



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 21. Dezember 2018  
(OR. en)

15795/18

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2018/0434 (COD)**

---

---

**AVIATION 176  
PREP-BXT 66**

**VORSCHLAG**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	20. Dezember 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 894 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über bestimmte Aspekte der Flugsicherheit im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 894 final.

---

Anl.: COM(2018) 894 final



Brüssel, den 19.12.2018  
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über bestimmte Aspekte der Flugsicherheit im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten  
Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass bei einer Nichtratifizierung des Austrittsabkommens<sup>1</sup> das Primär- und Sekundärrecht der Union ab dem 30. März 2019 (dem „Austrittsdatum“) nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt. Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem Drittland.

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union ohne Abkommen wirkt sich insbesondere auf die Gültigkeit der Zulassungen/Zeugnisse und Lizenzen aus, die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139<sup>2</sup> und der auf der Grundlage jener Verordnung oder der Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>3</sup> erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte erteilt wurden.

In ihrer Mitteilung „Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union am 30. März 2019: ein Aktionsplan für den Notfall“<sup>4</sup> hat die Kommission die Notfallmaßnahmen dargelegt, die sie für den Fall zu erlassen beabsichtigt, dass zum Zeitpunkt des Austritts kein Austrittsabkommen in Kraft ist. In dieser Mitteilung hat die Kommission deutlich gemacht, dass sie mangelnde Vorbereitungsmaßnahmen von Interessenträgern oder Verzögerungen bei deren Umsetzung nicht ausgleichen werde.

Im Bereich der Flugsicherheit lassen sich die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union auf Zulassungen/Zeugnisse und Genehmigungen in den meisten Fällen von den Interessenträgern durch verschiedene Maßnahmen ausgleichen, etwa durch eine Verlagerung hin zu einer Zivilluftfahrtbehörde der EU-27 oder die bereits jetzt mögliche Beantragung einer von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) erteilten Drittlandzertifizierung mit Wirkung zum Zeitpunkt des Austritts („frühzeitige Beantragung“).

Anders als in anderen Bereichen des Unionsrechts ist es natürlichen und juristischen Personen in einigen Fällen jedoch nicht möglich, die in der EU-27 auftretenden Beeinträchtigungen abzufedern. Daher hatte die Kommission in ihrer vorstehend genannten Mitteilung angekündigt, dass sie Maßnahmen vorschlagen wird, um die Aufrechterhaltung der Gültigkeit

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

<sup>4</sup> COM(2018) 880 final vom 13.11.2018.

der Zulassungen/Zeugnisse für bestimmte luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für Unternehmen zu gewährleisten.

Hinsichtlich bestimmter luftfahrttechnischer Erzeugnisse („Musterzulassung“) und Unternehmen („Organisationszulassung“) übernimmt das Vereinigte Königreich für seine Gerichtsbarkeit ab dem Zeitpunkt des Austritts wieder die Rolle eines „Entwurfsstaats“ im Sinne des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt. Das Vereinigte Königreich kann nur Zulassungen/Zeugnisse in dieser neuen Funktion erteilen, wenn es den in dem ICAO-Abkommen festgelegten Anforderungen genügt. Dies liegt derzeit in der Zuständigkeit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, der das Vereinigte Königreich als EU-Mitglied automatisch angehört.

Daher gilt es, einen Mechanismus für einen kontrollierten Wechsel zu gewährleisten, der den betreffenden Betreibern und der Agentur genügend Zeit einräumt, damit die notwendigen Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 68 der Verordnung (EU) 2018/1139 mit Blick auf den Status des Vereinigten Königreichs als Drittland erteilt werden können.

Eine derartige Verlängerung der Gültigkeit sollte zeitlich auf das für die Bewältigung des Ausscheidens des Vereinigten Königreichs aus dem EU-System für die Flugsicherheit unbedingt Notwendige befristet sein.

Anders als in den meisten anderen Bereichen des für Waren geltenden Unionsrechts wirkt sich die Ungültigkeit von Zulassungen/Zeugnissen nicht auf das Inverkehrbringen, sondern auf die tatsächliche Nutzung von Luftfahrterzeugnissen, -teilen und -ausrüstungen in der EU, etwa auf den Einbau von Teilen und Ausrüstungen in ein Luftfahrzeug der EU-27, aus. So unterscheiden sich die Regelungen für Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen im Luftfahrtsektor von vielen anderen Bereichen des Besitzstands der Union, in denen sich alles um das Konzept des Inverkehrbringens dreht. Im Zusammenhang mit der Flugsicherheit wird unmittelbar in der Verordnung festgelegt, ob ein Teil, Erzeugnis oder eine Ausrüstung verwendet werden darf, unabhängig davon, ob es in Verkehr gebracht wurde. Das EU-System für die Flugsicherheit ermöglicht es, dass die Aufsicht über solche Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen zuverlässig und eindeutig durchgeführt wird. Daher wird es als vorteilhaft angesehen, den bestehenden Rahmen auch als Grundlage für die vorgeschlagene Verordnung heranzuziehen, um die Einhaltung der Grundsätze der Flugsicherheit zu gewährleisten.

Dies betrifft nur eine sehr kleine Anzahl von Zulassungen/Zeugnissen, d. h.

- von Herstellungsbetrieben vor dem Zeitpunkt des Austritts erteilte Zulassungen/Zeugnisse, mit denen die Konformität neu hergestellter Erzeugnisse (außer Luftfahrzeuge), Teile und Ausrüstungen bescheinigt wurde und die damit weiterhin in und an einem Luftfahrzeug verwendet werden dürfen (Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang I Punkt 21.A.163(c));
- von Instandhaltungsbetrieben vor dem Zeitpunkt des Austritts erteilte Zulassungen/Zeugnisse, mit denen die Konformität der Erzeugnisse (einschließlich Luftfahrzeuge), Teile und Ausrüstungen, die von ihnen instand gesetzt wurden, bescheinigt wurde (Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang II Punkt 145.A.75(e));
- *Idem* für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang I Punkt M.A.615(d));

- *Idem* für in andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge eingebaute Teile und Ausrüstungen (Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang I Punkt M.A.615(d));
- von Instandhaltungsbetrieben vor dem Zeitpunkt des Austritts erteilte Zulassungen/Zeugnisse, mit denen der Abschluss der Lufttüchtigkeitsprüfung für leichte Luftfahrzeuge in der Kategorie 1 der sogenannten europäischen leichten Luftfahrzeuge bescheinigt wird („ELA 1“, beispielsweise bestimmte Segelflugzeuge oder leichte Motorflugzeuge) (Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang II Punkt 145.A.75(f)).
- von Unternehmen, die die Konformität eines Luftfahrzeugs beaufsichtigen („Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“), vor dem Zeitpunkt des Austritts erteilte Zulassungen/Zeugnisse, die die „Lufttüchtigkeit“ eines Luftfahrzeugs bescheinigen (Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang I Punkt M.A.711(a)(4) und Punkt M.A.711(b)(1)).

Schließlich sind der Inhalt und die Prüfungen bestimmter, in dem Vorschlag genannter Schulungen im Unionsrecht genau geregelt und bestehen aus standardisierten Modulen, die in der Regel in einem Mitgliedstaat abgeschlossen sein müssen, bevor die Übertragung in die Gerichtsbarkeit eines anderen Mitgliedstaats möglich ist.

Mit den vorgeschlagenen Bestimmungen werden die Anforderungen an die Sicherheit und Umweltleistung der Luftfahrt in der Union nicht abgesenkt. Nach dem Vorschlag können Hersteller der EU-27 weiterhin ihre Erzeugnisse herstellen und Betreiber diese Erzeugnisse im Einklang mit dem geltenden Unionsrecht betreiben. Eine Unterbrechung dieser Tätigkeiten würde dagegen zu erheblichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Problemen führen. Indem er den Organisationen die Einhaltung des EU-Rechts erleichtert, sorgt der Vorschlag auch für den Schutz der Verbraucher und Bürger.

Der Europäische Rat (Artikel 50) wiederholte am 13. Dezember 2018 seinen Appell, auf allen Ebenen die Arbeiten zur Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs zu intensivieren und sich dabei auf alle möglichen Szenarien einzustellen. Dieser Rechtsakt ist Teil des Maßnahmenpakets, das die Kommission als Reaktion auf diesen Appell erlässt.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorgeschlagene Verordnung ist als *lex specialis* gedacht, mit der auf einige der Folgen reagiert wird, die sich aus der Tatsache ergeben, dass die Verordnung (EU) 2018/1139 sowie die auf ihrer Grundlage und der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte nicht länger für das Vereinigte Königreich gelten, und findet nur in dem für einen kontrollierten Übergang zum Luftfahrtmarkt der EU-27 notwendigen Umfang Anwendung. Die vorgeschlagenen Bestimmungen beschränken sich auf das hierfür Notwendige, damit unverhältnismäßige Beeinträchtigungen vermieden werden. Sie sollen zudem nur für einen begrenzten Zeitraum gelten. Die allgemeinen Bestimmungen dieser Rechtsakte gelten ansonsten weiter. Dieser Vorschlag steht daher uneingeschränkt im Einklang mit geltendem Recht und insbesondere mit der Verordnung (EU) 2018/1139.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag bezieht sich auf die Flugsicherheit und ergänzt die Verordnung (EU) 2018/1139 im Hinblick auf den Umgang mit der besonderen Situation des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union ohne Austrittsabkommen.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

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

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Der Vorschlag ergänzt bestehendes Unionsrecht durch Bestimmungen zur Erleichterung der ordnungsgemäßen Anwendung des Rechts nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union. Die Ziele des Vorschlags können nur durch einen Rechtsakt auf Unionsebene erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Verordnung gilt als verhältnismäßig, da mit ihr unverhältnismäßige Beeinträchtigungen vermieden werden können, indem begrenzte und notwendige rechtliche Veränderungen vorgenommen werden, die der Notwendigkeit einer kontrollierten Verlagerung zum Luftfahrtmarkt der EU-27 Rechnung tragen. Der Vorschlag geht nicht über das zur Erreichung dieses Ziels Notwendige hinaus und beinhaltet keine weiterreichenden Veränderungen oder dauerhaften Maßnahmen.

- **Wahl des Instruments**

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

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

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

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

- **Konsultation der Interessenträger**

Die besonderen Umstände, unter denen die Verhandlungen über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union stattfanden und die sich ständig verändernde Situation machten es nahezu unmöglich, eine öffentliche Konsultation zu diesem Vorschlag abzuhalten. Die mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU verbundenen Probleme und deren mögliche Lösung wurden jedoch von unterschiedlichen Interessenträgern der Luftfahrtbranche und Vertretern der Mitgliedstaaten zur Sprache gebracht.

Durch die vorgebrachten Ansichten zog sich als roter Faden die Forderung der Interessenträger nach einer regulatorischen Maßnahme in konkreten Bereichen, in denen sie keine eigenen Notfallmaßnahmen ergreifen können, um die schädlichen Auswirkungen für den Fall abzumildern, dass kein Austrittsabkommen geschlossen wird. Insbesondere Unternehmen, die Luftfahrzeuge herstellen, instand halten oder betreiben, betonten, dass ihre Geschäftstätigkeit in der EU-27 zum Stillstand kommen könnte, wenn das Vereinigte Königreich die Union ohne eine Vereinbarung verlässt. Das Hauptproblem scheint in der Tat in der zeitlichen Lücke zwischen einem Austritt ohne ein Abkommen und der Normalisierung der Situation auf der Grundlage des Unionsrechts zu liegen, indem entweder für VK-Unternehmen Drittlandbescheinigungen ausgestellt werden oder die Produktion in die EU-27-Gerichtsbarkeit verlagert wird. Während dieser zeitlichen Lücke würden fast alle Zulassungen/Zeugnisse ihre Gültigkeit verlieren. Viele Interessenträger verwiesen darauf, dass es weltweit für die vielen in einem Luftfahrzeug verwendeten Komponenten nur wenige Hersteller gibt (z.B. für Reifen oder Motoren für große Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen). Der punktgenaue Ablauf des modernen Flugbetriebs und der Herstellung machen es unmöglich, den Betrieb aufrechtzuerhalten, wenn die betreffenden Sicherheitszulassungen bzw. -zeugnisse ungültig werden.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

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

- **Folgenabschätzung**

Eine Folgenabschätzung ist aufgrund der außergewöhnlichen Situation und des begrenzten Bedarfs während des Zeitraums, in dem die Statusänderung des Vereinigten Königreichs durchgeführt wird, nicht notwendig. Materiell stehen andere Optionen als die vorgeschlagene politische Option nicht zur Verfügung.

- **Grundrechte**

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

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Entfällt.

## **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt aufgrund der kurzen Geltungsdauer der vorgeschlagenen Maßnahme.



Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über bestimmte Aspekte der Flugsicherheit im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich seine Absicht mitgeteilt, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach der Mitteilung der Austrittsabsicht, also ab dem 30. März 2019, finden die Verträge keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich, es sei denn, der Europäische Rat beschließt im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich einstimmig, diese Frist zu verlängern.
- (2) Hauptziel der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> ist die Festlegung und Aufrechterhaltung eines hohen einheitlichen Niveaus der Flugsicherheit in der Union. Hierzu wurde ein System von Zulassungen/Zeugnissen

---

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

für unterschiedlichste Luftfahrttätigkeiten errichtet, damit das geforderte Sicherheitsniveau erreicht wird und die Voraussetzungen für die notwendigen Überprüfungen und die gegenseitige Anerkennung der erteilten Zulassungen/Zeugnisse geschaffen werden.

- (3) Im Bereich der Flugsicherheit lassen sich die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union auf Zulassungen/Zeugnisse und Genehmigungen von den Interessenträgern durch verschiedene Maßnahmen ausgleichen. Hierzu zählt die Verlagerung hin zu einer Zivilluftfahrtbehörde der EU-27 oder die Beantragung einer/eines von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) erteilten Zulassung/Zeugnisses vor dem Zeitpunkt des Austritts mit Wirkung erst zu jenem Zeitpunkt und damit abhängig davon, ab wann das Vereinigte Königreich als Drittland gilt.
- (4) Anders als in anderen Bereichen des Unionsrechts gibt es allerdings einige besondere Fälle, in denen eine Zulassung/ein Zeugnis nicht von einem anderen Mitgliedstaat oder der Agentur erteilt werden kann, da mit dem Zeitpunkt des Austritts das Vereinigte Königreich für seine Gerichtsbarkeit wieder die Rolle eines „Entwurfsstaats“ auf der Grundlage des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt übernimmt. Das Vereinigte Königreich wiederum kann in dieser neuen Funktion Zulassungen/Zeugnisse nur dann erteilen, wenn es diese neue Funktion übernommen hat, also sobald das Unionsrecht nicht mehr für das Vereinigte Königreich nach seinem Austritt aus der Union gilt.
- (5) Daher gilt es, einen vorübergehenden Mechanismus einzurichten, mit dem die Gültigkeit bestimmter Zulassungen/Zeugnisse für die Flugsicherheit verlängert wird und der den betreffenden Betreibern und der Agentur genügend Zeit einräumt, damit die notwendigen Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 68 der Verordnung (EU) 2018/1139 mit Blick auf den Status des Vereinigten Königreichs als Drittland erteilt werden können.
- (6) Die Dauer der Verlängerung der Gültigkeit der Zulassungen/Zeugnisse sollte auf das für die Bewältigung des Ausscheidens des Vereinigten Königreichs aus dem EU-System für die Flugsicherheit unbedingt Notwendige befristet sein.
- (7) Um gegebenenfalls für die Erteilung der Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 68 der Verordnung (EU) 2018/1139 für die betroffenen Betreiber mehr Zeit zu haben, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Gültigkeit der in Abschnitt I im Anhang dieser Verordnung genannten Zulassungen/Zeugnisse zu verlängern. Besonders wichtig dabei ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (8) Anders als in den meisten anderen Bereichen des für Waren geltenden Unionsrechts wirkt sich zudem die Ungültigkeit von Zulassungen/Zeugnissen nicht auf das Inverkehrbringen aus, sondern auf die tatsächliche Nutzung von Luftfahrterzeugnissen, -teilen und -ausrüstungen in der Union, etwa auf den Einbau von Teilen und Ausrüstungen in ein in der Union eingesetztes Luftfahrzeug der Union. Eine solche Verwendung von Luftfahrterzeugnissen in der Union sollte nicht durch den Austritt des Vereinigten Königreichs beeinträchtigt werden.
- (9) Im Unionssystem für die Flugsicherheit ist die Ausbildung von Piloten und Mechanikern genau geregelt und die Ausbildungsmodule sind harmonisiert. Personen, die ein Ausbildungsmodul in einem Staat durchlaufen, können nicht jederzeit in einen anderen Mitgliedstaat wechseln. Dieser besonderen Situation sollte bei den Notfallmaßnahmen der Union Rechnung getragen werden.
- (10) Das Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung ist dringend erforderlich, weshalb die Verordnung im Prinzip ab dem Tag Anwendung finden sollte, der auf den Tag folgt, an dem die Verträge auf das Vereinigte Königreich und in dessen Hoheitsgebiet keine Anwendung mehr finden, sofern nicht in der Zwischenzeit ein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich abgeschlossen wurde. Damit die erforderlichen Verwaltungsverfahren so früh wie möglich durchgeführt werden können, sollten einige Bestimmungen mit Inkrafttreten dieser Verordnung Anwendung finden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### **Gegenstand und Geltungsbereich**

1. Diese Verordnung enthält mit Blick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland (im Folgenden das „Vereinigte Königreich“) aus der Europäischen Union besondere Bestimmungen für bestimmte Zulassungen/Zeugnisse der Flugsicherheit, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> oder der Verordnung (EU) 2018/1139 natürlichen und juristischen Personen erteilt wurden, deren Hauptgeschäftssitz sich im Vereinigten Königreich befindet, sowie für bestimmte Situationen in der Luftfahrtausbildung.
2. Diese Verordnung gilt für die im Anhang aufgeführten Zulassungen/Zeugnisse, die an dem Tag gültig sind, der dem Tag der Anwendung dieser Verordnung vorausgeht, und die von einer der folgenden Stellen erteilt wurden:
  - (a) der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) für natürliche oder juristische Personen, deren Hauptgeschäftssitz sich im Vereinigten Königreich befindet (nach Abschnitt 1 des Anhangs);

---

<sup>8</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

- (b) natürlichen oder juristischen Personen, denen von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs nach Abschnitt 2 des Anhangs eine Zulassung/ein Zeugnis erteilt wurde.
3. Zusätzlich zu den in Absatz 2 aufgeführten Zulassungen/Zeugnissen gilt diese Verordnung auch für die Ausbildungsmodule des Theorieunterrichts nach Artikel 5.

## *Artikel 2*

### **Begriffsbestimmungen**

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

## *Artikel 3*

### **Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a**

Die Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a bleiben für 9 Monate ab dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung gültig.

Wird für die den betroffenen Betreibern nach Artikel 68 der Verordnung (EU) 2018/1139 zu erteilenden Zulassungen/Zeugnisse mehr Zeit benötigt, kann die Kommission die in Absatz 1 genannte Gültigkeitsdauer im Wege eines delegierten Rechtsakts verlängern.

Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.

Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

## *Artikel 4*

### **Zulassungen/Zeugnisse nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b**

Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zeugnisse für die Verwendung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen bleiben gültig, damit diese weiterhin in einem oder als ein Luftfahrzeug verwendet werden können.

## Artikel 5

### **Übertragung von Ausbildungsmodulen des Theorieunterrichts**

Abweichend von der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission<sup>9</sup> und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission<sup>10</sup> berücksichtigen – je nach Sachlage – die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder die Agentur die Prüfungen, die in der Aufsicht der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs unterliegenden Ausbildungsorganisationen vor dem in Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Zeitpunkt abgelegt wurden, als ob diese Prüfungen in einer Ausbildungsorganisation abgelegt worden wären, die der Aufsicht der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats unterliegt.

## Artikel 6

### **Vorschriften für die in den Artikeln 3 und 4 genannten Zeugnisse/Zulassungen und die mit ihnen verbundenen Pflichten**

1. Die unter die Artikel 3 bzw. 4 fallenden Zulassungen/Zeugnisse unterliegen den Vorschriften, die für sie nach der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf deren Grundlage und auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten gelten. Im Hinblick auf Stellen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Drittland haben, ist die Agentur mit den Befugnissen ausgestattet, die in der Verordnung (EU) 2018/1139 und in den auf deren Grundlage und auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten festgelegt sind.
2. Auf Verlangen der Agentur übermitteln die Inhaber der in den Artikeln 3 und 4 genannten Zulassungen/Zeugnisse Kopien aller Audit-Berichte, Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen im Zusammenhang mit den Zulassungen/Zeugnissen, die in den drei Jahren vor der Aufforderung erteilt wurden. Werden diese Unterlagen nicht innerhalb der von der Agentur in ihrer Aufforderung genannten Fristen vorgelegt, kann die Agentur – je nach Sachlage – den sich aus den Artikeln 3 bzw. 4 ergebenden Rechtsvorteil entziehen.
3. Inhaber der in den Artikeln 3 bzw. 4 genannten Zulassungen/Zeugnisse teilen der Agentur unverzüglich alle Maßnahmen mit, die von den Behörden des Vereinigten Königreichs ergriffen wurden und die möglicherweise ihren Verpflichtungen nach dieser Verordnung oder der Verordnung (EU) 2018/1139 zuwiderlaufen.

---

<sup>9</sup> Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

<sup>10</sup> Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

## Artikel 7

### **Zuständige Behörde**

Für die Zwecke dieser Verordnung und für die Aufsicht über die Inhaber der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Zulassungen/Zeugnisse handelt die Agentur als zuständige Behörde, wie sie für Stellen aus Drittländern nach der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf ihrer Grundlage oder auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten vorgesehen ist.

## Artikel 8

### **Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 319/2014 der Kommission**

Die Verordnung (EU) Nr. 319/2014 der Kommission<sup>11</sup> über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte gilt für juristische und natürliche Personen, die Inhaber von in Artikel 1 Absatz 2 genannten Zulassungen/Zeugnissen sind, ebenso wie für Inhaber entsprechender Zulassungen/Zeugnisse, die juristischen oder natürlichen Personen aus einem Drittland erteilt wurden.

## Artikel 9

### **Annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen**

Für die Anwendung dieser Verordnung kann die Agentur nach Artikel 76 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen herausgeben.

## Artikel 10

### **Inkrafttreten und Anwendung**

1. Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Verträge nach Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union auf das Vereinigte Königreich und in dessen Hoheitsgebiet keine Anwendung mehr finden.

Artikel 5 gilt jedoch ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung.

3. Diese Verordnung gilt nicht, wenn bis zu dem in Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt ein mit dem Vereinigten Königreich nach Artikel 50 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist.

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) Nr. 319/2014 der Kommission vom 27. März 2014 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 (ABl. L 95 vom 28.3.2014, S. 58).

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*                                      *Der Präsident*