

DIE JOINT AVIATION REQUIREMENTS (JAR) UND DEREN ÜBERLEITUNG IN VORSCHRIFTEN DER EU UND DER AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT (EASA)

von Prof. Dr. Elmar Giemulla (Berlin)
und Rechtsanwalt Dr. Heiko van Schyndel (Berlin)

1. Die Joint Aviation Requirements der JAA

Eines der Hauptaugenmerke der Tätigkeit der Joint Aviation Authorities, einer Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen, liegt auf der Erstellung von Vorschlägen für gemeinsame Vorschriften für die Mitgliedsländer, den JAR. Die JAR – Joint Aviation Requirements - sind europäische Anforderungen an die Luftfahrt, die in ihrer Bezeichnung, Gliederung und Struktur an die Federal Aviation Regulations (FAR) der amerikanischen Luftfahrtbehörde angelehnt sind. Dazu gehören auch die AMC (Acceptable Means of Compliance) und das IEM (Interpretative and Explanatory Material). Da die JAA keine eigenen oder von den Mitgliedstaaten übertragenen Rechtsetzungsbefugnisse haben, bedürfen ihre Vorschläge der Inkraftsetzung entweder durch ein Organ der EU (siehe hierzu 2.) oder durch die Mitgliedstaaten (siehe hierzu 3.). Mit der Aufnahme der Tätigkeit der EASA sollen die Rechtsetzungsbefugnisse zwischen der EU-Kommission (Grundsatzfragen) und der EASA (Durchführungsvorschriften) aufgeteilt werden (siehe hierzu unten 4.). Damit wird zumindest für die Staaten, die nicht nur JAA-Mitglieder sind, sondern auch der EU angehören, eine größere Rechtsvereinheitlichung eintreten als bisher.

Folgende JAR sind bislang von den JAA ausgearbeitet worden:

<i>Joint Aviation Requirements</i>	
Document and Title	Current Amendment Status and Date
General	
JAR-1 :- Definitions and Abbreviations	Change 5, 15 July 1996 plus Orange Papers 1/97/1, 12 December 1997 and 1/99/1, 18 October 1999
JAR-11 :- JAA Regulatory and Related Procedures	1st Issue, 1 June 2001
GAI-20 :- Joint Advisory Material – Advisory Circular Joint	1st Issue, 1 May 2002
Maintenance	

JAR-145:- Approved Maintenance Organisations	Amendment 1, 1 January 2003
JAR-66:- Certifying Staff Maintenance	1st issue, 3 April 1998
JAR-147:- Approved Maintenance Training / Examinations	Amendment 1, 1 July 2002
Certification	
JAR 21:- Certification Procedures for Aircraft,	Amendment 4, 1 May 2002
JAR-22:- Certification Procedures for Sailplanes and Powered Sailplanes	Amendment 6, 1 August 2001
JAR-23:- Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes	Amendment 1, 1 February 2001
JAR-25:- Large Aeroplanes Including free copy of JAR AWO	Change 15, 1 October 2000
JAR-27:- Small Rotorcraft	Amendment 3, 1 May 2002
JAR-29:- Large Rotorcraft	Amendment 3, 1 May 2002
JAR-36:- Aircraft Noise	1st issue, 23 May 1997
JAR-39:- Airworthiness Directives	1st issue, 1 January 2003
JAR-E:- Engines	Amendment 11, 1 November 2001
JAR-P:- Propellers	Change 7, 22 October 1987 plus Orange Paper P/96/1, 8 August 1996
JAR-APU:- Auxiliary Power Units	Amendment 3, 1 June 2002
JAR-TSO:- Joint Technical Standard Orders	Amendment 5, 1 December 2001
JAR-AWO:- All Weather Operations	Change 2, 1 August 1996
JAR-VLA:- Very Light Aeroplane	1st Issue, 26 April 1990 plus Orange Papers VLA/91/1, 22 October 1991 and VLA/92/1, 1 January 1992
JAR-MMEL/MEL:- Master Minimum Equipment List/Minimum Equipment List	1st Issue, 1 June 2000
Operations	
JAR-OPS Part 1:- Commercial Air Transportation (Aeroplanes)	Amendment 4, 1 July 2002
JAR-OPS Part 3:- Commercial Air Transportation (Helicopters)	Amendment 2, 1 January 2002

JAR-26:- Additional Airworthiness Requirements for Operations	1st issue, 13 July 1998
JAR-STD-1A:- Aeroplane Flight Simulators	Amendment 2, 1 April 2001
JAR-STD-2A:- Aeroplane Flight Training Devices	1st issue, 1 July 1999
JAR-STD-3A:- Aeroplane Flight & Navigation Procedures Trainers	Change 1, 1 June 1999
JAR-STD 4A:- Basic Instrument Training Devices	1st Issue, 1 May 2002
JAR-STD-1H:- Helicopter Flight Simulators	1st issue, 1 April 2001
JAR-STD 3H:- Helicopter Flight & Navigation Procedures Trainers Requirements	1st Issue, 1 May 2002
JAR-MMEL/MEL:- Master Minimum Equipment List/Minimum Equipment List	1st Issue, 1 June 2000
Licensing	
JAR-FCL Part 1:- Flight Crew Licensing (Aeroplanes)	Amendment 2, 1 August 2002
JAR-FCL Part 2:- Flight Crew Licensing (Helicopters)	Amendment 2, 1 November 2002
JAR-FCL Part 3:- Flight Crew Licensing (Medical) Requirements	Amendment 2, 1 June 2002
JAR-FCL Part 4:- Flight Crew Licensing (Flight Engineers)	Amendment 1, 1 November 2002

Das Administrativ and Guidance Material – AM & GM beinhaltet Informationen zu JAA-Aktivitäten und über die JAR.

<i>Administrative & Guidance Material</i>
General
JAA Directory Address and telephone numbers of persons involved in JAA activities. In addition, an overview of JAA's committees and groups is included.
Section 1:- General Guidance and Reference Material A general guide to the JAA and its activities. It includes a listing of the current amendment status of the JARs and of the NPAs issued to date.
Information Leaflet no. 20:- ETOPS Temporary guidance for the certification and operation for extended range operation aero-

planes with two engines. <i>A new version of this document has been incorporated into GAI-20 (see above under Joint Aviation Requirements - General).</i>
Maintenance
Section 2:- Maintenance Guidance Material and Procedures General information on maintenance activities in the JAA, as well the JAA's implementation procedures for JAR-145, JAR-66, and JAR-147 and existing temporary guidance material.
145 List:- JAR-145 Approved/Accepted Organisations Organisations approved or accepted under JAR-145.
147 List:- JAR-147 Approved Organisations Organisations approved under JAR-147
Certification
Section 3:- Certification Guidance Material and Procedures General information on certification activities in the JAA, as well the JAA's implementation procedures for Certification/Validation as well as existing temporary guidance material.
Operations
Section 4:- Operations Guidance Material and Procedures General information on operations activities in the JAA, as well the JAA's implementation procedures for JAR-OPS, and existing temporary guidance material. A list of AOC holders is included.
Section 6:- Synthetic Training Devices Guidance Material and Procedures General information on synthetic training devices activities of JAA, as well as the JAA's implementation procedures for JAR-STD, and existing temporary guidance material. A list of STD holders is included.
Licensing
Section 5:- Licensing Guidance Material and Procedures General information on licensing activities in the JAA, as well as the JAA's implementation procedures for JAR-FCL.
Learning Objectives for Theoretical Knowledge Training (ATPL) Represent an indication of the depth and scope of knowledge required by the JAA Airline Transport Pilot's License (Aeroplanes) (ATPL(A)).

Die Notice of Proposed Amendments – NPA enthalten Entwürfe für beabsichtigte Änderungen.

Die JAA als Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen haben – wie bereits ausgeführt – selbst **keine eigenständigen Hoheitsbefugnisse** zur Rechtsetzung. Die Regelungen haben also für die partizipierenden Luftfahrtverwaltungen und Staaten keine unmittelbar bindende Wirkung, vielmehr bedürfen sie der **Übernahme in das EU-Gemeinschaftsrecht** oder der **nationalen Umsetzung**.

2. Die Joint Aviation Requirements der EU

Mit der EU-Harmonisierungs-VO aus dem Jahre 1991¹ wurden eine Reihe von JAR in der Europäischen Gemeinschaft in Kraft gesetzt. Damit teilen diese – im Anhang II der Verordnung aufgeführten– JAR den Rechtscharakter der Verordnung. Nach Artikel 249 EGV sind europäische Verordnungen unmittelbar geltendes Recht in den Mitgliedstaaten und verdrängen eventuell entgegenstehende nationale Rechtsvorschriften. Sie bedürfen deshalb keiner Übertragung in die nationalen Rechtsordnungen durch die jeweiligen Mitgliedstaaten. Diese unmittelbare gesamteuropäische Geltung trifft bis zur Aufhebung des Anhangs II der EU-Harmonisierungsverordnung zum 28. September 2003² für die folgenden der oben (1.) aufgeführten JAR zu:

JAR 1, JAR 22, JAR 25, JAR-AWO, JAR-E, JAR-P, JAR-APU, JAR-TSO, JAR-VLA und JAR-145.

Diese JAR tragen nicht die Zusatzbezeichnung «deutsch» (siehe hierzu 3.), da sie nicht von einem deutschen Rechtsetzungsorgan erlassen worden sind. Da das Deutsche eine der Amtssprachen der EU ist, ist es selbstverständlich, dass die EU-JAR auch in deutsch veröffentlicht werden, ohne dass dies einer ausdrücklichen Erwähnung bedürfte.

3. Die Joint Aviation Requirements („deutsch“)

Da zur Übernahme in das Gemeinschaftsrecht neben einem juristischen Abgleich mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht auch Übersetzungen in alle Amtssprachen der Gemeinschaft zwingend erforderlich sind, hat sich in der Vergangenheit die Umsetzung von JAR in das Gemeinschaftsrecht über die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt³ unvertretbar verzögert.

Zahlreiche Staaten – darunter auch Deutschland – haben es aber im Interesse der Sicherheit für erforderlich gehalten, den vereinbarten JAR eine möglichst baldige Geltung zu verschaffen. Soweit die JAR Eingriffswirkung haben, d. h. Gebote oder Verbote enthalten, bedarf es in

¹ Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung technischer Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt vom 16. Dezember 1991 (ABl. Nr. L 373 vom 31. Dezember 1991, S. 4); letzte Fassung ABl. Nr. L 333 vom 29. Dezember 2000, S. 47.

² Durch die 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. Nr. L 240 vom 7. September 2002, S. 1).

Deutschland ihrer Einbindung in eine nationale Verordnung. Dies wird dadurch bewerkstelligt, dass eine deutsche Rechtsverordnung jeweils auf sie verweist und die in Bezug genommenen JAR in einer deutschen Übersetzung vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemacht worden ist. Dieses Verfahren ermöglicht eine relativ schnelle Umsetzung der Vorschriften.

In Deutschland betrifft dies die folgenden JAR:

JAR-21 Zulassungsverfahren für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte und Teile

(JAR-21 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 9 Abs. 1 LuftGerPV.

JAR-66 Freigabeberechtigtes Personal – Instandhaltung

(JAR-66 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 111 a Abs. 1 LuftPersV.

JAR-147 Genehmigte Ausbildungsbetriebe – Instandhaltung

(JAR-147 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 111 a Abs. 3 LuftPersV.

JAR-OPS 1 Gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen

(JAR-OPS 1 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO.

JAR-OPS 3 Gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Hubschraubern

(JAR-OPS 3 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 1 Abs. 2 Nr. 2 LuftBO.

JAR-FCL 1 Lizenzierung von Piloten (Flugzeug)

(JAR-FCL 1 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVZO.

JAR-FCL 2 Lizenzierung von Piloten (Hubschrauber)

(JAR-FCL 2 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVZO.

JAR-FCL 3 Anforderungen an die Tauglichkeit des Luftfahrtpersonals

(JAR-FCL 3 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 20 Abs. 2 Satz 2 LuftVZO.

³ Siehe Fußnote 1.

JAR-FCL 4 Lizenzierung von Flugingenieuren

(JAR-FCL 4 deutsch)

In Kraft gesetzt durch § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVZO.

Ferner liegt für folgende JAR/EU (siehe oben 2.) eine amtliche Übersetzung ins Deutsche vor:

JAR-TSO Technische Beschreibungen und Festlegungen der Luftfahrzeugausrüstung

(JAR-TSO deutsch)

Verkündet am 16. März 1998 (BAnz. Nr. 137 a), zuletzt geändert am 19. Dezember 2000 (BAnz. 2001 S. 562), in Kraft gesetzt durch § 1 Abs. 1 Nr. 11 LuftVZO.

Die einzige von der EU in deutscher Sprache veröffentlichte JAR ist:

JAR-145 Genehmigte Instandhaltungsbetriebe

Technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (C94/C 297/10). Vgl. hierzu oben 2.

Vom 25. Oktober 1994 (ABl. Nr. C 297/12)

Aber auch englischsprachige Originalfassungen der JAR gelten in Deutschland. Ausgenommen von der Übersetzungspflicht sind nämlich die rein technischen Bauvorschriften. Sie gelten auch in englischer Sprache (vgl. 2. DV LuftGerPV vom 3. Februar 2000 - BAnz. S. 4897 und den bis 29. September 2003 gültigen Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91).

In § 1 der 2. DV LuftGerPV heißt es dazu im einzelnen:

„Zur Prüfung der Lufttüchtigkeit nach § 1 Abs. 2 LuftGerPV sind

1. für Flugzeuge der Kategorie

a) Verkehrsflugzeuge die „Joint Aviation Requirements - Large Aeroplanes (JAR-25)“ in der Fassung vom 1. Oktober 2000 („change 15“), und die „Joint Aviation Requirements - All Weather Operations (JAR-AWO)“ in der Fassung vom 1. August 1996 („change 2“),

b) Normal-, Nutz-, Akrobatik- und Zubringerflugzeuge die „Joint Aviation Requirements - Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes (JAR-23)“ vom 11. März 1994,

c) *Einfachflugzeuge die „Joint Aviation Requirements - Very Light Aeroplanes (JAR-VLA)“ vom 26. April 1990, zuletzt geändert durch die Ergänzung („orange paper“) VLA/92/1 vom 1. Januar 1992,*

2. *für Drehflügler der Kategorie*

a) *Normaldrehflügler die „Joint Aviation Requirements - Small Rotorcraft (JAR-27)“ vom 6. September 1993, zuletzt geändert durch die Ergänzung („orange paper“) 27/98/2 vom 16. Februar 1998,*

b) *Transportdrehflügler die „Joint Aviation Requirements - Large Rotorcraft (JAR-29)“ vom 5. November 1993, zuletzt geändert durch die Ergänzung („orange paper“) 29/98/1 vom 16. Februar 1998,*

3. *für Segelflugzeuge und Motorsegler die „Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler (JAR-22)“, Amendment 6 vom 1. August 2001 (NfL II - 29/02),*

...

9. *für Flugmotoren die „Joint Aviation Requirements - Engines (JAR-E)“ in der Fassung vom 15. August 1999 („change 10“),*

10. *für Propeller die „Joint Aviation Requirements - Propellers (JAR-P)“ in der Fassung vom 22. Oktober 1987 („change 7“), zuletzt geändert durch die Ergänzung („orange paper“) P/96/1 vom 8. August 1996,*

11. *für sonstiges Luftfahrtgerät*

...

b) *die „Joint Aviation Requirements - Auxiliary Power Units (JAR-APU)“ in der Fassung vom 26. September 1983 („change 2“), zuletzt geändert durch die Ergänzung („orange paper“) APU/96/1 vom 8. August 1996,*

...

als Lufttüchtigkeitsforderungen anzuwenden.“

4. Die „Umsetzung“ der JAR durch die EU-Kommission und die EASA

Beim Übergang von den JAA zur EASA müssen die JAA-Texte als EASA-Texte von letzterer übernommen werden. Da auch die EASA keine supranationale Organisation sein wird, wird sie ebenso wenig wie die JAA nicht zum Erlass von verbindlichen Rechtsvorschriften in der

Lage sein. Nach der EASA-Verordnung⁴ wird die EU-Kommission für den Bereich der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge (Artikel 5 Absatz 4) und hinsichtlich der Anforderungen für den Umweltschutz (Artikel 6 Abs. 3) die erforderlichen Durchführungsbestimmungen erlassen, während die EASA im Bereich der Normsetzung lediglich die begleitenden Maßnahmen beschließt (beispielsweise die Formulierung von Zulassungsspezifikationen und annehmbaren Nachweisverfahren sowie die notwendigen Anleitungen für die Anwendung der EASA-VO und der von der EASA erlassenen Durchführungsbestimmungen). Da sich damit die Struktur der EASA-Texte von der der JAA-Texte unterscheiden wird, kann es erforderlich sein, die JAR und anderes Vorschriftenmaterial anders zu gruppieren, als dies bei den von den JAA formulierten Texten der Fall war. Darüber hinaus muss die JAA-Terminologie mit der der EU-Gesetzgebung in Übereinstimmung gebracht werden.⁵

Für die Texte, die die EASA betreffen, sowie für die von der EASA selbst erlassenen Texte, wird es somit eine gewisse Hierarchie geben: Es wird zwei Stufen von verbindlichen Vorschriften (die EASA-VO sowie die Durchführungsvorschriften der EU-Kommission) und eine weitere Stufe von im Prinzip nicht verbindlichen Texten (Zulassungsspezifikationen und Anleitungen der EASA) geben.

4.1 Die grundlegende EASA-Verordnung

Die erste Stufe der Vorschriften umfasst alles, was in der grundlegenden EASA-Verordnung⁶ vom Rat und vom Parlament (den Gesetzgebungsorganen der EU) festgelegt wurde. Diese beinhaltet:

- a) die Grundsätze (Art.1 - 4) und grundlegenden Anforderungen (Art.5 - 6), einschließlich der sogenannten wesentlichen Anforderungen und Beschwerdevorschriften (Art. 35 - 37, 41), oder
- b) Vorschriften für die Mitgliedstaaten und die Agentur und (Rechtsetzungs-) Anweisungen für die Kommission.

⁴ 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. Nr. L 240 vom 7. September 2002 S. 1).

⁵ Z. B. Ersetzen von "JAR" durch 'CS', "JAR-21" durch "IR-21", "Advisory Circular Joint – ACJ" durch "Acceptable Means of Compliance – AMC", "Interpretative & Explanatory Material" durch "Acceptable Means of Compliance – AMC" usw.

Diese liegen in Form einer Verordnung des Rates und des Parlaments vor und sind in den Mitgliedstaaten direkt anwendbar.

Rat und Parlament haben den Text in einem Mitentscheidungs-Verfahren angenommen. Änderungen der Verordnung sind nur in demselben Verfahren möglich (d. h. die Ausarbeitung von wesentlichen Anforderungen für Flugbetrieb und Lizenzierung des Luftfahrtpersonals). Im Fall von Änderungen unterstützt die Agentur die Kommission, indem sie Vorschläge entwirft (Art. 14.1).

Der Grad der Detailliertheit der Vorschrift ist hauptsächlich eine politische Angelegenheit, da sie mindestens die grundlegenden Rechte, Pflichten und Zuständigkeiten der Kommission und der Agentur beinhalten soll, darüber hinaus aber auch andere politisch als besonders relevant eingestufte Gegenstände regeln kann. Sie kann somit bestimmte politisch sensible Elemente der JAR enthalten, wie Anwendbarkeit und Grundprinzipien (z. B. „ein Luftfahrzeug muss ein Lufttüchtigkeitszeugnis haben“), die in den Hauptteil der Verordnung eingehen, sowie wesentliche Elemente aus den Anforderungen, für die Ausnahmen und/oder gleichwertige Sicherheits-Feststellungen niemals zulässig wären.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Verordnung nach ihrer Annahme als Ergebnis (langer) politischer Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten betrachtet wird. Eine häufige Änderung der Verordnung ist daher unwahrscheinlich.

4.2 Durchführungsvorschriften und –maßnahmen der EU-Kommission

Es handelt sich hierbei um

- a) von der Kommission angenommene Vorschriften für die Durchführung der genannten Verordnung (siehe z. B. Art. 5.4)

Wahrscheinlich wird hier der größte Teil des Abschnitts 1 der JAR Eingang finden (ausgenommen die technischen Lufttüchtigkeits-Codes).

Da dies die unterste Stufe verbindlicher Vorschriften ist, muss möglicherweise geprüft werden, ob einige Teile aus Abschnitt 2 der JAR auch hier hinein gehören.

oder

⁶ Vgl. Fußnote 4.

- b) von der Kommission beschlossene Maßnahmen zur Durchführung der grundlegenden EASA-Verordnung (z. B. Art. 16.4).

Dazu zählen:

- Maßnahmen der Informationsverbreitung (siehe Art. 11.2);
- „Anforderungen“ an die Arbeitsmethoden der Agentur für die Überwachung der Anwendung der Vorschriften (Standardisierung) (siehe Art. 16.4);
- Vorschriften für die Beschwerdekammern (siehe Art. 31.3, 32.5).

Vermutlich werden unter dieser Kategorie auch Teile der Joint Implementation Procedures (JIP) herausgegeben, die keine echten Standardisierungsverfahren sind, sondern Anweisungen für die nationalen Luftfahrtbehörden, wie eine bestimmte Aufgabe zu lösen ist.

Die Durchführungsbestimmungen und –maßnahmen werden aller Wahrscheinlichkeit nach in Form von Verordnungen der Kommission erlassen werden, d. h. in den Mitgliedstaaten direkt anwendbar sein.

Die Kommission hat das ausschließliche Initiativrecht für den Erlass der Durchführungsbestimmungen und –maßnahmen. Die Agentur unterstützt die Kommission, indem sie die Vorschläge für diese Vorschriften entwirft.

Bei der Ausarbeitung der Texte wendet die Kommission ein Ausschuss-Verfahren an. Diesem Ausschuss gehören Vertreter der Mitgliedstaaten an (siehe Art. 54).

4.3 Zulassungsspezifikationen und Anleitungen der EASA

Dies sind Texte, die von der Agentur herausgegeben werden und im Zulassungsverfahren Anwendung finden, ferner solche Texte, die vom Leitungsgremium beschlossen werden, oder Texte, die von der Agentur, vor allem von ihrem Generaldirektor, herausgegeben werden.

Sie werden in Form von Zulassungsspezifikationen (einschließlich Lufttüchtigkeitskodizes und annehmbarer Nachweisverfahren) und Anleitungen vorliegen. Im Allgemeinen sind sie nicht verbindlich, mit der Ausnahme, dass im Fall einer Musterzulassung ein technischer

Lufttüchtigkeitskodex für einzelne Genehmigungen vorgeschrieben wird.

Gegenstand der Entscheidungen können interne Verfahren, Leitlinien usw. sein. Im allgemeinen sind sie für den gesamten Apparat der Agentur verbindlich.

Die Agentur wird gemäß Art. 43 der Verordnung Durchführungsbestimmungen (Art. 14.2) und -verfahren beschließen, die vom Verwaltungsrat der Agentur ausgearbeitet (siehe Art. 24.2 (e)) werden.

Entscheidungen des Verwaltungsrates werden gemäß den Vorschriften der Geschäftsordnung (siehe Art. 24.2 (j)) getroffen, Agentur-Texte werden auf der Grundlage der in Art. 43 festgelegten Verfahren verabschiedet.

Dies könnte die geeignete Stelle für die technischen Lufttüchtigkeits-JAR (JAR-25 usw.) sowie das Material des Abschnitts 2 und die Vorläufige Richtlinie aller anderen JAR oder für interne Verfahren aller Art für die Agentur und ihre Einrichtungen sein. Die eigentlichen Standardisierungsvorschriften für die existierenden JIP (nicht die Arbeitsverfahren der nationalen Luftfahrtbehörden) werden in Arbeitsmethoden für die Agentur für die Überwachung der Anwendung der Vorschriften umgesetzt (siehe. Art. 16).

Gegenwärtig liegen die Durchführungsbestimmungen (Implementation Rules - IR) für die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 in den zur Zeit von den JAR abgedeckten Bereichen als *Entwurf* vor, der von von der Europäischen Kommission überwachten sogenannten Kern-Gruppen-Experten erarbeitet wurde.

In der Vorbereitungs- und der ersten Phase der Tätigkeit der EASA (Zuständigkeit für Lufttüchtigkeitsbestimmungen /responsibility for Airworthiness Regulations/ und Musterzulassungen /Type Certification/) werden folgende Durchführungsbestimmungen (IR) zu erarbeiten und der Kommission zur Annahme vorzulegen sein:

- IR 21 “Certification procedures for aircraft and related products, parts and appliances” (including IR 39 and procedural requirements for Noise and Emissions)
- IR 34 “Aircraft engine emissions”
- IR 36 “Aircraft noise”
- IR M (ECAR M) “Airworthiness requirements, including maintenance, applicable to aircraft and their components”
- IR 145 (ECAR 145) “Approved maintenance organisations”
- IR 66 (ECAR 66) “Maintenance - Certifying staff”

- IR 147 (ECAR 147) “Approved Maintenance Training Organisations”
- Airworthiness of Engines, APUs and Propellers

Des Weiteren sind von der EASA die folgenden Zulassungsspezifikationen (Certification Specifications) zu erarbeiten und veröffentlichen:

- CS 1 „Terminology and abbreviations“,
- CS 20 „Acceptable Means of Compliance which are applicable to more than one Airworthiness Code“,
- CS 22 „Sailplanes and powered sailplanes“,
- CS 23 „Normal, utility, aerobatic, and commuter category aeroplanes“,
- CS 25 „Large aeroplanes“,
- CS 27 „Small rotorcraft“,
- CS 29 „Large rotorcraft“,
- CS 30N „Normal and commuter airships“,
- CS 30T “Transport category airships”
- CS 31GB „Manned free gas balloons“,
- CS 31HA “Hot airships”
- CS 31HB “Hot air balloons”
- CS 31TGB “Manned Tethered Gas Balloons for Passenger Transport”
- CS 34 “Aircraft engine emissions”
- CS 36 “Aircraft noise”
- CS APU „Auxiliary Power Units“,
- CS AWO “Automatic landing systems”,
- CS E “Engines”,
- CS P “Propellers”,
- CS TSO “Technical standards order”,
- CS VLA “Very light aeroplanes”,
- CS VLR “Very light rotorcraft”.

3. Ausblick

Mit der Inkraftsetzung der europäischen IR werden die im Jahre 1998 erlassenen JAR (deutsch) (JAR-21, JAR-66, JAR-147) durch europäische Vorschriften ersetzt und verdrängt,

d. h. sie werden nicht mehr anwendbar sein. Ein Schicksal, das auch die erst kürzlich erlassenen JAR-FCL (deutsch) ereilen wird, sobald die EU ihre Tätigkeitssphäre auch auf die Vorschriften zum Flugbetrieb (OPS) und die Lizenzierung des Luftfahrtpersonals (FCL) ausgeweitet haben wird (vgl. Artikel 7 der EASA-Verordnung).