission.

(2) Die Agentur erarbeitet unter Beachtung des Artikels 43 und der von der Kommission erlassenen Durchführungsbestimmungen

- a) Zulassungsspezifikationen, einschließlich Lufttüchtigkeitskodizes und annehmbarer Nachweisverfahren, und
- b) sonstige Anleitungen,

die im Zulassungsverfahren verwendet werden.

Diese Unterlagen spiegeln den Stand der Technik und die bestbewährten Verfahren in den betreffenden Bereichen wider; sie werden unter Berücksichtigung der weltweiten Erfahrungen im Flugbetrieb sowie des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts aktualisiert.

Artikel 15

Lufttüchtigkeitszeugnis und Umweltzeugnis

(1) In Bezug auf die in Artikel 4 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen nimmt die Agentur gegebenenfalls und nach den Vorgaben des Abkommens von Chicago oder seiner Anhänge im Namen der Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- oder Eintragungsstaats wahr, soweit diese die Entwurfsgenehmigung betreffen. Sie wird hierzu insbesondere wie folgt tätig:

- a) Für jedes Erzeugnis, für das eine Musterzulassung oder die Änderung einer Musterzulassung beantragt wird, erstellt die Agentur die Musterzulassungsgrundlage und teilt diese mit. Diese umfasst den anzuwendenden Lufttüchtigkeitskodex, die Bestimmungen, für die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau anerkannt wurde, und die besonderen technischen Einzelspezifikationen, die erforderlich sind, wenn aufgrund der Konstruktionsmerkmale eines bestimmten Erzeugnisses oder aufgrund der Betriebspraxis Bestimmungen des Lufttüchtigkeitskodex nicht mehr angemessen oder nicht mehr geeignet sind, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.
- b) Für jedes Erzeugnis, für das ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis beantragt wird, erstellt die Agentur die besonderen Lufttüchtigkeitspezifikationen und teilt diese mit.
- c) Für jedes Teil oder jede Ausrüstung, für die ein Zeugnis beantragt wird, erstellt die Agentur die genauen Lufttüchtigkeitspezifikationen und teilt diese mit.

- d) Für jedes Erzeugnis, für das gemäß Artikel 6 ein Umweltzeugnis erforderlich ist, erstellt die Agentur die jeweiligen Umweltvorschriften und teilt diese mit.
- e) Die Agentur nimmt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen technische Inspektionen im Zusammenhang mit der Zulassung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen vor.
- f) Die Agentur erteilt die einschlägigen Musterzulassungen oder zugehörige Änderungszulassungen.
- g) Die Agentur stellt Zeugnisse für Teile und Ausrüstungen aus.
- h) Die Agentur stellt die einschlägigen Umweltzeugnisse aus.
- i) Die Agentur ändert oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die juristische oder natürliche Person, die Inhaber des Zeugnisses ist, die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.
- j) Die Agentur sorgt für die Erhaltung der Lufttüchtigkeitsfunktionen im Zusammenhang mit den von ihr zugelassenen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen; hierzu zählt auch, dass sie ohne unangemessene Verzögerung auf ein Sicherheitsproblem reagiert und die einschlägigen vorgeschriebenen Informationen heraus- und weitergibt.
- (2) In Bezug auf Organisationen wird die Agentur wie folgt tätig:
- a) Sie führt selbst oder durch nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Inspektionen und Überprüfungen (Audits) der von ihr zugelassenen Organisationen durch.
- b) Sie sorgt für die Ausstellung und Verlängerung der Zeugnisse für
- i) Entwurfsorganisationen oder
- ii) im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten ansässige Produktionsorganisationen, wenn dies von dem betreffenden Mitgliedstaat beantragt wird, oder
- iii) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten ansässige Produktions- und Instandhaltungsorganisationen.
- c) Sie ändert oder widerruft die einschlägigen Zeugnisse von Organisationen oder setzt diese aus, wenn die Voraussetzungen, unter denen die Zeugnisse ausgestellt wurden, nicht mehr gegeben sind oder wenn die betreffende Organisation die Verpflichtungen, die ihr durch diese Verordnung oder ihre Durchführungsbestimmungen auferlegt werden, nicht erfüllt.

Artikel 16

Überwachung der Anwendung der Vorschriften

- (1) Die Agentur führt Inspektionen zur Kontrolle der Normung in den von Artikel 1 Absatz 1 erfassten Bereichen durch, um zu überprüfen, ob die nationalen Luftfahrtbehörden diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen anwenden, und erstattet der Kommission Bericht.
- (2) Die Agentur führt technische Untersuchungen durch, um die Wirksamkeit der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zu überprüfen; dabei trägt sie den in Artikel 2 genannten Zielen Rechnung.
- (3) Die Agentur wird von der Kommission zur Anwendung des Artikels 10 gehört und gibt eine Stellungnahme ab.
- (4) Für die Arbeitsweise der Agentur bei der Wahrnehmung der in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Aufgaben werden Anforderungen nach dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt; den Grundsätzen der Artikel 43 und 44 ist hierbei Rechnung zu tragen.

Artikel 17

Forschung

- (1) Unbeschadet des Gemeinschaftsrechts kann die Agentur Forschungstätigkeiten entwickeln und finanzieren, sofern sie sich ausschließlich auf Verbesserungsmaßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich beziehen.
- (2) Die Agentur koordiniert ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten mit denen der Kommission und der Mitgliedstaaten, um sicherzustellen, dass die entsprechenden Politiken und Maßnahmen miteinander vereinbar sind.
- (3) Die Ergebnisse der von der Agentur finanzierten Forschung werden veröffentlicht, sofern sie diese nicht als vertraulich einstuft.

Artikel 18

Internationale Beziehungen

- (1) Die Agentur unterstützt die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten in deren Beziehungen zu Drittländern nach Maßgabe des Gemeinschaftsrechts. Insbesondere leistet sie Hilfe bei der Harmonisierung der Vorschriften und der gegenseitigen Anerkennung von Genehmigungen, mit denen die ordnungsgemäße Einhaltung von Vorschriften bescheinigt wird.
- (2) Die Agentur kann mit den Luftfahrtbehörden von Drittländern und den internationalen Organisationen, die für von dieser Verordnung erfasste Bereiche zuständig sind, im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen

mit diesen Stellen im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Vertrags zusammenarbeiten.

(3) Die Agentur unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Einhaltung ihrer internationalen Verpflichtungen, insbesondere der Verpflichtungen aus dem Abkommen von Chicago.

ABSCHNITT II

INNERER AUFBAU

Artikel 19

Rechtsstellung, Sitz, Außenstellen

- (1) Die Agentur ist eine Einrichtung der Gemeinschaft. Sie besitzt Rechtspersönlichkeit.
- (2) Die Agentur besitzt in jedem Mitgliedstaat die weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Rechtsvorschriften zuerkannt ist. Sie kann insbesondere bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und ist vor Gericht parteifähig.
- (3) Die Agentur kann in den Mitgliedstaaten vorbehaltlich deren Zustimmung eigene Außenstellen einrichten.
- (4) Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor vertreten.

Artikel 20

Personal

- (1) Die Bestimmungen des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften, der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften und der im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Europäischen Gemeinschaften erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen gelten für das Personal der Agentur unbeschadet der Anwendung des Artikels 33 dieser Verordnung auf die Mitglieder der Beschwerdekammer.
- (2) Unbeschadet des Artikels 30 übt die Agentur gegenüber ihrem Personal die der Anstellungsbehörde durch das Statut der Beamten und die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten übertragenen Befugnisse aus.
- (3) Das Personal der Agentur besteht aus einer streng begrenzten Zahl von Beamten, die von der Kommission oder den Mitgliedstaaten für leitende Funktionen abgestellt oder abgeordnet werden. Das übrige Personal besteht aus anderen Bediensteten, die die Agentur entsprechend ihrem Bedarf einstellt.

Artikel 21

Vorrechte und Befreiungen

Auf die Agentur findet das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften Anwendung.

Artikel 22

Haftung

- (1) Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem Recht, das auf den betreffenden Vertrag anzuwenden ist.
- (2) Für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel in einem von der Agentur geschlossenen Vertrag ist der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zuständig.
- (3) Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur den durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer Amtstätigkeit verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.
- (4) Für Streitsachen über den Schadensersatz nach Absatz 3 ist der Gerichtshof zuständig.
- (5) Die persönliche Haftung der Bediensteten gegenüber der Agentur bestimmt sich nach den Vorschriften des Statuts bzw. der für sie geltenden Beschäftigungsbedingungen.

Artikel 23

Veröffentlichung von Dokumenten

- (1) Unbeschadet der auf der Grundlage von Artikel 290 des Vertrags gefassten Beschlüsse werden die folgenden Dokumente in allen Amtssprachen der Gemeinschaft erstellt:
 - a) der in Artikel 11 Absatz 4 genannte Sicherheitsbericht,
 - b) an die Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 1 gerichtete Stellungnahmen,
 - c) der in Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe b) genannte jährliche allgemeine Tätigkeitsbericht und das in Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe c) genannte Arbeitsprogramm.
- (2) Die für die Arbeit der Agentur erforderlichen Übersetzungen werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union angefertigt.

Artikel 24

Einrichtung und Befugnisse des Verwaltungsrats

- (1) Die Agentur verfügt über einen Verwaltungsrat.
- (2) Der Verwaltungsrat
- a) ernennt den Exekutivdirektor sowie auf Vorschlag des Exekutivdirektors die Direktoren gemäß Artikel 30;
 - b) nimmt vor dem 31. März eines Jahres den allgemeinen Tätigkeitsbericht der Agentur für das vorangegangene Jahr an und übermittelt ihn dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den Mitgliedstaaten;
 - c) legt nach Stellungnahme der Kommission vor dem 30. September jeden Jahres das Arbeitsprogramm der Agentur für das darauf folgende Jahr fest und übermittelt es dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den Mitgliedstaaten; das Arbeitsprogramm wird unbeschadet des jährlichen Haushaltsverfahrens der Gemeinschaft und ihres Gesetzgebungsprogramms in den einschlägigen Bereichen der Flugsicherheit festgelegt;
 - d) legt im Benehmen mit der Kommission Leitlinien für die Übertragung von Zulassungsaufgaben an nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen fest;
 - e) legt Verfahren für die Entscheidungen des Exekutivdirektors gemäß den Artikeln 43 und 44 fest;
 - f) nimmt seine Aufgaben im Zusammenhang mit dem Haushalt der Agentur gemäß den Artikeln 48, 49 und 52 wahr;
 - g) ernennt die Mitglieder der Beschwerdekammer gemäß Artikel 32;
 - h) übt die Disziplinalgewalt über den Exekutivdirektor sowie, im Einvernehmen mit dem Exekutivdirektor, über die Direktoren aus;
 - i) nimmt zu der in Artikel 53 Absatz 1 genannten Gebührenordnung Stellung;
 - j) gibt sich eine Geschäftsordnung;
 - k) beschließt über die für die Agentur geltende Sprachenregelung;
 - l) ergänzt gegebenenfalls die Liste der in Artikel 23 Absatz 1 genannten Dokumente;
 - m) legt die Organisationsstruktur der Agentur fest und bestimmt die Personalpolitik der Agentur.
- (3) Der Verwaltungsrat kann den Exekutivdirektor in allen Fragen beraten, die eng mit der strategischen Entwicklung der Flugsicherheit, einschließlich der Forschungstätigkeiten nach Artikel 17, zusammenhängen.
- (4) Der Verwaltungsrat setzt ein beratendes Gremium der interessierten Kreise ein, das anzuhören ist, bevor er Entscheidungen in den in Absatz 2 Buchstaben c), e), f) und i) genannten Bereichen trifft. Er kann auch beschließen, das beratende Gremium zu anderen in

den Absätzen 2 und 3 genannten Fragen anzuhören. Die Stellungnahme des beratenden Gremiums ist für den Verwaltungsrat nicht bindend.

Artikel 25

Zusammensetzung des Verwaltungsrats

(1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus einem Vertreter jedes Mitgliedstaats und einem Vertreter der Kommission zusammen. Hierfür benennen jeder Mitgliedstaat und die Kommission je ein Mitglied des Verwaltungsrats sowie je einen Stellvertreter, der das Mitglied in dessen Abwesenheit vertritt. Die Amtszeit beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist zulässig.

(2) Die Teilnahme von Vertretern europäischer Drittländer und die Bedingungen hierfür werden gegebenenfalls in den in Artikel 55 genannten Vereinbarungen geregelt.

Artikel 26

Vorsitz des Verwaltungsrats

(1) Der Verwaltungsrat wählt aus dem Kreis seiner Mitglieder einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden von Amts wegen an dessen Stelle.

(2) Die Amtszeit des Vorsitzenden bzw. des stellvertretenden Vorsitzenden endet, wenn der Vorsitzende bzw. stellvertretende Vorsitzende nicht mehr dem Verwaltungsrat angehört. Unbeschadet dieser Bestimmung beträgt die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden drei Jahre. Wiederwahl ist zulässig.

Artikel 27

Tagungen

(1) Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen.

(2) Der Exekutivdirektor der Agentur nimmt an den Beratungen teil.

(3) Der Verwaltungsrat hält jährlich mindestens zwei ordentliche Sitzungen ab. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden oder auf Antrag mindestens eines Drittels seiner Mitglieder zu sammen.

(4) Der Verwaltungsrat kann alle Personen, deren Stellungnahme von Interesse sein kann, als Beobachter zur Teilnahme an den Tagungen einladen.

(5) Die Mitglieder des Verwaltungsrates können sich vorbehaltlich der Bestimmungen der Geschäftsordnung

von Beratern oder Sachverständigen unterstützen lassen.

(6) Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsrats werden von der Agentur wahrgenommen.

Artikel 28

Abstimmungen

(1) Unbeschadet des Artikels 30 Absatz 1 fasst der Verwaltungsrat seine Beschlüsse mit Zweidrittelmehrheit seiner Mitglieder. Auf Antrag eines Mitglieds des Verwaltungsrats wird der in Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe k) genannte Beschluss einstimmig gefasst.

(2) Jedes Mitglied hat eine Stimme. Der Exekutivdirektor nimmt an der Abstimmung nicht teil. Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist sein Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.

(3) In der Geschäftsordnung werden detailliertere Vorschriften für Abstimmungen festgelegt, insbesondere die Bedingungen, unter denen ein Mitglied im Namen eines anderen handeln kann, sowie gegebenenfalls Bestimmungen über die Beschlussfähigkeit.

Artikel 29

Aufgaben und Befugnisse des Exekutivdirektors

(1) Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor geleitet, der in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist. Unbeschadet der jeweiligen Zuständigkeiten der Kommission und des Verwaltungsrates darf der Exekutivdirektor Anweisungen von Regierungen oder einer sonstigen Stelle weder anfordern noch entgegennehmen.

(2) Das Europäische Parlament oder der Rat können den Exekutivdirektor der Agentur auffordern, über die Ausführung seiner Aufgaben Bericht zu erstatten.

(3) Der Exekutivdirektor hat die folgenden Aufgaben und Befugnisse:

- a) Er billigt die Maßnahmen der Agentur nach den Artikeln 13 und 15 innerhalb der in dieser Verordnung sowie in den Durchführungsbestimmungen und sonstigen anwendbaren Rechtsvorschriften festgelegten Grenzen.
- b) Er entscheidet über Inspektionen und Untersuchungen gemäß den Artikeln 45 und 46.
- c) Er überträgt Zulassungsaufgaben an nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen gemäß den vom Verwaltungsrat festgelegten Leitlinien.
- d) Er übernimmt gemäß Artikel 18 Aufgaben im internationalen Bereich und im Bereich der technischen Zusammenarbeit mit Drittländern.

e) Er unternimmt alle erforderlichen Schritte, einschließlich des Erlasses interner Verwaltungsvorschriften und der Veröffentlichung von Mitteilungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten.

f) Er erstellt jährlich einen Entwurf des allgemeinen Tätigkeitsberichts und legt ihn dem Verwaltungsrat vor.

g) Er übt gegenüber den Bediensteten die in Artikel 20 Absatz 2 niedergelegten Befugnisse aus.

h) Er stellt den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 49 auf und führt den Haushaltsplan gemäß Artikel 49 durch.

i) Er kann vorbehaltlich der nach dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Verfahren zu erlassenden Vorschriften seine Befugnisse anderen Bediensteten der Agentur übertragen.

j) Er kann mit Zustimmung des Verwaltungsrats eine Entscheidung über die Einrichtung von Außenstellen in den Mitgliedstaaten nach Artikel 19 Absatz 3 treffen.

Artikel 30

Ernennung von Bediensteten in leitender Funktion

(1) Der Exekutivdirektor der Agentur wird vom Verwaltungsrat auf Vorschlag der Kommission ernannt oder erlassen; Kriterien hierfür sind Leistung und nachgewiesene, für die Zivilluftfahrt relevante Befähigung und Erfahrung. Der Verwaltungsrat fasst seinen Beschluss mit der Dreiviertelmehrheit seiner Mitglieder.

(2) Der Exekutivdirektor kann von einem oder mehreren Direktoren unterstützt werden. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Exekutivdirektors nimmt einer der Direktoren seine Aufgaben wahr.

(3) Die Direktoren der Agentur werden auf Vorschlag des Exekutivdirektors vom Verwaltungsrat ernannt oder entlassen; Kriterium für die Ernennung ist eine für die Zivilluftfahrt relevante fachliche Befähigung.

(4) Die Amtszeit des Exekutivdirektors und der Direktoren beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist zulässig.

Artikel 31

Einrichtung und Befugnisse der Beschwerdekammern

(1) Die Agentur verfügt über eine oder mehrere Beschwerdekammern.

(2) Die Beschwerdekammern sind für Entscheidungen über Beschwerden gegen die in Artikel 35 genannten Entscheidungen zuständig.

(3) Die Beschwerdekammern werden bei Bedarf einberufen. Die Zahl der Beschwerdekammern und die Arbeitsaufteilung werden von der Kommission nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren festgelegt.

Artikel 32

Zusammensetzung der Beschwerdekammern

- (1) Eine Beschwerdekammer besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern.
- (2) Dem Vorsitzenden und den beiden Mitgliedern sind Stellvertreter beigegeben, die sie bei Abwesenheit vertreten.
- (3) Der Vorsitzende, die weiteren Mitglieder und deren jeweilige Stellvertreter werden vom Verwaltungsrat anhand einer von der Kommission festgelegten Liste qualifizierter Bewerber ernannt.
- (4) Die Beschwerdekammer kann zwei zusätzliche Mitglieder hinzuziehen, die sie anhand der genannten Liste auswählt, wenn sie der Ansicht ist, dass die Art der Beschwerde dies erfordert.
- (5) Die erforderlichen Qualifikationen der Mitglieder jeder Beschwerdekammer, die Befugnisse der einzelnen Mitglieder in der Vorphase der Entscheidungen sowie die Abstimmungsregeln werden von der Kommission nach dem in Artikel 54 Absatz 3 genannten Verfahren festgelegt.

Artikel 33

Mitglieder der Beschwerdekammer

- (1) Die Amtszeit der Mitglieder der Beschwerdekammern einschließlich des Vorsitzenden und der jeweiligen Stellvertreter beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist zulässig.
- (2) Die Mitglieder der Beschwerdekammer genießen Unabhängigkeit. Bei ihren Entscheidungen sind sie an keinerlei Weisungen gebunden.
- (3) Die Mitglieder der Beschwerdekammern dürfen in der Agentur keine sonstigen Tätigkeiten ausüben. Die Tätigkeit als Mitglied der Beschwerdekammern kann nebenberuflich ausgeübt werden.
- (4) Die Mitglieder der Beschwerdekammern dürfen während ihrer jeweiligen Amtszeit nur aus schwerwiegenden Gründen von der Kommission nach Stellungnahme des Verwaltungsrats durch einen entsprechenden Beschluss ihres Amtes enthoben oder aus der Liste gestrichen werden.

Artikel 34

Ausschluss und Ablehnung

- (1) Die Mitglieder der Beschwerdekammer dürfen nicht an einem Beschwerdeverfahren mitwirken, das ihre persönlichen Interessen berührt oder wenn sie vorher als Vertreter eines an diesem Verfahren Beteiligten tätig gewesen sind oder wenn sie an der Entscheidung in der Vorinstanz mitgewirkt haben.
- (2) Ist ein Mitglied einer Beschwerdekammer aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe oder aus einem sonstigen Grund der Ansicht, an einem Beschwerdeverfahren nicht mitwirken zu können, so teilt es dies der Beschwerdekammer mit.
- (3) Die Mitglieder der Beschwerdekammern können von jedem am Beschwerdeverfahren Beteiligten aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe oder wegen der Besorgnis der Befangenheit abgelehnt werden. Die Ablehnung ist nicht zulässig, wenn der am Beschwerdeverfahren Beteiligte Verfahrenshandlungen vorgenommen hat, obwohl er den Ablehnungsgrund kannte. Die Ablehnung darf nicht mit der Staatsangehörigkeit der Mitglieder begründet werden.
- (4) Die Beschwerdekammern entscheiden über das Vorgehen in den Fällen der Absätze 2 und 3 ohne Mitwirkung des betroffenen Mitglieds. Das betroffene Mitglied wird bei dieser Entscheidung durch seinen Stellvertreter in der Beschwerdekammer ersetzt.

Artikel 35

Beschwerdefähige Entscheidungen

- (1) Entscheidungen der Agentur nach den Artikeln 15, 46 und 53 sind mit der Beschwerde anfechtbar.
- (2) Eine Beschwerde nach Absatz 1 hat keine aufschiebende Wirkung. Die Agentur kann jedoch, wenn die Umstände dies nach ihrer Auffassung gestatten, den Vollzug der angefochtenen Entscheidung aussetzen.
- (3) Eine Entscheidung, die ein Verfahren gegenüber einem Beteiligten nicht abschließt, ist nur zusammen mit der Endentscheidung beschwerdefähig, sofern nicht in der Entscheidung die gesonderte Beschwerde vorgesehen ist.

Artikel 36

Beschwerdeberechtigte

Jede natürliche oder juristische Person kann gegen die an sie ergangenen Entscheidungen sowie gegen diejenigen Entscheidungen Beschwerde einlegen, die, obwohl sie als an eine andere Person gerichtete Entscheidung ergangen sind, sie unmittelbar und individuell betreffen. Die Verfahrensbeteiligten sind in dem Beschwerdeverfahren parteifähig.

Artikel 37

Frist und Form

Die Beschwerde ist zusammen mit der Begründung innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe der Maßnahmen an die betreffende Person oder, sofern eine solche Bekanntgabe nicht erfolgt ist, innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem die betreffende Person von der Maßnahme Kenntnis erlangt hat, schriftlich bei der Agentur einzulegen.

Artikel 38

Abhilfe

(1) Erachtet der Exekutivdirektor die Beschwerde als zulässig und begründet, so hat er die Entscheidung zu korrigieren. Dies gilt nicht, wenn dem Beschwerdeführer ein anderer am Beschwerdeverfahren Beteiligter gegenübersteht.

(2) Wird die Entscheidung innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerdebegründung nicht korrigiert, so entscheidet die Agentur umgehend, ob sie gemäß Artikel 35 Absatz 2 Satz 2 den Vollzug der angefochtenen Entscheidung aussetzt, und legt die Beschwerde der Beschwerdekammer vor.

Artikel 39

Prüfung der Beschwerde

(1) Ist die Beschwerde zulässig, so prüft die Beschwerdekammer, ob die Beschwerde begründet ist.
(2) Bei der Prüfung der Beschwerde geht die Beschwerdekammer zügig vor. Sie fordert die am Beschwerdeverfahren Beteiligten so oft wie erforderlich auf, innerhalb bestimmter Fristen eine Stellungnahme zu ihren Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen am Beschwerdeverfahren Beteiligten einzureichen. Die am Beschwerdeverfahren Beteiligten haben das Recht, mündliche Erklärungen abzugeben.

Artikel 40

Beschwerdeentscheidungen

Die Beschwerdekammer wird entweder im Rahmen der Zuständigkeit der Agentur tätig oder verweist die Angelegenheit an die zuständige Stelle der Agentur zurück. Diese ist an die Entscheidung der Beschwerdekammer gebunden.

Artikel 41

Klagen vor dem Gerichtshof

(1) Gegen die Beschwerdeentscheidungen der Beschwerdekammern kann beim Gerichtshof nach Maßgabe des Artikels 230 des Vertrags Klage erhoben werden.

(2) Trifft die Agentur keine Entscheidung, so kann nach Maßgabe des Artikels 232 des Vertrags Untätigkeitsklage beim Gerichtshof erhoben werden.

(3) Die Agentur hat die Maßnahmen zu ergreifen, die sich aus dem Urteil des Gerichtshofs ergeben.

Artikel 42

Unmittelbare Klage

Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaftsorgane können beim Gerichtshof unmittelbar Klage gegen Entscheidungen der Agentur erheben.

ABSCHNITT III

ARBEITSWEISE

Artikel 43

Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen

(1) So bald wie möglich nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt der Verwaltungsrat transparente Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen nach Artikel 13 Buchstaben a) und b) fest.

Die Verfahren umfassen Folgendes:

- a) Heranziehung des in den Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten vorhandenen Sachverständs;
- b) soweit erforderlich, Einbeziehung geeigneter Sachverständiger aus den betroffenen Kreisen;
- c) Gewährleistung dafür, dass die Agentur Dokumente veröffentlicht und die betroffenen Kreise auf breiter Grundlage nach einem Zeitplan und einem Verfahren anhört, dass die Agentur auch dazu verpflichtet, schriftlich zum Anhörungsprozess Stellung zu nehmen.

(2) Erarbeitet die Agentur nach Artikel 14 Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen, die von den Mitgliedstaaten anzuwenden sind, so sieht sie ein Verfahren für die Anhörung der Mitgliedstaaten vor. Zu diesem Zweck kann sie eine Arbeitsgruppe einrichten, in die jeder Mitgliedstaat einen Sachverständigen entsenden kann.

(3) Die in Artikel 13 Buchstaben a) und b) genannten Maßnahmen sowie die Verfahren, die nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegt werden, werden in einer amtlichen Veröffentlichung der Agentur veröffentlicht.

(4) Es werden besondere Verfahren festgelegt, mit denen Sofortmaßnahmen der Agentur als Reaktion auf ein Sicherheitsproblem geregelt und die einschlägigen betroffenen Kreise über die von ihnen zu treffenden Maßnahmen unterrichtet werden.

Artikel 44

Verfahren für Einzelentscheidungen

(1) Der Verwaltungsrat legt transparente Verfahren für Einzelentscheidungen nach Artikel 13 Buchstabe c) fest.

Im Rahmen dieser Verfahren

- a) wird gewährleistet, dass natürliche oder juristische Personen, an die sich die Entscheidung richten soll, und alle anderen Kreise, die unmittelbar und individuell betroffen sind, angehört werden;
- b) wird die Bekanntgabe einer Entscheidung an eine natürliche oder juristische Person sowie die Veröffentlichung der Entscheidung geregelt;
- c) werden die natürliche oder juristische Person, an die die Entscheidung gerichtet ist, und andere an dem Verfahren Beteiligte über die der betreffenden Person nach dieser Verordnung zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe unterrichtet;
- d) wird gewährleistet, dass die Entscheidung begründet wird.

(2) Der Verwaltungsrat legt unter gebührender Beachtung des Beschwerdeverfahrens auch Verfahren für die Einzelheiten der Bekanntmachung von Entscheidungen fest.

(3) Es werden besondere Verfahren festgelegt, mit denen Sofortmaßnahmen der Agentur als Reaktion auf ein Sicherheitsproblem geregelt und die einschlägigen betroffenen Kreise über die von ihnen zu treffenden Maßnahmen unterrichtet werden.

Artikel 45

Inspektionen in den Mitgliedstaaten

(1) Unbeschadet der der Kommission durch den Vertrag übertragenen Durchführungsbefugnisse unterstützt die Agentur die Kommission bei der Überwachung der Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, indem sie bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Inspektionen zur Kontrolle der Normung gemäß Artikel 16 Absatz 1 durchführt. Zu diesem Zweck sind die nach dieser Verordnung bevollmächtigten Bediensteten befugt, zusammen mit einzelstaatlichen Behörden und im Einklang mit den Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats

- a) einschlägige Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstiges Material zu prüfen, das

für die Erreichung eines Flugsicherheitsniveaus gemäß dieser Verordnung relevant ist;

- b) Kopien oder Auszüge dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstigen Materials anzufertigen;
- c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;
- d) einschlägige Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.

(2) Die Bediensteten der Agentur, die zu diesen Inspektionen bevollmächtigt sind, üben ihre Befugnisse unter Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus, in der Gegenstand und Zweck der Inspektion sowie das Datum ihres Beginns angegeben sind. Die Agentur unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat rechtzeitig über die bevorstehende Inspektion und die Identität der bevollmächtigten Bediensteten.

(3) Der betreffende Mitgliedstaat unterwirft sich diesen Inspektionen und stellt sicher, dass betroffene Stellen und Personen bei den Inspektionen mitarbeiten.

(4) Wird aufgrund einer Inspektion gemäß diesem Artikel die Inspektion eines Unternehmens oder einer Unternehmensvereinigung erforderlich, so gilt Artikel 46. Widersetzt sich ein Unternehmen einer solchen Inspektion, so leistet der betreffende Mitgliedstaat den von der Agentur bevollmächtigten Bediensteten die notwendige Unterstützung, um ihnen die Durchführung der Inspektion zu ermöglichen.

(5) Berichte, die gemäß diesem Artikel erstellt wurden, werden in der (den) Amtssprache(n) des Mitgliedstaats vorgelegt, in dem die Inspektion stattgefunden hat.

Artikel 46

Untersuchung in Unternehmen

(1) In Anwendung von Artikel 15 kann die Agentur selbst alle notwendigen Untersuchungen von Unternehmen durchführen oder die nationalen Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen damit betrauen. Die Untersuchungen erfolgen im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, in denen sie durchzuführen sind. Zu diesem Zweck sind die nach dieser Verordnung bevollmächtigten Personen befugt,

- a) einschlägige Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstiges Material zu prüfen, das für die Erfüllung der Aufgaben der Agentur relevant ist;
- b) Kopien oder Auszüge dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahrensanweisungen und sonstigen Materials anzufertigen;
- c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;
- d) einschlägige Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel der Unternehmen zu betreten.

(2) Die zu diesen Untersuchungen bevollmächtigten Personen üben ihre Befugnisse unter Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus, in der Gegenstand und Zweck der Untersuchung angegeben sind.

(3) Die Agentur unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Untersuchung erfolgen soll, rechtzeitig über die bevorstehende Untersuchung und die Identität der bevollmächtigten Personen. Bedienstete des betreffenden Mitgliedstaats unterstützen auf Antrag der Agentur die bevollmächtigten Personen bei der Durchführung ihrer Aufgaben.

Artikel 47

Transparenz und Kommunikation

(1) Bei der Bearbeitung von Anträgen auf Zugang zu in ihrem Besitz befindlichen Dokumenten unterliegt die Agentur der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001.

(2) Die Agentur kann von sich aus die Kommunikation in ihren Aufgabenbereichen übernehmen. Sie stellt insbesondere sicher, dass zusätzlich zu der Veröffentlichung nach Artikel 43 Absatz 3 die Öffentlichkeit und die betroffenen Kreise rasch objektive, zuverlässige und leicht verständliche Informationen über ihre Arbeit erhalten.

(3) Der Verwaltungsrat legt die praktischen Einzelheiten für die Anwendung der Absätze 1 und 2 fest.

(4) Jede natürliche oder juristische Person kann sich in einer jeden der in Artikel 314 des Vertrags genannten Sprachen schriftlich an die Agentur wenden. Sie hat Anspruch auf eine Antwort in der gleichen Sprache.

ABSCHNITT IV

FINANZVORSCHRIFTEN

Artikel 48

Haushalt

(1) Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus

- a) einem Beitrag der Gemeinschaft und jedes europäischen Drittlands, mit dem die Gemeinschaft Übereinkünfte gemäß Artikel 55 geschlossen hat,
- b) den Gebühren, die Antragsteller und Inhaber von Zulassungen bzw. Zeugnissen und Genehmigungen der Agentur zahlen, und
- c) Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstigen von der Agentur erbrachten Dienstleistungen.

(2) Die Ausgaben der Agentur umfassen die Ausgaben für Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen.

(3) Der Exekutivdirektor stellt einen Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das kommende Haushaltsjahr auf und leitet ihn zusammen mit einem Organisationsplan dem Verwaltungsrat zu.

(4) Einnahmen und Ausgaben sind auszugleichen.

(5) Der Verwaltungsrat verabschiedet den Voranschlag einschließlich des vorläufigen Stellenplans und des vorläufigen Arbeitsprogramms spätestens zum 31. März und übermittelt ihn der Kommission und den Staaten, mit denen die Gemeinschaft die in Artikel 55 genannten Übereinkünfte geschlossen hat.

Auf der Grundlage dieses Haushaltsentwurfs legt die Kommission die entsprechenden Ansätze im Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union fest, den sie dem Rat gemäß Artikel 272 des Vertrags vorlegt. Der Umfang der gebilligten Finanzplanung der Gemeinschaft für die folgenden Jahre ist zu beachten.

Nach Erhalt des Haushaltsentwurfs legen die in Unterabsatz 1 genannten Staaten ihren eigenen Haushaltsvorentwurf fest.

(6) Nach der Verabschiedung des Gesamthaushaltsplans durch die Haushaltsbehörde stellt der Verwaltungsrat den endgültigen Haushaltsplan und das endgültige Arbeitsprogramm fest und passt sie gegebenenfalls dem Beitrag der Gemeinschaft an. Er übermittelt sie unverzüglich der Kommission und der Haushaltsbehörde.

(7) Alle Änderungen am Haushaltsplan, einschließlich des Organisationsplans, unterliegen dem in Absatz 5 genannten Verfahren.

Artikel 49

Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans

(1) Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.

(2) Die Kontrolle über die Mittelbindungen, die Zahlungen im Zusammenhang mit allen Ausgabenposten und die Kontrolle über die Feststellung sowie den Eingang aller Einnahmen der Agentur erfolgen durch den Finanzkontrolleur der Kommission.

(3) Spätestens bis zum 31. März jeden Jahres legt der Exekutivdirektor der Kommission, dem Verwaltungsrat und dem Rechnungshof die detaillierte Rechnung über sämtliche Einnahmen und Ausgaben für das abgelaufene Haushaltsjahr vor.

Der Rechnungshof prüft diese Rechnung gemäß Artikel 248 des Vertrags. Er veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeiten der Agentur.

(4) Das Europäische Parlament erteilt dem Exekutivdirektor der Agentur auf Empfehlung des Rates Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans.

Artikel 50

Betrugsbekämpfung

(1) Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)(8) ohne Einschränkung Anwendung.

(2) Die Agentur tritt der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)(9) bei und erlässt unverzüglich die entsprechenden Vorschriften, die für sämtliche Mitarbeiter der Agentur gelten.

(3) Die Finanzierungsbeschlüsse sowie die sich daraus ergebenden Durchführungsverträge und -instrumente sehen ausdrücklich vor, dass der Rechnungshof und OLAF erforderlichenfalls eine Vor-Ort-Kontrolle bei den Empfängern der Mittel der Agentur sowie bei den verteilenden Stellen durchführen können.

Artikel 51

Bewertung

(1) Der Verwaltungsrat gibt vor Ablauf von drei Jahren nach der Aufnahme der Arbeit durch die Agentur und danach alle fünf Jahre eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung dieser Verordnung in Auftrag.

(2) Im Rahmen der Bewertung ist zu prüfen, wie effizient die Agentur ihren Auftrag erfüllt. Desgleichen ist zu beurteilen, inwieweit diese Verordnung, die Agentur und ihre Arbeitsweise zu einem hohen Niveau der zivilen Flugsicherheit beigetragen haben. Bei der Bewertung werden die Standpunkte der beteiligten Kreise auf europäischer und auf nationaler Ebene berücksichtigt.

(3) Die Ergebnisse der Bewertung werden dem Verwaltungsrat übermittelt; dieser legt der Kommission Empfehlungen für Änderungen dieser Verordnung, der Agentur und deren Arbeitsweise vor, die diese zusammen mit ihrer Stellungnahme und geeigneten Vorschlägen dem Europäischen Parlament und dem Rat übermitteln kann. Gegebenenfalls ist ein Aktionsplan mit Zeitplan beizufügen. Die Ergebnisse und die Empfehlungen sind zu veröffentlichen.

Artikel 52

Finanzvorschriften

Der Verwaltungsrat erlässt nach Zustimmung der Kommission und nach Stellungnahme des Rechnungshofs die Finanzordnung der Agentur, die insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans der Agentur nach Artikel 142 der Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften umfasst.

Artikel 53

Gebühren

(1) Die Kommission erlässt eine Gebührenordnung gemäß dem Verfahren des Artikels 54 Absatz 3 nach Anhörung des Verwaltungsrats.

(2) Die Gebührenordnung bestimmt insbesondere die Tatbestände, für die nach Artikel 48 Absatz 1 Gebühren und Entgelte zu entrichten sind, die Höhe der Gebühren und Entgelte und die Art der Entrichtung.

(3) Gebühren und Entgelte werden erhoben für

a) die Ausstellung und Verlängerung von Zulassungen bzw. Zeugnissen sowie die damit zusammenhängenden Tätigkeiten der fortlaufenden Aufsicht;

b) die Erbringung von Dienstleistungen; dabei sind die tatsächlichen Kosten der Erbringung im Einzelfall zugrunde zu legen;

c) die Bearbeitung von Beschwerden.

Alle Gebühren und Entgelte werden in Euro ausgedrückt und sind in Euro zahlbar.

(4) Die Höhe der Gebühren und Entgelte ist so zu bemessen, dass die Einnahmen hieraus grundsätzlich die vollen Kosten der erbrachten Leistungen decken.

Der Beitrag nach Artikel 48 Absatz 1 kann für eine Übergangszeit, die am 31. Dezember des vierten Jahres nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung endet, die Ausgaben im Zusammenhang mit der Anlaufphase der Agentur decken. Die Übergangszeit kann nach dem Verfahren des Artikels 54 Absatz 3 gegebenenfalls um höchstens ein Jahr verlängert werden.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 54

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 6 des Beschlusses 1999/468/EG.

Vor der Beschlussfassung hört die Kommission den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Ausschuss.

Der Zeitraum nach Artikel 6 Buchstabe b) des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

Befasst ein Mitgliedstaat den Rat mit einem Beschluss der Kommission, so kann der Rat mit qualifizierter Mehrheit binnen drei Monaten einen anders lautenden Beschluss fassen.

(5) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 55

Beteiligung europäischer Drittländer

Die Agentur steht der Beteiligung europäischer Drittländer offen, die Vertragsparteien des Abkommens von Chicago sind und mit der Europäischen Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen sie das Gemeinschaftsrecht auf dem von dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen erfassten Gebiet übernommen haben und anwenden.

Gemäß den einschlägigen Bestimmungen dieser Übereinkünfte werden Vereinbarungen erarbeitet, die unter anderem Art und Umfang der Beteiligung dieser Länder an den Arbeiten der Agentur sowie detaillierte Regeln dafür, einschließlich Bestimmungen zu Finanzbeiträgen und Personal, festlegen.

Artikel 56

Aufnahme der Tätigkeiten der Agentur

(1) Die Agentur nimmt die ihr nach Artikel 15 obliegenden Zulassungsaufgaben ab dem 28. September 2003 auf. Bis zu diesem Zeitpunkt wenden die Mitgliedstaaten weiterhin die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften an.

(2) Während einer zusätzlichen Übergangszeit von 42 Monaten ab dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt können die Mitgliedstaaten abweichend von den Artikeln 5, 6, 9 und 15 unter den Bedingungen, die die Kommission in den entsprechenden Durchführungsbestimmungen festlegt, weiterhin Zulassungen bzw.

Zeugnisse und Genehmigungen ausstellen. Für den Fall, dass die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang Zulassungen bzw. Zeugnisse auf der Grundlage von Zulassungen bzw. Zeugnissen ausstellen, die Drittländer erteilt haben, wird in den Durchführungsbestimmungen der Kommission den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben b) und c) niedergelegten Grundsätzen gebührend Rechnung getragen.

(3) Bis zur Annahme der grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 7 kann abweichend von Artikel 43 die Ausübung der entsprechenden Aufgaben durch die Agentur gemäß Arbeitsverfahren erfolgen, die mit den gemeinsamen Luftfahrtbehörden vereinbart werden.

Artikel 57

Aufhebung

(1) Die Richtlinie 80/51/EWG und Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 werden zum 28. September 2003 aufgehoben.

(2) Für Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Organisationen und Personen, die nach den in Absatz 1 genannten Rechtsvorschriften zugelassen wurden, gilt Artikel 8.

Artikel 58

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Die Artikel 5 und 6 gelten ab den in den Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Zeitpunkten.

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

Geschehen zu Brüssel am 15. Juli 2002.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

P. Cox

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. Fischer Boel

(1) ABl. C 154 E vom 29.5.2001, S. 1

(2) ABl. C 221 vom 7.8.2001, S. 38.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 5. September 2001 (ABl. C 72 E vom 21.3.2002, S. 146), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. Dezember 2001 (ABl. C 58 E vom 5.3.2002, S.44) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 9. April 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 18. Juni 2002.

(4) ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

(5) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(6) ABl. L 18 vom 24.1.1980, S. 26. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 83/206/EWG (ABl. L 117 vom 4.5.1983, S. 15).

(7) ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2871/2000 der Kommission (ABl. L 333 vom 29.12.2000, S. 47).

(8) ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

(9) ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

-- ANHANG I UND II NICHT ABGEDRUCKT --

ANHANG I: Grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit gemäß Artikel 5

ANHANG II: Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 2

-- ANHANG I UND II NICHT ABGEDRUCKT --

Anlage 2 Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 (Auszugsweise)

1991R3922 — DE — 18.01.2001 — 003.001 — 1

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► B**VERORDNUNG (EWG) Nr. 3922/91 DES RATES****vom 16. Dezember 1991****zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt**

(ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4)

Geändert durch:

		Nr.	Amtsblatt Seite	Datum
► M1	Verordnung (EG) Nr. 2176/96 der Kommission vom 13. November 1996	L 291	15	14.11.1996
► M2	Verordnung (EG) Nr. 1069/1999 der Kommission vom 25. Mai 1999	L 130	16	26.5.1999
► M3	Verordnung (EG) Nr. 2871/2000 der Kommission vom 28. Dezember 2000	L 333	47	29.12.2000

Artikel 3

Unbeschadet des Artikels 11 sind als gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren, die in der Gemeinschaft auf die Bereiche des Anhangs II anwendbar sind, die jeweiligen in diesem Anhang aufgeführten und am 1. Januar 1992 geltenden Vorschriften maßgeblich.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß ihre Zivilluftfahrtbehörden die in den Vereinbarungen genannten Voraussetzungen für einen Beitritt zu den JAA erfüllen und diese Vereinbarungen ohne Vorbehalt vor dem 1. Januar 1992 unterzeichnen.

Artikel 11

(1) Die Kommission nimmt nach dem Verfahren des Artikels 12 an den in Anhang II aufgeführten bzw. vom Rat gemäß Artikel 4 angenommenen gemeinsamen technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren die aufgrund des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts erforderlichen Änderungen vor.

(2) Enthalten die Änderungen nach Absatz 1 für einen Mitgliedstaat eine nationale Abweichung, so befindet die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 12 über die Einbeziehung dieser Abweichung in die gemeinsamen technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren.

*ANHANG II***Listen der geltenden Vereinbarungen mit den gemeinsamen technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren im Sinne von Artikel 3***1. Allgemeines Verfahren*

JAR-1 „Definitions and Abbreviations“ (Begriffsbestimmungen und Abkürzungen) bis einschließlich Änderung („Change“) 5, 15. Juli 1996 und Änderungen („Amendments“) 1/97/1, 12. Dezember 1997 und 1/99/1, 18. Oktober 1999.

2. Musterzulassung von Erzeugnissen und Teilen

JAR-22 „Sailplanes and Powered Sailplanes“ (Segelflugzeuge und Motorsegler) bis einschließlich Änderung („Change“) 5, 28. Oktober 1995.

JAR-25 „Large Aeroplanes“ (Großflugzeuge) bis einschließlich Änderung („Change“) 15, 1. Oktober 2000.

JAR-AWO „All Weather Operations“ (Allwetterbetrieb) bis einschließlich Änderung („Change“) 2, 1. August 1996.

JAR-E „Engines“ (Flugmotoren) bis einschließlich Änderung („Change“) 10, 15. August 1999.

JAR-P „Propellers“ (Propeller) bis einschließlich Änderung („Change“) 7, 22. Oktober 1987 und Änderung („Amendment“) P/96/1, 8. August 1996.

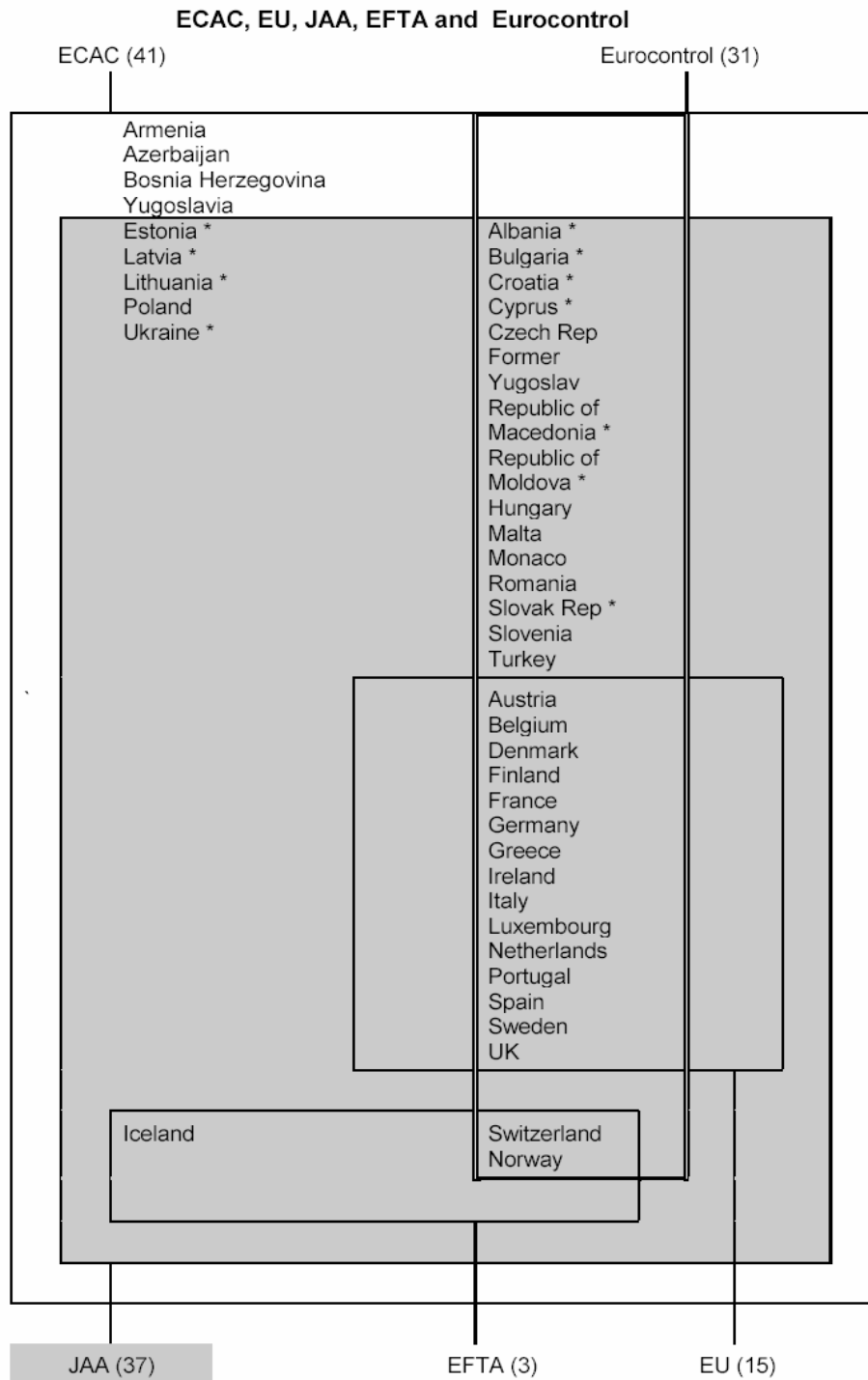
JAR-APU „Auxiliary Power Units“ (Hilfsenergieaggregate) bis einschließlich Änderung („Change“) 2, 26. September 1983 sowie Änderungen („Amendments“) APU/92/1, 27. April 1992 und APU/96/1, 8. August 1996.

JAR-TSO „Technical Standard Orders“ (Technische Beschreibungen und Festlegungen) bis einschließlich Änderung („Change“) 3, 28. April 1998 und Änderung („Amendment“) TSO/00/4, 1. September 2000.

JAR-VLA „Very Light Aeroplanes“ (Superleichte Flugzeuge) 1. Fassung, 26. April 1990 und Änderungen („Amendments“) VLA/91/1, 22. Oktober 1991 und VLA/92/1, 1. Januar 1992.

JAR-145 „Approved Maintenance Organisations“ (Genehmigte Instandhaltungsbetriebe) in der Fassung vom 1. Januar 1992.

Anlage 3 „Europäische Gruppierungen“



* = Candidate Members

Abbildung 8: „Europäische Gruppierungen“

VII. Erklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe; die aus fremden Werken wörtlich oder sinngemäß übernommenen Gedanken sind unter Angabe der Quellen gekennzeichnet.

Ich versichere, dass ich bisher keine Prüfungsarbeit mit gleichem oder ähnlichem Thema bei einer Prüfungsbehörde oder anderen Hochschule vorgelegt habe.

Braunschweig, 30.05.2003
Ort, Datum

.....
Unterschrift