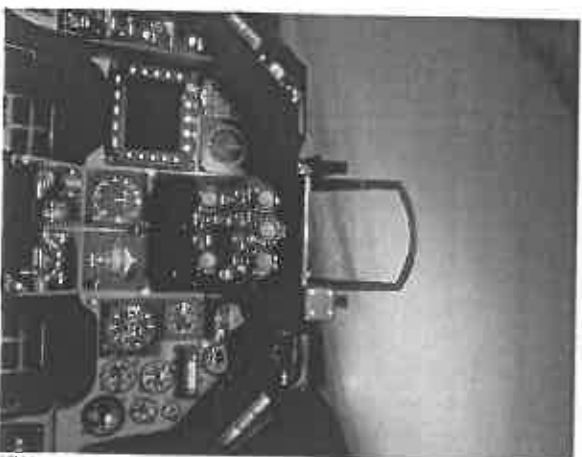


ECR: neue Planungsmöglichkeiten für Lieferanten

Am 16. April 2013 wurde die Initial Implementation of Export Control Reform veröffentlicht. Diese erheblichen Revisionen der ITAR (International Traffic in Arms Regulations) und der EAR (Export Administration Regulations) werden zum 15. Oktober 2013 in Kraft treten. In Fortführung unseres Beitrags in Ausgabe 4/2013 beleuchtet dieser Beitrag, welches hohes Liberalisierungspotential sich eröffnet bei Lieferanten z.B. für Militärflugzeuge, Schiffe, Panzer, Raketen, Satelliten, Elektronik.

ECR und ITAR-Reform

Die ITAR-Reform ist Bestandteil der ECR (Export Control Reform), welche mit einer einzigen Ausfuhrliste (statt den zwei Listen von State Department und Commerce Department), einer einzigen Genehmigungsbehörde (statt der jetzigen drei), nur einem Informationstechnologiesystem und einem Koordinierungszentrum für die Verfolgung von Verstößen auskommen will. Nach den EAR/ITAR Revisions: Initial Implementation of the ECR vom 16. April 2013 geht es um eine Neufassung der USML (US Military List) der ITAR vor allem bzgl. der Kategorie VIII (Flugzeuge) und der neuen Kategorie XIX (Gasturbinenmaschinen). Letztere betrifft u.a. bestimmte Hubschrauber, Turboprop-Flugzeuge, Jets, Panzer (u.a. den amerikanischen Panzer M1 Abrams), einige Militärschiffe, Luftkissenboote und Militärfahrzeuge. Ihre Bestandteile, die eine verminderte militärische Relevanz aufweisen, sollen von der USML der ITAR gestrichen und in die CCL (Commerce Control List) der EAR aufgenommen werden, und zwar durch Schaffung der neuen ECCN



Cockpit eines F-16-Kampfflers der U.S. Air Force – können deutsche Ausrüster zukünftig freier handeln?

(Export Control Classification Number) der „600er-Serie“, v.a. 9A610 (bisher Kategorie VIII USML) und 9A619 (bisher Kategorie XIX). Aber auch für die USML-Kategorien IV–XI, XIII, XVI und XX liegen bereits Vorschläge vor, welche später verabschiedet werden sollen.

Ausgangsfall

D in Deutschland ist Hersteller von Cockpitanteilen für militärische und zivile Flugzeuge. Das Unternehmen A in den USA beauftragt ihn, Cockpitanteile für das US-Kampfflugzeug F-16 herzustellen. Hierzu muss D die spezifischen technischen Parameter für das F-16 kennen. Dieses technische Know-how soll per TAA (Technical Assistance Agreement) von A an D transferiert werden. Nachdem Ds Exportantrag auf das Risiko einer sog. ITAR-„Infizierung“ hingewiesen hat, zögert D, das TAA zu unterschreiben. Kann D dieses Risiko vermeiden?

TAA nach der aktuellen Rechtslage

Nach der aktuellen Rechtslage sind die Cockpitanteile Rüstungsgüter nach Kategorie VIII (h) der USML. Demnach sind auf sie allein die ITAR und nicht die EAR anzuwenden. Das von Ds Exportantrag genannte „Infizierungsrisiko“ meint Folgendes: Nach § 124.8 Abs. 5 ITAR unterfallen alle Rüstungsgüter, die unter möglicher Nutzung der technischen Daten des



PD Dr. Harald Hohmann
Rechtsanwalt,
Hohmann Rechtsanwalte

Info@hohmann-
rechtsanwalte.com

TAA jetzt oder künftig hergestellt werden, immer der Genehmigungspflicht des DDTIC (Directorate of Defense Trade Control) im State Department.

Wenn D neue Güter (made in Germany) unter teilweiser Nutzung dieser ITAR-Technologie in Deutschland herstellt, würde jeglicher Reexport dieser neuen Güter in andere Länder (oder an Ausländer in Deutschland) der Genehmigungspflicht des DDTIC unterfallen, so dass auch für diese ein TAA oder eine vergleichbare Genehmigung nach ITAR erforderlich würde (vgl. ExportManager 2/2011). Die Nutzung von ITAR-Technologie, die in einem TAA enthalten ist, für die Herstellung eines neuen Gutes führt immer dazu, dass das neue Gut ebenfalls von ITAR „infiziert“ wird: Aufwendige Genehmigungsverfahren sind die Folge!

TAA nach der neuen Rechtslage ab 15. Oktober 2013

Digitale Cockpitanteile könnten in der ECCN 9A610.x und analoge in der 9A610.y.2 erfasst sein. Dies wäre dann der

Fall, wenn sie speziell für die USML-Kategorie VIII hergestellt und nicht woanders gelistet sind. Die digitalen Anzeigen sind nicht in 9A610.a bis 9A610.w und auch nicht in 9A610.y gelistet. Nach der neuen Definition für „speziell hergestellt“ (in § 772.1 EAR, vgl. EAR-Revision vom 16. April 2013) ist nun zu prüfen, ob die Cockpitanzzeigen tatsächlich speziell für das F-16 hergestellt sind. Hierzu müssen zwei Positivalternativen und sechs Negativalternativen geprüft werden. Dies wird man im Ergebnis bejahen können, weil sie Komponenten sind für den Gebrauch im F-16 und weil die Cockpitanzzeigen nicht Güter von untergeordneter Bedeutung (wie Schrauben, Dämmstoffe etc.) sind und weil sie nicht entwickelt wurden für Allgemeingüter ohne Kenntnis einer Nutzung für ein Kampfflugzeug. Damit sind digitale Cockpitanzzeigen von der ECCN 9A610.x und analoge von 9A610.y2 erfasst.

eine BIS-Genehmigung erforderlich, falls die Cockpitanzzeigen US-Komponenten mit einem Wertanteil von mindestens 25% beinhaltenen, sonst nicht. Welch Unterschied zu vorher, wo bereits aufgrund der TAA-/ITAR-Infizierung immer eine US-Genehmigung erforderlich war! Selbst wenn 25% US-Wertanteil bestehen sollten: Sofern es um einen Reexport an

„Angesichts der umfassenden

Liberalisierung der Komponenten

für Militärflugzeuge, Schiffe,

Panzer, Satelliten etc. sollten alle

Lieferanten neu überdenken, wie

die Belieferung nach dem 15. Oktober 2013 erfolgen soll. Diese neuen

Möglichkeiten führen jetzt zu

erhöhtem Beratungsbedarf.“

Demnach kann D ab dem 15. Oktober 2013 verlangen, dass technologische Daten für die Herstellung seiner Cockpitanzzeigen nicht zum Gegenstand eines TAA werden, um so die ITAR-„Infizierung“ zu vermeiden. Der Austausch dieser Technologie wird künftig im Zweifel allein nach den EAR erfolgen. Diese Technologie wäre dann von 9E610 erfasst, so dass für die Weitergabe von A in den USA an D statt eines TAA eine Genehmigung des BIS (*Bureau of Industry and Security*) im Commerce Department erforderlich wäre. Für die von D hergestellten Cockpitanzzeigen wäre im Falle eines Reexportes nur dann

Regierungsstellen in 36 Ländern der neuen Ländergruppe A5 geht, kann die revidierte Allgemeinenehmigung STA (anstelle einer Einzelgenehmigung) genutzt werden. Sofern D in den USA ausschließlich Rüstungsgüter vertreiben würde, die nur noch unter die EAR (und nicht mehr unter die ITAR) fallen würden, entfällt für D auch die Notwendigkeit, sich als Hersteller bzw. Exporteur von ITAR-Rüstungsgütern registrieren zu lassen.

Resümee zum Ausgangsfall

Im Ausgangsfall bleibt es nach der gegenwärtigen Rechtslage bei der ITAR-

„Infizierung“. Das ITAR-Schicksal der Technologie geht auf alle Güter über, die mittels dieser TAA-Daten hergestellt worden sind bzw. hergestellt sein könnten, so dass alle Güter, die daraus resultieren, der DDTC-Genehmigungen bedürfen. Ab 15. Oktober 2013 kann stattdessen verlangt werden, dass dieser Austausch außerhalb eines TAA nach den Regeln der EAR erfolgen soll. Der Transfer der Technologie bedarf zwar der Genehmigung des BIS, nicht jedoch der Reexport der Cockpitanzzeigen, sofern diese nicht US-Komponenten mit einem Wertanteil von mindestens 25% beinhalten.

Resümee zur ITAR-/EAR-Reform

Der Fall zeigt, dass es zu einer umfassenden Liberalisierung bei den Rüstungskomponenten mit geringerer militärischer Relevanz kommen wird. Für Lieferanten, die Komponenten für Kampfflugzeuge, Raketen, Sprengstoffe, Kampfschiffe, Satelliten, Panzer, Militärelektronik, Schutzkleidung etc. liefern wollen, eröffnet sich ein sehr hohes Liberalisierungspotential: Wenn sie nachweisen, dass ihre Komponenten nun den EAR unterfallen, entfällt die zeitaufwendige Notwendigkeit DDTC-Genehmigungen in Form von TAA, MLA (*Manufacturing License Agreement*) o.Ä. einzuholen, welche auch noch die unangenehme Eigenschaft haben, alle hieraus hergestellten Güter ebenfalls diesen DDTC-Genehmigungen zu unterwerfen. Für einen Reexport ist eine BIS-Genehmigung nur erforderlich, wenn der

US-Wertanteil 25% beträgt. Wenn alle von ihnen gelieferten Komponenten allein den EAR unterfallen, würde für die Lieferanten auch die Notwendigkeit entfallen, sich nach ITAR registrieren zu lassen. Und diese Lieferanten können dank der ITAR-/EAR-Reform ganz neu planen: Sofern sie diese nun liberalisierten EAR-Komponenten in Anlagen einbauen, würde eine BIS-Genehmigung für die Anlage im Zweifel auch alle üblichen Komponenten der Anlage erfassen. Dann könnte z.B. eine „600er-Serie“-Komponente in den USA hergestellt und in eine Zivilanlage eingebaut werden, wobei für den Export die liberalere ECCN des Endprodukts (die ECCN der rein zivilen Anlage) genutzt wird.

Hierdurch kann eine Internationalisierung der Produktionssorte erreicht werden. Aufgrund dieser umfassenden Umgestaltung von ITAR und EAR sind somit künftig zahlreiche neue wirtschaftliche Szenarien möglich, die bis dato aufgrund der strengen rechtlichen ITAR-Vorgaben nicht genutzt werden konnten. Alle Lieferanten müssen wieder ganz neu planen, welche Strategien sie ab dem 15. Oktober fahren wollen. Hierzu bedarf es umfassender rechtlicher Beratungen und Schulungen, um diese neuen Chancen wahrnehmen zu können. Da diese Reform bereits in vier Monaten in Kraft tritt, sollten die Schritte hierfür jetzt ergriffen werden.

