

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/1501 DER KOMMISSION**vom 14. Oktober 2020****über die Bewertung gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einer vorübergehenden Ausnahme von bestimmten Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission, die die Bundesrepublik Deutschland gewährt hat***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 6891)***(Nur der deutsche Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 25. Februar 2020 teilte das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) im Namen der Bundesrepublik Deutschland der Kommission, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“ oder „EASA“) und den anderen Mitgliedstaaten mit, dass es Lufthansa Technik AG eine Ausnahme von Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.42 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ⁽²⁾ gewährt habe. Nach diesem Punkt muss ein nach Teil-145 genehmigter Betrieb sicherstellen, dass nur Komponenten, die sich in einem zufriedenstellenden Zustand befinden und entsprechend dem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument freigegeben sind, in ein Luftfahrzeug oder in eine andere Komponente eingebaut werden und diese spezielle Komponente, dieses spezielle Standardteil oder dieses spezielle Material in den anwendbaren Instandhaltungsunterlagen aufgeführt ist.
- (2) Die Ausnahme wurde vom LBA im Zusammenhang mit künftigen Projekten ergänzender Musterzulassungen (Supplemental Type Certificate, STC) gewährt und ermöglicht es Lufthansa Technik AG, bei bestimmten Komponenten, die von Lufthansa Technik AG eingebaut werden sollen und als Prototyp hergestellt wurden, in bestimmten Fällen von den Anforderungen in Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.42 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission abzuweichen.
- (3) Nach Angaben des LBA konnten in der Vergangenheit einige der von Lufthansa Technik AG in Luftfahrzeuge eingebauten Prototypkomponenten von ihrem Hersteller, nachdem die Änderung durch Ausstellung eines STC genehmigt worden sei, anschließend nicht mehr erneut zertifiziert werden, um die Übereinstimmung mit den Konstruktionsdaten der Änderung zu bescheinigen. Das LBA nennt Fälle, in denen der Hersteller aus den Vereinigten Staaten stammte und eine erneute Zertifizierung nach Auslieferung der Komponente nicht mehr möglich gewesen sei, sowie auf Fälle, in denen der Hersteller vor Genehmigung der Konstruktionsdaten insolvent geworden sei. Das LBA führt aus, dass in diesen Fällen die erneute Zertifizierung dieser Komponenten entweder nicht möglich gewesen sei oder zu einem Verwaltungsaufwand geführt habe, der die Wiederinbetriebnahme der Luftfahrzeuge verzögert habe, sodass Lufthansa Technik AG Kundenaufträge nicht habe erfüllen können und ein finanzielles und wirtschaftliches Risiko entstanden sei.
- (4) Die vom LBA gewährte Ausnahme enthält keine Angaben zu den Erzeugnissen oder Projekten, bei denen Lufthansa Technik AG von der Einhaltung von Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.42 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission absehen und den Einbau nicht konformer Komponenten akzeptieren kann. Nach Angaben des LBA stünden bei Lufthansa Technik AG einige wenige STC-Projekte an, bei denen solche Probleme auftreten könnten und Lufthansa Technik AG unter Umständen nicht in der Lage sei, die Anforderungen von Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.42 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission zu erfüllen. Die Ausnahme wurde im Vorgriff auf diese möglichen Probleme gewährt, um Verzögerungen bei der Wiederinbetriebnahme veränderter Luftfahrzeuge zu vermeiden. Die Ausnahme gilt vom 13. Februar 2020 bis zum 31. Dezember 2021 und überschreitet damit einen Zeitraum von acht aufeinanderfolgenden Monaten.

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

⁽²⁾ 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).

- (5) Als Minderungsmaßnahme für die Nichteinhaltung von Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.42 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission sieht die Ausnahme vor, dass Lufthansa Technik AG Luftfahrzeuge mit Prototypkomponenten auf der Grundlage eines alternativen Verfahrens freigeben darf, bei dem der Zertifizierungsstatus der einzelnen Komponenten mit den genehmigten Konstruktionsdaten nach Abschluss des entsprechenden STC-Genehmigungsverfahrens verglichen wird.
- (6) Am 16. Juli 2020 gab die Agentur nach einer Bewertung eine negative Empfehlung zu der vom LBA gewährten Ausnahmeregelung ab.
- (7) Die Kommission stimmt der Empfehlung der Agentur zu.
- (8) Nach Artikel 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 darf ein Mitgliedstaat nur dann eine Ausnahme gewähren, wenn sie einer natürlichen oder juristischen Person, die dieser Verordnung unterliegt, im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände, die diese Person betreffen, oder im Falle dringender betrieblicher Erfordernisse dieser Person und unter der Voraussetzung, dass alle in den Buchstaben a bis d dieses Artikels genannten Bedingungen erfüllt sind, gewährt wird.
- (9) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass weder „dringende unvorhersehbare Umstände“, die Lufthansa Technik AG betreffen, noch „dringende betriebliche Erfordernisse“ seitens Lufthansa Technik AG vorliegen, die diese Ausnahmeregelung nach Artikel 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 rechtfertigen würden. Die Ausnahme wird im Vorgriff auf mögliche künftige Probleme bei der erneuten Zertifizierung von Prototypkomponenten gewährt. Einige dieser Probleme, beispielsweise die Insolvenz eines Herstellers, können zwar durchaus unvorhersehbar sein oder das betriebliche Erfordernis der Inbetriebnahme eines Luftfahrzeugs begründen, doch waren solche Probleme zum Zeitpunkt der Gewährung der Ausnahme weder gegeben noch absehbar. Insbesondere führte die Bundesrepublik Deutschland keine Belege an, wonach einige Hersteller Lufthansa Technik AG mitgeteilt hätten, nicht in der Lage zu sein, bei bestimmten Projekten Komponenten mit den erforderlichen Zertifizierungserklärungen zu liefern. Die Kommission ist deshalb der Auffassung, dass das Erfordernis der Dringlichkeit im vorliegenden Fall nicht gegeben ist.
- (10) Zudem ist die Kommission der Auffassung, dass Anwendungsbereich und Dauer der Ausnahme nicht auf das unbedingt erforderliche Maß gemäß Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2018/1139 beschränkt sind. Zwar soll nämlich die Freistellung nur in den Fällen erteilt werden, in denen die erneute Zertifizierung eines Prototyps nicht möglich ist, tatsächlich aber gilt die Ausnahmeregelung für alle STC-Projekte, die während ihrer Geltungsdauer durchgeführt werden, und für eine unbegrenzte Anzahl möglicher Komponenten, die im Rahmen solcher STC-Projekte eingebaut werden. Die Kommission stellt ferner fest, dass das LBA keinen Nachweis dafür erbracht hat, dass die Dauer der Ausnahme auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt ist. Zwar soll die Ausnahmeregelung am 31. Dezember 2021 enden, doch hat das LBA nicht überzeugend begründet, wie dieses Enddatum mit den Umständen oder Erfordernissen zusammenhängt, die diese Ausnahme notwendig machen.
- (11) Die vom LBA gewährte Ausnahmeregelung erfüllt somit nicht die Bedingungen des Artikels 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die von der Bundesrepublik Deutschland gewährte und der Kommission, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und den anderen Mitgliedstaaten am 25. Februar 2020 mitgeteilte Ausnahme von den Anforderungen in Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.42 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, mit der Lufthansa Technik AG bei bestimmten Komponenten, die von Lufthansa Technik AG eingebaut werden sollen und als Prototyp hergestellt wurden, in bestimmten Fällen von den Anforderungen in Punkt 145.A.42 befreit werden kann, erfüllt nicht die Bedingungen des Artikels 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 14. Oktober 2020

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission