

STELLUNGNAHME Nr. 01/2007

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

zu einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, um den weiteren Betrieb bestimmter in Mitgliedstaaten registrierter Luftfahrzeuge zu ermöglichen

I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist es, der Kommission eine Änderung von Artikel 2 der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003¹ vorzuschlagen, um den weiteren Betrieb bestimmter in der ehemaligen Sowjetunion entwickelter und derzeit in den Mitgliedstaaten registrierter Luftfahrzeuge zu ermöglichen. Wie weiter unten ausführlicher dargestellt, konnte die Agentur für viele dieser Luftfahrzeuge die zugelassene Musterbauart (Musterzulassung oder besondere Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit - SAS) nicht feststellen, die für die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen unter den in dieser Verordnung genannten Bedingungen erforderlich ist. Um zu vermeiden, dass für diese Luftfahrzeuge mit Ablauf der vom Gesetzgeber für diese Feststellung festgelegten Übergangsperiode (28. März 2007) ein Flugverbot verhängt werden muss, müssen dringend Maßnahmen für eine Interimslösung ergriffen werden.
2. Diese Stellungnahme wurde gemäß dem vom Verwaltungsrat der Agentur festgelegten Verfahren², und im Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 angenommen³.

II. Konsultation

3. Der Entwurf der Stellungnahme zu einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 (Ankündigung eines Änderungsvorschlags - NPA 17-2006) der Kommission wurde am 14. November 2006 auf der Website der Agentur mit einem in Anbetracht der Dringlichkeit der Angelegenheit verkürzten Konsultationszeitraum veröffentlicht.
4. Bis zum Ablauf der Frist am 25. Dezember 2006 gingen bei der Agentur 107 Kommentare von nationalen Behörden, Berufsorganisationen und privaten Unternehmen ein.
5. Alle eingegangenen Kommentare wurden bestätigt und in einem Kommentarantwortdokument (Comment Response Document - CRD) zusammengefasst, das am 18. Januar 2007 auf der Website der Agentur veröffentlicht wurde. Dieses Kommentarantwortdokument enthält eine Liste aller Personen bzw. Organisationen, die Kommentare übermittelten, sowie die Antworten der Agentur.

¹ Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 706/2006 der Kommission vom 8. Mai 2006 (ABl. L 122 vom 9.5.2006, S. 16).

² Beschluss des Verwaltungsrats zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Herausgabe von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen EASA MB/7/03 vom 27.6.2003 („Regelsetzungsverfahren“).

³ 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 (ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1.). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1701/2003 der Kommission vom 24. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 5).

6. Die meisten der eingegangenen Kommentare befürworteten die vorgesehene nachfolgend beschriebene Maßnahme. Einige Kommentare erkennen zwar an, dass das Problem der derzeit registrierten Luftfahrzeuge gelöst werden muss, bestehen jedoch darauf, dass diese Maßnahme nicht dazu benutzt werden dürfe, die Flotte der Luftfahrzeuge, die die derzeit nach EU-Recht geltenden Lufttüchtigkeitsvorschriften nicht vollständig erfüllen, noch weiter zu vergrößern. Einige wenige verlangen darüber hinaus, dass die Aktivitäten von Luftfahrzeugen, die in den Genuss dieser Maßnahme kämen, nicht über ihre derzeitigen Aktivitäten hinausgehen dürften, insbesondere auf dem Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten. Andere hingegen fordern, dass Luftfahrzeuge, auf die diese Maßnahme angewandt würde, von den übrigen Mitgliedstaaten nicht diskriminiert werden dürften und es ihnen erlaubt werden müsse, ihre Marktchancen auszubauen. Dieselben Beteiligten wünschen auch, dass die Maßnahme flexibler gestaltet werden müsse, sodass Luftfahrzeuge, die bereits in der Gemeinschaft eingesetzt werden oder die von Bürgern der Gemeinschaft gekauft werden, in den Genuss der Maßnahme kämen. Einige wenige würden es vorziehen, wenn die Maßnahme auf alle Luftfahrzeuge Anwendung fände, deren Musterbauart bereits von einem Mitgliedstaat zugelassen wurde.

III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

7. Zweck dieser Stellungnahme ist eine Änderung von Artikel 2 der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003⁴ (Verordnung der Kommission), um den weiteren Betrieb bestimmter in der ehemaligen Sowjetunion entwickelter und derzeit in den Mitgliedstaaten registrierter Luftfahrzeuge zu ermöglichen. Wie ausführlicher in der oben genannten NPA erläutert, musste die Agentur die zugelassene Konstruktion (Musterzulassung oder SAS) feststellen, die für die Erteilung der Lufttüchtigkeitszeugnisse für eine Reihe von Luftfahrzeugen erforderlich ist, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung der Kommission in Mitgliedstaaten registriert waren und die nicht auf der Grundlage von Vorschriften zugelassen worden waren, die zu diesem Zeitpunkt in der Gemeinschaft bekannt waren⁵. Dies müsste vor dem 28. März 2007 geschehen. Leider war diese Feststellung mangels Unterstützung seitens der Entwickler dieser Produkte nicht möglich⁶. Die Folge ist, dass jetzt, da die Frist für die Integration dieser Luftfahrzeuge abläuft, nur sehr wenige von ihnen eine Chance haben, rechtzeitig in eine von der EASA zugelassene Konstruktion aufgenommen zu werden; für viele müsse ein Flugverbot verhängt werden, wenn nicht dringend eine sofortige Lösung gefunden werde, die eine Fortsetzung des Betriebs dieser Luftfahrzeuge erlaube. Die Kommission hat

⁴ Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 706/2006 der Kommission vom 8. Mai 2006 (ABl. L 122 vom 9.5.2006, S. 16).

⁵ Der Einfachheit halber könnten als diese Vorschriften diejenigen bezeichnet werden, die in der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt genannt sind.

⁶ Innerhalb des derzeitigen Rechtsrahmens der Gemeinschaft kann die Agentur ein Luftfahrzeugmuster nur zulassen, wenn der Entwickler einen entsprechenden Antrag stellt.

daher für den 19. Juli eine Sondersitzung des EASA-Ausschusses anberaumt, auf der vereinbart wurde, den Umfang des Problems zu untersuchen und Möglichkeiten zu erkunden, wie es sich vermeiden ließe, dass Luftfahrzeuge nur deshalb, weil sich der Rechtsrahmen geändert hat, mit einem Flugverbot belegt werden.

8. Die von der Agentur durchgeführte Untersuchung zeigt, dass eine Reihe von Luftfahrzeugen sowjetischer Konstruktion, die in Mitgliedstaaten registriert sind, nicht der Zuständigkeit seitens der Gemeinschaft unterliegen, da sie die Bedingungen von Anhang II der Grundverordnung erfüllen. Für solche Luftfahrzeuge sind daher vollständig die Eintragsstaaten zuständig, die gemäß den Bestimmungen von ICAO Anhang 8 in Zusammenarbeit mit den bevollmächtigten Vertretern der Entwurfsstaaten handeln. Wenn der Eintragsstaat für diese weiterhin ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß ICAO-Norm ausstellt, genießen sie auch weiterhin volle Bewegungsfreiheit gemäß dem Abkommen von Chicago. Wenn diese Luftfahrzeuge Flugzeuge im kommerziellen Luftverkehr sind, unterliegen sie ab dem 16. Juli 2008 den Bestimmungen der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates⁷. Diese Bestimmungen können Auswirkungen auf ihren weiteren Betrieb haben, da sie kein Lufttüchtigkeitszeugnis der EASA besitzen werden, sofern diese Bestimmungen nicht zwischenzeitlich überprüft werden.
9. Rund 300 Luftfahrzeuge⁸ sowjetischer Konstruktion (siehe zur Information beigefügte Übersicht) unterliegen vollständig der Verordnung der Kommission und benötigen ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß dem Anhang dieser Verordnung – so genannter Teil 21 - um weiterhin in den Genuss der Bewegungsfreiheit innerhalb der Gemeinschaft zu kommen. Ein Flugverbot für diese Luftfahrzeuge, insbesondere jener im kommerziellen Einsatz hätte erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen auf deren Eigentümer und Betreiber sowie auf erhebliche Teile der Wirtschaft der Mitgliedstaaten, in denen sie registriert sind. Dies betrachten die meisten der Beteiligten als unangemessen, da die Betroffenen keine direkte Verantwortung für diese Situation trifft und auch keine akuten Sicherheitsbedenken eine solch radikale Maßnahme rechtfertigen. Mit der vorliegenden Stellungnahme soll daher ein akzeptabler Vorschlag für die Ermöglichung des weiteren Betriebs vorgelegt werden, bis die Agentur für die meisten dieser Luftfahrzeuge eine entsprechende von der EASA zugelassene Konstruktion festgestellt hat. Hierfür ist natürlich die Unterstützung seitens der Entwickler und der bevollmächtigten Vertreter des Entwurfsstaats erforderlich; wenn eine solche Unterstützung ausbleibt, hätte dies zur Folge, dass diese Luftfahrzeuge nicht mehr in der Gemeinschaft betrieben werden dürften, doch hätten die Eigentümer und Betreiber Zeit gehabt, Anpassungen vorzunehmen und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

⁷ Verordnung (EG) Nr. 1900/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. vom 27.12.2006).

⁸ 45 Großflugzeuge im kommerziellen Einsatz (hauptsächlich Antonow 24, 26, 28 72 und 74), 190 schwere Hubschrauber (Kamow) und 80 Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt (hauptsächlich Suchoi 26/31 und Jak 18/55)

10. Es ist jetzt zu spät und zu unsicher, ein vollständiges Gesetzgebungsverfahren in Betracht zu ziehen, um die Übergangsbestimmungen der Grundverordnung zu ändern⁹ oder alle diese Luftfahrzeuge durch eine Änderung von Anhang II von der Zuständigkeit der Gemeinschaft auszunehmen. Die einzige Lösung besteht also darin, die Fortsetzung ihres Betriebs unter eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen zu erlauben, sofern diese Luftfahrzeuge auch alle übrigen einschlägigen Voraussetzungen bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und des Umweltschutzes erfüllen. Es ist jedoch grundsätzlich unmöglich, dass die Agentur bis zum 28. März 2007 (siehe auch obigen Absatz 7) für jeden Einzelfall die notwendigen SAS gemäß Artikel 5.3 und 4 der Grundverordnung und Teil 21A.184 feststellt. Die vorgesehene Maßnahme besteht daher darin, dass die Verordnung der Kommission zur Feststellung solcher SAS durch Verweis auf die zugelassene Konstruktion der Entwurfsstaaten, einschließlich der Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Lufttüchtigkeitsanweisungen), geändert wird. Diese Maßnahme steht letztlich in Analogie zu der in Artikel 2.3(a) genannten Maßnahmen, gemäß der die Gültigkeit der Musterzulassungen, die von Mitgliedstaaten für gut bekannte Produkte erteilt bzw. bestätigt wurden, aufrechterhalten wurde. Da es jedoch eine solche Maßnahme der Agentur nicht erlaubt, gründliche Kenntnisse der Konstruktion der betroffenen Produkte zu erlangen, kommt diese Maßnahme nur infrage, wenn diese Kenntnisse von einem bevollmächtigten Vertreter des Entwurfsstaates unter entsprechenden Vereinbarungen zur Verfügung gestellt werden, die auch die Verfügbarkeit der notwendigen Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zur Aktualisierung der SAS gewährleisten.
11. Die vorgesehene Maßnahme ist auf Luftfahrzeuge beschränkt, die bereits in einem Mitgliedstaat registriert sind. Weitere Luftfahrzeuge desselben Typs können in einem Mitgliedstaat nur registriert werden, wenn für sie eine von der EASA zugelassene Konstruktion (Musterzulassung oder SAS) ausgestellt wurde, durch die diese Luftfahrzeuge vollständig in das Sicherheitssystem der EASA integriert sind. Um außerdem zu vermeiden, dass der Zeitraum, in dem die vorliegende Vorschrift ausgearbeitet wurde (zwischen dem Datum, zu dem diese Absicht nach der in obigem Absatz 7 genannten Sondersitzung des Ausschusses öffentlich gemacht wurde, und dem 28. März 2007) dazu benutzt wird, weitere Luftfahrzeuge mit Bestandsschutz in die Gemeinschaft zu verbringen, gilt die Maßnahme nur für Luftfahrzeuge, die am 1. Juli 2006 in einem Mitgliedstaat registriert waren. In einigen Kommentaren wurde dies beanstandet, da anscheinend Luftfahrzeuge zu diesem Datum bereits gekauft waren und auf eine Registrierung warteten. Die Agentur hat jedoch ihren Vorschlag in diesem Punkt nicht geändert, da sie befürchtet, dass die Einführung der gewünschten Flexibilität einem Missbrauch Vorschub leisten könnte. Es könnte in der Tat schwierig sein zu überprüfen, ob ein Luftfahrzeug gekauft und ob beabsichtigt wurde, es in einem Mitgliedstaat registrieren zu lassen. Eine weitere Schwierigkeit würde darin bestehen, festzulegen, von wem ein solches Luftfahrzeug hätte gekauft werden müssen, damit es für diese Regelung infrage käme; eine Regelung nach Maßgabe der Staatsbürgerschaft

⁹ Der Zeitraum, in dem Luftfahrzeuge, die Gesetzen der Gemeinschaft unterliegen, längstens unter einzelstaatlicher Kontrolle bleiben dürfen – 42 Monate – ist in Artikel 56 der Grundverordnung festgelegt. Diese Zahl kann nur vom Gesetzgeber – Europäisches Parlament und Rat – geändert werden.

könnte als diskriminierend oder als im Widerspruch zur Niederlassungsfreiheit stehend betrachtet werden.

12. Die vorgesehene Maßnahme gilt nur für Luftfahrzeuge, für die bis zum oben genannten Datum ein Lufttüchtigkeitszeugnis eines Mitgliedstaates ausgestellt wurde. Mit dieser Beschränkung soll sichergestellt werden, dass nur solche Luftfahrzeuge in den Genuss dieser Maßnahme kommen, deren Sicherheitsstatus international anerkannt ist und deren Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von ihrem Entwurfsstaat offiziell bestätigt wurde. Damit sollen die Risiken auf ein Mindestmaß begrenzt werden, die aufgrund der begrenzten Kenntnis der Konstruktion seitens der Agentur bestehen. Es ist klar, dass dadurch möglicherweise einige Luftfahrzeuge nicht in den Genuss der Maßnahme kommen, die derzeit im Rahmen nationaler eingeschränkter Lufttüchtigkeitszeugnisse bzw. Flugzulassungen fliegen. Die Agentur gibt gleichzeitig mit dieser Stellungnahme eine Stellungnahme zu Flugzulassungen heraus, die, sofern sie von der Kommission angenommen wird, eine Lösung für solche Luftfahrzeuge bieten sollte. In dieser Stellungnahme wird vorgeschlagen, dass die von den Mitgliedstaaten für die Erteilung solcher Zulassungen herausgegebenen Bedingungen Bestandsschutz erhalten und die entsprechenden Lufttüchtigkeitszeugnisse bis zum 28. März 2008 als Flugzulassungen gemäß Teil 21 gelten sollen. Nach diesem Datum müssen solche Zulassungen, wenn sie verlängert werden müssen, auf der Grundlage einer Konstruktion, die von der Agentur ausdrücklich zugelassen wurde, neu erteilt werden.
13. Die vorgesehene Maßnahme ist zeitlich beschränkt; die so festgestellten SAS gelten nur für fünf Jahre. Dies ist aus Sicherheitsgründen im Zusammenhang mit der Tatsache gerechtfertigt, dass es diese Maßnahme, wie oben gesagt, der Agentur nicht erlaubt, die notwendige technische Kenntnis der Konstruktion zu erlangen. Diese Beschränkung schafft einen Anreiz für die Entwickler, die Agentur bei der Feststellung der erforderlichen zugelassenen Konstruktion zu unterstützen, damit ihre Luftfahrzeuge vollständig in das EASA-System integriert werden können. Wenn es der Agentur nicht möglich sein sollte, nach einer gründlichen technischen Bewertung vor Ablauf dieser Frist eine zugelassene Konstruktion festzustellen, könnte es sein, dass einige dieser Luftfahrzeuge kein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten und somit die Berechtigung verlieren, weiterhin im Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten zu fliegen. Diese Beschränkung wurde in einigen Kommentaren beanstandet. Einige wünschten, dass der Übergangszeitraum aus vertraglichen Gründen bis zum Ende der Sommersaison 2012 verlängert werde¹⁰. Andere schlagen eine flexible Lösung vor, die eine Verlängerung für Luftfahrzeuge ermöglichen würde, die derzeit geprüft werden und wobei noch etwas Zeit für den Abschluss dieser Prüfung benötigt wird. In einem anderen Kommentar wird eine Prüfung nach Ablauf der Hälfte der Frist vorgeschlagen, damit nach einer angemessenen Zeit die Folgen der Beschränkung überprüft werden können. Auch hier hat die Agentur ihren Vorschlag nicht abgeändert, da es möglich wäre, die Verordnung der Kommission nach Maßgabe der Entwicklungen in der erforderlichen Weise zu ändern, wenn die Kommission dies für angemessen

¹⁰ Betreiber von Luftfahrzeugen im landwirtschaftlichen Einsatz.

hielte. Aus dieser Sicht ist die vorgeschlagene Überprüfung nach Ablauf der Hälfte der Frist ein angemessener Vorschlag, jedoch kann die Agentur dies auch tun, ohne dass eine rechtliche Vorgabe in die Verordnung aufgenommen wird. Es scheint darüber hinaus nicht angebracht, es als unvermeidlich zu erachten, dass Verlängerungen vorgesehen werden.

14. Diese Stellungnahme wurde im Hinblick auf im Sowjetsystem entwickelte Luftfahrzeuge erstellt, jedoch wird dies in der vorgesehenen Maßnahme nicht ausdrücklich erwähnt. Infolgedessen wird diese Maßnahme für Luftfahrzeuge gelten, für die kein Bestandsschutz gilt oder für die bislang keine EASA-Musterzulassung festgestellt wurde, sobald diese Luftfahrzeuge die entsprechenden Bedingungen erfüllen. Es muss jedoch betont werden, dass nur sehr wenige Luftfahrzeuge noch nicht in das EASA-System übernommen wurden. Die Ausnahmen beziehen sich auf Luftfahrzeuge, für die kein Entwicklungsbetrieb ermittelt werden konnte, der bereit wäre, mit der Agentur zusammenzuarbeiten. In solchen Fällen besteht nach Ansicht der Agentur der normale Ablauf darin, dass die Agentur von Fall zu Fall eine besondere Lufttüchtigkeitspezifikation in derselben Weise festlegt, wie sie dies bei Luftfahrzeugen ohne Musterinhaber (*orphan aircraft*) zu tun beabsichtigt, die gemäß Teil 21 nicht für eine Musterzulassung infrage kommen, für die aber ausreichend Sicherheitsaufzeichnungen vorliegen, sodass der weitere Flugbetrieb erlaubt werden kann.
15. Bei Luftfahrzeugen, die in Staaten entwickelt wurden, die der Gemeinschaft nach dem Inkrafttreten der Grundverordnung beigetreten sind, ist nicht beabsichtigt, diese in die vorgesehene Maßnahme einzubeziehen. Parallel hierzu wurde mit der Unterstützung der betroffenen nationalen Luftfahrtbehörden ein Verfahren eingeleitet, um diese vollständig in das EASA-System zu integrieren. Falls in angemessener Zeit keine Musterzulassung festgestellt werden kann, oder diese Luftfahrzeuge aufgrund der fehlenden Unterstützung seitens ihrer Musterinhaber „verwaisten“, kann für diese Luftfahrzeuge von Fall zu Fall ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt werden. Die Agentur erwägt, die erforderlichen SAS mit Unterstützung der betroffenen nationalen Luftfahrtbehörden zu erteilen.
16. Die vorgesehene Maßnahme liefert durch Feststellung der erforderlichen SAS den nationalen Luftfahrtbehörden die rechtliche Grundlage für die Erteilung der eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisse. Diese SAS sind Musterzulassungen, die alle notwendigen Bedingungen und Einschränkungen enthalten, die erforderlich sind, um ein Sicherheitsniveau und einen Umweltschutz zu gewährleisten, die denjenigen gleichwertig sind, die durch die Überprüfung der Einhaltung von gemäß Teil 21 festgestellten Zulassungsgrundlagen erlangt werden. Die Agentur sieht keinen Anlass, in diese SAS Einschränkungen aufzunehmen, die es verhindern würden, dass die betroffenen Luftfahrzeuge für Aktivitäten eingesetzt werden, für die sie auch derzeit eingesetzt werden. Darüber hinaus würden solche Einschränkungen dem Zweck der Maßnahme zuwiderlaufen. Zusätzliche Einschränkungen wären schon deshalb schwierig zu rechtfertigen, weil dasselbe Luftfahrzeug diesen Beschränkungen nicht unterliegen würde, wenn es in einem Drittland registriert

wäre. Das bedeutet, dass Luftfahrzeuge, für die die vorgesehene Maßnahme gilt, Personen und Fracht transportieren dürfen, wenn sie auch derzeit hierzu berechtigt sind. Die entsprechenden eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisse stellen Zeugnisse dar, die gemäß der Grundverordnung erteilt wurden, und kommen für die Anwendung der Bestimmungen von Artikel 8 dieser Verordnung in Betracht. Sie müssen von allen Mitgliedstaaten akzeptiert werden, die für den Betrieb der betroffenen Luftfahrzeuge keine Bedingungen stellen dürfen, die über diejenigen der SAS hinausgehen.

17. Es ist jedoch derzeit nicht üblich, Luftfahrzeuge mit einem eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis im kommerziellen Betrieb einzusetzen. Die vor kurzem gebilligte Ausdehnung der Verordnung 3922/91 auf den kommerziellen Lufttransport mit Flugzeugen schreibt vor, dass solche Luftfahrzeuge ein „Standard“-Lufttüchtigkeitszeugnis besitzen müssen, das gemäß den Vorschriften der Verordnung ausgestellt wurde. Wenngleich das Wort „Standard“ in der Verordnung nicht näher definiert ist, kann es so verstanden werden, dass damit ein normales Lufttüchtigkeitszeugnis gemeint ist und demgemäß eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse ausgeschlossen sind. Dies sollte berichtigt werden, bevor die genannte Erweiterung der Verordnung in Kraft tritt (voraussichtlich im Juni 2008). Die Agentur beabsichtigt, sich mit diesem Problem bei der Ausarbeitung der Durchführungsbestimmungen für die Ausdehnung der Grundverordnung auf den Luftbetrieb zu befassen und wird der Kommission zu gegebener Zeit Vorschläge unterbreiten.
18. In den Kommentaren wurde darauf hingewiesen, dass nach internationaler Gepflogenheit für Luftfahrzeuge, die nur ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis besitzen, die Regelung der Bewegungsfreiheit gemäß dem Abkommen von Chicago nicht gilt. Das kann bedeuten, dass in Europa registrierte Luftfahrzeuge mit einem eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis Einschränkungen seitens anderer ICAO-Vertragsstaaten unterliegen. In diesem Zusammenhang möchte die Agentur darauf hinweisen, dass die Gemeinschaft die ICAO-Mindestnormen gemäß Anhang 8 einhält, zugleich aber beschlossen hat, strengere Vorgaben einzuführen, da sie der Ansicht ist, dass die derzeitigen Lufttüchtigkeitsforderungen der ICAO keinen ausreichenden Schutz für ihre Bürger bieten. Damit stehen die wesentlichen Vorgaben von Anhang I der Verordnung 1592/2002 im Einklang mit den ICAO-Normen, während Umgekehrtes nicht unbedingt gilt. Dies kann bedeuten, dass Luftfahrzeuge, die die wesentlichen Vorgaben der Gemeinschaft nicht erfüllen, wohl aber die ICAO-Normen, keinen Einschränkungen hinsichtlich der Bewegungsfreiheit unterliegen sollen, die ihnen gemäß dem Abkommen von Chicago und ggf. bilateralen Luftverkehrsabkommen zusteht. Dies trifft auf die Luftfahrzeuge zu, die von der vorgesehenen Maßnahme betroffen sind, da eine Reihe von ICAO-Vertragsstaaten für diese Standard-Lufttüchtigkeitszeugnisse ausgestellt hat und deren Übereinstimmung mit den einschlägigen ICAO-Normen von keiner Seite bestritten wurde. Zur Vermeidung von Missverständnissen werden die eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisse mit dem Vermerk versehen, dass sie die ICAO-Normen erfüllen. Dies sollte von allen ICAO-Vertragsstaaten akzeptiert werden, da es diskriminierend wäre, wenn dasselbe Luftfahrzeug unterschiedlich behandelt würde, je nachdem, ob es in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem anderen ICAO-Vertragsstaat registriert ist.

19. Bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterliegen Luftfahrzeuge mit einem eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis den Bestimmungen der Verordnung der Kommission 2042/2003 über die Instandhaltung von Luftfahrzeugen (Teil M). Für sie wird daher ein Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis (ARC) ausgestellt, das die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung erfüllen muss. Es ist festzuhalten, dass die größeren sowie die betroffenen Luftfahrzeuge, die im kommerziellen Lufttransport eingesetzt werden, diesen Bestimmungen bereits genügen dürften, und dass es leider aufgrund der fehlenden Konstruktionsdaten letztlich nicht möglich war, für diese Luftfahrzeuge die Genehmigungen gemäß Teil 145 und die Lizenzen gemäß Teil 66 zu erteilen. Das bedeutet, dass diese Luftfahrzeuge widerrechtlich fliegen. Dasselbe wird für alle anderen Luftfahrzeuge gelten, wenn Teil M am 28. September 2008 vollständig in Kraft tritt. Die Agentur und einige der am stärksten betroffenen Mitgliedstaaten arbeiten daher derzeit parallel an einer Lösung auf der Grundlage der Bestimmungen von Artikel 10, Absatz 5 und 6 der Grundverordnung. Eine solche Ausnahmeregelung würde sich zwar nur auf die Instandhaltung von Luftfahrzeugen des Typs An-26 beziehen, ließe sich aber an andere Luftfahrzeugtypen unter ähnlichen Bedingungen anpassen. Damit sollte es möglich sein, dass die Instandhaltung von Luftfahrzeugen mit einem eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis im Einklang mit der vorgesehenen Maßnahme in einer ausreichend kontrollierten Umgebung durchgeführt wird.
20. Bei der Erstellung der Änderung zur Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Europäischen Kommission, die aufgrund der oben beschriebenen Maßnahme erforderlich wird, war sich die Agentur dessen bewusst, dass der Text des geänderten Artikels, der an sich schon schwierig zu verstehen ist, zu komplex werden würde, wenn jetzt nicht die Gelegenheit genutzt wird, den Artikel neu zu strukturieren. Die Agentur hielt es außerdem für angemessen, die Auslegung des ersten Satzes von Absatz 2.3. zu verdeutlichen, da es Luftfahrzeuge gibt, die zu einem Zeitpunkt entwickelt wurden, zu denen es die Konzeption der Musterzulassung noch nicht gab. Dies ist jedoch kein Grund, für ihre zugelassene Konstruktion keinen Bestandsschutz zu gewähren, da die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die für sie ausgestellt wurden, seinerzeit einer Musterzulassung gleichwertig waren. Mit der beigefügten Änderung der Verordnung sollen diese Ziele erreicht werden, ohne mehr als nötig in die ursprüngliche Absicht des Gesetzgebers einzugreifen, um den weiteren Betrieb von Luftfahrzeugen zu ermöglichen, die anders nicht in das EASA-System übernommen werden können. Es ist jedoch zu beachten, dass die Bestimmungen von Absatz 10 und 11 von Artikel 2 entfallen, da sie nur bis zum 27. März 2007 gültig sind.
21. Die Kommentare, die zum Begriff der „besonderen Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit“ (*Specific Airworthiness Specifications*) eingingen, machten der Agentur deutlich, dass die Tatsache für Verwirrung gesorgt hat, dass Teil 21A.173(b) und 21A.184 die Bestimmungen von Artikel 5.3(b) und 15(1)(b) der Grundverordnung insofern nicht richtig wiedergeben, als es darin heißt, dass die Grundlage für eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse „spezifische Zertifizierungsspezifikationen“ (*Specific Certification Specifications*) sind.

Dies ist offensichtlich ein redaktioneller Fehler, der durch eine Änderung dieser Bestimmungen von Teil 21 berichtigt werden muss.

IV. Folgenabschätzung

22. In der Folgenabschätzung der NPA Nr. 17 sind fünf Optionen für die Lösung der Problematik genannt. Die Prüfung ihrer Machbarkeit im Hinblick auf den zeitlichen Druck führte jedoch zu dem Schluss, dass letztlich nur zwei infrage kommen: Die oben beschriebene und die Option, nichts zu unternehmen. Auf der Grundlage der ausführlichen Bewertung in der NPA, gegen die in keinem der eingegangenen Kommentare Einwände vorgebracht wurden, kommt die Agentur zu dem Schluss, dass die Option, nichts zu unternehmen, nicht praktikabel ist. Die negativen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und internationalen Auswirkungen wiegen weitaus schwerer als die wenigen möglichen Vorteile hinsichtlich der Sicherheit und der Umwelt. Die Agentur ist daher der Meinung, dass eine Maßnahme, die einen Bestandsschutz vorsieht und so den weiteren Betrieb der betroffenen Luftfahrzeuge im Rahmen eingeschränkter Lufttüchtigkeitszeugnisse ermöglicht, die beste Vorgehensweise darstellt. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass eine solche Maßnahme von entsprechenden Vorkehrungen begleitet wird, um zu vermeiden, dass in der ehemaligen Sowjetunion entwickelte Luftfahrzeuge in großer Zahl in die Flotten von Mitgliedstaaten gelangen, und um Anreize dafür zu schaffen, dass diese Typen von Luftfahrzeugen in das Vorschriftensystem der EASA eingebunden werden. Dies ist die Zielsetzung der Änderung zur Verordnung der Kommission, die dieser Stellungnahme beigelegt ist.

Köln, 30. Januar 2007

P. Goudou
Exekutivdirektor

Luftfahrzeuge sowjetischer Konstruktion, die Teil 21 unterliegen

Dieses Verzeichnis enthält die Luftfahrzeugtypen, für die Mitgliedstaaten Lufttüchtigkeitszeugnisse oder Flugzulassungen erteilt haben. Dieses Verzeichnis wurde anhand der der Agentur vorliegenden Informationen erstellt; es stellt kein formelles, die Agentur rechtlich bindendes Dokument dar.

Es wird darauf hingewiesen, dass nur Luftfahrzeuge, für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Teil 21 ausgestellt wurde (diese Definition schließt also eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse aus), für die oben beschriebene Maßnahme infrage kämen.

Große Transportluftfahrzeuge

- Antonow
 - An-24
 - An-24B
 - An-26
 - An-26B
 - An-28
 - An-72-100
 - An-72-100D
 - An-74
 - An-74-200
 - An-74-TK-100
- Tupolew
 - Tu-154M
- Jakowlew
 - Jak-40

Drehflügler

- Kamow
 - Ka-26
 - Ka-32
 - Ka-32A11BC
 - Ka-32AO
 - Ka-32C
 - Ka-32T

Allgemeine Luftfahrt

- Interavia Servis
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- Suchoi
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29

- Su-31
- Su-31M
- Jakowlew
 - Jak-18T
 - Jak-54
 - Jak-55
 - Jak-55M

* Laut EASA-Unterlagen wurden von Mitgliedstaaten für diese Luftfahrzeuge nur eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse oder -zulassungen ausgestellt