

zur neuen Genehmigungspflicht ziviler Triebwerke
(einschließlich Bestandteile) bei militärischer Endverwendung –
Änderung der Klassifizierungspraxis nach 9A001.a

BDLI



Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

BDLI-POSITIONSPAPIER ZUR NEUEN GENEHMIGUNGSPFLICHT ZIVILER TRIEBWERKE (EINSCHLIESSLICH BESTANDTEILE) BEI MILITÄRISCHER END-VERWENDUNG – ÄNDERUNG DER KLASSIFIZIERUNGSPRAXIS NACH 9A001.A

Zivil zertifizierte, international frei handelbare Triebwerke werden im Zuge der neuen Genehmigungspraxis des BAFA als Dual-Use-Güter betrachtet. Das MRO-Geschäft mit solchen Triebwerken ist somit in Deutschland faktisch nicht mehr durchführbar. Es besteht die immanente Gefahr des Abwanderns von Marktanteilen in andere EU-Staaten.

Diese Festlegungen gehen weit über die heutigen gesetzlichen Genehmigungspflichten im Rahmen der militärischen Endverwendung in Embargoländern hinaus und stellen ein Präjudiz für vergleichbare Fälle dar.

Die praktischen Herausforderungen der Änderungen sind vielfältig und nicht zu unterschätzen. Die Frage, ob ein Flugzeug im Sinne dieser Regelungen militärisch ist - oder gar bewaffnet werden könnte - lässt sich kaum eindeutig beantworten. Fraglich ist u.a., ob bei Vorhandensein eines zivilen Luftfahrzeugkennzeichens und/oder des Fehlens einer taktischen Kennung von einem nichtmilitärischen Luftfahrzeug auszugehen ist.

Konsequenz der Auffassung des BAFA ist, dass identische Triebwerke zugleich von 9A001.a erfasst und nicht erfasst wären, obwohl sie technisch baugleich sind oder gar identisch und über gleiche zivile Musterzulassungen verfügen. So kann der Export von technisch baugleichen Triebwerken an denselben Empfänger zugleich in einer exportkontrollrechtlichen Erfassung und Nichterfassung resultieren.

In der Konsequenz müsste in Abhängigkeit vom Luftfahrzeugkennzeichen unter Umständen eine Ausfuhrgenehmigung für ein Triebwerk beantragt und für das technisch baugleiche Triebwerk nicht beantragt werden. Darüber hinaus könnten sich zudem Genehmigungspflichten für ein- und dasselbe Triebwerk allein aufgrund der Klassifizierung ergeben, wenn beispielsweise im Rahmen von Leasingverträgen bei unterschiedlichen Endverwendern eine militärische Anwendung einmal verneint und bei nur einem Folgeauftrag bejaht werden müsste – dies würde unabhängig von Catch-All-Klauseln und Embargobestimmungen gelten. Unklar ist dabei auch, ob ein Triebwerk, welches nach Auffassung des BAFA einmal als 9A001 klassifiziert war, deklassifiziert werden und damit bei Folgeaufträgen als „nicht erfasst“ gelten kann.

Hinzu kommt, dass Luftfahrzeugtypen wie die Bell 212, A109, AW139, Cessna 208 Caravan, H135, Bell 412 oder King Air 350 bereits in vielen Streitkräften Verwendung finden. Eine Unterscheidung in „zivil“ und „militärisch nutzbar“ wird für diese Typen damit faktisch unmöglich. Potenziell sind damit alle MRO-Triebwerkstypen, einschließlich der verwendeten Bauteile, von der Genehmigungspflicht betroffen. Dadurch entsteht die Notwendigkeit hunderttausende Materialstammsätze doppelt, d.h. baugleiche Teile sowohl als nicht klassifiziert und klassifiziert, zu erfassen und mithin gravierende Anpassungen der IT-Warenwirtschaftssysteme vorzunehmen.

Eine solche Genehmigungspflicht führt zu einem erheblichem zeitlichen, administrativen und finanziellen Mehraufwand sowie zu einer signifikanten Unsicherheit für die betroffenen Unternehmen, wodurch ihnen ein immenser Wettbewerbsnachteil entsteht.

BDLI-Position 1:

International und EU-einheitliche Anwendung der zugrundeliegenden Rechtsvorschriften und damit Aufrechterhaltung eines einheitlichen Kontrollniveaus

BDLI-Position 2:

Rechtsverbindliche Klärung des Begriffes „militärischen Verwendung“

BDLI-Position 3:

Keine Vermischung der Catch-All- und Klassifizierungskontrollen, d.h. Sicherstellung, dass der militärischer Empfänger/ Endverwender keinen Einfluss auf die Klassifizierung von Triebwerken (NC/ 9A001.a) hat

BDLI



Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

IHR ANSPRECHPARTNER IM BDLI



Adrian Ahlers
Referent Verteidigung

**Bundesverband der Deutschen Luft- und
Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI)**

Tel.: +49 (0)30 206140-0

kontakt@bdli.de

www.bdli.de

März 2020

