KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 3.10.2008
KOM(2008) 615 endgültig

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

(von der Kommission vorgelegt)

# BEGRÜNDUNG

## 1. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 25. Februar 2004 um die Ermächtigung durch den Rat ersucht, Verhandlungen mit Kanada über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit zu führen.

2. Der Rat hat die Ermächtigung am 21. April 2004 erteilt und die Kommission angewiesen, diese Verhandlungen gemäß einer Reihe von Verhandlungsrichtlinien zu führen, und hat einen Sonderausschuss zur Unterstützung bei dieser Aufgabe eingesetzt.

3. Die der Kommission erteilte Ermächtigung bezog sich auf ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Feststellungen mit Schwerpunkt auf zwei Aspekten:

   (a) Erzeugnisse, die unter der Regulierungsaufsicht einer Partei konstruiert, hergestellt, verändert oder instand gesetzt werden, erhalten problemlos die notwendigen Zulassungen für die Eintragung oder den Betrieb unter der Regulierungsaufsicht der anderen Partei,

   (b) Luftfahrzeuge, die unter der Regulierungsaufsicht einer Partei eingetragen sind oder betrieben werden, können von Betrieben unter der Regulierungsaufsicht der anderen Partei instand gehalten werden.

4. Die wichtigsten Ziele der Verhandlungsrichtlinien waren, den Handel mit Gütern und Dienstleistungen im Rahmen des Abkommens zu erleichtern, Doppelbewertungen, -prüfungen und -kontrollen soweit wie möglich auf erhebliche regulatorische Unterschiede zu begrenzen und es zu ermöglichen, anhand des Zertifizierungssystems einer Partei die Konformität mit den Anforderungen der anderen Partei zu prüfen.

5. Für das Erreichen dieser Ziele wurden in den Verhandlungsrichtlinien folgende Mittel genannt:

   – die Anforderungen und Verfahren beider Parteien sollen einander schrittweise angeglichen werden,

   – das Vertrauen in die Zertifizierungssysteme beider Parteien soll aufrecht erhalten werden, indem auf den Erfahrungen der Zusammenarbeit zwischen Kanada und der Arbeitsgemeinschaft der Zivilluftfahrtbehörden (JAA) aufgebaut wird – auf diese Weise soll es den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten ermöglicht werden, im Namen der zuständigen Behörde Kanadas, Transport Canada (TCCA), die Aufgaben auszuführen, die ihnen bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 obliegen (diese Verordnung ersetzt die Verordnung Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt, durch die die Europäische Agentur für Flugsicherheit eingerichtet wurde),

– es soll jeder Partei ermöglicht werden, sich zu überzeugen, dass die am Regulierungsprozess der anderen Partei beteiligten Stellen in der Lage sind, Konformitätsbewertungen und die Regulierungsaufsicht in der zur Erteilung eigener Zulassungen und Genehmigungen nötigen, zufrieden stellenden Weise vorzunehmen,

– die Zusammenarbeit soll durch regelmäßige Konsultationen zwischen den Parteien gestärkt werden, um zu gewährleisten, dass das Abkommen reibungslos funktioniert, vor allem durch die Einführung geeigneter Verfahren der Zusammenarbeit, um auf Gegenseitigkeitsbasis die fortdauernde Eignung und Befähigung der Regulierungsstellen, die an seiner Durchführung beteiligt sind, zu überprüfen,

– es soll ein System für die kontinuierliche Überwachung des Funktionierens des Abkommens und insbesondere der Anhänge, die fester Bestandteil des Abkommens sind, eingerichtet werden, um eine effiziente Verwaltung des Abkommens durch einen Gemeinsamen Ausschuss von Vertretern beider Parteien zu ermöglichen, dessen Aufgabe es ist, rasche Lösungen für etwaige Probleme im Zusammenhang mit der Durchführung des Abkommens zu entwickeln und vorzuschlagen.

## 2. DER VERHANDLUNGSPROZESS

6. Bei den Verhandlungen mit den Kanada ging es schwerpunktmäßig darum, wie die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und deren Komponenten und Ausrüstungen sowie der Zulassungen von an der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung beteiligten Betrieben ermöglicht werden kann. Diese Zeugnisse und Zulassungen werden von jeder Partei gemäß bestimmten Verfahren für Lufttüchtigkeit und Instandhaltung erteilt. Bei den Verhandlungen beschlossen die beiden Parteien, die Einzelheiten dieser Verfahren vom Abkommen getrennt in Anhängen festzulegen.

7. Der Wortlaut des Abkommens und seiner Anhänge wurden von der Kommission und von Transport Canada am 25. April 2007 in Brüssel paraphiert. In Anbetracht der zu diesem Zeitpunkt auf kanadischer Seite stattfindenden Umstrukturierung der internen Audit- und Aufsichtsverfahren ersuchten die Kommission und die EASA die kanadische Seite, der Gemeinschaft durch einen Vertrauensbildungsprozess die Effektivität der neuen Verfahren nachzuweisen, insbesondere für den Bereich der Instandhaltung und der Aufsicht über die Instandhaltungsbetriebe, bevor beide Seiten ihre internen Verfahren für die Unterzeichnung des Abkommens zum Abschluss bringen.

8. Im Zuge dieses Vertrauensbildungsprozesses veranstalteten EASA und TCCA mehrere Sitzungen, um Anleitungen für die Tätigkeiten der beiden technischen Organe im Bereich der Instandhaltung und der damit in Zusammenhang stehenden technischen Bewertungen auszuarbeiten. Ausgehend von den bereits vorhandenen Erfahrungen bauten die Gemeinschaft und Kanada auf der Grundlage einer Arbeitsvereinbarung durch eine reibungslose und effektive Zusammenarbeit im Rahmen der JAA Vertrauen in das kanadische System auf. Dabei musste festgestellt und bewertet werden, in welchem Maße die von Transport Canada vorgesehenen

Änderungen sich auf das bisherige System des Sicherheitsmanagements, die Anwendung des Abkommens und insbesondere die Wahrung des Vertrauens zwischen beiden Seiten auswirken würden.

9. Die Änderungen bei den internen Auditverfahren und beim Aufsichtssystem von Transport Canada sollten in zwei Phasen erfolgen:

– Gegenstand der ersten Phase war eine Analyse der Sicherheitslage in den der Aufsicht von Transport Canada unterstehenden Betrieben auf der Grundlage einer Risikobewertung und unter Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs der Behörde im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Anwendung und Durchsetzung ihrer Aufsichtsvorschriften ohne Beeinträchtigung der etablierten Aufsichtsverfahren,

– Gegenstand der zweiten Phase war die Einführung von Änderungen – soweit zweckmäßig - auf der Grundlage der Erfahrungen und der Ergebnisse der in der ersten Phase durchgeführten Risikobewertung.

10. Da sich die vorgesehenen Änderungen potenziell auf die Instandhaltung und auf die Ausübung der Aufsicht durch die kanadischen Behörden auf die in Kanada ansässigen Instandhaltungsbetriebe auswirken konnten, stellte TCCA sein neues Konzept für die Aufsicht über die betroffenen Betriebe (basierend auf Risikobewertung und Sicherheitsmanagementsystemen) der EASA in mehreren Präsentationen vor (am 23. und 24. April 2007 in Köln und am 6. Juni 2007 in Prag). Diese Präsentationen zeigten, dass die Änderungen in der ersten Phase durchweg zu positiven Ergebnissen führten, da sie es den Behörden erleichterten, nach Bewertung der Risiken bei den ihrer Aufsicht unterstehenden Betrieben Prioritäten bei der Zuweisung ihrer Ressourcen zu setzen und so zielorientierter zu handeln. Nach den Präsentationen begab sich ein EASA-Standardisierungsteam zu einem Besuch nach Ottawa (17. – 22. September 2007). Bei diesem Besuch, bei dem TCCA verschiedene Erläuterungen zur Durchführung der Aufsicht lieferte, führte die EASA eine Inspektion durch (MIST, maintenance international standardisation), um das neue TCCA-Konzept in der Praxis kennenzulernen. Zumal die Intervalle der Inspektionen für die dauerhafte Lufttüchtigkeit und Instandhaltung in der ersten Phase unverändert blieben, bestätigte der Besuch die positiven Ergebnisse der Änderungen des kanadischen Systems.

11. Die erste Phase ist noch nicht abgeschlossen. Bei verschiedenen Treffen von EASA und Transport Canada brachte die Agentur ihre generelle Zufriedenheit zum Ausdruck, dass das von TCCA angewandte System das gleiche Maß an Sicherheit gewährleistet wie das System der Gemeinschaft. Um auf etwaige Änderungen bei den Inspektionen von Instandhaltungsbetrieben in der zweiten Phase vorbereitet zu sein und ihre reibungslose Einführung zu erleichtern, werden EASA und TCCA mit Hilfe des Gemeinsamen sektoralen Ausschusses für Instandhaltung, der durch das Abkommen eingesetzt wird, sicherstellen, dass das Vertrauen in die Aufsichtssysteme der Parteien jederzeit gewährleistet ist.

## 3. DIE RECHTSGRUNDLAGE DES ABKOMMENS

12. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs fällt die Beseitigung technischer Handelshemmnisse unter die gemeinsame Handelspolitik

gemäß Artikel 133 Absatz 1 EG-Vertrag und damit in die alleinige Zuständigkeit der Gemeinschaft[1].

13. Mit dem im September 2002 erfolgten Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), die durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008[2] ersetzt wurde, hat die Gemeinschaft darüber hinaus die unter diese Verordnung fallenden Bereiche intern harmonisiert: erstmalige und dauerhafte Lufttüchtigkeit (einschließlich Instandhaltung) und Umweltverträglichkeit luftfahrttechnischer Erzeugnisse. Diese Verordnung wurde durch eine Reihe von Durchführungsmaßnahmen (Verordnungen (EG) Nr. 1702/2003 und Nr. 2402/2003 der Kommission) ergänzt, in denen die von Antragstellern, Inhabern von Bescheinigungen und Behörden zu beachtenden Vorschriften festgelegt sind, damit gewährleistet ist, dass die grundlegenden Bestimmungen und Ziele dieser Grundverordnung jederzeit eingehalten werden. Das vorgeschlagene Abkommen betrifft das Gemeinschaftsrecht im Sinne der AETR-Rechtsprechung.

14. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass ausschließlich die Gemeinschaft für den Abschluss des Abkommens auf der Grundlage der Artikel 133 Absatz 4 und Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag zuständig ist.

## 4. GLIEDERUNG DES ABKOMMENS

15. Das ausgehandelte Abkommen entspricht weitgehend der Gliederung eines „klassischen“ Abkommens im Bereich der Sicherheit der Luftfahrt, d.h. eines so genannten BASA, wie die bestehenden bilateralen Abkommen auf dem Gebiet der Sicherheit der Luftfahrt zwischen Mitgliedstaaten und Kanada bezeichnet werden. Wie die BASA beruht das Abkommen auf dem gegenseitigen Vertrauen in die Systeme und dem Vergleich der regulatorischen Unterschiede. Daher ist es mit Verpflichtungen und Methoden für die Zusammenarbeit zwischen ausführender und einführender Behörde verbunden, damit die einführende Behörde ihre eigene Bescheinigung für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile oder Ausrüstungen erteilen kann, ohne die von der ausführenden Behörde vorgenommenen Bewertungen nochmals durchzuführen. Es enthält ferner Verfahren für die Streitbeilegung und die Änderung des Abkommens.

16. Die Art und Weise der Zusammenarbeit und gegenseitigen Anerkennung der Zertifizierungsfeststellungen auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung (Methodik, Geltungsbereich in Bezug auf Erzeugnisse und Dienstleistungen, regulatorische Unterschiede, auch als „Besondere Bedingungen“ bezeichnet) sind in den Anhängen dieses Abkommens festgelegt.

---

[1] Gutachten 1/94, WTO, [1994] Slg. I-5267, Absatz 33. Gemäß dieser ständigen Rechtsprechung werden Abkommen über die gegenseitige Anerkennung allgemein auf der Grundlage von Artikel 133 EG-Vertrag abgeschlossen. Siehe z.B. Beschluss 1999/78/EG des Rates vom 22. Juni 1998 über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die gegenseitige Anerkennung, ABl. L 31 vom 4.2.1999.

[2] Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG.

17. Der Abkommensentwurf unterscheidet sich jedoch in bestimmten Aspekten von bestehenden BASA zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, einschließlich Kanada. Bei den bestehenden BASA wird der Inhalt der Anhänge in der Regel in gesonderten Vereinbarungen auf der Ebene der Luftfahrtbehörden festgelegt, die nicht so verbindlich wie ein Vertrag sind. In der Regel werden diese Vereinbarungen „Durchführungsverfahren für die Instandhaltung“ (MIP) und „Durchführungsverfahren für die Lufttüchtigkeit“ (IPA) genannt. Die Bestimmungen der BASA können in der Praxis erst in Kraft treten, nachdem ein IPA und/oder ein MIP unterzeichnet wurde, da darin definiert ist, wie die Zielsetzungen des BASA erreicht werden sollen. Bereits bei Beginn der Verhandlungen vereinbarten beide Parteien, die besonderen Verfahren, die beiden Seiten die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen in den beiden Bereichen, d.h. Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben und von Instandhaltungsorganisationen, ermöglichen, in den Anhängen festzulegen, die für beide Parteien gleichermaßen verbindlich und Bestandteil des Abkommens sein werden.

18. Der Abkommensentwurf gibt den Parteien die Möglichkeit, sich für Verbesserungen der Funktionsweise des Abkommens einzusetzen und Empfehlungen für Änderungen einschließlich der Hinzufügung neuer Anhänge zu dem Abkommen über den Gemeinsamen Ausschuss vorzulegen. Er lässt den Parteien Freiheit bei der Wahl der Mittel für die Änderung des Abkommens und seiner Anhänge nach dem Änderungsverfahren, das mit der letzten Mitteilung der einen Partei an die andere endet, dass ihre für das Inkrafttreten einer beschlossenen Änderung erforderlichen nationalen Verfahren abgeschlossen sind. Insbesondere bei Änderungen bestehender Anhänge oder der Hinzufügung neuer Anhänge können die Parteien vereinbaren, das Abkommen durch einen einfachen diplomatischen Notenwechsel zu ändern.

19. Der Abkommensentwurf ist auch insofern uneingeschränkt von Vorteil für die Gemeinschaft, als mit ihm für alle Mitgliedstaaten die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen in allen Bereichen der Lufttüchtigkeit eingeführt wird. Dabei ist anzumerken, dass gegenwärtig nur 6 Mitgliedstaaten mit Kanada ein bilaterales Abkommen über Produktzertifizierung geschlossen haben. Bisher hat Transport Canada bei seinen eigenen Zulassungen auch Zertifizierungsfeststellungen von europäischen Verwaltungen anerkannt, vor allem, wenn sie im Rahmen der JAA zustande gekommen waren. Umgekehrt hat auch die JAA das kanadische System einem Audit unterzogen und mit der kanadischen Verwaltung „Auslagerungsverträge“ vereinbart, in denen die Verfahren festgelegt sind, die sie befolgen wird, um es der JAA zu ermöglichen, die Annahme der kanadischen Feststellungen durch die der JAA angehörenden Behörden zu empfehlen. Derselbe Ansatz gilt für die Zulassung von Instandhaltungsorganisationen; in diesem Bereich gibt es nur sechs förmliche Abkommen. Auch für diesen Bereich wurde eine „Auslagerungsvereinbarung“ zwischen Transport Canada und der JAA geschlossen, wonach die der JAA angehörenden Behörden kanadische Instandsetzungsbetriebe (Instandhaltungsorganisationen) unter der Aufsicht der kanadischen Behörden anerkennen können. Derzeit bestehen keine Vereinbarungen zur Umweltzertifizierung von Luftfahrterzeugnissen.

## 5. INHALT DES ABKOMMENS

### 5.1. Klare Rechte und Pflichten für beide Parteien

20. Das Abkommen enthält keine Vorschläge, die über das nach geltendem Recht der Parteien zulässige Maß hinausgehen. Die anwendbare Rechtsvorschrift für die Europäische Gemeinschaft ist die Verordnung (EG) Nr. 216/2008, die an die Stelle der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und ihrer Durchführungsbestimmungen einschließlich deren Änderungen getreten ist.

21. Das Gemeinschaftssystem wurde im Text des Abkommensentwurfs in vollem Umfang berücksichtigt, der klar zwischen den Aufgaben der Zulassung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen und Teilen und den an der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung dieser Erzeugnisse und Teile beteiligten Betrieben unterscheidet.

22. Für die Instandhaltung schlug die kanadische Seite aufgrund der guten Erfahrungen bei den bilateralen Beziehungen zwischen Kanada und der JAA vor, über die Bestimmungen von Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hinauszugehen, nach dem wie im entsprechenden Artikel 9 Artikel 1 der Vorläuferverordnung (EG) Nr. 1592/2002 vorgesehen ist, dass im Rahmen einer internationalen Übereinkunft die EASA oder Behörden der Mitgliedstaaten ihre Zulassungen bzw. Zeugnisse auf der Grundlage von Zeugnissen bzw. Zulassungen, die von Luftfahrtbehörden eines Drittlands erteilt wurden, ausstellen können. Die kanadischen Behörden schlugen vor, Zeugnisse bzw. Zulassungen im Namen der EASA für in Kanada ansässige Instandhaltungsorganisationen, die Instandhaltungsarbeiten an in der EG konstruierten Luftfahrzeugen und Teilen durchführen, zu erteilen, ohne dass die EASA ihre eigenen Zeugnisse bzw. Zulassungen auf der Grundlage von durch Transport Canada ausgestellten Zeugnissen bzw. Zulassungen erteilen muss. Dieser Vorschlag beweist die Bereitschaft der kanadischen Seite, bei der Instandhaltung die volle gegenseitige Anerkennung zu verwirklichen.

23. Nach Auffassung der Kommission hindern die Bestimmungen von Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 die Gemeinschaft nicht am Abschluss eines internationalen Abkommens, bei dem Zeugnisse bzw. Zulassungen der zuständigen Behörde des Drittlandes in der Gemeinschaft automatisch Gültigkeit haben.

Unter diesen Voraussetzungen wird mit dem Abkommen im Bereich der Instandhaltung Folgendes festgelegt:

– Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke des Instandhaltungsverfahrens die Einhaltung der anwendbaren Instandhaltungsvorschriften einer Partei und der in Anlage B1 enthaltenen Regulierungsanforderungen der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften der anderen Partei gleichkommt.

– Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke des Instandhaltungsverfahrens die Zertifizierungspraktiken und -verfahren der zuständigen Behörden beider Parteien gleichwertige Nachweise für die Einhaltung der oben genannten Anforderungen darstellen.

– Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke des Instandhaltungsverfahrens die jeweiligen Normen der Parteien für die Zulassung von Instandhaltungspersonal als gleichwertig betrachtet werden.

### 5.2. Klare Instrumente zum Erreichen der Ziele des Mandats

24. In dem Entwurf ist festgelegt, dass jede Partei die von der anderen Partei getroffenen Konformitätsfeststellungen anerkennt, wenn diese gemäß den Bestimmungen der Anhänge zustande gekommen sind – Artikel 3 Absatz 1.

25. In dem Entwurf wird das Recht der Regulierungsbehörde jeder Partei auf Erteilung von Bescheinigungen anerkannt, die die Konformität mit dem System der anderen Partei bestätigen.

26. Um sicherzustellen, dass das gegenseitige Vertrauen gewahrt bleibt, ist in dem Abkommensentwurf vorgesehen, dass ein System der ständigen Zusammenarbeit und Konsultation geschaffen wird durch eine intensivere Kooperation bei Audits, Inspektionen, frühzeitige Notifizierungen und Konsultationen zu allen in den Geltungsbereich des Abkommens fallenden Angelegenheiten (Artikel 8 über Zusammenarbeit, Unterstützung und Transparenz).

### 5.3. Regelmäßige Konsultationen und rasche Streitbeilegung

27. Der Abkommensentwurf soll ein reibungsloses Funktionieren im täglichen Betrieb gewährleisten, damit technische Fragen der Durchführung so rasch wie möglich geklärt werden können. Zu diesem Zweck werden ein Gemeinsamer Ausschuss der Parteien und zwei Unterausschüsse (der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Zertifizierung und der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Instandhaltung) eingesetzt, die dem Gemeinsamen Ausschuss der Parteien Bericht erstatten und die Anwendung der Anhänge überwachen. Der Gemeinsame Ausschuss und die Unterausschüsse sollen Konsultations- und Vermittlungsfunktionen erfüllen, um das reibungslose Funktionieren des Abkommens durch Bereitstellung eines Forums für die Ausräumung von Differenzen zwischen den Parteien zu gewährleisten – Artikel 9 (Gemeinsamer Ausschuss) und Anhang 2 Ziffer 4.2 1 (Instandhaltung).

28. Aufgabe des Gemeinsamen Ausschusses ist es, etwaige Änderungen zu dem Abkommen und seinen Anhängen zu erörtern und den Parteien Empfehlungen vorzulegen und für alle Tätigkeiten, die nicht in den Bereich der Unterausschüsse fallen, Arbeitsverfahren für die regulatorische Zusammenarbeit und die Transparenz zu entwickeln. Auf diese Weise können Fragen in den Bereichen, die nicht unter die beiden Anhänge, sonder unter das Gemeinschaftsrecht fallen (z.B. Betrieb von Luftfahrzeugen, Zulassungen oder synthetische Ausbildungsgeräte) konstruktiv erörtert werden, um den Weg für künftige Änderungen des Abkommens zu bereiten.

29. Konsultationen können jederzeit beantragt werden – Artikel 15. Gleichwohl unternehmen die Parteien alle Anstrengungen, um technische Fragen auf einer möglichst niedrigen Ebene zu lösen, bevor es zu „Streitigkeiten“ kommt.

### 5.4. Aufrechterhaltung eines hohen Grades von Vertrauen beider Parteien in ihre Systeme

30. Um einen hohen Grad von Vertrauen in ihre jeweiligen Systeme für die Ersterteilung und Verlängerung von Lufttüchtigkeitszeugnissen aufrechtzuerhalten, gehen die Europäische Gemeinschaft und Kanada bestimmte Verpflichtungen ein:

- sie geben der jeweils anderen Partei die „zuständige Behörde“ bekannt, für die Gemeinschaft bedeutet dies die Mitteilung an die kanadische Seite, dass eine nationale Luftfahrtbehörde ein Audit (durch die EASA) erfolgreich durchlaufen hat und durch dieses Audit der Nachweis erbracht wurde, dass die betreffende Behörde den Anforderungen des Gemeinschafsrechts in vollem Umfang entspricht, dass die Behörde mit den Anforderungen des kanadischen Rechts in den einschlägigen Bereichen vertraut ist und dass sie in der Lage ist, den aus den Anhängen erwachsenden Verpflichtungen in Bezug auf Zertifizierung und Instandhaltung nachzukommen – Artikel 5 Absätze 2 und 3,

- durch regelmäßige Audits sicherzustellen, dass die nationalen Luftfahrtbehörden, die der anderen Seite als „zuständige Behörden“ benannt wurden, weiterhin in der Lage bleiben, ihren aus dem Abkommen und seinen Anhängen erwachsenden Verpflichtungen nachzukommen – Artikel 5 Absatz 5,

- sie arbeiten bei der der Qualitätssicherung zusammen und gestatten einander die Teilnahme an Inspektionen zur Kontrolle der Normung und an Konformitätsbewertungen (Behörden und Betriebe) – Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 8 Absatz 5,

- sie tauschen Sicherheitsdaten aus – d.h. verfügbare Informationen zu Unfällen, Vorkommnissen und Ereignissen – Artikel 8 Absatz 4 – und gewährleisten beim Informationsaustausch die angemessene Vertraulichkeit – Artikel 11,

- sie teilen einander alle geltenden Anforderungen mit und konsultieren einander frühzeitig zu allen regulatorischen und organisatorischen Änderungen – Artikel 8.

31. In diesem Bereich liegt auch der Unterschied zwischen diesem Abkommen und dem Abkommen zwischen der EG und den Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt: Beim Vertrauensbildungsprozess hat Kanada als Vorbedingung für den Abschluss dieses Abkommens keine von kanadischer Seite oder gemeinsam durchgeführten Inspektionen der EASA oder der nationalen Luftfahrtbehörden verlangt. Im Gegensatz dazu verlangten die Vereinigten Staaten von Amerika vor Abschluss und Unterzeichnung des Abkommens die Durchführung von a) Inspektionen der EASA und der nationalen Luftfahrtbehörden, bevor sie als anerkannte zuständige Behörden für die Zwecke der beiden Anhänge über Zertifizierung und Instandhaltung in Frage kommen, und b) „Begleiteten Zertifizierungsprojekten“, bei denen die amerikanische FAA eine Reihe von Projekten der EASA für Musterzulassungen und ergänzende Musterzulassungen begleiten sollte, um sich mit den Verfahren der EASA vertraut zu machen.

### 5.5. Starke Sicherheitsmaßnahmen

32. Der Entwurf des Abkommens soll den Parteien die notwendige Flexibilität geben, unverzüglich auf Sicherheitsprobleme zu reagieren oder ein als notwendig erachtetes höheres Schutzniveau einzuführen – Artikel 6. Damit beide Seiten mit diesen Situationen umgehen können, ohne die Gültigkeit des Abkommens zu gefährden, sind besondere Verfahren vorgesehen.

33. Sollten die Parteien jedoch nicht in der Lage sein, einer bestimmten Situation in zufrieden stellender Weise zu begegnen, so sieht der Abkommensentwurf erstens die Möglichkeit vor, die Anerkennung der Feststellungen der von der Beanstandung betroffenen zuständigen Behörde auszusetzen – Artikel 10, und enthält zweitens Verfahren für die Kündigung des Abkommens in Teilen oder in seiner Gesamtheit – Artikel 16 Absatz 2.

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 und Artikel 133 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 Satz 1,

auf Vorschlag der Kommission[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission hat im Namen der Gemeinschaft gemäß dem Beschluss des Rates, durch den die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen ermächtigt wurde, ein Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt mit Kanada ausgehandelt[4].

(2) Das von der Kommission ausgehandelte Abkommen sollte, vorbehaltlich seines möglichen Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt, unterzeichnet werden.

(3) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass ihre einschlägigen bilateralen Abkommen mit Kanada zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens geändert bzw. gekündigt worden sind –

BESCHLIESST:

*Artikel 1*

Die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt (nachstehend: „das Abkommen“) wird hiermit im Namen der Gemeinschaft, vorbehaltlich eines Ratsbeschlusses über den Abschluss dieses Abkommens, genehmigt. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu benennen, die befugt ist/sind, im Namen der Europäischen Gemeinschaft das Abkommen unter Abschlussvorbehalt zu unterzeichnen.

---

3 ABl. C vom, S.

4 SEK(2004) 213 endgültig vom 25.2.2004.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates*
*Der Präsident*

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 und Artikel 133 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 Satz 1, Artikel 300 Absatz 3 Unterabsatz 1 und Artikel 300 Absatz 4,

auf Vorschlag der Kommission[5],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission hat im Namen der Gemeinschaft gemäß dem Beschluss des Rates, durch den die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen ermächtigt wurde, ein Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt mit Kanada ausgehandelt.

(2) Das Abkommen wurde im Namen der Europäischen Gemeinschaft vorbehaltlich seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt in Einklang mit dem Beschluss …/…/EG des Rates am … unterzeichnet.

(3) Das Abkommen sollte genehmigt werden.

(4) Es sind verfahrenstechnische Regelungen zu treffen für die Beteiligung der Europäischen Gemeinschaft an den durch das Abkommen geschaffenen gemeinsamen Gremien sowie für die Annahme bestimmter Entscheidungen über die Änderung des Abkommens und seiner Anhänge, die Hinzufügung neuer Anhänge, die Kündigung einzelner Anhänge, Konsultationen, Streitbeilegung und die Annahme von Schutzmaßnahmen.

(5) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass ihre einschlägigen bilateralen Abkommen mit Kanada zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens geändert bzw. gekündigt worden sind –

BESCHLIESST:

*Artikel 1*

(1) Das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt wird im Namen der Gemeinschaft genehmigt.

---

[5] ABl. C vom, S.

(2) Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

(3) Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person zu benennen, die befugt ist, die Notifizierung gemäß Artikel 16 Absatz 1 des Abkommens vorzunehmen.

*Artikel 2*

(1) Die Europäische Gemeinschaft wird in dem durch Artikel 9 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch die Europäische Kommission vertreten, die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit unterstützt und von den Luftfahrtbehörden als Vertretern der Mitgliedstaaten begleitet wird.

(2) Die Gemeinschaft wird in dem nach Anhang A Absatz 2 des Abkommens vorgesehenen Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung und in dem nach Anhang B Absatz 4 des Abkommens vorgesehenen Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Instandhaltung durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit vertreten, unterstützt von den durch die Tagesordnung der einzelnen Sitzungen unmittelbar betroffenen Luftfahrtbehörden.

*Artikel 3*

(1) Die Kommission legt nach Konsultation des vom Rat eingesetzten Sonderausschusses den von der Gemeinschaft im Gemeinsamen Ausschuss der Parteien zu vertretenden Standpunkt zu folgenden Angelegenheiten fest:

– Annahme oder Änderung der internen Verfahren des Gemeinsamen Ausschusses der Parteien gemäß Artikel 9 Absatz 3 des Abkommens.

(2) Die Kommission kann nach Konsultation des in Absatz 1 genannten Sonderausschusses folgende Maßnahmen treffen:

– Anordnung von Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 6 des Abkommens

– Beantragung von Konsultationen gemäß Artikel 15 des Abkommens

– Aussetzung von Feststellungen aussetzen und Aufhebung solcher Aussetzungen gemäß Artikel 10 des Abkommens.

(3) Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit über einen Vorschlag der Kommission zu folgenden Angelegenheiten:

– Annahme zusätzlicher Anhänge gemäß Artikel 16 Absatz 5 des Abkommens und

– sonstige Änderungen des Abkommens, die nicht in den Anwendungsbereich von Absatz 1 fallen

– Kündigung einzelner Anhänge gemäß Artikel 16 Absatz 3 des Abkommens.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates*
*Der Präsident*

**ANHANG**

**ABKOMMEN**

**ÜBER DIE SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT**
**ZWISCHEN**
**DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT UND KANADA**

Die EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT und KANADA, nachstehend gemeinsam bezeichnet als „die Parteien“,

IN ANBETRACHT DER TATSACHE, dass beide Parteien in einer langen Praxis des technischen Dialogs und bilateraler Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft (EG) und Kanada zu der Überzeugung gelangt sind, dass die Normen und Systeme der jeweils anderen Partei für Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse oder die Zulassung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt den eigenen Normen und Systemen so gleichwertig sind, dass ein Abkommen praktikabel ist,

IN DER ERKENNTNIS, dass die Konstruktion und Herstellung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt und der Handel mit diesen Erzeugnissen einen zunehmend multinationalen Charakter aufweisen,

IN DEM WUNSCH, die Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie die Umweltqualität und -verträglichkeit zu fördern und den Handel mit Erzeugnissen der Zivilluftfahrt zu erleichtern,

IN DEM WUNSCH, die Zusammenarbeit zu verstärken und die Effizienz in Fragen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu steigern,

IN ANBETRACHT DER TATSACHE, dass ihre Zusammenarbeit einen positiven Beitrag zur Förderung einer stärkeren internationalen Harmonisierung von Normen und Verfahren leisten kann,

IN ANBETRACHT DER TATSACHE, dass die wirtschaftliche Belastung der Luftfahrtindustrie und der Luftfahrtunternehmen durch doppelte technische Inspektionen, Bewertungen und Prüfungen verringert werden kann,

IN DER ERKENNTNIS, dass verbesserte Verfahren für die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Prüfungen im Hinblick auf Lufttüchtigkeit, Umweltverträglichkeit, Einrichtungen zur Instandhaltung von Luftfahrzeugen und die Erhaltung der Lufttüchtigkeit von beiderseitigem Nutzen sind,

IN DER ERKENNTNIS, dass eine solche gegenseitige Anerkennung eine Sicherheit der Konformität mit geltenden technischen Vorschriften oder Normen bieten muss, die der Sicherheit aufgrund der eigenen Verfahren der jeweiligen Partei entspricht,

IN DER ERKENNTNIS, dass eine solche gegenseitige Anerkennung auch das Vertrauen beider Parteien in die kontinuierliche Zuverlässigkeit der Konformitätsbewertungen der anderen Partei voraussetzt,

IN DER ERKENNTNIS, dass beide Parteien aufgrund von bilateralen, regionalen und multilateralen Vereinbarungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit bestimmte Verpflichtungen zu erfüllen haben,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

*Artikel 1*

**Ziele**

Die Ziele dieses Abkommens sind:

(a) Es sollen in Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften beider Parteien Grundsätze und Strukturen festgelegt werden, um die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Bescheinigungen der zuständigen Behörden beider Parteien in den unter dieses Abkommen fallenden Bereichen, die in Artikel 4 aufgeführt sind, zu ermöglichen.

(b) Es soll den Parteien ermöglicht werden, sich auf den multinationalen Trend bei der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt und beim Handel mit diesen Erzeugnissen einzustellen, der auch die gemeinsamen Interessen der Parteien im Hinblick auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt und die Umweltqualität berührt.

(c) Es soll die Zusammenarbeit bei der Einhaltung von Zielen in Bezug auf Sicherheit und Umweltqualität gefördert werden.

(d) Der Handel mit Erzeugnissen und Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt soll gefördert und erleichtert werden.

*Artikel 2*

**Begriffsbestimmungen**

Für dieses Abkommen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

(a) „Lufttüchtigkeitszulassung“: die Feststellung, dass die Konstruktion oder Konstruktionsänderung eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt den aufgrund der geltenden Rechtsvorschriften beider Parteien festgelegten Normen entspricht oder ein einzelnes Erzeugnis einer Konstruktion entspricht, die diese Normen nachweislich erfüllt und einen sicheren Betrieb gewährleistet.

(b) „Erzeugnis der Zivilluftfahrt“: ein ziviles Luftfahrzeug, ein Triebwerk oder ein Propeller eines Luftfahrzeugs oder darin eingebaute oder zum Einbau bestimmte Baugruppen, Ausrüstungen, Teile oder Komponenten.

(c) „Zuständige Behörde“: staatliche Behörde oder Stelle, die von einer Partei als zuständige Behörde für die Zwecke dieses Abkommens benannt wird und die das Recht ausübt, innerhalb des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften einer Partei die Konformität von Erzeugnissen oder Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt zu bewerten oder die Verwendung oder den Verkauf dieser Erzeugnisse zu überwachen und zu kontrollieren, und die Durchsetzungsmaßnahmen treffen kann, um zu gewährleisten, dass die im Gebiet dieser Partei in Verkehr gebrachten Erzeugnisse oder Dienstleistungen den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen.

(d) „Konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen“: Betriebs- oder Umweltanforderungen, die sich auf die Konstruktionsmerkmale oder -daten des Erzeugnisses im Hinblick auf Betrieb oder Instandhaltung des Erzeugnisses auswirken, die es für eine bestimmte Art des Einsatzes qualifizieren.

(e) „Umweltzulassung“: die Feststellung, dass ein Erzeugnis für die Zivilluftfahrt die aufgrund der geltenden anwendbaren Rechtsvorschriften festgelegten Normen beider Parteien für Lärm- und/oder Abgasemissionen erfüllt.

(f) „Instandhaltung“: Durchführung von Inspektionen, Überholungen, Reparaturen sowie Erhaltung und Austausch von Teilen, Ausrüstungen, oder Komponenten mit Ausnahme der Vorflugkontrolle eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt, um die dauerhafte Lufttüchtigkeit dieses Erzeugnisses zu gewährleisten, dies schließt auch die Vornahme von Änderungen ein, jedoch nicht die Konzeption von Reparaturen und Änderungen.

(g) „Überwachung“: periodische Kontrollen einer zuständige Behörde, mit denen festgestellt werden soll, ob die geltenden einschlägigen Normen dauerhaft eingehalten werden.

(h) „Technisches Organ“: für Kanada die für die Zivilluftfahrt zuständige kanadische Einrichtung und für die Europäische Gemeinschaft die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA).

*Artikel 3*

**Allgemeine Verpflichtungen**

1. Jede Partei akzeptiert oder anerkennt entsprechend den Anhängen zu diesem Abkommen, dessen fester Bestandteil sie sind, Ergebnisse bestimmter Verfahren zur Bewertung der Konformität mit bestimmten Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen dieser Partei, die von den zuständigen Behörden der jeweils anderen Partei vorgelegt werden, unter der Voraussetzung, dass die verwendeten Bewertungsverfahren die Konformität mit den anwendbaren Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen der die Ergebnisse empfangenden Partei zu deren Zufriedenheit gewährleisten und eine gleichwertige Sicherheit bieten wie die eigenen Verfahren der die Ergebnisse empfangenden Partei.

2. Absatz 1 dieses Artikels findet nur Anwendung, wenn Übergangsregelungen, die in den Anhängen zu diesem Abkommen festgelegt werden können, abgelaufen sind.

3. Aus diesem Abkommen kann weder die gegenseitige Anerkennung von Normen oder technischen Vorschriften der Parteien abgeleitet werden, noch hat es, soweit in diesem Abkommen nichts anderes bestimmt ist, die gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit von Normen oder technischen Vorschriften zur Folge.

4. Nichts in diesem Übereinkommen ist so auszulegen, dass die Befugnisse einer Partei beschränkt werden, durch ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften das von ihr als angemessen erachtete Schutzniveau für die Sicherheit, die Umwelt und sonstige Aspekte im Hinblick auf Risiken im Anwendungsbereich des anwendbaren Anhangs dieses Abkommens festzulegen.

5. Die Feststellungen benannter Personen oder zugelassener Organisationen, die nach den geltenden Rechtsvorschriften der Parteien befugt sind, die gleichen Feststellungen zu

treffen wie eine zuständige Behörde, erhalten die gleiche Gültigkeit wie die Feststellungen einer zuständigen Behörde für die Zwecke dieses Abkommens. Eine Stelle einer Partei, die gemäß Artikel 7 für die Durchführung dieses Abkommens zuständig ist, kann in Einzelfällen und nach vorheriger Benachrichtigung der entsprechenden Stelle der anderen Partei in direkten Kontakt mit einer benannten Person oder einer zugelassenen Organisation der anderen Partei treten.

*Artikel 4*

**Allgemeiner Anwendungsbereich**

1. Dieses Abkommen gilt für

   (a) die Lufttüchtigkeitszulassung und -überwachung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt,

   (b) die Erhaltung der Lufttüchtigkeit in Betrieb befindlicher Luftfahrzeuge,

   (c) die Zulassung und Überwachung von Produktions- und Herstellungsbetrieben,

   (d) die Zulassung und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben,

   (e) die Umweltzulassung und Umweltverträglichkeitsprüfung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt und

   (f) verwandte Tätigkeiten der Zusammenarbeit.

2. Betreffend die Ausübung von Befugnissen der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf Flugbetrieb, die Zulassung von Flugbesatzungen und die Zulassung synthetischer Ausbildungsgeräte können die Parteien nach dem Verfahren von Artikel 16 für die einzelnen Bereiche zusätzliche Anhänge und Übergangsregelungen vereinbaren.

*Artikel 5*

**Zuständige Behörden**

1. Wenn eine Stelle nach den Rechtsvorschriften einer Partei qualifiziert ist, wird sie von der anderen Partei als zuständige Behörde anerkannt, wenn von der Partei ihrer Seite durch ein Audit festgestellt wurde, dass sie

   (a) den Rechtsvorschriften ihrer Partei in vollem Umfang entspricht,

   (b) vertraut ist mit den Anforderungen der anderen Partei in Bezug auf Art und Umfang der Zertifizierung, für die sie sich beworben hat, und

   (c) in der Lage ist, den in den Anhängen festgelegten Verpflichtungen nachzukommen.

2. Die eine Partei gibt der anderen eine zuständige Behörde bekannt, wenn sie das Auditverfahren erfolgreich abgeschlossen hat. Die andere Partei kann die technische Kompetenz dieser zuständigen Behörde oder ihre Konformität gemäß Absatz 6 dieses Artikels in Frage stellen.

3. Die in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Stellen gelten bei Inkrafttreten dieses Abkommens als konform mit den Bestimmungen von Absatz 1 dieses Artikels für die Anwendung von Anhang A bzw. B.

4. Die Parteien sorgen dafür, dass ihre zuständigen Behörden in der Lage sind und bleiben, die Konformität von Erzeugnissen oder Organisationen entsprechend den Bestimmungen und dem Geltungsbereich der Anhänge zu diesem Abkommen ordnungsgemäß zu bewerten. Zu diesem Zweck gewährleisten die Parteien, dass ihre zuständigen Behörden regelmäßigen Audits oder Bewertungen unterzogen werden.

5. Die Parteien konsultieren einander bei Bedarf, um den Erhalt des Vertrauens in die Konformitätsbewertungsverfahren sicherzustellen. Im Rahmen dieser Konsultationen kann auch die Teilnahme einer Partei an den regelmäßigen Audits im Zusammenhang mit Konformitätsbewertungen oder anderen Bewertungen der zuständigen Behörden der anderen Partei erfolgen.

6. Will eine Partei die technische Kompetenz einer zuständigen Behörde oder ihre Einhaltung der Bestimmungen in Frage stellen, muss diese Partei die andere Partei schriftlich über ihre Zweifel an der technischen Kompetenz der betreffenden zuständigen Behörde oder an ihrer Einhaltung der Bestimmungen und über ihre Absicht unterrichten, die Anerkennung der Feststellungen der betreffenden zuständigen Behörde auszusetzen. Solche Beanstandungen haben objektiv und unter Angabe von Gründen zu erfolgen.

7. Beanstandungen, die gemäß Absatz 6 dieses Artikels mitgeteilt werden, werden von dem nach Artikel 9 einsetzten Gemeinsamen Ausschuss erörtert, der die Aussetzung der Anerkennung von Feststellungen der betreffenden zuständigen Behörde beschließen oder eine Überprüfung ihrer technischen Kompetenz für notwendig erklären kann. Eine solche Überprüfung wird in der Regel zeitnah von der Partei durchgeführt, der die betreffende zuständige Behörde untersteht, kann jedoch von beiden Parteien gemeinsam durchgeführt werden, wenn sie dies beschließen.

8. Kann der Gemeinsame Ausschuss im Falle einer gemäß Absatz 6 dieses Artikels erfolgten Beanstandung nicht innerhalb von 30 Tagen nach ihrer Mitteilung eine Lösung herbeiführen, darf die beanstandende Partei die Anerkennung der Feststellungen der betreffenden zuständigen Behörde aussetzen, sie anerkennt jedoch die Feststellungen dieser zuständigen Behörde, die vor dem Datum der Mitteilung erfolgt sind. Eine solche Aussetzung kann wirksam bleiben, bis der Gemeinsame Ausschuss eine Lösung herbeigeführt hat.

*Artikel 6*

**Schutzmaßnahmen**

1. Nichts in diesem Übereinkommen ist so auszulegen, dass die Befugnisse einer Partei beschränkt werden, alle angemessenen und unmittelbaren Maßnahmen zu ergreifen, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass ein Erzeugnis oder eine Dienstleistung

   (a) die Gesundheit oder Sicherheit von Personen gefährden,

   (b) den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweiligen Partei innerhalb des Geltungsbereichs dieses Abkommens nicht entsprechen oder

(c) anderweitig einer Anforderung aus dem Geltungsbereich des anwendbaren Anhangs dieses Abkommens nicht genügen.

2. Trifft eine Partei Maßnahmen gemäß Absatz 1 dieses Artikels, unterrichtet sie die andere Partei davon schriftlich innerhalb von 15 Arbeitstagen nach dem Ergreifen der betreffenden Maßnahmen unter Angabe von Gründen.

*Artikel 7*

**Mitteilungen**

1. Die Parteien kommen überein, dass für Mitteilungen zwischen ihnen betreffend die Umsetzung dieses Abkommens folgende Stellen zuständig sind:

(a) in technischen Angelegenheiten die technischen Organe,

(b) in allen anderen Angelegenheiten:

– für Kanada: Verkehrsministerium (Department of Transport)

– für die Europäische Gemeinschaft: Europäische Kommission und zuständige Behörden der Mitgliedstaaten, wenn zutreffend.

2. Bei Unterzeichnung dieses Abkommens unterrichten die Parteien einander über die einschlägigen Kontaktstellen.

*Artikel 8*

**Zusammenarbeit, Unterstützung und Transparenz**

1. Jede Partei sorgt dafür, dass die andere Partei fortlaufend und vollständig über ihre einschlägigen Gesetze, Regelungen, Normen, Anforderungen und über ihr Zertifizierungssystem unterrichtet wird.

2. Die Parteien unterrichten einander über die bei ihnen vorgelegten Entwürfe für wesentliche Überarbeitungen ihrer einschlägigen Gesetze, Regelungen, Normen, Anforderungen und ihres Zertifizierungssystems, wenn sich diese Überarbeitungen auf das Abkommen auswirken können. So weit möglich, geben sie einander bei solchen Überarbeitungen Gelegenheit zur Äußerung und tragen solchen Äußerungen gebührend Rechnung.

3. Die Parteien entwickeln in angemessener Weise Verfahren für die Regulierungszusammenarbeit und die Transparenz bei all ihren Tätigkeiten im Geltungsbereich dieses Abkommens.

4. Die Parteien vereinbaren, einander im Rahmen ihrer anwendbaren Rechtsvorschriften auf Anfrage und zeitnah Informationen über Unfälle, Vorkommnisse und Ereignisse im Zusammenhang mit Angelegenheiten im Geltungsbereich dieses Abkommens zu übermitteln.

5. Für die Untersuchung und Lösung von Sicherheitsfragen im Wege der Zusammenarbeit gestatten die Parteien einander auf Stichprobenbasis die Teilnahme an ihren Inspektionen und Audits oder führen bei Bedarf gemeinsame Inspektionen und Audits durch.

*Artikel 9*

**Gemeinsamer Ausschuss der Parteien**

1. Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern beider Parteien eingesetzt. Der Gemeinsame Ausschuss ist zuständig für das effektive Funktionieren dieses Abkommens und tritt regelmäßig zusammen, um die Effektivität bei der Umsetzung des Abkommens zu bewerten.

2. Der gemeinsame Ausschuss kann sich mit allen Fragen in Bezug auf das Funktionieren und die Durchführung dieses Abkommens befassen. Insbesondere ist er verantwortlich für:

   (a) Prüfung und angemessene Maßnahmen bei Beanstandungen auf der Grundlage von Artikel 5

   (b) Lösung von Fragen in Bezug auf die Anwendung und Durchführung dieses Abkommens, einschließlich der Fragen, die in dem aufgrund des betreffenden Anhangs eingesetzten Gemeinsamen sektoralen Ausschusses nicht gelöst werden konnten

   (c) Suche nach Möglichkeiten zur Verbesserung der Funktionsweise dieses Abkommens und Übermittlung entsprechender Empfehlungen zur Änderung des Abkommens an die Parteien

   (d) Erörterung spezifischer Änderungen der Anhänge

   (e) bei Bedarf Koordinierung der Ausarbeitung zusätzlicher Anhänge

   (f) bei Bedarf Annahme von Arbeitsverfahren für die regulatorische Zusammenarbeit und die Transparenz aller in Artikel 4 genannten Tätigkeiten, die nicht von den Gemeinsamen sektoralen Ausschüssen entwickelt werden.

3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Abkommens eine Geschäftsordnung.

*Artikel 10*

**Aussetzung von Verpflichtungen zur gegenseitigen Anerkennung**

1. Eine Partei kann ihre in einem Anhang dieses Abkommens aufgeführten Verpflichtungen ganz oder teilweise aussetzen, wenn

   (a) die andere Partei ihren in diesem Anhang des Abkommens aufgeführten Verpflichtungen nicht nachkommt oder

   (b) eine oder mehrere ihrer zuständigen Behörden nicht in der Lage sind, neue oder zusätzliche Anforderungen, die von der anderen Partei auf dem vom betreffenden Anhang des Abkommens abgedeckten Gebiet beschlossen wurden, zu erfüllen oder

   (c) die andere Partei nicht in der Lage ist, die für die Umsetzung der Bestimmungen dieses Abkommens erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften aufrecht zu erhalten.

2. Vor der Aussetzung ihrer Verpflichtungen beantragt die betreffende Partei gemäß Artikel 15 Konsultationen. Können durch die Konsultationen die Unstimmigkeiten in Bezug auf die Anhänge nicht ausgeräumt werden, kann jede Partei der anderen ihre Absicht mitteilen, die Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Zulassungen im Rahmen des Anhangs, der von den Unstimmigkeiten betroffen ist, auszusetzen. Eine solche Mitteilung muss schriftlich erfolgen und die Gründe für die Aussetzung müssen ausführlich dargelegt werden.

3. Die Aussetzung tritt 30 Tage nach dem Datum der Mitteilung in Kraft, sofern die Partei, die die Aussetzung eingeleitet hat, nicht vor Ablauf dieser Frist gegenüber der anderen schriftlich erklärt, dass sie ihre Mitteilung zurückzieht. Die Aussetzung betrifft nicht die Gültigkeit der Konformitätsfeststellungen, Zeugnisse und Zulassungen, die von den Technischen Organen der Parteien oder der betreffenden zuständigen Behörde vor dem Datum des Inkrafttretens der Aussetzung getroffen bzw. erteilt wurden. Jede in Kraft getretene Aussetzung kann nach einem entsprechenden Schriftwechsel der Parteien unverzüglich aufgehoben werden.

*Artikel 11*

**Vertraulichkeit**

1. Die Vertragsparteien kommen überein, nach Maßgabe ihrer Rechtsvorschriften die Vertraulichkeit der aufgrund dieses Abkommens ausgetauschten Informationen zu wahren.

2. Insbesondere legen die Vertragsparteien nicht die aufgrund dieses Abkommens ausgetauschten Informationen offen, bei denen es sich um Geschäftsgeheimnisse, vertrauliche Wirtschafts- oder Finanzinformationen oder um Informationen über laufende Untersuchungen handelt, und gestatten auch den zuständigen Behörden nicht, solche Informationen offen zu legen. Zu diesem Zweck werden solche Informationen als intern betrachtet und entsprechend gekennzeichnet.

3. Die Parteien oder eine zuständige Behörde können beim Austausch von Informationen mit der anderen Partei oder mit einer zuständigen Behörde der anderen Partei angeben, welche Informationen nicht offen gelegt werden dürfen.

4. Die Parteien treffen alle bei vernünftiger Betrachtungsweise notwendigen Vorkehrungen zum Schutz der aufgrund dieses Abkommens erhaltenen Informationen gegen unerlaubte Offenlegung.

*Artikel 12*

**Kostendeckung**

1. Keine Partei erhebt von natürlichen oder juristischen Personen, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen im Hinblick auf Konformitätsbewertungsdienste geregelt sind und von der anderen Partei erbracht werden, Gebühren oder Entgelte.

2. Die Parteien bemühen sich zu gewährleisten, dass Gebühren oder Entgelte, durch ihr Technisches Organ von natürlichen oder juristischen Personen erhoben werden, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen geregelt sind, gerecht und angemessen sind, den

erbrachten Zertifizierungs- und Überwachungsleistungen entsprechen und nicht zu Handelshemmnissen führen.

3. Die Technischen Organe der Parteien sind berechtigt, über die von natürlichen oder juristischen Personen, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen geregelt sind, erhobenen Gebühren und Entgelte die Kosten zu decken, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des entsprechenden Anhangs und durch Audits und Inspektionen in Anwendung von Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 8 Absatz 5 entstehen.

*Artikel 13*

**Abkommen mit anderen Ländern**

1. Sofern in den Anhängen nichts anderes festgelegt ist, begründen Verpflichtungen in Abkommen der Parteien mit Drittstaaten, die nicht Partei dieses Abkommens sind, keine Verpflichtung der jeweils anderen Partei zur Anerkennung der Ergebnisse der von dem betreffenden Drittstaat durchgeführten Konformitätsbewertungsverfahren.

2. Bei seinem Inkrafttreten tritt dieses Abkommen an die Stelle der bilateralen Abkommen über die Sicherheit der Luftfahrt zwischen Kanada und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Bezug auf Angelegenheiten, die unter dieses Abkommen fallen.

3. Dieses Abkommen lässt die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aus anderen internationalen Übereinkünften unberührt.

*Artikel 14*

**Räumlicher Geltungsbereich**

Dieses Abkommen gilt einerseits für die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft angewandt wird, und nach Maßgabe jenes Vertrags, sowie andererseits für das Gebiet des Staates Kanada, es sei denn, in den Anhängen zu diesem Abkommen ist anderes bestimmt.

*Artikel 15*

**Konsultationen und Streitbeilegung**

1. Jede Vertragspartei kann Konsultationen mit der anderen Partei zu jeglicher Frage betreffend dieses Abkommen beantragen. Die andere Partei antwortet auf diesen Antrag unverzüglich und nimmt die Konsultationen zu einem zwischen den Parteien vereinbarten Zeitpunkt binnen 45 Tagen auf.

2. Die Parteien unternehmen jede Anstrengung, um Unstimmigkeiten hinsichtlich ihrer Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens auf einer möglichst niedrigen technischen Ebene durch Konsultationen gemäß den Bestimmungen in den Anhängen dieses Abkommens zu beseitigen.

3. Können Unstimmigkeiten nicht gemäß Absatz 2 dieses Artikels ausgeräumt werden, so kann jedes Technische Organ den Gemeinsamen Ausschuss der Parteien anrufen, der über die Frage berät.

*Artikel 16*

**Inkrafttreten, Beendigung und Änderung**

1. Dieses Abkommen tritt in Kraft am Datum der letzten Note in einem diplomatischen Notenwechsel, in dem die Parteien einander notifiziert haben, dass ihre jeweiligen für das Inkrafttreten erforderlichen internen Verfahren abgeschlossen sind. Das Abkommen bleibt in Kraft, bis es von einer Partei gekündigt wird.

2. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten durch schriftliche Notifikation an die andere Vertragspartei jederzeit kündigen, wobei die genannte Kündigungsnotifikation vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen werden kann.

3. Strebt eine Partei eine Änderung des Abkommens durch Streichung eines oder mehrerer Anhänge und Beibehaltung der übrigen Anhänge an, sollte diese Partei bemüht sein, diese Änderung des Abkommens einvernehmlich und gemäß den Verfahren dieses Artikels durchzuführen. Kommt ein solches Einvernehmen nicht zustande, so tritt das Abkommen nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten nach dem Datum der Notifikation außer Kraft, es sei denn, die Parteien haben anderes vereinbart.

4. Die Parteien können dieses Abkommen durch beiderseitige schriftliche Zustimmung ändern. Änderungen dieses Abkommens treten am Datum der letzten schriftlichen Notifikation einer Partei an die andere in Kraft, wonach die für das Inkrafttreten erforderlichen nationalen Verfahren abgeschlossen sind.

5. Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 4 dieses Artikels können die Parteien vereinbaren, die Änderung bestehender oder die Hinzufügung neuer Anhänge mittels eines diplomatischen Notenwechsels durchzuführen. Diese Änderungen treten nach den Bedingungen in Kraft, die in dem diplomatischen Notenwechsel vereinbart wurden.

6. Nach Beendigung dieses Abkommens behalten Lufttüchtigkeitszulassungen, Umweltzulassungen oder sonstige Bescheinigungen, die im Rahmen dieses Abkommens vor seiner Beendigung erteilt wurden, ihre Gültigkeit für die Parteien, sofern ihre Konformität mit den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Partei fortbesteht.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu ordnungsgemäß befugten Unterzeichneten in XX am XX.XX.2008 ihre Unterschrift unter dieses in zwei Urschriften in bulgarischer, tschechischer, dänischer, niederländischer, englischer, estnischer, finnischer, französischer, deutscher, griechischer, ungarischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, slowakischer, slowenischer, spanischer und schwedischer Sprache abgefasste Abkommen gesetzt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

FÜR DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT/ FÜR KANADA

_____ / _____

## Anlage 1

**Liste der zuständigen Behörden, die im Hinblick auf Anhang A als konform mit den Bestimmungen von Artikel 5 Absatz 1 gelten**

1. zuständige Behörden für Musterzulassungen

für Kanada: kanadische Zivilluftfahrtbehörde

für die Europäische Gemeinschaft: Europäische Agentur für Flugsicherheit

2. zuständige Behörden für die Aufsicht über die Herstellung

für Kanada: kanadische Zivilluftfahrtbehörde

für die Europäische Gemeinschaft: Europäische Agentur für Flugsicherheit

zuständige Behörden der Mitgliedstaaten

**Anlage 2**

**Zuständige Behörden der 27 EU-Mitgliedstaaten, die im Hinblick auf Anhang B als konform mit den Bestimmungen von Artikel 5 Absatz 1 gelten**

# ANHANG A

## Zertifizierungsverfahren für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt

**1. ANWENDUNGSBEREICH**

**1.1. Dieses Verfahren (nachstehend: „Verfahren“) findet Anwendung bei:**

*1.1.1. gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsfeststellungen betreffend Konstruktions-, Umweltverträglichkeits- und konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen an Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die vom Technischen Organ der Partei getroffen werden, die als bevollmächtigter Vertreter des Konstruktionsstaates auftritt,*

*1.1.2. der gegenseitigen Anerkennung von Feststellungen, dass neue oder gebrauchte Erzeugnisse der Zivilluftfahrt die Anforderungen beider Parteien in Bezug auf Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit erfüllen, bei der gegenseitigen Anerkennung von Genehmigungen für Konstruktionsänderungen und Reparaturverfahren für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die in der Zuständigkeit der Parteien erfolgen,*

*1.1.3. Zusammenarbeit und Unterstützung bei der Erhaltung der Lufttüchtigkeit in Betrieb befindlicher Luftfahrzeuge.*

**1.2. Für die Zwecke dieses Verfahrens gelten folgende Begriffsbestimmungen:**

(a) „Offizielle Freigabebescheinigung“: Erklärung seitens einer der der ausführenden Partei unterstehenden Person oder Organisation, dass ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt, bei dem es sich nicht um ein vollständiges Luftfahrzeug handelt, entweder ein neu hergestelltes Erzeugnis ist oder dass das Erzeugnis nach Instandhaltungsarbeiten freigegeben wurde.

(b) „Export-Lufttüchtigkeitszeugnis“: Ausfuhrerklärung seitens einer der der ausführenden Partei unterstehenden Person oder Organisation, dass ein vollständiges Luftfahrzeug, für das die Rechtsvorschriften der ausführenden Partei gelten, die Anforderungen der einführenden Partei in Bezug auf Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit erfüllt.

(c) „Ausführende Partei“: Partei, aus deren Gebiet ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt ausgeführt wird.

(d) „Einführende Partei“: Partei, in deren Gebiet ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt eingeführt wird.

## 2. GEMEINSAMER SEKTORALER AUSSCHUSS FÜR ZERTIFIZIERUNG

### 2.1. Zusammensetzung

*2.1.1. Es wird ein Gemeinsamer sektoraler Ausschuss für Zertifizierung eingesetzt. Diesem Ausschuss gehören Vertreter beider Parteien an, die auf Führungsebene zuständig sind für:*

2.1.1.1. die Zertifizierung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt,

2.1.1.2. die Herstellung, soweit es sich um andere Personen handelt als gemäß Unterabsatz 2.1.1.1,

2.1.1.3. Zertifizierungsvorschriften und Normen sowie

2.1.1.4. interne Kontrollen der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme.

*2.1.2. Gemäß dem einvernehmlichen Beschluss der Parteien können weitere Personen in den Ausschuss eingeladen werden, die dem Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung die Erfüllung seiner Aufgaben erleichtern können.*

*2.1.3. Der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Zertifizierung gibt sich eine Geschäftsordnung.*

### 2.2. Mandat

*2.2.1. Der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Zertifizierung tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Funktionsweise und Anwendung dieses Verfahrens zu gewährleisten, und hat unter anderem folgende Aufgaben:*

(e) er beschließt bei Bedarf über Arbeitsverfahren zur Erleichterung des Zertifizierungsverfahrens,

(f) er beschließt bei Bedarf über technische Beschreibungen und Festlegungen (TSO) für die Zwecke von Unterabsatz 3.3.7 dieses Verfahrens,

(g) er bewertet regulatorische Änderungen bei den Parteien, um sicherzustellen, dass die Zertifizierungsanforderungen auf dem neusten Stand bleiben,

(h) er erarbeitet bei Bedarf Vorschläge für den Gemeinsamen Ausschuss zu Änderungen dieses Verfahrens, soweit sie nicht unter Unterabsatz 2.2.1 Buchstabe b fallen,

(i) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren in gleicher Weise auslegen,

(j) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren konsequent anwenden,

(k) er räumt Divergenzen zu technischen Fragen aus, die sich aus der Auslegung oder der Anwendung dieses Verfahrens ergeben, einschließlich solcher, die bei der Festlegung von Zertifizierungsgrundlagen oder der Anwendung besonderer Bedingungen, Ausnahmen und Abweichungen entstehen könnten,

(l) er organisiert bei Bedarf die Teilnahme einer Partei an den internen Kontrollen der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme der jeweils anderen Partei,

(m) er ermittelt bei Bedarf die Kontaktstellen mit Zuständigkeit für die Zertifizierung der Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die von den Parteien untereinander ein- oder ausgeführt werden, und

(n) er entwickelt effektive Mittel und Wege für die Zusammenarbeit, die Unterstützung und den Informationsaustausch in Bezug auf Sicherheits- und Umweltnormen sowie Zertifizierungssysteme, um Divergenzen zwischen den Parteien möglichst gering zu halten.

*2.2.2. Sollte der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Zertifizierung nicht in der Lage sein, Divergenzen gemäß Unterabsatz 2.2.1 Buchstabe g auszuräumen, verweist er das betreffende Problem an den Gemeinsamen Ausschuss und sorgt dafür, dass die von diesem Ausschuss getroffene Entscheidung umgesetzt wird.*

## 3. KONSTRUKTIONSGENEHMIGUNGEN

### 3.1. Allgemeine Bestimmungen

*3.1.1. Dieses Verfahren betrifft Konstruktionsgenehmigungen und -änderungen für: Musterzulassungen, ergänzende Musterzulassungen, Reparaturen, Teile und Ausrüstungen.*

*3.1.2. Für die Anwendung dieses Verfahrens vereinbaren die Parteien, dass der Nachweis der Fähigkeit eines Konstruktionsbetriebs, seinen Verpflichtungen nachzukommen, von beiden Parteien ausreichend kontrolliert wird, um etwaige Unterschiede bei spezifischen Anforderungen der jeweils anderen Partei zu berücksichtigen.*

*3.1.3. Der Antrag auf Konstruktionsgenehmigung ist bei Bedarf von der ausführenden Partei bei der einführenden Partei zu stellen.*

*3.1.4. Die Technischen Organe sind die für die Umsetzung dieses Teils von Abschnitt 3 betreffend Konstruktionsgenehmigungen zuständigen Stellen.*

### 3.2. Zertifizierungsgrundlage

*3.2.1. Bei Musterzulassungen legt die einführende Partei die für ein vergleichbares Erzeugnis ihrer Seite geltenden Normen zugrunde, die anwendbar waren, als der Antrag auf die ursprüngliche Musterzulassung bei der ausführenden Partei gestellt wurde.*

*3.2.2. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 und für die Genehmigung einer Konstruktionsänderung oder eines Reparaturverfahrens gibt die einführende Partei eine Änderung der gemäß Unterabsatz 3.2.1 festgelegten Zertifizierungsgrundlage an, wenn sie der Auffassung ist, dass eine solche Änderung für die betreffenden Konstruktionsänderungen oder Reparaturverfahren angebracht ist.*

*3.2.3. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 gibt die einführende Partei alle besonderen Bedingungen an, die für neuartige oder ungewöhnliche Konstruktionsmerkmale eines Erzeugnisses Anwendung finden oder finden sollen, die nicht unter die geltenden Lufttüchtigkeits- oder Umweltnormen fallen.*

*3.2.4. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 gibt die einführende Partei alle Ausnahmen oder Abweichungen von den geltenden Normen an.*

*3.2.5. Bei der Angabe besonderer Bedingungen, Ausnahmen, Abweichungen oder Änderungen in Bezug auf die Zertifizierungsgrundlage berücksichtigt die einführende Partei gebührend die Situation der ausführenden Partei und stellt an die Erzeugnisse der ausführenden Partei keine höheren Anforderungen als an gleichwertige eigene Erzeugnisse. Die einführende Partei teilt der ausführenden Partei alle besonderen Bedingungen, Aisnahmen, Abweichungen oder Änderungen in Bezug auf die Zertifizierungsgrundlage mit.*

### 3.3. Zertifizierungsverfahren

*3.3.1. Die ausführende Partei stellt der einführenden Partei alle erforderlichen Informationen zur Verfügung, um es dieser zu ermöglichen, sich mit einzelnen Erzeugnissen der Zivilluftfahrt der ausführenden Partei und mit ihrer Zertifizierung vertraut zu machen und zu bleiben.*

*3.3.2. Für jede Konstruktionsgenehmigung entwickeln die Parteien ein Zertifizierungsprogramm auf der Grundlage der vom Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung ggf. festgelegten Arbeitsverfahren.*

*3.3.3. Die einführende Partei erteilt ihre Musterzulassung oder ergänzende Musterzulassung für ein Luftfahrzeug, ein Triebwerk oder einen Propeller, wenn*

(a) die ausführende Partei ihre eigene Zulassung erteilt hat,

(b) die ausführende Partei der einführenden Partei bescheinigt, dass die Musterzulassung für ein Erzeugnis mit der in Absatz 3.2 genannten Zertifizierungsgrundlage in Einklang steht und

(c) alle beim Zertifizierungsverfahren aufgetretenen Fragen geklärt sind.

*3.3.4. Konstruktionsänderungen bei einem Erzeugnis der Zivilluftfahrt, für das die einführende Partei eine Musterzulassung erteilt hat, werden wie folgt genehmigt:*

3.3.4.1. Die ausführende Partei teilt die Konstruktionsänderungen in Einklang mit den vom Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung festgelegten Arbeitsverfahren in zwei Kategorien ein.

3.3.4.2. Bei der Kategorie der Konstruktionsänderungen, die eine Einbeziehung der einführenden Partei verlangen, genehmigt die einführende Partei diese Änderungen nach Erhalt einer schriftlichen Erklärung der ausführenden Partei, dass die Konstruktionsänderungen mit der in Absatz 3.2 genannten Zertifizierungsgrundlage in Übereinstimmung stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jede Konstruktionsänderung oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Konstruktionsänderungen vorlegen.

3.3.4.3. Bei allen anderen Konstruktionsänderungen ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.

*3.3.5. Konstruktionsänderungen bei einem Erzeugnis der Zivilluftfahrt, für das die einführende Partei eine ergänzende Musterzulassung erteilt hat, werden wie folgt genehmigt:*

3.3.5.1. Die ausführende Partei teilt die Konstruktionsänderungen in Einklang mit den vom Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung festgelegten Arbeitsverfahren in zwei Kategorien ein.

3.3.5.2. Bei der Kategorie der Konstruktionsänderungen, die eine Einbeziehung der einführenden Partei verlangen, genehmigt die einführende Partei diese Änderungen nach Erhalt einer schriftlichen Erklärung der ausführenden Partei, dass die Konstruktionsänderungen mit der in Absatz 3.2 genannten Zertifizierungsgrundlage in Übereinstimmung stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jede Konstruktionsänderung oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Konstruktionsänderungen vorlegen.

3.3.5.3. Bei allen anderen Konstruktionsänderungen ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.

*3.3.6. Reparaturverfahren für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, für die die einführende Partei eine Musterzulassung erteilt hat, werden wie folgt genehmigt:*

3.3.6.1. Die ausführende Partei teilt die Reparaturverfahren in Einklang mit den vom Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung festgelegten Arbeitsverfahren in zwei Kategorien ein.

3.3.6.2. Bei der Kategorie der Reparaturverfahren, die eine Einbeziehung der einführenden Partei verlangen, genehmigt die einführende Partei diese Verfahren nach Erhalt einer schriftlichen Erklärung der ausführenden Partei, dass die Reparaturverfahren mit der in Absatz 3.2 genannten Zertifizierungsgrundlage in Übereinstimmung stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jedes umfangreichere Reparaturverfahren oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Reparaturverfahren vorlegen.

3.3.6.3. Bei allen anderen Reparaturverfahren ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.

*3.3.7. Bei Teilen und Ausrüstungen, die eine Genehmigung auf der Grundlage von TSO (technische Beschreibungen und Festlegungen), die vom Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung gemäß Absatz 2.2 dieses Verfahrens beschlossen wurden, erhalten haben, werden die Genehmigungen der ausführenden Partei für Teile und Ausrüstungen von der einführenden Partei als gleichwertig mit ihren eigenen gemäß ihren Rechtsvorschriften und Verfahren erteilten Genehmigungen anerkannt.*

**3.4. Konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen**

*3.4.1. Die einführende Partei teilt der ausführenden Partei auf Anfrage ihre aktuellen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen mit.*

*3.4.2. Die einführende Partei legt zusammen mit der ausführenden Partei entweder von Fall zu Fall oder durch Aufstellung einer Liste der spezifischen aktuell gültigen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Erzeugnissen und/oder Betriebsarten fest, bei welchen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen sie die schriftliche Erklärung der ausführenden Partei über Zertifizierung und Konformität akzeptiert.*

**3.5. Erhaltung der Lufttüchtigkeit**

*3.5.1. Die beiden Parteien arbeiten zusammen bei der Untersuchung von Aspekten der Lufttüchtigkeit bei Unfällen und Vorkommnissen im Zusammenhang mit Erzeugnissen der Zivilluftfahrt, die unter dieses Abkommen fallen, und aus denen sich Zweifel an der Lufttüchtigkeit dieser Erzeugnisse ergeben.*

*3.5.2. Die ausführende Partei legt für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung ihren Rechtsvorschriften unterliegen, angemessene Maßnahmen fest, um Sicherheitsmängel an den Mustern zu beseitigen, die nach Indienststellung dieser Erzeugnisse entdeckt werden, einschließlich entsprechender Maßnahmen für Teile, die von Zulieferern konstruiert und/oder hergestellt werden, die als Untervertragnehmer tätig sind für einen Hauptvertragnehmer in dem Gebiet, für das die Rechtsvorschriften der ausführenden Vertragspartei gelten.*

*3.5.3. Die ausführende Partei unterstützt in Bezug auf Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung ihren Rechtsvorschriften unterliegen, die einführende Partei bei der Festlegung der von dieser Partei als notwendig erachteten Maßnahmen zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Erzeugnisse.*

*3.5.4. Jede Partei sorgt für die ständige Unterrichtung der anderen Partei über alle verbindlichen Richtlinien zur Lufttüchtigkeit oder über andere Maßnahmen, die sie für notwendig erachtet, um die fortgesetzte Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung ihren Rechtsvorschriften unterliegen und die unter dieses Abkommen fallen, zu gewährleisten.*

**4. HERSTELLUNGSGENEHMIGUNG**

**4.1. Für die Anwendung dieses Verfahrens kommen die Parteien überein, dass der Nachweis eines Herstellungsbetriebs über die Fähigkeit, für die Sicherung und**

**Kontrolle der Produktionsqualität bei Erzeugnissen der Zivilluftfahrt zu sorgen, von einer zuständigen Behörde einer der beiden Parteien so umfassend beaufsichtigt wird, dass etwaigen Unterschieden bei spezifischen Anforderungen der anderen Partei Rechnung getragen wird.**

**4.2. Wenn sich die Herstellungsgenehmigung unter der Regulierungsaufsicht einer Partei auch auf die Herstellungsstandorte und -einrichtungen im Gebiet der anderen Partei oder in einem Drittstaat erstreckt, bleibt die Zuständigkeit für die Überwachung und die Aufsicht über diese Herstellungsstandorte und -einrichtungen bei der erstgenannten Partei.**

**4.3. Die Parteien können bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Hinblick auf Regulierungsüberwachung und -aufsicht die Unterstützung der Zivilluftfahrtbehörde eines Drittstaates in Anspruch nehmen, wenn eine der Parteien eine Genehmigung erteilt oder durch förmliche Vereinbarung oder Regelung mit diesem Drittstaat erweitert hat.**

**4.4. Die in Artikel 5 des Abkommens genannten zuständigen Behörden sind für die Umsetzung dieses Abschnitts 4 zuständig.**

## 5. EXPORT-LUFTTÜCHTIGKEITSZULASSUNG

### 5.1. Allgemeines

*5.1.1. Die ausführende Partei erteilt Export-Lufttüchtigkeitszulassungen für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die in das Gebiet der einführenden Partei ausgeführt werden, nach den Bedingungen der Absätze 5.2 und 5.3.*

*5.1.2. Die einführende Partei anerkennt die von der ausführenden Partei gemäß den Absätzen 5.2 and 5.3 ausgestellten Export-Lufttüchtigkeitszulassungen.*

*5.1.3. Die speziellen Kennzeichnungen, die nach den Rechtsvorschriften der ausführenden Partei an Teilen und Ausrüstungen anzubringen sind, werden von der einführenden Partei als konform mit ihren eigenen rechtlichen Anforderungen anerkannt.*

### 5.2. Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse

*5.2.1. Neue Luftfahrzeuge*

5.2.1.1. Eine ausführende Partei erteilt über ihre mit der Durchführung dieses Verfahrens betraute zuständige Behörde ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis für neue Luftfahrzeuge, in dem bestätigt wird, dass das Luftfahrzeug

(a) einem von der einführenden Partei in Übereinstimmung mit diesem Verfahren genehmigten Muster entspricht,

(b) sich in einem sicheren Betriebszustand befindet, d.h. auch den geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei, die von dieser mitgeteilt wurden, entspricht,

(c) alle von der einführenden Partei vorgeschriebenen und von ihr mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen erfüllt.

*5.2.2. Gebrauchte Luftfahrzeuge*

5.2.2.1. Für gebrauchte Luftfahrzeuge, für die die einführende Partei eine Musterzulassung erteilt hat, stellt die ausführende Partei über ihre mit der Aufsicht über das Lufttüchtigkeitszeugnis dieses Luftfahrzeugs betraute zuständige Behörde ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis aus, wonach das Luftfahrzeug

(a) einem von der einführenden Partei in Übereinstimmung mit diesem Verfahren genehmigten Muster entspricht,

(b) sich in einem sicheren Betriebszustand befindet, d.h. allen geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei, die von dieser mitgeteilt wurden, entspricht,

(c) während seiner Lebensdauer auf der Grundlage genehmigter Verfahren und Methoden ordnungsgemäß instand gehalten wurde (nachgewiesen durch Protokolle und Instandhaltungsaufzeichnungen) und

(d) alle von der einführenden Partei vorgeschriebenen und von ihr mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen erfüllt.

5.2.2.2. Bei gebrauchten Luftfahrzeugen, die im Geltungsbereich ihrer Rechtsvorschriften hergestellt wurden, erklären sich die Parteien bereit, einander auf Anfrage bei der Beschaffung folgender Informationen zu unterstützen:

(a) Konfiguration des Luftfahrzeugs bei seiner Auslieferung und

(b) spätere von der betreffenden Partei genehmigte Nachrüstungen des Luftfahrzeugs.

5.2.2.3. Die Parteien anerkennen auch die von der jeweils anderen Seite erteilten Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse für gebrauchte Luftfahrzeuge, die in einem Drittstaat hergestellt und/oder montiert wurden, wenn die Bedingungen der Unterabsätze 5.2.2.1 Buchstaben a bis d erfüllt sind.

5.2.2.4. Die einführende Partei kann Inspektions- und Instandhaltungsaufzeichnungen anfordern, die folgende Angaben enthalten (aber nicht auf diese beschränkt sein müssen):

(a) das Original oder eine bestätigte originalgetreue Kopie eines von der ausführenden Partei erteilten Export-Lufttüchtigkeitszeugnisses oder ein gleichwertiges Dokument,

(b) Aufzeichnungen, die belegen, dass alle Überholungen, wesentlichen Änderungen und Reparaturen gemäß den von der ausführenden Partei genehmigten oder anerkannten Anforderungen durchgeführt wurden, und

(c) Instandhaltungsaufzeichnungen und Protokolle, die belegen, dass das gebrauchte Luftfahrzeug während seiner gesamten Lebensdauer gemäß den Anforderungen eines genehmigten Instandhaltungsprogramms ordnungsgemäß instand gehalten wurde.

**5.3. Offizielle Freigabebescheinigung**

*5.3.1. Neue Triebwerke und Propeller*

5.3.1.1. Die einführende Partei anerkennt die offiziellen Freigabebescheinigungen der ausführenden Partei für neue Triebwerke und Propeller nur unter der Voraussetzung, dass diese Bescheinigung sicherstellt:

(a) das Triebwerk oder der Propeller entsprechen einem von der einführenden Partei gemäß diesem Verfahren genehmigten Muster,

(b) das Triebwerk oder der Propeller befinden sich in einem betriebssicheren Zustand und entsprechen auch den mitgeteilten geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei und

(c) das Triebwerk oder der Propeller genügen allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen.

5.3.1.2. Die ausführende Partei exportiert alle neuen Triebwerke und Propeller mit einer offiziellen Freigabebescheinigung, die entsprechend ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausgestellt wurde.

*5.3.2. Neue Baugruppen, Teile und Ausrüstungen*

5.3.2.1. Die einführende Partei anerkennt die offiziellen Freigabebescheinigungen der ausführenden Partei für neue Baugruppen, Teile (einschließlich geänderter und/oder Ersatzteile) und Ausrüstungen nur unter der Voraussetzung, dass diese Bescheinigung sicherstellt:

(a) die Baugruppen, Teile oder Ausrüstungen entsprechen den von der einführenden Partei genehmigten Konstruktionsdaten,

(b) sie befinden sich in einem betriebssicheren Zustand und

(c) sie genügen allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen.

5.3.2.2. Die ausführende Partei exportiert alle neuen Teile mit einer offiziellen Freigabebescheinigung, die entsprechend ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausgestellt wurde.

**6. TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG**

**6.1. Die Parteien gewähren einander bei Bedarf über ihre zuständigen Behörden technische Unterstützung.**

**6.2. Diese Unterstützung kann sich unter anderem auf folgende Bereiche erstrecken:**

*6.2.1. Feststellung der Einhaltung von Vorschriften:*

(a) Teilnahme an Prüfungen

(b) Durchführung von Inspektionen zur Feststellung der Einhaltung von Vorschriften und Konformität

(c) Überprüfungsberichte und

(d) Datenbeschaffung.

*6.2.2. Überwachung und Aufsicht:*

(a) Teilnahme an Erstinspektionen (FAI) von Teilen

(b) Überwachung der Kontrollen spezieller Verfahren

(c) Durchführung von Stichprobeninspektionen bei Teilen aus der Herstellung

(d) Überwachung der Tätigkeiten benannter Personen oder zugelassener Organisationen gemäß Artikel 3 Absatz 5 des Abkommens

(e) Untersuchung von Betriebsproblemen und

(f) Bewertung und Beaufsichtigung von Systemen zur Gewährleistung der Produktionsqualität.

## Anhang B

## Instandhaltungsverfahren

### 1. ANWENDUNGSBEREICH

Dieses Verfahren (nachstehend: „Verfahren“) betrifft die gegenseitige Anerkennung von Feststellungen im Bereich der Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten.

### 2. ANWENDBARE RECHTSVORSCHRIFTEN

Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke dieses Verfahrens die Einhaltung der anwendbaren Instandhaltungsvorschriften einer Partei und der in Anlage B1 zu diesem Verfahren enthaltenen Regulierungsanforderungen der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften der anderen Partei gleichkommt.

Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke dieses Verfahrens die Zertifizierungspraktiken und -verfahren der zuständigen Behörden beider Parteien gleichwertige Nachweise für die Einhaltung der im vorstehenden Absatz genannten Anforderungen darstellen.

Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke dieses Verfahrens die jeweiligen Normen der Parteien für die Zulassung von Instandhaltungspersonal als gleichwertig betrachtet werden.

### 3. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieses Verfahrens gelten folgende Begriffsbestimmungen:

(a) „Luftfahrzeug“: Maschine, die sich aufgrund von Reaktionen der Luft, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind, in der Atmosphäre halten kann

(b) „Komponente“: Triebwerk, Propeller, Teil oder Ausrüstung

(c) „großes Luftfahrzeug“: Luftfahrzeug, das als Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder mehr eingestuft ist, oder ein mehrmotoriger Hubschrauber und

(d) „Änderung“: eine Änderung der Konstruktion, Konfiguration, Leistung, Umweltmerkmale oder Betriebsbeschränkungen eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt.

## 4. GEMEINSAMER SEKTORALER AUSSCHUSS FÜR INSTANDHALTUNG

### 4.1. Zusammensetzung

*4.1.1. Es wird ein Gemeinsamer sektoraler Ausschuss für Instandhaltung eingesetzt. Diesem Ausschuss gehören Vertreter beider Parteien an, die auf Führungsebene zuständig sind für:*

(e) die Zulassung von Instandhaltungsorganisationen

(f) die Umsetzung von Rechtsvorschriften und Normen, die Instandhaltungsorganisationen betreffen

(g) interne Inspektionen zur Kontrolle der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme.

*4.1.2. Gemäß dem einvernehmlichen Beschluss der Parteien können weitere Personen in den Ausschuss eingeladen werden, die dem Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Instandhaltung die Erfüllung seiner Aufgaben erleichtern können.*

*4.1.3. Der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Instandhaltung gibt sich eine Geschäftsordnung.*

### 4.2. Mandat

*4.2.1. Der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Instandhaltung tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Funktionsweise und Anwendung dieses Verfahrens zu gewährleisten, und hat unter anderem folgende Aufgaben:*

(a) er bewertet regulatorische Änderungen bei den Parteien, um sicherzustellen, dass die in Anlage B1 zu diesem Verfahren aufgeführten Anforderungen auf dem neusten Stand bleiben

(b) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren in gleicher Weise auslegen,

(c) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren konsequent anwenden,

(d) er räumt Divergenzen zu technischen Fragen aus, die sich aus der Auslegung oder der Anwendung dieses Verfahrens ergeben, einschließlich solcher, die bei der Auslegung oder Umsetzung dieses Verfahrens entstehen könnten,

(e) er organisiert bei Bedarf die Teilnahme einer Partei an den internen Kontrollen der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme der jeweils anderen Partei, und

(f) er arbeitet bei Bedarf Vorschläge für den Gemeinsamen Ausschuss zu Änderungen an diesem Verfahren aus.

*4.2.2. Sollte der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Instandhaltung nicht in der Lage sein, Divergenzen gemäß Unterabsatz 4.2.1 Buchstabe d auszuräumen, verweist er das betreffende Problem an den Gemeinsamen Ausschuss und sorgt dafür, dass die von diesem Ausschuss getroffene Entscheidung umgesetzt wird.*

## 5. ZULASSUNG VON INSTANDHALTUNGSORGANISATIONEN

**5.1. Jede Instandhaltungsorganisation einer Partei, die von einer zuständigen Behörde dieser Partei eine Zertifizierung für die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten erhalten hat, muss ein Addendum zu ihrem Instandhaltungshandbuch verabschieden, um den Anforderungen von Anlage B1 zu diesem Verfahren zu genügen. Wenn sich die zuständige Behörde vergewissert hat, dass das Addendum den Anforderungen der Anlage B1 entspricht, erteilt die zuständige Behörde eine Zulassung, aus der die Einhaltung der geltenden Anforderungen der anderen Partei hervorgeht und in der beschrieben wird, in welchem Bereich die Instandhaltungsorganisation an Luftfahrzeugen, die bei der anderen Partei registriert sind, Aufgaben durchführen darf. Dieser Bereich darf nicht über den Umfang ihrer eigenen Zulassung hinausgehen.**

**5.2. Die Zulassung der zuständigen Behörde einer Partei gemäß Absatz 5.1 wird der anderen Partei mitgeteilt und stellt ohne weitere Maßnahmen für diese eine gültige Zulassung dar.**

**5.3. Die Anerkennung einer Zulassung gemäß Absatz 5.2 gilt für die Instandhaltungsorganisation in Bezug auf ihre Hauptniederlassung sowie andere Niederlassungen, die im betreffenden Handbuch aufgeführt werden und der Aufsicht einer zuständigen Behörde unterliegen.**

**5.4. Die Parteien können die Zivilluftfahrtbehörde eines Drittstaates um Unterstützung ersuchen bei der Durchführung der Funktionen ihrer Regulierungsüberwachung und -aufsicht, wenn beide Parteien ihre Genehmigung erteilt oder durch förmliche Vereinbarung oder Regelung mit diesem Drittstaat erweitert haben.**

**5.5. Sind bei einer Partei Änderungen des Umfangs der gemäß Absatz 5.1 erteilten Zulassungen, einschließlich der Widerrufung oder Aussetzung von Zulassungen, erfolgt, setzt sie die andere Partei unverzüglich über ihre zuständige Behörde davon in Kenntnis.**

## 6. NICHTEINHALTUNG DER ANFORDERUNGEN

**6.1. Die Parteien unterrichten einander über bedeutende Fälle von Nichteinhaltung der geltenden Rechtsvorschriften oder sonstiger in diesem Verfahren festgelegter Anforderungen, die die Fähigkeit einer von der anderen Partei anerkannten Organisation beeinträchtigen, Instandhaltungsarbeiten nach den Bedingungen dieses Verfahrens durchzuführen. Nach einer solchen Mitteilung führt die andere Partei die notwendigen Untersuchungen durch und teilt der mitteilenden Partei innerhalb von 15 Arbeitstagen eventuell getroffene Maßnahmen mit.**

**6.2. Bei Divergenzen zwischen den Parteien über die Effektivität der getroffenen Maßnahmen kann die mitteilende Partei verlangen, dass die andere Partei durch Sofortmaßnahmen sicherstellt, dass die betreffende Organisation keine Instandhaltungstätigkeiten an Erzeugnissen der Zivilluftfahrt unter ihrer Regulierungsaufsicht durchführt. Sollte die andere Partei derartige Maßnahmen nicht binnen 15 Arbeitstagen nach dem Ersuchen der mitteilenden Partei treffen, werden die der zuständigen Behörde der anderen Partei im Rahmen dieses Verfahrens übertragenen Befugnisse ausgesetzt, bis das Problem vom Gemeinsamen Ausschuss zufriedenstellend und gemäß den Bestimmungen des Abkommens gelöst ist. Bis zu einer Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses in der Angelegenheit kann die mitteilende Partei alle von ihr für notwendig erachteten Maßnahmen treffen, um sicher zu stellen, dass die betreffende Organisation keine Instandhaltungstätigkeiten an Erzeugnissen der Zivilluftfahrt unter ihrer Regulierungsaufsicht durchführt.**

**6.3. Die Technischen Organe sind die für Mitteilungen im Rahmen dieses Abschnitts 6 zuständigen Stellen.**

## 7. TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG

**7.1. Die Parteien gewähren einander bei Bedarf über ihre zuständigen Behörden technische Unterstützung bei der Bewertung.**

**7.2. Diese Unterstützung kann sich unter anderem auf folgende Bereiche erstrecken:**

(a) Überwachung und Berichterstattung über die fortdauernde Einhaltung der Anforderungen gemäß diesem Verfahren durch die Instandhaltungsorganisationen, die den Rechtsvorschriften der Parteien unterliegen

(b) Durchführung von Untersuchungen und Berichterstattung darüber und

(c) technische Bewertung.

## Anlage B1

## Besondere Regulierungsanforderungen

Die Anerkennung einer Instandhaltungsorganisation, die den Rechtsvorschriften einer Partei untersteht, durch die andere Partei gemäß Abschnitt 5 dieses Verfahrens erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Instandhaltungsorganisation ein Addendum zu ihrem Instandhaltungshandbuch verabschiedet, das unter anderen Folgendes enthält bzw. bestimmt:

(a) eine Erklärung, unterzeichnet vom amtierenden Betriebsleiter, nach der sich die Organisation zur Einhaltung der Bestimmungen des Handbuches und des Addendums verpflichtet,

(b) die Organisation wird den jeweiligen Auftrag des Kunden erfüllen, unter besonderer Berücksichtigung der einschlägigen Lufttüchtigkeitsanweisungen, Änderungen und Reparaturen und der Auflage, dass alle verwendeten Teile von Organisationen hergestellt oder instand gehalten wurden, die von der anderen Partei anerkannt werden,

(c) der den Auftrag erteilende Kunde muss die Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde für alle Konstruktionsdaten zu Änderungen und Reparaturen erhalten haben,

(d) das freigegebene Erzeugnis der Zivilluftfahrt muss den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften entsprechen,

(e) alle Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die den Rechtsvorschriften der anderen Partei unterliegen und bei denen Luftuntüchtigkeit festgestellt wird, müssen der anderen Partei und dem Kunden gemeldet werden.