

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

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

1. Die Joint Aviation Requirements der Joint Aviation Authorities (JAA)

Die JAR sind europäische Anforderungen an die Luftfahrt, die in ihrer Bezeichnung, Gliederung und Struktur an die Federal Aviation Regulations (FAR) der amerikanischen Luftfahrtbehörde angelehnt sind. Folgende JAR sind bislang von den JAR ausgearbeitet worden:

JAR-1: Definitions and Abbreviations, **JAR-11:** JAA Regulatory and Related Procedures, **GAI-20:** Joint Advisory Material – Advisory Circular Joint, **JAR-145:** Approved Maintenance Organisations, **JAR-66:** Certifying Staff Maintenance, **JAR-147:** Approved Maintenance Training/Examinations, **JAR 21:** Certification Procedures for Aircraft, **JAR-22:** Certification Procedures for Sailplanes and Powered Sailplanes, **JAR-23:** Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes, **JAR-25:** Large Aeroplanes, **JAR-27:** Small Rotorcraft, **JAR-29:** Large Rotorcraft, **JAR-36:** Aircraft Noise, **JAR-39:** Airworthiness Directives, **JAR-E:** Engines, **JAR-P:** Propellers, **JAR-APU:** Auxiliary Power Units, **JAR-TSO:** Joint Technical Standard Orders, **JAR-AWO:** All Weather Operations, **JAR-VLA:** Very Light Aeroplane, **JAR-MMEL/MEL:** Master Minimum Equipment List/Minimum Equipment List, **JAR-OPS Part 1:** Commercial Air Transportation (Aeroplanes), **JAR-OPS Part 3:** Commercial Air Transportation (Helicopters), **JAR-26:** Additional Airworthiness Requirements for Operations, **JAR-STD-1A:** Aeroplane Flight Simulators, **JAR-STD-2A:** Aeroplane Flight Training Devices, **JAR-STD 3A:** Aeroplane Flight & Navigation Procedures Trainers, **JAR-STD 4A:** Basic Instrument Training Devices, **JAR-STD-1H:** Helicopter Flight Simulators, **JAR-STD 3H:** Helicopter Flight & Navigation Procedures Trainers Requirements, **JAR-FCL Part 1:** Flight Crew Licensing (Aeroplanes), **JAR-FCL Part 2:** Flight Crew Licensing (Helicopters), **JAR-FCL Part 3:** Flight Crew Licensing (Medical) Requirements and **JAR-FCL Part 4:** Flight Crew Licensing (Flight Engineers).

Da die JAA keine eigenen oder von den Mitgliedstaaten übertragenen Rechtsetzungsbefugnisse haben, bedürfen ihre Vorschläge der Inkraftsetzung entweder durch die Mitgliedstaaten oder durch ein Organ der EU. Mit der Aufnahme der Tätigkeit der EASA sollen in der EU die Rechtsetzungsbefugnisse schrittweise durch die Gemeinschaft wahrgenommen und zwischen der EU-Kommission (Grundsatzfragen) und der EASA (Durchführungsvorschriften) aufgeteilt werden. Damit wird zumindest für die Staaten, die nicht nur JAA-Mitglieder sind, sondern auch der EU angehören, eine größere Rechtsvereinheitlichung eintreten als bisher.

2. Die Joint Aviation Requirements der EU

Mit der 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) wurden eine Reihe von JAR in der EU in Kraft gesetzt. Die im Anhang II der Verordnung aufgeführten JAR teilen 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 2003 für die folgenden 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», da sie nicht von einem deutschen Rechtssetzungsorgan erlassen worden sind.

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 EU-Harmonisierungs-Verordnung unvertretbar verzögert.

Zahlreiche Staaten – darunter auch Deutschland – haben es im Interesse der Sicherheit für erforderlich gehalten, den vereinbarten JAR sofort Geltung zu verschaffen. Soweit die JAR jedoch Regelungscharakter haben, d. h. Gebote und Verbote enthalten, gelten sie in Deutschland nur, wenn eine nationale Verordnung auf sie verweist und die in Bezug genommene JAR in einer deutschen Übersetzung vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger bekannt gemacht worden ist. In Deutschland betrifft dies die folgenden JAR:

JAR-21 deutsch (in Kraft gesetzt durch § 9 Abs. 1 LuftGerPV), **JAR-66 deutsch** (§ 111 a Abs. 1 LuftPersV), **JAR-147 deutsch** (§ 111 a Abs. 3 LuftPersV), **JAR-OPS 1 deutsch** (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO), **JAR-OPS 3 deutsch** (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 LuftBO), **JAR-FCL 1 deutsch** (§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVZO), **JAR-FCL 2 deutsch** (§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVZO), **JAR-FCL 3 deutsch** (§ 20 Abs. 2 Satz 2 LuftVZO) und **JAR-FCL 4 deutsch** (§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVZO).

Daneben liegt für die von der EU erlassenen **JAR-TSO** eine amtliche Übersetzung ins Deutsche vor, die am 16. März 1998 (BAnz. Nr. 137 a) verkündet und zuletzt am 19. Dezember 2000 (BAnz. 2001 S. 562) geändert sowie durch § 1 Abs. 1 Nr. 11 LuftVZO in Kraft gesetzt wurde.

Die einzige von der EU in deutscher Sprache veröffentlichte JAR ist **JAR-145 Genehmigte Instandhaltungsbetriebe** vom 25. Oktober 1994 (ABl. Nr. C 297/12).

In Deutschland gelten als Lufttüchtigkeitsforderungen auch Originalfassungen der JAR. Ausgenommen von der Übersetzungspflicht sind nämlich die rein technischen Bauvorschriften. Sie gelten unmittelbar in englischer Sprache (vgl. § 1 der 2. DV LuftGerPV vom 3. Februar 2000 - BAnz. S. 4897 und den bis 28. September 2003 gültigen Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91). Hierzu gehören:

JAR-25, JAR-AWO, JAR-23, JAR-VLA, JAR-27, JAR-29, JAR-22, JAR-E, JAR-P und JAR-APU.

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

Da die EASA ebenfalls keine supranationale Organisation sein wird, wird auch sie nicht zum Erlass von verbindlichen Rechtsvorschriften in der Lage sein. Nach der 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) 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 die Struktur der EASA-Texte von der der JAA-Texte unterscheidet, kann es erforderlich sein, die JAR und anderes Vorschriftenmaterial anders zu gruppieren, als dies bei den JAR der Fall war. Darüber hinaus muss die JAA-Terminologie mit der der EU-Gesetzgebung in Übereinstimmung gebracht werden (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“).

4.1 Die grundlegende EASA-Verordnung

Die erste Stufe der „Umsetzung“ umfasst alles, was in der grundlegenden EASA-Verordnung vom Rat und vom Parlament (den Gesetzgebungsorganen der EU) festgelegt wurde. Dies 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.

Diese werden in Form einer Verordnung des Rates und des Parlaments vorliegen und werden in dem Mitgliedstaaten direkt anwendbar sein.

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

Die Durchführungsbestimmungen und –maßnahmen werden aller Wahrscheinlichkeit nach in Form von Verordnungen der Kommission vorliegen, die in den Mitgliedstaaten direkt anwendbar sind.

Gegenwärtig liegen erste Entwürfe von Durchführungsbestimmungen (IR) für die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vor. In der ersten Phase der Tätigkeit der EASA (Zuständigkeit für Lufttüchtigkeitsbestimmungen /responsibility for Airworthiness Regulations/ und Musterzulassungen /Type Certification/) werden folgende Durchführungsbestimmungen (Implementation Rules - 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.

4.3 Zulassungsspezifikationen und Anleitungen der EASA

Hierbei handelt es sich um Texte, die von der Agentur herausgegeben werden und im Zulas-

sungsverfahren Anwendung finden. Außerdem sind dies Texte, die vom Leitungsgremium beschlossen werden, oder Texte, die von der Agentur, vor allem von ihrem Generaldirektor, herausgegeben werden. Im Allgemeinen sind sie nicht verbindlich, mit der Ausnahme, dass im Fall einer Musterzulassung ein technischer Lufttüchtigkeitskodex für einzelne Genehmigungen vorgeschrieben sein wird.

Von der EASA sind die folgenden Zulassungsspezifikationen (Certification Specifications) zu erarbeiten und zu 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“.

5. 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).