



Brüssel, den 16. März 2020  
REV2 – ersetzt die Mitteilung (REV1)  
vom 18. Januar 2019

## MITTEILUNG

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

Seit dem 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich kein Mitgliedstaat der Europäischen Union mehr, sondern ein „Drittland“<sup>1</sup>. Im Austrittsabkommen<sup>2</sup> ist ein Übergangszeitraum vorgesehen, der am 31. Dezember 2020 endet<sup>3</sup>. Bis zu diesem Zeitpunkt gilt das EU-Recht in seiner Gesamtheit für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich<sup>4</sup>.

Die EU und das Vereinigte Königreich werden während des Übergangszeitraums ein Abkommen über eine neue Partnerschaft aushandeln, das insbesondere eine Freihandelszone vorsieht. Es ist jedoch nicht sicher, ob am Ende des Übergangszeitraums ein solches Abkommen geschlossen und in Kraft treten wird. In jedem Fall würden durch ein solches Abkommen Beziehungen begründet, die sich hinsichtlich der Marktzugangsbedingungen erheblich von der Teilnahme des Vereinigten Königreichs am Binnenmarkt<sup>5</sup>, an der Zollunion der EU und am MwSt- und Verbrauchsteuerraum unterscheiden.

Daher sind alle interessierten Parteien, insbesondere die Wirtschaftsakteure, auf rechtliche Auswirkungen hinzuweisen, die zu berücksichtigen sind, wenn der Übergangszeitraum endet. Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU-

---

<sup>1</sup> Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist.

<sup>2</sup> Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7) (im Folgenden das „Austrittsabkommen“).

<sup>3</sup> Der Übergangszeitraum kann vor dem 1. Juli 2020 einmal um höchstens 1 oder 2 Jahre verlängert werden (Artikel 132 Absatz 1 des Austrittsabkommens). Die britische Regierung hat eine solche Verlängerung bisher ausgeschlossen.

<sup>4</sup> Mit bestimmten Ausnahmen, die in Artikel 127 des Austrittsabkommens festgelegt sind, von denen jedoch keine im Zusammenhang mit dieser Mitteilung von Belang ist.

<sup>5</sup> Insbesondere umfasst ein Freihandelsabkommen keine Binnenmarktgrundsätze (für Waren und Dienstleistungen), wie gegenseitige Anerkennung, das „Herkunftslandprinzip“ oder Harmonisierung. Ebenso wenig werden durch ein Freihandelsabkommen Zollförmlichkeiten und -kontrollen, etwa in Bezug auf den Ursprung der Waren und die betreffenden Vormaterialien, oder Einfuhr- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen abgeschafft.

Vorschriften im Bereich Sicherheit in der Zivilluftfahrt nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Dies wirkt sich insbesondere in den verschiedenen Bereichen Sicherheit in der Zivilluftfahrt wie folgt aus:

#### **Hinweise:**

Zur Bewältigung der in dieser Mitteilung dargelegten Folgen des Austritts wird Luftfahrtakteuren insbesondere geraten,

- das Programm zur frühzeitigen Beantragung („early applications“) der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) zu nutzen, um die Einhaltung der EU-Vorschriften sicherzustellen;
- Verfahren an die Tatsache anzupassen, dass für sämtliche einschlägigen Zwecke, beispielsweise im Hinblick auf die Eigenschaft eines Akteurs als Luftfahrzeugbetreiber sowie die Zertifizierung und Registrierung von Luftfahrzeugen, der Drittlandstatus des Vereinigten Königreichs zu berücksichtigen ist, weshalb die EU-Vorschriften Anwendung finden, die für Situationen mit Beteiligung von Drittländern gelten;
- dafür zu sorgen, dass nach Ablauf des Übergangszeitraums Luftfahrtpersonal<sup>6</sup> den EU-Zertifizierungsanforderungen genügt, indem im Vereinigten Königreich ausgestellte Zulassungen/Zeugnisse einer EU-Behörde übertragen werden.

#### **1. MUSTERZULASSUNGEN, ZERTIFIZIERUNGEN FÜR TEILE UND AUSTRÜSTUNGEN SOWIE FÜR ENTWURFSORGANISATIONEN**

Nach Artikel 77 der Grundverordnung<sup>7</sup> nimmt die EASA die Funktionen und Aufgaben des Entwurfsstaats – im Hinblick auf die Musterzulassungen für Erzeugnisse<sup>8</sup>, die Zulassungen/Zeugnisse für Teile und Ausrüstungen sowie die Zulassungen/Zeugnisse von Entwurfsorganisationen – im Namen der Mitgliedstaaten wahr. Daher werden diese von der EASA für im Vereinigten Königreich ansässige Personen und Organisationen ausgestellt

<sup>6</sup> Z. B. Piloten, Flugbegleiter, Lehrberechtigte, Beurteiler, Prüfer.

<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 (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

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) wurde durch Verordnung (EU) 2018/1139 aufgehoben und ersetzt. Verweise in der vorliegenden Mitteilung auf „die Grundverordnung“ gelten auch als Verweise auf Verordnung (EG) Nr. 216/2008, sofern sie sich auf Zeiträume vor dem 11. September 2018 beziehen.

<sup>8</sup> Nach Artikel 3 Nummer 3 der Grundverordnung gilt als „Erzeugnis“ ein Luftfahrzeug, ein Motor oder ein Propeller.

Zulassungen/Zeugnisse<sup>9</sup> nach Ablauf des Übergangszeitraums ihre Gültigkeit in der EU verlieren. Die betreffenden Inhaber der Zulassungen/Zeugnisse werden informiert, dass die betreffenden Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen nicht mehr als nach Kapitel III Abschnitt I der Grundverordnung zugelassen gelten.

Inhaber dieser Zulassungen/Zeugnisse, deren Gültigkeit nach Ablauf des Übergangszeitraums erlischt, und die ab diesem Zeitpunkt ihre Tätigkeit in der EU fortsetzen wollen, müssen sicherstellen, dass sie ab diesem Zeitpunkt die Zertifizierungsanforderungen der EU-Flugsicherheitsvorschriften erfüllen. Abhängig davon, um welche Zulassung bzw. um welches Zeugnis es sich handelt, kann dies die Beantragung einer Drittlandzertifizierung erfordern oder die Erteilung einer Zulassung bzw. eines Zeugnisses, nachdem eine natürliche oder juristische Person in die EU umgesiedelt ist.

## 2. VON DEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUSGESTELLTE ZULASSUNGEN/ZEUGNISSE

Inhabern von Zulassungen/Zeugnissen, die **von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs** vor Ablauf des Übergangszeitraums nach der Grundverordnung und den einschlägigen Durchführungsrechtsakten oder delegierten Rechtsakten ausgestellt wurden, werden darüber informiert, dass diese Zulassungen/Zeugnisse nach Ablauf des Übergangszeitraums ihre Gültigkeit in der EU verlieren. Es handelt sich insbesondere um

- nach Kapitel III Abschnitt I der Grundverordnung ausgestellte Lufttüchtigkeitszeugnisse, eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fluggenehmigungen, Zulassungen als für die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zuständige Organisationen, Zulassungen als für die Herstellung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zuständige Organisationen, Zulassungen als Organisationen für Instandhaltungsausbildung und Zulassungen/Zeugnisse für Personen, die zur Freigabe von Erzeugnissen, Teilen oder Ausrüstungen nach Instandsetzung berechtigt sind;
- nach Kapitel III Abschnitt II der Grundverordnung ausgestellte Pilotenlizenzen, ärztliche Zeugnisse für Piloten, Zulassungen für Ausbildungseinrichtungen für Piloten, Zulassungen für flugmedizinische Zentren, Zeugnisse für Flugsimulationsübungsgeräte, Zeugnisse für Personen, die für die Flugausbildung, die Flugsimulatorausbildung oder die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind, sowie Zeugnisse für flugmedizinische Sachverständige;
- nach den Artikeln 30 und 22 der Grundverordnung ausgestellte Zulassungen/Zeugnisse für Luftfahrzeugbetreiber und Bescheinigungen für Flugbegleiter;

---

<sup>9</sup> Nach Artikel 3 Nummer 12 der Grundverordnung gilt als „Zulassung/Zeugnis“ jede Zulassung sowie jedes Zeugnis, jede Genehmigung, Lizenz, Ermächtigung, Bescheinigung und jedes sonstige Dokument, die/das aufgrund einer Zertifizierung erteilt wird, um die Erfüllung der anwendbaren Anforderungen zu bestätigen.

- nach Kapitel III Abschnitte IV bis VI der Grundverordnung ausgestellte Zulassungen/Zeugnisse für Flugplätze, Zeugnisse für Anbieter von Flugverkehrsmanagement („ATM“) oder Flugsicherungsdiensten („ANS“), Lizenzen und ärztliche Zeugnisse für Fluglotsen, Zulassungen/Zeugnisse für Organisationen zur Fluglotseausbildung, flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige für Fluglotsen, Zeugnisse für Personen, die für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen zuständig sind.

**Die Akteure werden nochmals darauf hingewiesen, dass die EASA Anträge von Inhabern bestehender Genehmigungen aus dem Vereinigten Königreich auf Ausstellung bestimmter Drittlandgenehmigungen entgegennimmt. Dies betrifft die folgenden Zulassungen/Zeugnisse und Genehmigungen<sup>10</sup>:**

- **Genehmigung als Herstellungsbetrieb – POA (EASA Formblatt 55)**
- **Einzelzulassungen („Letters of Agreement“) für die Herstellung ohne Genehmigung als Herstellungsbetrieb (EASA Formblatt 65)**
- **Genehmigung als Instandhaltungsorganisation – MOA (EASA Formblatt 3 & Formblatt 3MF)**
- **Genehmigung als Organisation für Instandhaltungsausbildung – MTOA (EASA Formblatt 11)**
- **Genehmigung als Instandhaltungsorganisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit – CAMO (EASA Formblatt 14)**
- **Flugsimulationsübungsgeräte – FSTD (EASA Formblatt 145)**
- **Zugelassene Ausbildungsorganisationen – ATO (EASA Formblatt 143)**
- **Zulassungen für flugmedizinische Zentren – AeMC (EASA Formblatt 146)**
- **Zeugnis als ATM/ANS-Anbieter (EASA Formblatt 157)**

### **3. ZULASSUNGEN/ZEUGNISSE FÜR TEILE UND AUSTRÜTUNGEN, DIE VON DURCH DIE ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS ZERTIFIZIERTEN JURISTISCHEN UND NATÜRLICHEN PERSONEN AUSGESTELLT WORDEN SIND**

#### **3.1. Teile und Ausrüstungen, die in der EU oder im Vereinigten Königreich vor Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden**

Nach Artikel 41 Absatz 1 des Austrittsabkommens darf eine vorhandene und individuell identifizierbare Ware, die vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich rechtmäßig in Verkehr gebracht wurde, weiterhin auf dem Markt der EU und des Vereinigten Königreichs angeboten werden und auf beiden Märkten im freien Verkehr verbleiben, bis sie ihren Endnutzer erreicht, bzw. im Einklang mit dem anwendbaren EU-

<sup>10</sup> <https://www.easa.europa.eu/brexit>

Recht in der EU oder im Vereinigten Königreich in Betrieb genommen werden. Folglich können Teile und Ausrüstungen, für die eine von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs zertifizierte Person eine gültige Konformitätsbescheinigung entsprechend den EU-Flugsicherheitsvorschriften ausgestellt hat, in der EU nach den geltenden Bestimmungen auch nach Ablauf des Übergangszeitraums verwendet werden, sofern sie in der EU oder im Vereinigten Königreich vor Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden.

Der Wirtschaftsakteur, der sich auf diese Bestimmung beruft, trägt die Beweislast für den Nachweis durch ein einschlägiges Dokument, dass die Ware vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich in Verkehr gebracht wurde<sup>11</sup>.

Für die Zwecke dieser Bestimmung bedeutet „Inverkehrbringen“ die erstmalige entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe einer Ware zum Vertrieb, zum Ge- oder zum Verbrauch auf dem Markt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit<sup>12</sup>. „Abgabe einer Ware zum Vertrieb, zum Ge- oder zum Verbrauch auf dem Markt“ bedeutet, dass „eine vorhandene und individuell identifizierbare Ware nach Abschluss der Fertigungsstufe Gegenstand eines schriftlichen oder mündlichen Vertrags von mindestens zwei juristischen oder natürlichen Personen über den Übergang des Eigentums, eines anderen Eigentumsrechts oder des Besitzes an der fraglichen Ware oder Gegenstand eines Angebots an eine oder mehrere juristische oder natürliche Personen zum Abschluss eines solchen Vertrags ist“.<sup>13</sup> „Inbetriebnahme“ bedeutet „die erstmalige bestimmungsgemäße Verwendung einer Ware in der Union oder im Vereinigten Königreich durch den Endnutzer ...“.<sup>14</sup>

### **3.2. Teile und Ausrüstungen, die in der EU oder im Vereinigten Königreich nach Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht werden**

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU-Vorschriften im Bereich Sicherheit in der Zivilluftfahrt nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Von den Behörden des Vereinigten Königreichs zertifizierte juristische und natürliche Personen, die nach Ablauf des Übergangszeitraums ihre Tätigkeit in der EU fortsetzen und Zulassungen/Zugnisse nach EU-Recht ausstellen wollen, müssen sicherstellen, dass sie ab diesem Zeitpunkt die Zertifizierungsanforderungen der EU-Flugsicherheitsvorschriften erfüllen.

## **4. LUFTFAHRZEUGBETREIBER AUS DEM VEREINIGTEN KÖNIGREICH**

Nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c der Grundverordnung gilt diese für den von einem Luftfahrzeugbetreiber eines Drittlands durchgeführten Flugbetrieb in dem, in

---

<sup>11</sup> Artikel 42 des Austrittsabkommens.

<sup>12</sup> Artikel 40 Buchstabe c des Austrittsabkommens.

<sup>13</sup> Artikel 40 Buchstabe c des Austrittsabkommens.

<sup>14</sup> Artikel 40 Buchstabe c des Austrittsabkommens.

das oder aus dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden. Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten Luftfahrzeugbetreiber aus dem Vereinigten Königreich als „Luftfahrzeugbetreiber eines Drittlands“ im Sinne dieser Bestimmung und sonstiger EU-Vorschriften zur Flugsicherheit. Dies bedeutet, dass eine Sicherheitsgenehmigung der EASA nach Artikel 60 und Artikel 82 Absatz 1 der Grundverordnung notwendig ist.

**Die Akteure werden darüber informiert, dass die EASA Anträge auf Genehmigung als Drittlandbetreiber entgegennimmt<sup>15</sup>.**

## 5. IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH EINGETRAGENE LUFTFAHRZEUGE

Nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung gilt diese für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von Luftfahrzeugen sowie von ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen, wenn das Luftfahrzeug in einem Drittland eingetragen ist oder wird, und von einem Luftfahrzeugbetreiber betrieben wird, der in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig ist oder dort seinen Hauptgeschäftssitz hat. Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten im Vereinigten Königreich eingetragene Luftfahrzeuge als Drittlandluftfahrzeuge im Sinne dieser Bestimmung und sonstiger EU-Vorschriften zur Flugsicherheit.

Das bedeutet, dass EU-Luftfahrzeugbetreiber, die ein solches Luftfahrzeug betreiben, den Bestimmungen der Grundverordnung, der einschlägigen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte genügen müssen. Ferner müssen sie den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über Luftverkehrsdienste<sup>16</sup> hinsichtlich der Nutzung von in Drittländern registrierten Luftfahrzeugen genügen<sup>17</sup>. Insbesondere müssen sich EU-Luftfahrtunternehmen, die im Vereinigten Königreich registrierte Luftfahrzeuge mit Besatzung anzumieten gedenken („wet lease“), an die entsprechenden Bestimmungen für solche Luftfahrzeuge halten. Sie müssen in Bezug auf die Sicherheit also nachweisen, dass Sicherheitsstandards eingehalten werden, die den durch Unionsrecht oder nationales Recht auferlegten Sicherheitsstandards gleichwertig sind.

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

<sup>15</sup> <https://www.easa.europa.eu/brexit>

<sup>16</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

<sup>17</sup> Nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 müssen von einem Luftfahrtunternehmen der Union eingesetzte Luftfahrzeuge, die nicht unter eine Dry- oder Wet-Lease-Vereinbarung fallen, in einem Mitgliedstaat registriert sein.

Europäische Kommission  
Generaldirektion Mobilität und Verkehr