KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14.6.2007
KOM(2007) 325 endgültig

2007/0110 (ACC)
2007/0111 (ACC)

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES RATES

über die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES RATES

über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 24. November 2003 um die Ermächtigung durch den Rat ersucht, Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und Umweltverträglichkeit zu führen.

2. Der Rat hat die Ermächtigung am 9. März 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 sich auf das Zertifizierungssystem einer Partei zu stützen, um die Konformität mit den Anforderungen der anderen Partei zu prüfen.

5. Im Hinblick auf das Erreichen dieser Ziele wurden in den Verhandlungsrichtlinien folgende Mittel genannt:

   (a) die Anforderungen und Verfahren beider Parteien sollen einander schrittweise angeglichen werden,

   (b) Vertrauen in die Zertifizierungssysteme beider Parteien soll aufgebaut werden, damit alle zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten im Namen der zuständigen US-Behörde (der Federal Aviation Administration (FAA)) innerhalb angemessenen zeitlichen Rahmens die ihnen bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit obliegenden Aufgaben ausführen,

   (c) 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,

(d) 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,

(e) ein System der kontinuierlichen Überwachung des Funktionierens des Abkommens und insbesondere der Durchführungsverfahren als fester Bestandteil des Abkommens soll geschaffen und die wirksame Verwaltung des Abkommens durch einen Gemeinsamen Ausschuss von Vertretern beider Parteien zu ermöglicht werden, dessen Aufgabe es ist, rasche Lösungen für Probleme im Zusammenhang mit der Durchführung des Abkommens vorzuschlagen.

2. DER VERHANDLUNGSPROZESS

6. Bei den Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika 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.

7. Während den Verhandlungen haben beide Seiten entschieden, die Einzelheiten dieser Verfahren in gesonderten Anhängen des Abkommens festzulegen und in dessen Wortlaut (Artikel 4 Absatz F) ausdrücklich zu erklären, dass Abkommen und Anhänge gleichermaßen für beide Parteien bindend sind. Dies war notwendig, da bislang bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern einschließlich den Vereinigten Staaten von Amerika auf dem Gebiet der Flugsicherheit so angelegt waren, dass die Durchführungsverfahren zu bestimmten Bereichen wie Instandhaltung und Lufttüchtigkeit in Unterlagen enthalten waren, die nicht fester Bestandteil des Abkommens mit dem Drittland waren. Sie wurden ohne Ausnahme zwischen den Zivilluftfahrtbehörden vereinbart und hatten den Rechtsstellung von Arbeitsvereinbarungen, während die Sicherheitsabkommen zwischen Regierungen ausgehandelt wurden.

8. Die Verhandlungen wurden parallel zu vertrauensbildenden Maßnahmen durchgeführt:

(a) Inspektionen der nationalen Behörden, um sie in Durchführungsverfahren für die Lufttüchtigkeit und Durchführungsverfahren für die Instandhaltung einzubeziehen. Auch die EASA war im Januar 2005 Gegenstand eines Audits durch die FAA, ein Folgebesuch fand im Februar 2006 statt.

(b) „Begleitete Zertifizierungsprojekte“: Die US-Behörden haben darum ersucht, dass die FAA von der EASA durchgeführte Zertifizierungsprojekte verfolgen kann, um sich mit den Verfahren der Agentur vertraut zu machen. FAA und EASA haben eine Reihe von Zertifizierungsprojekten für die Musterzulassung und Ergänzende Musterzulassungen vereinbart, die von der FAA begleitet wurden.

9. Seit der Erteilung der Ermächtigung zur Aushandlung des Abkommens trafen die Verhandlungsteams, abgesehen von zahlreichen technischen Sitzungen, neun Mal zusammen: Brüssel, 10. – 11. März, 12. -13. Juli, Washington, 9. – 10. November 2004; Brüssel, 13.-14. April, 14. – 15. Dezember, Washington, 7. – 8. Juli 2005; Washington, 29. -30. März, Brüssel, 14. Juni 2006 und 1. März 2007.

10. Der vom Rat zeitgleich mit der Ermächtigung eingesetzte Sonderausschuss traf drei Mal zusammen, um den Wortlaut zu prüfen: 6. Juli 2006, 25. Januar und 19. März 2007.

3. DIE RECHTSGRUNDLAGE DES ABKOMMENS

11. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs fällt die Beseitigung technischer Handelshemmnisse unter die gemeinsamen Handelspolitik gemäß Artikel 133 Absatz 1 EG-Vertrag und damit in die alleinige Zuständigkeit der Gemeinschaft.[1]

12. 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) 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 Rechtsprechung AETR-Rechtsprechung.

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

---

[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.

4. GLIEDERUNG DES ABKOMMENS

14. Das ausgehandelte Abkommen entspricht weitgehend der Gliederung eines „klassischen“ Abkommens im Bereich der Sicherheit der Luftfahrt, d.h. eines bilateralen Abkommens auf dem Gebiet der Sicherheit der Luftfahrt zwischen Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika (BASA). Wie die BASA beruht das Abkommen auf dem wechselseitigen Vertrauen in die Systeme und dem Vergleich der regulatorischen Unterschiede. Daher bringt es Verpflichtungen und Methoden für die Zusammenarbeit zwischen ausführender und einführender Behörde mit sich, damit die einführende Behörde ihre eigene Bescheinigung erteilen kann ohne die von der ausführenden Behörde vorgenommenen Bewertungen nochmals durchzuführen. Es enthält ferner Verfahren für die Streitbeilegung und Änderung des Abkommens.

15. 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 „Besondere Bedingungen“ genannt) sind in den Anhängen dieses Abkommens festgelegt. Hierin unterscheidet sich das ausgehandelte Abkommen von bestehenden bilateralen Abkommen über die Sicherheit der Luftfahrt zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern einschließlich der Vereinigten Staaten von Amerika. 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“ und „Durchführungsverfahren für die Lufttüchtigkeit“ genannt. Die Bestimmungen der BASA können in der Praxis erst in Kraft treten, nachdem ein Durchführungsverfahren für die Lufttüchtigkeit und/oder Durchführungsverfahren für die Instandhaltung unterzeichnet wurde, da darin definiert ist, wie die Zielsetzungen des BASA erreicht werden sollen. Aus diesem Grund hat die Kommission während der Verhandlungen darauf bestanden, dass die Verfahren für die gegenseitige Anerkennung die Zertifizierungsfeststellungen in den Bereichen Lufttüchtigkeit und Instandhaltung feste Bestandteile des Abkommens in Form von Anhängen werden.

16. Im Rahmen der BASA sind die Durchführungsverfahren so gestaltet, dass sie über die notwendige Flexibilität für eine reibungslose tägliche Anwendung verfügen, um die verwaltungstechnishce Belastung sowohl der Behörden als auch der übrigen Beteiligten (der Inhaber von Bescheinigungen und Antragsteller unter ihrer Regelungsaufsicht). Das ausgehandelte Abkommen sieht ebenfalls vor, dass die Anhänge, die im wesentlichen den Inhalt der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen (Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission) und Zulassungen für die Instandhaltung (Verordnung (EG) Nr. 2402/2003 der Kommission) von den Parteien durch Beschluss des Bilateralen Aufsichtsgremiums geändert werden können.

5. INHALT DES ABKOMMENS

5.1. Klare Rechte und Pflichten für beide Parteien

17. Das Abkommen enthält keine Vorschläge, die über das nach geltendem Recht der Parteien zulässige Maß hinausgehen. Geltendes Recht der Europäischen Gemeinschaft sind die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und ihre Durchführungsbestimmungen einschließlich deren Änderungen.

18. Das bedeutet, dass das Gemeinschaftssystem durch den Entwurf des Wortlauts voll widergespiegelt wird, da klar zwischen den Aufgaben der Zulassung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen und Komponenten und den an der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung dieser Erzeugnisse und Komponenten beteiligten Betrieben unterschieden wird. Dies ist klar aus den Artikeln 3 (Leitung), 4 (Allgemeine Bestimmungen) und 19 (Inkrafttreten, Änderungen und Kündigung ersichtlich.

5.2. Klare Instrumente zum Erreichen der Ziele des Mandats

19. In dem Entwurf ist bestimmt, dass jede Partei die von der anderen Partei getroffenen Konformitätsfeststellungen anerkennt, wenn diese gemäß den Bestimmungen der Anhänge getroffen wurden – Artikel 4 Absatz A.

20. In dem Entwurf wird das Recht der Regulierungsbehörde jeder Partei anerkannt, Bescheinigungen, die die Konformität mit dem System der anderen Partei bestätigen, zu erteilen.

21. Um sicherzustellen, dass das gegenseitige Vertrauen gewahrt bleibt, sieht das Abkommen vor, dass ein System der fortlaufenden Zusammenarbeit und Konsultation geschaffen wird durch Audits, Inspektionen, frühzeitige Notifizierungen und Konsultationen zu allen in seinen Geltungsbereich fallenden Angelegenheiten (Artikel 6 Regulatorische Zusammenarbeit und Transparenz).

5.3. Regelmäßige Konsultationen und rasche Streitbeilegung

22. Der Abkommensentwurf soll ein reibungsloses alltägliches Funktionieren gewährleisten, damit technische Fragen der Durchführung so rasch wie möglich geklärt werden können.

23. Zu diesem Zweck werden ein gemeinsamer Ausschuss - das „Bilaterale Aufsichtsgremium (Aufsichtsgremium)“ - sowie Unterausschüsse - „Gemeinsames Aufsichtsgremium für die Zertifizierung“ und „Gemeinsames Koordinierungssgremium für Instandhaltung“ eingesetzt, die dem Bilateralen Aufsichtsgremium Bericht erstatten und die Anwendung der Anhänge überwachen. Das Bilaterale Aufsichtsgremium und die Unterausschüsse sind beide für Konsultation und Mediation zuständig, um das reibungslose Funktionieren des Abkommens durch Bereitstellung eines Forums für die Beseitigung von

Unterschieden zwischen den Parteien zu gewährleisten – Artikel 3 (Leitung) und 5 (Anhänge).

24. Das Bilaterale Aufsichtsgremium ist damit betraut, Änderungen der Durchführungsverfahren oder die Hinzufügung eines Durchführungsverfahrens zum Abkommen gemäß dem Mandat zu erörtern und beschließen.

25. Konsultationen können jederzeit beantragt werden – Artikel 17. 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 wechselseitig hohen Grades von Vertrauen in die Systeme

26. Um einen hohen Grad von Vertrauen in das System der Lufttüchtigkeitszeugnis beider Seiten aufrechtzuerhalten, gehen die Europäische Gemeinschaft und die Vereinigten Staaten von Amerika bestimmte Verpflichtungen ein:

- um sicherzustellen, dass ihre Technischen Organe und nationalen Luftfahrtbehörden ihre Verpflichtungen aus diesem Abkommen erfüllen – Artikel 4 Absatz D,

- im Hinblick auf die Zusammenarbeit bei der Qualitätssicherung und die wechselseitige Teilnahme an Inspektionen zur Kontrolle der Normung und Überwachungstätigkeiten von Behörden und Betrieben – Artikel 7,

- Im Hinblick auf die Zusammenarbeit bei der Durchsetzung in Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Bewertung von Erzeugnissen, Verfahren oder Dienstleistungen gemäß den geltenden Anhängen – Artikel 8,

- im Hinblick auf den Austausch von Sicherheitsdaten – verfügbare Informationen zu Unfällen und Störungen - Artikel 9 – und Gewährleistung der angemessenen Vertraulichkeit beim Informationsaustausch – Artikel 11,

- im Hinblick auf die gegenseitige Mitteilung aller geltenden Anforderungen – Artikel 10 – und die frühzeitige Konsultation zu allen regulatorischen und organisatorischen Änderungen – Artikel 15 Absätze B und C.

5.5. Starke Sicherheitsmaßnahmen

27. 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 15 Absätze A und B. Damit beide Seiten mit diesen Situationen umgehen können, ohne die Gültigkeit des Abkommens zu gefährden, sind besondere Verfahren vorgesehen.

28. Sollten beide Parteien jedoch nicht in der Lage sein, einer bestimmten Situation in zufrieden stellender Weise abzuhelfen, so sieht der Abkommensentwurf erstens die Möglichkeit vor, die Anerkennung der Feststellungen der zuständigen Behörde, gegen die Einspruch erhoben wird, auszusetzen – Artikel 18 – und zweitens Verfahren für die Kündigung eines Teils oder des gesamten Abkommens vor – Artikel 19 Absätze D und F.

2007/0110 (ACC)

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES RATES

über die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Regelung der 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 Satz 1,

auf Vorschlag der Kommission[2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission hat, in Einklang mit einem Beschluss des Rates, durch den die Kommission zu Verhandlungen ermächtigt wurde[3], im Namen der Europäischen Gemeinschaft mit den Vereinigten Staaten von Amerika ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt ausgehandelt.

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

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt 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.

---

2 ABl. C […] vom […], S. […].

3 SEK(2003) 1319 endg. vom 24.11.2003.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre in Beilage 1 zum Abkommen aufgeführten bilateralen Abkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens geändert bzw. gekündigt werden können.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident
2007/0111 (ACC)

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES RATES

über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Regelung der 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 Satz 1, Artikel 300 Unterabsatz 3 Satz 1 und Artikel 300 Absatz 4,

auf Vorschlag der Kommission[4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission hat, in Einklang mit einem Beschluss des Rates, durch den die Kommission zu Verhandlungen ermächtigt wurde, im Namen der Europäischen Gemeinschaft mit den Vereinigten Staaten von Amerika ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt 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 ist notwendig, 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 treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre einschlägigen bilateralen Abkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens geändert bzw. gekündigt worden sind -

[4] ABl. C […] vom […], S. […].

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt wird im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt.

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

(3) Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu benennen, die befugt ist/sind, die Notifizierung gemäß Artikel 19 Absatz 1 des Abkommens vorzunehmen.

Artikel 2

(1) Die Europäische Gemeinschaft wird in dem durch Artikel 3 des Abkommens eingesetzten Bilateralen Aufsichtsgremium 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 Europäische Gemeinschaft wird im Aufsichtsgremium für die Zertifizierung nach Anhang 1 Absatz 2.1.1 und im Gemeinsamen Koordinierungsgremium für die Instandhaltung nach Anhang 2 Absatz 3.1.1 durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit, unterstützt von den durch die Tagesordnung jeder Sitzung unmittelbar betroffenen Luftfahrtbehörden, vertreten.

Artikel 3

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

– Annahme oder Änderung der internen Verfahren des Bilateralen Aufsichtsgremiums gemäß Artikel 3 Absatz B

– Änderungen der Anhänge gemäß Artikel 19 Absatz B, die mit den einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften konform sind und keine Änderung dieser Rechtsvorschriften bedingen.

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

– Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 15 Absatz B anordnen

– Konsultationen gemäß Artikel 17 Absatz A beantragen

– die Anerkennung von Feststellungen aussetzen und diese Aussetzung gemäß Artikel 18 wieder aufheben.

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

– die Annahme zusätzlicher Anhänge gemäß Artikel 3 Absatz C Ziffer 7 und Artikel 19 Absatz C,

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

– die Kündigung einzelner Anhänge gemäß Artikel 19 Absatz E.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre in Beilage 1 zum Abkommen aufgeführten bilateralen Abkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens geändert bzw. gekündigt worden sind.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

ABKOMMEN ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT

über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt

DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA UND DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT (nachstehend „die Parteien“) -

in dem Bestreben, auf der jahrzehntelangen transatlantischen Kooperation in Bezug auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Zulassungen aufzubauen,

zur Verbesserung des langjährigen Kooperationsverhältnisses zwischen Europa und den Vereinigten Staaten im Hinblick auf die Gewährleistung der weltweiten Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Minimierung der wirtschaftlichen Belastung für Luftfahrtbranche und –Betreiber durch redundante Regulierungsaufsicht,

der Gewährleistung der dauerhaften Betriebssicherheit der Zivilluftfahrtflotte und des rechtzeitigen Austausch flugbetrieblicher Informationen verpflichtet,

der Entwicklung eines umfassenden Systems für die regulatorische Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, der Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Zulassungen auf der Grundlage kontinuierlicher Kommunikation und gegenseitigen Vertrauens verpflichtet, und

in Anerkennung der Rechte und Verpflichtungen der Vereinigten Staaten von Amerika und der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft („die Mitgliedstaaten“) im Rahmen des am 7. Dezember 1944 in Chicago geschlossenen Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) und seiner Anhänge -

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens gelten als:

A. „Lufttüchtigkeitszulassung“ die Feststellung, dass die Konstruktion oder Konstruktionsänderung eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses den geltenden Normen entspricht oder ein einzelnes Erzeugnis mit einer Konstruktion konform ist, die diesen Normen entspricht und sich in einem sicheren Betriebszustand befindet.

B. „Luftfahrtbehörde“ eine verantwortliche Regierungsagentur oder Stelle eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, die im Namen der Europäischen Gemeinschaft die Rechtsaufsicht über beaufsichtigte Stellen ausübt und über ihre Einhaltung geltender Normen, Verordnungen und anderer in die Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft fallender Vorschriften befindet.

C. „Ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis“ ein ziviles Luftfahrzeug, ein Luftfahrzeugmotor, Propeller oder eine darin eingebaute Ausrüstung, Teil oder Komponente.

D. „Umweltzulassung“ die Feststellung, dass die Konstruktion oder Konstruktionsänderung eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses die geltenden Normen hinsichtlich Lärmentwicklung, Kraftstoffverdunstungsemissionen oder Abgasemissionen erfüllt.

E. „Umweltverträglichkeitsprüfung“ das Verfahren, mit dem die Konstruktion oder Konstruktionsänderung eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden Normen hinsichtlich Lärmentwicklung, Kraftstoffverdunstungsemissionen oder Abgasemissionen bewertet wird.

F. „Technisches Organ“ für die Vereinigten Staaten von Amerika die Federal Aviation Administration (FAA); für die Europäische Gemeinschaft die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA).

G. „Instandhaltung“ die Durchführung einer oder mehrerer der nachstehenden Maßnahmen: Kontrolle, Überholung, Reparatur, Erhaltung oder Ersatz von Teilen, Werkstoffen, Ausrüstungen oder Komponenten eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses zur Gewährleistung der dauerhaften Lufttüchtigkeit dieses Erzeugnisses; oder die Vornahme zuvor genehmigter Änderungen in Einklang mit den vom zuständigen Technischen Organ festgelegten Vorschriften.

H. „Überwachung“ die periodische Überwachung um festzustellen, ob die einschlägigen Normen dauerhaft eingehalten werden.

I. „Beaufsichtigte Stelle“ jede natürliche oder juristische Person, deren Tätigkeiten auf dem Gebiet der Sicherheit in der Zivilluftfahrt sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung und Umweltzulassung der Gerichtsbarkeit einer oder beider Parteien untersteht.

Artikel 2

Zweck und Anwendungsbereich

A. Zweck dieses Abkommens ist es,

(1) die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und der von den Technischen Organen und Luftfahrtbehörden erteilten Zulassungen gemäß den Anhängen zu ermöglichen;

(2) ein hohes Maß an Sicherheit im Luftverkehr zu fördern;

(3) die Fortsetzung der hochrangigen regulatorischen Zusammenarbeit und Harmonisierung zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft in den Bereichen nach Absatz B sicherzustellen.

B. Der Umfang der Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens betrifft

(1) Lufttüchtigkeitszulassungen und Überwachung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse

(2) Umweltverträglichkeitsprüfungen und Zulassung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse und

(3) Zulassungen und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben.

C. Die Parteien können zusätzliche Bereiche der Zusammenarbeit und Anerkennung im Wege einer schriftlichen Änderung dieses Abkommens gemäß Artikel 19 vereinbaren.

Artikel 3

Leitung

A. Die Parteien setzen ein Bilaterales Aufsichtsgremium (das „Aufsichtsgremium“) ein, das dafür verantwortlich ist, die wirksame Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten, und regelmäßig zusammentrifft, um die Effizienz seiner Durchführung zu bewerten.

B. Das Gremium setzt sich zusammen aus Vertretern:

der Vereinigten Staaten von Amerika, wobei es sich um die Federal Aviation Administration (gemeinsamer Vorsitz) handelt, und

der Europäischen Gemeinschaft, wobei es sich um die Europäische Kommission (gemeinsamer Vorsitz) handelt, unterstützt von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und begleitet von den Luftfahrtbehörden.

Das Gremium kann ad hoc themenspezifisch Sachverständige zur Teilnahme einladen. Das Gremium kann technische Arbeitsgruppen einsetzen und deren Arbeit beaufsichtigen. Das Gremium legt seine internen Verfahren fest. Alle Beschlüsse des Gremiums erfolgen einvernehmlich, wobei jede Partei über eine Stimme verfügt. Diese

Beschlüsse erfolgen schriftlich und werden von den Vertretern der Parteien im Gremium unterzeichnet.

C. Das Gremium kann alle mit der Anwendung dieses Abkommens zusammenhängenden Fragen prüfen. Insbesondere ist es verantwortlich für:

(1) die Streitbeilegung gemäß Artikel 17;

(2) gegebenenfalls die Änderung der Anhänge gemäß Artikel 19 Absatz B;

(3) die Bereitstellung eines Diskussionsforums zu möglicherweise auftretenden Fragen und Änderungen, die sich auf die Durchführung dieses Abkommens auswirken können;

(4) die Bereitstellung eines Diskussionsforums zu gemeinsamen Konzepten für Sicherheits- und Umweltfragen im Rahmen dieses Abkommens und zum regelmäßigen Austausch von Informationen über Sicherheitsbedenken in der Luftfahrt einschließlich der Konsultation zu neuen und zur Änderung bestehender Sicherheitsmaßnahmen;

(5) die Bereitstellung eines Forums für frühzeitige Gespräche über Entwürfe von Rechtsvorschriften beider Parteien;

(6) den Austausch von Informationen über geplante organisatorische Änderungen

(7) gegebenenfalls die Annahme zusätzlicher Anhänge

(8) gegebenenfalls Unterbreitung von Vorschlägen an die Parteien für sonstige Änderungen dieses Abkommens.

Artikel 4

Allgemeine Bestimmungen

A. Jede Partei erkennt die vom Technischen Organ der anderen Partei (und im Falle der USA die von den Luftfahrtbehörden) getroffenen Konformitätsfeststellungen und erteilten Zulassungen gemäß den in den Anhängen zu diesem Abkommen festgelegten Bedingungen an.

B. Mit Ausnahme der in den Anhängen getroffenen Festlegungen hat dieses Abkommen nicht die gegenseitige Akzeptanz oder Anerkennung von Normen oder technischen Vorschriften der Parteien zur Folge.

C. Die Parteien erkennen die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens jeweils bestehenden Systeme der Delegation an benannte oder beaufsichtigte Stellen als für den Zweck der Einhaltung der jeweiligen Rechtsvorschriften der Parteien gleichwertig an.

Die Parteien räumen Feststellungen dieser benannten oder beaufsichtigten Stellen zur Einhaltung der Vorschriften gemäß den Bestimmungen in den Anhängen die gleiche Geltung ein wie den Feststellungen eines Technischen Organs oder einer Luftfahrtbehörde. Nach dem Datum des Inkrafttretens dieses Abkommens eingeführte Delegationssysteme sind Gegenstand vertrauensbildender Maßnahmen.

D. Die Parteien stellen sicher, dass ihre Technischen Organe und Luftfahrtbehörden ihren Obliegenheiten im Rahmen dieses Abkommens einschließlich seiner Anhänge nachkommen.

E. Überträgt ein Inhaber einer Konstruktionsgenehmigung seine Zulassung einer anderen juristischen Person, so unterrichtet das für die Konstruktionsgenehmigung zuständige Technische Organ unverzüglich das andere Technische Organ davon.

F. Dieses Abkommen einschließlich seiner Anhänge ist für beide Parteien bindend.

Artikel 5

Anhänge

A. Für Angelegenheiten innerhalb des Anwendungsbereichs von Artikel 2 Absatz B Nummern 1), 2) und 3) vereinbaren die Parteien, dass die Normen, Vorschriften, Praktiken und Verfahren für die zivile Luftfahrt jeder Partei ausreichend vereinbar sind für die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Konformitätsfeststellungen durch die eine Partei im Namen der anderen Partei gemäß den Anhängen zu diesem Abkommen. Die Parteien sind sich ferner darüber einig, dass technische Unterschiede zwischen ihren zivilen Luftfahrtsystemen bestehen, die in den Anhängen behandelt werden.

B. Für Angelegenheiten, die gemäß Artikel 2 Absatz C zum Anwendungsbereich von Artikel 2 Absatz B hinzugefügt werden, arbeiten die Parteien oder ihre Vertreter im Gremium neue Anhänge aus, in denen die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung dieser Konformitätsfeststellungen und Zulassungen erläutert werden, wenn sie darüber einig sind, dass die Normen, Vorschriften, Praktiken und Verfahren für die zivile Luftfahrt jeder Partei in den hinzugefügten Bereichen ausreichend vereinbar sind für die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Konformitätsfeststellungen durch die eine Partei im Namen der anderen Partei.

C. Jeder dieser Anhänge enthält mindestens:

(1) Bestimmungen zum Aufbau und zur Erhaltung des Vertrauens in die technische Fähigkeit der Technischen Organe der Parteien und der relevanten Luftfahrtbehörden, Feststellungen im Namen der anderen Partei zu treffen;

(2) Verfahren zur Einbeziehung und Aussetzung der Anerkennung von bestimmten Luftfahrtbehörden getroffenen Konformitätsfeststellungen und Zulassungen;

(3) den festgelegten Umfang der Anerkennung von Konformitätsfeststellungen und Zulassungen zwischen den Parteien;

(4) Vorschriften für die technischen Konsultationen zwischen den Technischen Organen;

(5) gegebenenfalls Bestimmungen für gemeinsame Koordinierungsgremien;

(6) Vorschriften für die Ermächtigung der Technischen Organe, Verfahren für die technische Durchführung zu entwickeln und abzuschließen.

Artikel 6

Regulatorische Zusammenarbeit und Transparenz

A. Die Technischen Organe entwickeln und verabschieden Verfahren für die regulatorische Zusammenarbeit im Hinblick auf die Sicherheit in der Zivilluftfahrt sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung und Umweltzulassungen unter Berücksichtigung relevanter Leitlinien für die regulatorische Zusammenarbeit der Parteien. Diese Verfahren umfassen die Möglichkeit, in der Frühphase des Entwurfs von Regelungen durch eine Partei wann immer möglich Sachverständige von Technischen Organen, Luftfahrtbehörden oder Industrie der anderen Partei zu konsultieren und zu beteiligen.

B. Vorbehaltlich der verfügbaren Mittel stellen die Parteien gegebenenfalls die dauerhafte transatlantische Kooperation bei bedeutenden Initiativen zur Sicherheit in der Luftfahrt sicher.

Artikel 7

Zusammenarbeit bei Qualitätssicherung und Normungskontrolle

Zur Förderung des dauerhaften Verständnisses und der Vereinbarkeit der jeweiligen Regulierungssysteme der Parteien für die Sicherheit in der Luftfahrt kann jedes Technische Organ gemäß den Anhängen an den internen Qualitätssicherungs- und Normungskontrolltätigkeiten im Rahmen der Akkreditierung und Überwachung der anderen Partei teilnehmen.

Artikel 8

Zusammenarbeit bei der Durchsetzung

Die Parteien vereinbaren, dass die Technischen Organe oder Luftfahrtbehörden vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften bei Untersuchungen oder der Durchsetzung bei mutmaßlichen Verstößen gegen Rechtsvorschriften im Anwendungsbereich dieses Abkommens in angemessener Weise zusammenarbeiten und einander Unterstützung leisten. Außerdem unterrichten die Parteien einander von jeder Untersuchung, bei der gemeinsame Interessen betroffen sind.

Artikel 9

Austausch von Sicherheitsdaten

Die Parteien vereinbaren vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften

A. einander auf Ersuchen und zeitnah die ihren Technischen Organen zur Verfügung stehenden Informationen zu Unfällen oder Störungen, die zivile luftfahrttechnische Erzeugnisse oder beaufsichtigte Stellen betreffen, zu übermitteln und

B. sonstige sicherheitsrelevante Informationen nach von den Technischen Organen entwickelten Verfahren auszutauschen.

Artikel 10

Geltende Anforderungen, Verfahren und Anleitungen

Die Parteien vereinbaren, einander über die geltenden Anforderungen, Verfahren und Anleitungen im Rahmen der Belange dieses Abkommens zu unterrichten.

Artikel 11

Schutz der Urheberrechte und Informationsersuchen

A. Die Parteien erkennen an, dass dieses Abkommen betreffende Informationen, die von einer beaufsichtigten Stelle oder einer Partei vorgelegt werden, geistiges Eigentum, Geschäftsgeheimnisse, vertrauliche Betriebsinformationen, urheberrechtlich geschützte Daten oder sonstige vertrauliche Daten, über die diese beaufsichtigte Stelle oder eine dritte Person verfügt (vertrauliche Informationen), enthalten können. Sofern es nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, werden die Parteien ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Person oder Stelle, die Interesse an der Geheimhaltung der vertraulichen Information hat, die vertrauliche Information nicht kopieren, freigeben und niemandem (mit Ausnahme einer bei dieser Partei angestellten Person) zur Kenntnis bringen.

B. Soweit die Europäische Gemeinschaft vertrauliche Informationen mit einer Luftfahrtbehörde oder einer mit der Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt befassten Stelle teilt, behandelt die Europäische Gemeinschaft diese vertraulichen Informationen als schutzwürdige Unterlagen und stellt sicher, dass die

Luftfahrtbehörde oder Stelle ohne vorherige schriftliche Zustimmung der natürlichen oder juristischen Person, die Interesse an der Geheimhaltung der vertraulichen Information hat, diese vertrauliche Information nicht kopiert, freigibt oder mit einer nicht bei ihr angestellten Person teilt.

C. Ersuchen der Öffentlichkeit um Informationen nach Absatz A, einschließlich des Zugangs zu Unterlagen, sind gemäß den für die Partei, an die das Ersuchen gerichtet wird, geltenden Rechtsvorschriften zu behandeln. Geht bei einem Technischen Organ ein Ersuchen um Informationen ein, die von der anderen Partei oder ihren beaufsichtigten Stellen bereitgestellt wurden, so hat er vor der Freigabe dieser Informationen das Technische Organ der anderen Partei zu konsultieren. Die Technischen Organe unterstützen einander gegebenenfalls bei der Beantwortung dieser Ersuchen.

Artikel 12

Anwendbarkeit

Sofern in den Anhängen nichts anderes bestimmt ist, gilt dieses Abkommen für das auf dem Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten von Amerika angewandte Regulierungssystem für die Sicherheit in der Luftfahrt einerseits und für das in den Hoheitsgebieten, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet und unter den in diesem Vertrag (und jedem Nachfolgeinstrument) festgelegten Bedingungen, angewandte Regulierungssystem für die Sicherheit in der Luftfahrt andererseits.

Artikel 13

Ungehinderter Zugang

Für Überwachungs- und Kontrollzwecke unterstützen das Technische Organ und Luftfahrtbehörden jeder Partei das Technische Organ der anderen Partei wenn es darum geht, ungehinderten Zugang zu den ihrer Gerichtsbarkeit unterstehenden beaufsichtigten Stellen zu erlangen.

Artikel 14

Gebühren

Jede Partei ist bestrebt sicherzustellen, dass die von ihrem Technischen Organ gegenüber Antragstellern und beaufsichtigten Stellen für Dienstleistungen in Zusammenhang mit Zertifizierungen und Zulassungen im Rahmen dieses Abkommens erhobenen Gebühren gerecht und im Verhältnis zu den erbrachten Leistungen angemessen sind.

Artikel 15

Regelungsbefugnis

Dieses Abkommen kann keinesfalls so ausgelegt werden, dass die Befugnis einer Partei begrenzt wird:

A. durch Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen das von ihr als angemessen erachtete Schutzniveau für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen und Umweltzulassungen festzulegen, und

B. alle Sofortmaßnahmen zu treffen, die geeignet sind, eine sicherheitsrelevante Ausnahme zu beseitigen oder so gering wie möglich zu halten. Trifft eine Partei solche Maßnahmen, die sich auf Tätigkeiten im Geltungsbereich dieses Abkommens auswirken, so unterrichtet sie die andere Partei gegebenenfalls durch ein Technisches Organ bzw. eine Luftfahrtbehörde so rasch wie möglich, spätestens jedoch 15 Tage, nachdem die Maßnahme getroffen wurde;

C. ihre Vorschriften, Verfahren oder Normen zu ändern und sie auf ihre beaufsichtigten Stellen anzuwenden. Falls diese Änderungen sich auf die Durchführung dieses Abkommens auswirken könnten, so kann jede Partei oder ihr Technischer Agent gemäß Artikel 17 Konsultationen im Hinblick auf die Änderung dieses Abkommens beantragen. Unbeschadet der Ergebnisse dieser Konsultationen hindert dieses Abkommen die betreffende Partei nicht daran, die Änderung vorzunehmen und auf ihre beaufsichtigten Stellen anzuwenden.

Artikel 16

Andere Abkommen

A. Sofern nichts anderes in den Anhängen dieses Abkommens festgelegt ist, haben Rechte und Pflichten, die in anderen von einer der Parteien mit einer dritten Partei geschlossenen Abkommen enthalten sind, keine Wirkung für die andere Partei dieses Abkommens.

B. Auf der Grundlage und beim Inkrafttreten dieses Abkommens treffen die Vereinigten Staaten von Amerika die erforderlichen Maßnahmen und die Europäische Gemeinschaft gewährleistet gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäische Gemeinschaft, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die erforderlichen Maßnahmen treffen, um die in Beilage 1 aufgeführten bilateralen Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu ändern bzw. zu kündigen.

C. Sofern nichts anderes in den Anhängen dieses Abkommens festgelegt ist, werden zum Datum des Inkrafttretens dieses Abkommens gültige und zuvor von den Vereinigten Staaten oder einem Mitgliedstaat der Europäischen Union im Rahmen eines der in Beilage 1 aufgeführten bilateralen Abkommen über die Luftfahrtsicherheit oder

bilateralen Abkommen über die Lufttüchtigkeit anerkannte Konformitätsfeststellungen und Zulassungen von den Parteien dieses Abkommens zu den in den genannten Abkommen vereinbarten Bedingungen solange als gültig erachtet, bis die Zulassungen ersetzt oder aufgehoben werden.

Artikel 17

Konsultationen und Streitbeilegung

A. 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.

B. Die Technischen Organe der Parteien versuchen, Unstimmigkeiten hinsichtlich ihrer Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens durch Konsultationen gemäß den Bestimmungen in den Anhängen dieses Abkommens zu beseitigen.

C. Lassen sich die Streitigkeiten nicht nach Absatz B beilegen, so kann jedes Technische Organ das Aufsichtsgremium anrufen, das über die Frage berät.

Artikel 18

Aussetzung der Anerkennung der Feststellungen

A. Können die Streitigkeiten über die Konformitätsfeststellungen und Zulassungen durch die Konsultation nach Artikel 17 nicht beigelegt werden, so kann jede Partei der anderen Partei ihre Absicht mitteilen, die Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Zulassungen, über die Uneinigkeit besteht, auszusetzen. In dieser schriftlichen Mitteilung werden die Gründe für die Aussetzung ausführlich dargelegt.

B. 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 Luftfahrtbehörde vor dem Datum des Inkrafttretens der Aussetzung vorgenommen bzw. erteilt wurden. Jede in Kraft getretene Aussetzung kann nach einem entsprechenden Schriftwechsel der Parteien unverzüglich aufgehoben werden.

Artikel 19

Inkrafttreten, Änderungen und Kündigung

A. Dieses Abkommen einschließlich seiner Anhänge tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Tag folgt, an dem die Vertragsparteien diplomatische Noten zur Bestätigung des Abschlusses ihrer jeweiligen für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen Verfahren ausgetauscht haben.

B. Dieses Abkommen kann schriftlich im gegenseitigen Einvernehmen der Parteien geändert werden. Diese Änderungen treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Tag folgt, an dem die Parteien diplomatische Noten zur Bestätigung des Abschlusses ihrer jeweiligen für das Inkrafttreten dieses Abkommens oder Änderungen zu diesem Abkommen erforderlichen Verfahren ausgetauscht haben. Die Anhänge können durch Entscheidung des Aufsichtsgremiums geändert werden.

C. Jeder vom Aufsichtsgremium nach dem Datum des Inkrafttretens dieses Abkommens ausgearbeitete Anhang tritt nach Entscheidung des Aufsichtsgremiums in Kraft.

D. Dieses Abkommen bleibt in Kraft, bis es von einer Partei gekündigt wird. Diese Kündigung wird 60 Tage nach der schriftlichen Notifizierung der einen Partei durch die andere Partei wirksam. Damit werden auch alle Änderungen dieses Abkommens und alle Anhänge dieses Abkommens gekündigt. Durch die Kündigung wird die Gültigkeit der von den Parteien gemäß diesem Abkommen einschließlich seiner Anhänge erteilten Bescheinigungen, Zeugnisse und Zulassungen nicht berührt.

E. Einzelne Anhänge dieses Abkommens können von jeder Partei gekündigt werden. Die Kündigung eines einzelnen Anhangs wird 60 Tage nach dem Eingang der Kündigungsmitteilung einer Partei bei der anderen Partei wirksam, sofern diese Kündigung nicht zurückgezogen wird. Werden ein oder mehrere Anhänge gekündigt, so bleiben die übrigen Anhänge in Kraft. Die Parteien konsultieren einander jedoch betreffend die Aufrechterhaltung des restlichen Abkommens. Kann darüber keine Einigung erzielt werden, so kann jede Partei das Abkommen kündigen. Die Kündigung wird 60 Tage nach der schriftlichen Notifizierung der einen Partei durch die andere Partei wirksam.

F. Nach der Mitteilung über die Kündigung des gesamten Abkommens oder eines seiner Anhänge erfüllen die Parteien weiterhin ihre Verpflichtungen nach Maßgabe dieses Abkommens oder seiner Anhänge, bis zu dem Datum, an dem die Kündigung wirksam wird.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten, von ihren jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß befugt, ihre Unterschrift unter dieses Abkommen gesetzt.

Geschehen zu _____ am _____ 2007, 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. Im Fall unterschiedlicher Auslegung der verschiedenen Sprachfassungen ist die englische Sprache maßgebend.

FÜR DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA: FÜR DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT:

BEILAGE 1

Land	**Bilateral**
Österreich	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit; unterzeichnet in Wien am 14. Januar 1997 Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für eingeführte Luftfahrzeuge; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 30. April 1959
Belgien	Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Brüssel am 12. Februar und 14. Mai 1973
Tschechische Republik	Betriebsverfahren zwischen der Federal Aviation Administration (FAA) und der Zivilluftfahrtaufsicht der Tschechischen Republik für die Konstruktionsgenehmigung, das Lufttüchtigkeitszeugnis, die fortgesetzte Lufttüchtigkeit sowie die Zusammenarbeit und technische Unterstützung im Rahmen des von den Vereinigten Staaten von Amerika und der Tschechoslowakei am 29. Januar 1996 unterzeichneten Abkommens Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Tschechoslowakei über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für eingeführte Luftfahrzeuge; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Prag am 1. und 21. Oktober 1970
Dänemark	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit; unterzeichnet in Kopenhagen am 6. November 1998 Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 6 Januar 1982
Finnland	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Helsinki am 2. November 2000 Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für eingeführte zivile Segelflugzeuge und Ausrüstungen für zivile Luftfahrzeuge; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 7. März 1974
Frankreich	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Paris am 14. Mai 1996 Durchführungsverfahren für die Konstruktionsgenehmigung, die

	Produktionstätigkeit, die Export-Lufttüchtigkeitszulassung, Tätigkeiten im Anschluss an die Konstruktionsgenehmigung und die technische Unterstützung zwischen den Behörden im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Französischen Republik, unterzeichnet am 24. August 2001 Durchführungsverfahren für die Instandhaltung im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Französischen Republik, unterzeichnet am 14. Mai 1996
Deutschland	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Milwaukee am 23. Mai 1996 Durchführungsverfahren für die Konstruktionsgenehmigung, die Produktionstätigkeit, die Export-Lufttüchtigkeitszulassung, Tätigkeiten im Anschluss an die Konstruktionsgenehmigung und die technische Unterstützung zwischen den Behörden im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, Revision 1, unterzeichnet am 3. Juni 2002 Durchführungsverfahren für die Instandhaltung im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, unterzeichnet am 6. Juni 1997
Irland	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Dublin am 5. Februar 1997 Durchführungsverfahren für die Instandhaltung im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung Irlands, unterzeichnet am 5. Februar 1999 20. April 1999
Italien	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Rom am 27. Oktober 1999 Durchführungsverfahren für die Konstruktionsgenehmigung, die Produktionstätigkeit, die Export-Lufttüchtigkeitszulassung, Tätigkeiten im Anschluss an die Konstruktionsgenehmigung und die technische Unterstützung zwischen den Behörden im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung Italiens, unterzeichnet am 4. Juni

	2002
Niederlande	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Den Haag am 13. September 1995 Durchführungsverfahren für die Konstruktionsgenehmigung, die Produktionstätigkeit, die Export-Lufttüchtigkeitszulassung, Tätigkeiten im Anschluss an die Konstruktionsgenehmigung und die technische Unterstützung zwischen den Behörden im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Niederlande, unterzeichnet am 3. Juni 2002
Polen	Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeit von eingeführten zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen in der geänderten Fassung; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 8. November 1976
Rumänien	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Bukarest am 10. September 2002 Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für eingeführte zivile Segelflugzeuge; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 7. Dezember 1976 (Anmerkung: *Die Vereinigten Staaten haben im Februar 2007 die Kündigung dieses Abkommens beantragt.* Die US-amerikanische Notifizierung und die Antwort Rumäniens stellen die Kündigung dar). Durchführungsverfahren für die Konstruktionsgenehmigung, die Produktionstätigkeit, die Export-Lufttüchtigkeitszulassung, Tätigkeiten im Anschluss an die Konstruktionsgenehmigung und die technische Unterstützung zwischen den Behörden im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung Rumäniens, unterzeichnet am 24. September 2002
Spanien	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Washington am 23. September 1999 Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für eingeführte Luftfahrzeuge in der geänderten Fassung; in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Madrid am 23. September 1957
Schweden	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in Stockholm

	am 9. Februar 1998 Durchführungsverfahren für die Konstruktionsgenehmigung, die Produktionstätigkeit, die Export-Lufttüchtigkeitszulassung, Tätigkeiten im Anschluss an die Konstruktionsgenehmigung und die technische Unterstützung zwischen den Behörden im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung Schwedens, unterzeichnet am 3. Juni 2002
VK	Abkommen zur Förderung der Flugsicherheit, unterzeichnet in London am 20. Dezember 1995 Durchführungsverfahren für die Konstruktionsgenehmigung, die Produktionstätigkeit, die Export-Lufttüchtigkeitszulassung, Tätigkeiten im Anschluss an die Konstruktionsgenehmigung und die technische Unterstützung zwischen den Behörden im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland, unterzeichnet am 23. Mai 2002 Durchführungsverfahren für Flugsimulatoren im Rahmen des Abkommens zur Förderung der Flugsicherheit zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland vom 20. Dezember 1995, Revision 1, unterzeichnet am 6. Oktober 2005

ANHANG 1

LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS UND UMWELTZEUGNIS

1. ANWENDUNGSBEREICH

1.1 Dieser Anhang gilt für 1) die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsfeststellungen, Zulassungen und Unterlagen und 2) die technische Unterstützung im Hinblick auf:

a) Lufttüchtigkeit und fortdauernde Lufttüchtigkeit von zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen (nachstehend „Erzeugnisse“) und

b) Lärmentwicklung, Ablassen von Kraftstoff und Abgasemissionen.

1.2 Gemäß Artikel 4 dieses Abkommens erkennen die Parteien gegenseitig die Feststellungen ihrer Technischen Organe oder Luftfahrtbehörden unter den Voraussetzungen dieses Anhangs und gegebenenfalls der von den Technischen Organen abgeschlossenen Verfahren für die technische Durchführung an.

2. GEMEINSAMES KOORDINIERUNGSGREMIUM

2.1 Zusammensetzung

2.1.1. Hiermit wird ein technisches Koordinierungsgremium, das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung, das dem Bilateralen Aufsichtsgremium gegenüber rechenschaftspflichtig ist, unter der gemeinsamen Führung der Technischen Organe eingesetzt. Ihm gehören von Seiten jedes Technischen Organs jeweils die für Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse, Qualitätsmanagementsysteme und Vorschriften zuständigen Vertreter an.

2.1.2 Die gemeinsame Führung kann zusätzliche Teilnehmer einladen, um die Erfüllung des Mandats des Gemeinsamen Koordinierungsgremiums für die Zertifizierung zu erleichtern.

2.2 Mandat

2.2.1 Das Gemeinsame Aufsichtsgremium für Zertifizierung tritt regelmäßig zusammen, um die wirksame Anwendung dieses Anhangs zu gewährleisten Zu seinen Aufgaben zählen insbesondere:

a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der Verfahren für die technische Durchführung,

b) Austausch von Informationen zu wichtigen Sicherheitsfragen und Entwicklung entsprechender Aktionspläne,

c) Gewährleistung der einheitlichen Anwendung dieses Anhangs,

d) Lösung technischer Fragen im Rahmen der Zuständigkeit der Technischen Organe und Prüfung anderer technischer Fragen, die auf niedrigerer Ebene nicht gelöst werden können,

e) Entwicklung wirksamer Mittel für Zusammenarbeit, Unterstützung und Informationsaustausch über Sicherheits- und Umweltstandards, Zertifizierungssysteme sowie Qualitätsmanagement- und Normungssysteme,

f) Führung des Verzeichnisses der in Anlage 2 dieses Anhangs genannten Luftfahrtbehörden gemäß den Beschlüssen des Bilateralen Aufsichtsgremiums,

g) Unterbreitung von Änderungsvorschlägen zu diesem Anhang an das Bilaterale Aufsichtsgremium.

2.2.2 Das Gemeinsame Aufsichtsgremium für Zertifizierung erstattet dem Bilateralen Aufsichtsgremium Bericht über ungelöste Fragen und stellt die Umsetzung der Beschlüsse des Bilateralen Aufsichtsgremiums betreffend diesen Anhang sicher.

3. DURCHFÜHRUNG

3.1 Allgemeines

3.1.1 Die Technischen Organe arbeiten Verfahren für die technische Durchführung zur Umsetzung dieses Anhangs aus, in denen näher auf die Unterschiede zwischen den Systemen der Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen der Parteien eingegangen wird.

3.1.2 Jedes Technische Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörde unterstützt die Anträge des Technischen Organs und gegebenenfalls der Luftfahrtbehörde der anderen Partei auf Zugriff zu den Daten, die unter der Regulierungsaufsicht des anderen Technischen Organs und gegebenenfalls der anderen Luftfahrtbehörde stehen, um die Tätigkeiten gemäß diesem Anhang ausführen zu können.

3.2 Konstruktionsgenehmigung

3.2.1 Das US-amerikanische Technische Organ führt die Tätigkeiten des Konstruktionsstaats durch, die gemäß Anhang 8 des am 7. Dezember 1944 in Chicago geschlossenen Abkommens über die internationale

Zivilluftfahrt („Abkommen von Chicago“) für beaufsichtigte Stellen, die der Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten von Amerika unterstehen, gelten.

3.2.2 Das Technische Organ der Europäischen Gemeinschaft führt im Namen der EU-Mitgliedstaaten die Tätigkeiten des Konstruktionsstaats durch, die gemäß Anhang 8 des Abkommens von Chicago für beaufsichtigte Stellen, die ihrer Gerichtsbarkeit unterstehen, gelten.

3.2.3 Im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung im Rahmen dieses Abkommens:

a) handelt die EASA als Zertifizierungsbehörde und nimmt nur Zertifizierungsanträge von Antragstellern mit Sitz im Hoheitsgebiet der Europäischen Gemeinschaft für die Erstgenehmigung ihrer Konstruktion, Konstruktionsänderungen und Reparaturdaten an, und

b) handelt die FAA als Zertifizierungsbehörde und nimmt nur Zertifizierungsanträge von Antragstellern mit Sitz in den Vereinigten Staaten von Amerika für die Erstgenehmigung ihrer Konstruktion, Konstruktionsänderungen und Reparaturdaten an.

3.2.4 Jedes Technische Organ verwendet ein Validierungsverfahren für die Genehmigung

a) der Konstruktion von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren, Propellern und Ausrüstungen,

b) ergänzender Musterzulassungen,

c) bestimmter größerer Änderungen einer Musterbauart gemäß den Verfahren für die technische Durchführung und

d) von akustischen und Emissionsveränderungen,

die vom Technischen Organ der anderen Partei in Ausübung der Tätigkeit des Konstruktionsstaats genehmigt wurden oder werden. Das Validierungsverfahren gemäß den Verfahren für die technische Durchführung beruht soweit wie möglich auf den technischen Bewertungen, Prüfungen, Inspektionen und Konformitätszeugnisse des anderen Technischen Organs. In der im Laufe des Validierungsverfahrens für ein Luftfahrzeug, einen Luftfahrzeugmotor oder einen Propeller entwickelten Grundlage des Lufttüchtigkeitszeugnisses werden die anwendbaren Lufttüchtigkeitsstandards und –codes verwendet, die an dem Tag gelten, an dem der Antrag beim Technischen Organ in Ausübung seiner Tätigkeit als Konstruktionsstaat eingeht. Die Grundlage des

Umweltzeugnisses wird anhand der in den Verfahren für die technische Durchführung vorgeschriebenen Antragsdaten entwickelt.

3.2.5 Die Technischen Organe stellen sicher, dass Angaben zu den operationellen Anforderungen, die sich auf die Konstruktion auswirken, einander im Validierungsverfahren zur Verfügung gestellt werden. Die Luftfahrtbehörden stellen diese Angaben der EASA zur Verfügung.

3.2.6 Die Technischen Organe können gegebenenfalls ein gemeinsames Zertifizierungsverfahren verwenden. Die gemeinsame Zertifizierung ist eine alternative Form der Validierung, die vom Antragsteller und beiden Technischen Organen gemäß den Verfahren für die technische Durchführung gemeinsam vereinbart wird. Die gemeinsame Zertifizierung ist vor allem geeignet, wenn Komponenten neuer Erzeugnisse von einer beaufsichtigten Stelle mit Sitz im Hoheitsgebiet der anderen Partei konstruiert werden. Bei der gemeinsamen Zertifizierung wird davon ausgegangen, dass Konformitätsnachweis und -feststellungen vor Ort vom Technischen Organ der anderen Partei vorgenommen werden.

3.2.7 Da die Regulierungssysteme der Parteien für nicht unter 3.2.4 fallende Teile, Reparaturverfahrensdaten und Konstruktionsänderungen als ausreichend vergleichbar erachtet werden, so dass eine gesonderte Zulassung durch das Technische Organ oder die Luftfahrtbehörde der einführenden Partei nicht erforderlich ist, kann das einführen Technische Organ ein Teil, Reparaturverfahrensdaten oder Konstruktionsänderungen anerkennen, wenn das andere Technische Organ diese bereits bei der Ausübung der Tätigkeiten des Konstruktionsstaats für das Teil, Reparaturverfahrensdaten oder die Konstruktionsänderung durchgeführt hat. In den Verfahren für die technische Durchführung wird festgelegt, wann eine gesonderte Zulassung durch das einführende Technische Organ erforderlich ist.

3.2.8 Zertifizierungserklärungen zu Konstruktionsgenehmigungen, einschließlich der Angaben zu Lärmentwicklung und Emissionen, werden in den Verfahren für die technische Durchführung festgelegt.

3.2.9 Überträgt ein Inhaber einer Konstruktionsgenehmigung seine Zulassung einer anderen Stelle, so unterrichtet das für die Konstruktionsgenehmigung zuständige Technische Organ unverzüglich das andere Technische Organ davon. Die Technischen Organe legen in den Verfahren für die technische Durchführung Verfahren fest für die Erleichterung der Übertragung von Bescheinigungen zwischen den beaufsichtigen Stellen der Parteien.

Die EASA akzeptiert die US-Zertifizierungsverfahren als annehmbare Alternative zu den Bestimmungen der Europäischen Gemeinschaft zum Nachweis der Kompetenz eines Antragstellers.

3.3 Fortgesetzte Lufttüchtigkeit

3.3.1 Die Technischen Organe sind verpflichtet, Maßnahmen zu treffen für das Vorgehen gegen Sicherheitsmängel an zugelassenen Erzeugnissen. Die Technischen Organe tauschen Informationen aus über Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel, die ihnen von Inhabern einer Bescheinigung mitgeteilt wurden, um die Untersuchung des andere Technischen Organs im Hinblick auf flugbetreibliche Schwierigkeiten oder andere potenzielle Sicherheitsfragen zu unterstützen. Durch den Austausch dieser Information zwischen den Technischen Organen gilt die Verpflichtung jedes Inhabers einer Bescheinigung, Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel dem Technischen Organ der anderen Partei gemäß dem geltenden Recht dieser Partei mitzuteilen, als erfüllt. Maßnahmen für das Vorgehen gegen Sicherheitsmängel und den Austausch sicherheitsrelevanter Informationen werden in den Verfahren für die technische Durchführung festgelegt.

3.3.2 Sofern ihnen vom Technischen Organ der anderen Partei nichts anderes mitgeteilt wird:

a) führt die FAA im Hinblick auf die fortgesetzte Lufttüchtigkeit die Tätigkeiten des Konstruktionsstaats durch, die für die Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Anhang 8 des Abkommens von Chicago für Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugmotoren, Propeller und Ausrüstungen während des gesamten Lebenszyklus' des Erzeugnisses gelten,

b) führt die EASA im Namen der EU-Mitgliedstaaten im Hinblick auf die fortgesetzte Lufttüchtigkeit die Tätigkeiten des Konstruktionsstaats durch, die gemäß Anhang 8 des Abkommens von Chicago für Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugmotoren, Propeller und Ausrüstungen während des gesamten Lebenszyklus' des Erzeugnisses gelten.

3.3.3 Die FAA übt die Tätigkeiten des Herstellungstaats aus, die für die Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Anhang 8 des Abkommens von Chicago für ihrer Gerichtsbarkeit unterstehende Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugmotoren, Propeller und Ausrüstungen während des gesamten Lebenszyklus' des Erzeugnisses gelten. Die Luftfahrtbehörden und gegebenenfalls die EASA üben die Tätigkeiten des Herstellungstaats aus, die für die EU-Mitgliedstaaten gemäß Anhang 8 des Abkommens von Chicago für ihrer Gerichtsbarkeit unterstehende Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugmotoren, Propeller und Ausrüstungen während des gesamten Lebenszyklus' des Erzeugnisses gelten. Maßnahmen für das Vorgehen gegen Sicherheitsmängel und den Austausch sicherheitsrelevanter Informationen werden in den Verfahren für die technische Durchführung festgelegt.

3.3.4 Änderungen in Bezug auf das Eigentum oder den Lufttüchtigkeitsstatus einer vom Technischen Organ einer der Parteien erteilten Bescheinigung werden unverzüglich dem anderen Technischen Organ übermittelt.

3.4 Herstellung

3.4.1 Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden erteilen Genehmigungen als Herstellungsbetrieb auf der Grundlage eines annehmbaren Systems der Herstellungsqualität/Inspektion an einen ihrem eigenen Regulierungssystem unterstehenden Hersteller, wenn dieser an der Ausfuhr von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren, Propellern, Ausrüstungen oder Teilen an die andere Partei beteiligt ist. Durch diese Genehmigungen als Herstellungsbetrieb soll sichergestellt werden, dass alle Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugmotoren, Propeller, Ausrüstungen oder Teile mit der zugelassenen Konstruktion der einführenden Partei konform sind, gegebenenfalls einer operationellen Prüfung unterzogen wurden und sich zum Zeitpunkt der Ausfuhr in einem sicheren Betriebszustand befinden.

3.4.2 Da die Regulierungssysteme der Parteien für die Herstellung als ausreichend vergleichbar erachtet werden, erteilt das einführende Technischen Organ bzw. die einführende Luftfahrtbehörde den unter der Regelungsuafsicht der ausführenden Partei stehenden Herstellern keine eigene Genehmigung als Herstellungsbetrieb.

3.4.3 Jedes Technischen Organ und gegebenenfalls jede Luftfahrtbehörde anerkennt die vom anderen Technischen Organ bzw. einer anderen Luftfahrtbehörde erteilte Genehmigungen als Herstellungsbetrieb einschließlich:

a) erteilte oder erweiterte Genehmigungen als Herstellungsbetrieb für die Herstellung von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren, Propellern, Ausrüstungen oder Teilen in ihrem Hoheitsgebiet sowie für die Herstellung von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren, Propellern, oder Teilen außerhalb ihres Hoheitsgebiet und

b) erteilte Genehmigungen als Herstellungsbetrieb für die Herstellung von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren, Propellern, oder Teilen auf der Grundlage einer Lizenzvereinbarung des Herstellers oder einer angemessenen Vereinbarung mit dem Inhaber der Konstruktionsgenehmigung im Hoheitsgebiet der anderen Partei oder in einem Drittland. Werden durch eine Lizenzvereinbarung für die Herstellung von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren oder Propellern die Zuständigen des Konstruktions- und des Herstellungsstaats auf die beiden Parteien verteilt, so treffen FAA und EASA oder gegebenenfalls eine Luftfahrtbehörde eine Arbeitsvereinbarung.

3.4.4 Das Technische Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden jeder Partei erfüllen ihre jeweiligen regulatorischen Pflichten zur Überwachung von Herstellern und nach dem Qualitätssystem des Herstellers zugelassenen Zulieferern im Hoheitsgebiet der anderen Partei, indem sie auf das Überwachungssystem der anderen zurückgreifen, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

a) das für die Überwachung des Inhabers der Genehmigung als Herstellungsbetrieb zuständige Technischen Organ oder die zuständige Luftfahrtbehörde ersucht förmlich um Unterstützung bei der Überwachung,

b) dem Herstellungsbetrieb wurde vom Technischen Organ oder der Luftfahrtbehörde im Hoheitsgebiet, in dem der Betrieb gelegen ist, zusätzlich eine Genehmigung als Herstellungsbetrieb von vergleichbarem Umfang erteilt,

c) das Technische Organ oder die Luftfahrtbehörde der anderen Partei ist bereit und in der Lage, diese Tätigkeit nach Maßgabe seiner Ressourcen auszuführen und

d) das Technische Organ oder die Luftfahrtbehörde dokumentiert in angemessen ausführlicher Form die vereinbarte Unterstützung bei der Überwachung.

3.4.5 Für Teile, die unter der Regulierungsaufsicht einer Partei in einem Betrieb hergestellt werden, der im Hoheitsgebiet der anderen Partei gelegen ist, erkennen die Technischen Organe und Luftfahrtbehörden Offizielle Freigabebescheinigungen oder andere vereinbarte Unterlagen anstelle ihrer eigenen Unterlagen unter folgenden Bedingungen an:

a) dem Herstellungsbetrieb wurde von einem in Anlage 1 aufgeführten Technischen Organ oder einer dort aufgeführten Luftfahrtbehörde mit Regulierungsaufsicht über diesen Betrieb eine Genehmigung als Herstellungsbetrieb von vergleichbarem Umfang erteilt, und wenn zutreffend:

b) der Genehmigungsinhaber hat seinem Zulieferer schriftlich die Erlaubnis zur Lieferung an den Endkunden erteilt, wenn dies nach dem Regulierungssystem, dem der Genehmigungsinhaber untersteht, zulässig ist.

3.4.6 Für im Rahmen einer Lizenzvereinbarung hergestellte Erzeugnisse legen die Technischen Organe Verfahren fest, mit denen sichergestellt werden soll, dass alle vom Lizenzinhaber vorgenommen Konstruktionsänderungen über Inhaber der Konstruktionsgenehmigung vom Technischen Organ

genehmigt werden, das die Tätigkeit des Konstruktionsstaats des Erzeugnisses ausübt.

3.5 Export-Lufttüchtigkeitszeugnis

3.5.1 Das Technische Organ oder gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden jeder Partei erkennen die Lufttüchtigkeitszeugnisse der anderen Partei für alle Erzeugnisse gegenseitig an, wenn ein Erzeugnis mit dem geeigneten Lufttüchtigkeitszeugnis von der Gerichtsbarkeit der einen Partei in die Gerichtsbarkeit der anderen Partei ausgeführt wird. Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden oder andere ordnungsgemäß zugelassene Organisationen stellen für jede Ausfuhr folgende Lufttüchtigkeitsunterlagen aus:

a) ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis für ein neues oder gebrauchtes Luftfahrzeug gemäß den erfahren für die technische Durchführung,

b) ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder eine Offizielle Freigabebescheinigung für einen neuen Luftfahrzeugmotor oder Propeller,

c) eine Offizielle Freigabebescheinigung für ein neues Teil oder eine neue Ausrüstung.

3.5.2 Für neue Erzeugnisse bescheinigen die in Anlage 1 aufgeführten Technischen Organe oder Luftfahrtbehörden (oder ihre benannten beaufsichtigen Stellen) durch Ausstellung eines besonderen Export-Lufttüchtigkeitsdokuments, dass ein Luftfahrzeug, Luftfahrzeugmotor, Propeller, Teil oder eine Ausrüstung:

a) mit einer vom einführenden Technischen Organ genehmigten und im Datenblatt der Musterzulassung oder einer anderen Konstruktionsgenehmigung genannten Konstruktion konform ist einschließlich aller ergänzenden Musterzulassungen,

b) sich in einem sicheren Betriebszustand befindet, einschließlich der Lufttüchtigkeitsanweisungen (sofern abwendbar) oder dem Vermerk über sicherheitsrelevante Informationen des einführenden Technischen Organs sowie von der betreffenden einführenden Luftfahrtbehörde übermittelter verbindlicher Sicherheitsmaßnahmen (sofern anwendbar) in Bezug auf die Herstellung oder Instandhaltung,

c) gegebenenfalls einer abschließenden operationelle Prüfung unterzogen wurde,

d) angemessen gekennzeichnet ist gemäß den Bestimmungen des einführenden Technischen Organs,

e) alle zusätzlich vorgeschriebenen und vom einführenden Technischen Organ mitgeteilten Anforderungen erfüllt,

f) bei einem umgebauten Luftfahrzeugmotor, dass der Motor vom Hersteller umgebaut wurde.

3.5.3 Die Technischen Organe oder Luftfahrtbehörden gemäß Anlage 1 (oder gegebenenfalls ihre benannten beaufsichtigten Stellen) erkennen ferner ein gebrauchtes ziviles Luftfahrzeug für ein Standard- bzw. Sonder-/eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis nur an, wenn ein Inhaber einer Musterzulassung oder einer europäischen eingeschränkten Musterzulassung die fortgesetzte Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs unterstützt und das Technische Organ oder die Luftfahrtbehörde der anderen Partei bescheinigen, dass das Luftfahrzeug

a) während seiner Lebensdauer ordnungsgemäß instand gehalten wurde (nachgewiesen durch geeignete Instandhaltungsaufzeichnungen) und

b) Die Anforderungen gemäß Absatz 3.5.2 Buchstaben a) und b) erfüllt.

Die einem gebrauchten Luftfahrzeug beigefügten Inspektions- und Instandhaltungsaufzeichnungen sind in den Verfahren für die technische Durchführung aufgeführt.

3.5.4 Alle Lufttüchtigkeitsunterlagen enthalten angemessene Zertifizierungserklärungen gemäß den Verfahren für die technische Durchführung.

3.5.5 Ist ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde während der Erstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht in der Lage, alle Anforderungen nach Absatz 3.5.2 Buchstaben a) bis f) zu erfüllen, so muss das Technische Organ oder die Luftfahrtbehörde:

a) das einführende Technische Organ oder die Luftfahrtbehörde unverzüglich davon zu unterrichten,

b) vor dem Abschluss des Lufttüchtigkeitszeugnisses gemeinsam mit dem einführenden Technischen Organ oder der Luftfahrtbehörde gemäß den Verfahren für die technische Durchführung ihre Akzeptanz oder Ablehnung der Ausnahmen von den Anforderungen zu koordinieren, und

c) alle akzeptierten Ausnahmen bei der Ausfuhr des Erzeugnisses zu dokumentieren.

3.5.6 Zusätzlich zu den in Anhang 1 Anlage 1 aufgeführten Erzeugnissen akzeptiert die FAA weiterhin Erzeugnisse, die in den Anwendungsbereich eines in Beilage 1 des Abkommens aufgeführten bilateralen Abkommens zur Lufttüchtigkeit fielen und mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind, sofern sie vor dem Datum des Inkrafttretens dieses Abkommens hergestellt wurden und für sie ein geeignetes Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt wurde.

3.5.7 Die Europäische Gemeinschaft verlangt für aus den Vereinigten Staaten von Amerika eingeführte Teile nicht die besondere Kennzeichnung European Parts Approval (EPA), es sei denn, die EASA handelt als Konstruktionsstaat.

4. ANERKENNUNG VON FESTSTELLUNGEN UND ZULASSUNGEN

4.1. Qualifikationsanforderungen für die Anerkennung von Feststellungen und Zulassungen

4.1.1 Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden erstellen ein Zertifizierungs- und Aufsichtssystem für die verschiedenen in den Anwendungsbereich dieses Anhangs fallenden Tätigkeiten. Dieses System wird dokumentiert und umfasst die Organisationsstruktur, die Personalqualifikationen und die zur Ausführung dieser Tätigkeiten genutzten internen Verfahren.

4.1.2 Die Technischen Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden stellen die wechselseitige ausreichende Kenntnis der Systeme in Bezug auf Lufttüchtigkeits- und Umweltvorschriften und die damit zusammenhängenden Konzepte, Anleitungen, Verfahren und Organisationsstrukturen unter Beweis.

4.1.3 Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden gewährleisten, dass ihr Personal ausreichend qualifiziert ist, über ausreihende Fachkenntnisse und Erfahrung verfügt und hinreichend geschult ist, um die Pflichten im Rahmen dieses Abkommens erfüllen zu können.

4.1.4 Diese Systeme unterliegen internen Qualitätsaudits, Akkreditierungs- oder Normungskontrollen. In den Verfahren für die technische Durchführung wird die regelmäßige wechselseitige Teilnahme der Technischen Organe an den internen Qualitätsaudits, Akkreditierungs- oder Normungskontrollen festgelegt, einschließlich der Inspektionen von Luftfahrtbehörden gemäß Absatz 4.2.3, um das gegenseitige Vertrauen in die Systeme aufrechtzuerhalten. Die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden unterziehen sich diesen Inspektionen und stellen sicher,

dass die beaufsichtigten Stellen Zugang zu beiden Technischen Organen gewähren.

4.2. Qualifikationen der Technischen Organ und Luftfahrtbehörden

4.2.1 Vorbehaltlich der in den Verfahren für die technische Durchführung festgelegten Bedingungen gilt als gegeben, dass die Technischen Organe die Anforderungen gemäß den Absätzen 4.1.1 bis 4.1.3 nach einem Vertrauensbildungsprozess erfüllen. Im Hinblick auf das Lufttüchtigkeitszeugnis wurde der Vertrauensbildungsprozess abgeschlossen, wie die Einbeziehung in dieses Anhang des Abkommens zeigt. Der Vertrauensbildungsprozess im Hinblick auf das Umweltzeugnis ist in den Verfahren für die technische Durchführung festgelegt.

4.2.2 Die Luftfahrtbehörden erfüllen im Rahmen ihres Tätigkeitsbereichs die Anforderungen gemäß den Absätzen 4.1.1 bis 4.1.3 für Tätigkeiten in Bezug auf die Herstellung und das Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Anlage 1.

4.2.3 Stellt die Europäische Gemeinschaft nach einer Normungskontrollinspektion der EASA fest, dass andere Luftfahrtbehörden die Anforderungen gemäß den Absätzen 4.1.1 bis 4.1.3 erfüllen, so gehen die Technischen Organe gemäß Abschnitt 1 der Verfahren für die technische Durchführung vor. Nach Abschluss dieses Verfahrens schlagen die Technischen Organe, wenn es ihnen angebracht erscheint, dem Bilateralen Aufsichtsgremium Änderungen zu Anlage 1 einschließlich Änderungen des Geltungsbereichs der Tätigkeit einer Luftfahrtbehörde vor.

4.2.4 Ist eines der Technischen Aufsichtsorgane der Ansicht, dass die technische Kompetenz des anderen Technischen Organs oder einer der Luftfahrtbehörden nicht mehr angemessen ist, so beraten die Technischen Aufsichtsorganen miteinander und schlagen einen Aktionsplan einschließlich der erforderlichen vertrauensbildenden Maßnahmen nur Behebung dieser Mängel vor. Gleichermaßen konsultieren die Technischen Organe einander, wenn ein Technisches Organ der Ansicht ist, dass Feststellungen oder Zulassungen des anderen Technischen Organs ausgesetzt werden sollten. Kann das Vertrauen nicht durch beiderseitig annehmbare Mittel wiederhergestellt werden, so kann jedes Technische Organ die Angelegenheit dem Bilateralen Aufsichtsrat übergeben. Kann das Problem nicht durch beiderseitig annehmbare Mittel gelöst werden, so kann jede Partei die andere Partei gemäß Artikel 18 Absatz A des Abkommens notifizieren.

4.2.5 Ebenso konsultieren die Technischen Organe einander, wenn ein Technisches Organ die Wiedereinsetzung einer Luftfahrtbehörde vorschlägt, die zuvor vom Bilateralen Aufsichtsgremium aus Anlage I

gestrichen wurde oder deren Feststellungen und Zulassungen ausgesetzt wurden.

5. MITTEILUNGEN

Alle Mitteilungen zwischen den Technischen Organen und gegebenenfalls den Luftfahrtbehörden, einschließlich der Unterlagen, erfolgen in englischer Sprache. Die Technischen Organe können in Einzelfällen Ausnahmen von den Daten zur Konformität der Zertifizierung vereinbaren.

6. TECHNISCHE KONSULTATIONEN

Die Technischen Organe vereinbaren, Fragen in Zusammenhang mit der Durchführung dieses Anhangs im Rahmen von Konsultationen zu lösen. Die Technischen Organe unternehmen jede Anstrengung, um technische Fragen auf einer möglichst niedrigen Ebene zu lösen, und nutzen hierzu die Verfahren für die technische Durchführung, bevor sie die Angelegenheit dem Bilateralen Aufsichtsgremium übergeben.

7. TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG

7.1 Auf Antrag und in beiderseitigem Einvernehmen leisten die Technischen Organe oder gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden jeder Partei den Technischen Organen oder gegebenenfalls den Luftfahrtbehörden der anderen Partei technische Unterstützung bei der Zertifizierung und der Überwachung der fortgesetzten Lufttüchtigkeit in Bezug auf Konstruktion, Herstellung, Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse auf dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Seite. Das Verfahren für die Durchführung der Unterstützung ist in den Verfahren für die technische Durchführung erläutert.

7.2 Die Technischen Organe oder Luftfahrtbehörden können die Leistung dieser technischen Unterstützung mangels verfügbarer Ressourcen, weil das Erzeugnis nicht in den Anwendungsbereich dieses Anhangs fällt oder weil die Einrichtung nicht in die Regulierung einbezogen ist, ablehnen.

7.3 Wird technische Unterstützung geleistet, so wenden das die technische Unterstützung leistende Technische Organ bzw. die Luftfahrtbehörde das Regulierungssystem und die Verfahren der betreffenden Partei an, sofern von den Technischen Organen oder gegebenenfalls der Luftfahrtbehörde nichts anderes vereinbart wird. Technische Unterstützung einschließlich Konformitätskontrolle, Teilnahme an Prüfungen und Konformitätsauswertungen kann von zugelassenen/bevollmächtigten Betrieben durchgeführt werden. Verfügt ein in der Europäischen Gemeinschaft zugelassener Betrieb im Rahmen seiner

Herstellungsgenehmigung nicht über diese Rechte, so können die Luftfahrtbehörden diese Unterstützung unmittelbar oder durch Ausweitung dieser Rechte auf den Betrieb leisten. Verfügt ein in der Europäischen Gemeinschaft zugelassener Betrieb im Rahmen seiner Konstruktionsgenehmigung nicht über diese Rechte, so kann die EASA diese technische Unterstützung unmittelbar oder durch Ausweitung dieser Rechte auf den Betrieb leisten.

7.4 Um technische Unterstützung kann ferner in Zusammenhang mit der Einfuhr gebrauchter Luftfahrzeuge ersucht werden, die ursprünglich aus den Vereinigten Staaten von Amerika oder der Europäischen Gemeinschaft ausgeführt wurden. Das Technische Organ oder gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden jeder Partei unterstützen das Technische Organ oder gegebenenfalls die Luftfahrtbehörde der anderen Partei beim Erlangen von Information über die Konfiguration des Luftfahrzeugs zu dem Zeitpunkt, als es den Hersteller verließ.

8. NOTIFIZIERUNG EINER UNTERSUCHUNG ODER DURCHSETZUNGSMASSNAHME

Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden jeder Partei notifizieren dem Technischen Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden der anderen Partei unverzüglich über ihre eigenen Untersuchungen oder Durchsetzungsmaßnahmen, die 1) ein Erzeugnis oder eine beaufsichtigte Stelle für das Lufttüchtigkeits- oder Umweltzeugnis oder 2) eine Maßnahme eines Technischen Organs oder einer Luftfahrtbehörde betreffen können, die nicht mit diesem Anhang konform zu sein scheinen. Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden arbeiten zusammen, indem sie für diese Untersuchung oder Durchsetzungsmaßnahme, einschließlich ihres Abschlusses, benötigte Informationen austauschen.

IM RAHMEN DIESES ABKOMMENS DER EASA, DEN

LUFTFAHRTBEHÖRDEN UND den VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA ANERKANNTE ERZEUGNISSE,

SIE BETREFFENDE AUSFUHRUNTERLAGEN UND

TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG

Technisches Organ der Europäischen Gemeinschaft	**ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG**
EASA	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind, hergestellt durch einen von der EASA zugelassenen Herstellungsbetrieb, EASA-Formblatt 27 beigefügt. • Neue Motoren und Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind, hergestellt durch einen von der EASA zugelassenen Herstellungsbetrieb (Absatz 3.4.3), EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung) beigefügt. • Folgende durch einen von der EASA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder der Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA	• Konstruktionsdaten (Konformitätserklärungen) und Teilnahme an Prüfungen

Technisches Organ der Europäischen Gemeinschaft	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht über die technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

.

	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Österreich	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Kleinflugzeuge, sehr leichte Flugzeuge sowie Segelflugzeuge und Motorsegler, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Rumänen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes rumänisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, eine Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes österreichisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Motoren und Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Österreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Österreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende von einem in Österreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung

	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Konformitätskontrolle.

.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Belgien	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, eine Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes belgisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Belgien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Neue bemannte Ballons, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und nach EASA-Abschnitt F, Teil 21 oder von einem in Belgien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes belgisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Folgende durch einen von Belgien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Tschechische Republik	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Kleinflugzeuge, sehr leichte Flugzeuge und Segelflugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in der Tschechischen Republik zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes tschechisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. Neue bemannte Ballons, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in der Tschechischen Republik zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2007 erteiltes tschechisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, eine Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes tschechisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Motoren und Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in der Tschechischen Republik zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in der Tschechischen Republik zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von der Tschechischen Republik zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
	➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Dänemark	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, eine Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes dänisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Dänemark zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Dänemark zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Finnland	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, eine Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes finnisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Finnland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Finnland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Frankreich	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Flugzeuge, Hubschrauber, sehr leichte Flugzeuge und Segelflugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Frankreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes französisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Neue bemannte Ballons, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und nach EASA-Abschnitt F, Teil 21 oder von einem in Frankreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes französisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes französisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Motoren und Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Frankreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Frankreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Frankreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
	für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.
Anerkennung der französischen Unterlagen zu den in Frankreich im Rahmen einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb hergestellten Teile	• EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung) wird für Teile anerkannt, die im Rahmen des Qualitätssystems eines Inhabers einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb bei dessen Zulieferer in Frankreich hergestellt wurden, wenn dieser Zulieferer ebenfalls Inhaber einer französischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb für dieselben Teile ist.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Deutschland	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Flugzeuge, Hubschrauber, sehr leichte Flugzeuge, Segelflugzeuge und Motorsegler, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Deutschland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes deutsches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Neue bemannte Ballons, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und nach EASA-Abschnitt F, Teil 21 oder von einem Deutschland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes deutsches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Neue Luftschiffe, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Deutschland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes deutsches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes deutsches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Motoren und Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Deutschland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Deutschland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Deutschland zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
	1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.
Anerkennung der deutschen Unterlagen zu den in Deutschland im Rahmen einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb hergestellten Teile	• EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung) wird für Teile anerkannt, die im Rahmen des Qualitätssystems eines Inhabers einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb bei dessen Zulieferer in Deutschland hergestellt wurden, wenn dieser Zulieferer ebenfalls Inhaber einer deutschen Genehmigung als Herstellungsbetrieb für dieselben Teile ist.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Italien	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Flugzeuge, Hubschrauber und sehr leichte Flugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Italien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes italienisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes italienisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Italien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Italien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Anerkennung der italienischen Unterlagen zu den in Italien im Rahmen einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb hergestellten Teile	• EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung) wird für Teile anerkannt, die im Rahmen des Qualitätssystems eines Inhabers einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb bei dessen Zulieferer in Italien hergestellt wurden, wenn dieser Zulieferer ebenfalls Inhaber einer italienischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb für dieselben Teile ist.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Litauen	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Segelflugzeuge und Motorsegler, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Litauen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes litauisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Neue Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Litauen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Litauen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis, für das die FAA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile für die vorstehend aufgeführten Erzeugnisse

.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Luxemburg	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Folgende durch einen von Luxemburg zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Niederlande	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes niederländisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in den Niederlanden zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von den Niederlanden zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Polen	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Flugzeuge, Hubschrauber, sehr leichte Flugzeuge und Segelflugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Polen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes polnisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes polnisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Motoren und Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Polen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Polen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Polen zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile für die vorstehend aufgeführten polnischen Erzeugnisse ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
	Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Rumänien	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Segelflugzeuge, Motorsegler und sehr leichte Flugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Rumänien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes rumänisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Folgende durch einen von Rumänien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Slowakei:	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Folgende durch einen von der Slowakei zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Spanien	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Flugzeuge und sehr leichte Flugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Spanien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes spanisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes spanisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue bemannte Ballons, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Spanien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes spanisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Spanien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Spanien zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
	Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Schweden	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder eine vor dem 28. September 2008 erteiltes schwedisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in Schweden zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen von Schweden zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten ➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
Vereinigtes Königreich	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die USA zugelassen	• Neue Kleinflugzeuge und sehr leichte Flugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem im Vereinigten Königreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes britisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Neue Luftschiffe, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem im Vereinigten Königreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes britisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Neue bemannte Ballons, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem im Vereinigten Königreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 27, Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes britisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt. • Gebrauchte Flugzeuge, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform sind und gemäß EASA Teil 145 bzw. Teil M instand gehalten werden, wenn ein EASA-Formblatt 27, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein vor dem 28. September 2008 erteiltes britisches Export-Lufttüchtigkeitszeugnis beigefügt ist. • Neue Motoren und Propeller, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem im Vereinigten Königreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der FAA zugelassenen Konstruktion konform und von einem im Vereinigten Königreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung), oder ein vor dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt. • Folgende durch einen vom Vereinigten Königreich zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der FAA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die FAA eine Musterzulassung erteilt hat, zulässig ist (EASA-Formblatt 1 oder vor

Luftfahrtbehörde im aufgeführten EU-Mitgliedstaat	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
	dem 28. September 2005 ausgestelltes JAA-Formblatt 1 beigefügt): ➢ Ersatzteile unabhängig vom Konstruktionsstaat des Erzeugnisses und/oder die Ausrüstung ➢ Änderungsteile für Konstruktionsänderungen, wenn die EASA als Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung für einen EU-Antragsteller handelt; wenn diese Änderungsteile mit einer EASA STC (Ergänzung zur Musterzulassung) zusammenhängen, müssen die STC für die Verfahren für die technische Durchführung gelten

	➢ Änderungsteile für ein Erzeugnis, bei dem die USA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung sind und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber der US-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden (Trennung von Konstruktionsstaat und Herstellungsstaat).
Technische Unterstützung Im Namen der FAA durchgeführte Tätigkeiten	• Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.
Anerkennung der britischen Unterlagen zu den im Vereinigten Königreich im Rahmen einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb hergestellten Teile	• EASA-Formblatt 1 (Offizielle Freigabebescheinigung) wird für Teile anerkannt, die im Rahmen des Qualitätssystems eines Inhabers einer US-Genehmigung als Herstellungsbetrieb bei dessen Zulieferer im Vereinigten Königreich hergestellt wurden, wenn dieser Zulieferer ebenfalls Inhaber einer britischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb für dieselben Teile ist.

Technisches Organ Vereinigte Staaten	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
FAA	
Erzeugnisse und sie betreffende Ausfuhrunterlagen Zur Einfuhr in die EU zugelassen	• Neue Luftfahrzeuge, die mit einer von der EASA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in den USA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; FAA-Formblatt 8130-4 (Export-Lufttüchtigkeitszeugnis) beigefügt. • Neue bemannte Ballons, die mit einer von der EASA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in den USA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; FAA-Formblatt 8130-4 (Export-Lufttüchtigkeitszeugnis) beigefügt. • Neue Luftschiffe, die mit einer von der EASA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in den USA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; FAA-Formblatt 8130-4 (Export-Lufttüchtigkeitszeugnis) beigefügt. • Gebrauchte Luftfahrzeuge, die mit einer von der EASA zugelassenen Konstruktion konform sind, gemäß dem von der FAA genehmigten System (d.h. 14 CFR Teile 43, 65, 121, 125, 135, 145 oder 129.14) instand gehalten werden, wenn ein FAA-Formblatt 8130-4 (Export-Lufttüchtigkeitszeugnis) beigefügt ist. • Neue und umgebaute Motoren und Propeller, die mit einer von der EASA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in den USA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; FAA-Formblatt 8130-4 (Export-Lufttüchtigkeitszeugnis) beigefügt. • Neue Ausrüstungen, die mit einer von der EASA zugelassenen Konstruktion konform und von einem in den USA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellt sind; FAA-Formblatt 8130-3 (Offizielle Freigabebescheinigung) beigefügt. • Folgende durch einen von den USA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellte neue Teile, die mit von der EASA zugelassenen Konstruktionsdaten konform sind und deren Einbau in ein Erzeugnis oder Ausrüstung, für das die EASA eine Konstruktionsgenehmigung erteilt hat, zulässig ist (FAA-Formblatt 8130-3, Offizielle Freigabebescheinigung beigefügt): ➢ Ersatzteile für das Erzeugnis und/oder die Ausrüstung, einschließlich der im Rahmen einer Lizenzvereinbarung durch einen von der EASA zugelassenen Herstellungsbetrieb hergestellten Teile ➢ Änderungsteile bei einer Konstruktionsänderung, bei

Technisches Organ Vereinigte Staaten	ERZEUGNISSE, AUSFUHRUNTERLAGEN UND TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG
	dem die FAA der Konstruktionsstaat für die Konstruktionsänderung ist und die Teile im Rahmen einer Lizenzvereinbarung vom Inhaber einer EASA-Konstruktionsgenehmigung hergestellt werden ➢ PMA-Ersatz- und Änderungsteile gemäß den Verfahren für die technische Durchführung, wenn ein FAA-Formblatt 8130-3 mit angemessenen Zertifizierungserklärungen beigefügt ist
Technische Unterstützung Im Namen der EASA durchgeführte Tätigkeiten	• Konstruktionsdaten (Konformitätserklärungen) und Teilnahme an Prüfungen • Überwachung der Herstellung und Aufsicht als technische Unterstützung • Konformitätskontrolle.

ANHANG 2

INSTANDHALTUNG

1. GEGENSTAND UND ANWENDUNGSBEREICH

Die Parteien haben ihre jeweiligen Normen und Systeme für die Zulassung von Instandsetzungsstützpunkten/Instandhaltungsbetrieben, die die Instandhaltung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse durchführen, bewertet. Gemäß Artikel 4 Absatz A dieses Abkommens gilt dieser Anhang für die gegenseitige Anerkennung der Feststellungen der Konformität mit den Normen, Zulassungen, Unterlagen und technischer Unterstützung im Hinblick auf Zulassungen sowie der Überwachung der Instandsetzungsstützpunkte/Instandhaltungsbetriebe, die im Einzelnen in den Anlagen festgelegt sind. Dieser Anhang kann keinesfalls so ausgelegt werden, dass die Handlungsbefugnis einer Partei gemäß Artikel 15 des Abkommens begrenzt wird.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

2.1 „Überholung“ ist ein Verfahren, durch das sichergestellt wird, dass ein Luftfahrtartikel vollständig mit den geltenden, in den Anweisungen für fortdauernde Lufttüchtigkeit des Inhabers der Musterzulassung oder des Ausrüstungsherstellers genannten Toleranzen für den Flugbetrieb oder den von der Behörde genehmigten oder akzeptierten Daten konform ist. Niemand darf einen Artikel als überholt bezeichnen, der nicht zumindest gemäß den vorstehend genannten Daten auseinander genommen, gereinigt, kontrolliert, erforderlichenfalls repariert, wieder zusammengesetzt und geprüft wurde.

2.2 „Änderung“ ist eine Änderung der Konstruktion, Konstruktion, Leistung, Umweltmerkmale oder Betriebsbeschränkungen des betreffenden zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses.

2.3 „Von der FAA genehmigte Daten“ sind vom FAA Administrator oder dessen benanntem Vertreter genehmige Daten, einschließlich der gegenseitig anerkannten EG-Konstruktionsdaten nach Anhang 1.

2.4 „Von der EASA genehmigte Daten“ sind vom Technischen Organ der EG oder dessen benanntem Vertreter genehmigte Daten, einschließlich der gegenseitig anerkannten US-Konstruktionsdaten nach Anhang 1.

2.5 „Besondere Bedingungen“ sind die Anforderungen gemäß Titel 14 des United States Code of Federal Regulations, Teile 43 und 145 (nachstehend „14 CFR Teil 43 bzw. Teil 145”) oder gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission (nachstehend „EASA Teil 145”) die nach einem Vergleich der

regulatorischen Instandhaltungssysteme beiden Systemen nicht gemeinsam und die so bedeutsam sind, dass sie behandelt werden müssen.

3. GEMEINSAMES KOORDINIERUNGSGREMIUM

3.1 Zusammensetzung

3.1.1 Hiermit wird ein Gemeinsames Koordinierungsgremium für Instandhaltung, das dem Bilateralen Aufsichtsgremium gegenüber rechenschaftspflichtig ist, eingesetzt unter der gemeinsamen Führung des für die Zulassung von Instandhaltungsbetrieben zuständigen Direktors der EASA und des Director of Flight Standards der FAA. Ihm gehören von Seiten jedes Technischen Organs jeweils die geeigneten, für Instandhaltungs- und Qualitätsmanagementsysteme und Vorschriften zuständigen Vertreter an.

3.1.2 Die gemeinsame Führung kann zusätzliche Teilnehmer einladen, um die Erfüllung des Mandats des Gemeinsamen Koordinierungsgremiums für Instandhaltung zu erleichtern.

3.2 Mandat

3.2.1 Das Gemeinsame Koordinierungsgremium für Instandhaltung tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Anwendung dieses Anhangs zu gewährleisten. Zu seinen Aufgaben zählen:

a) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung detaillierter Leitfäden für die in diesem Anhang erfassten Verfahren,

b) Austausch von Informationen zu wichtigen Sicherheitsfragen und Entwicklung entsprechender Aktionspläne,

c) Gewährleistung der einheitlichen Anwendung dieses Anhangs,

d) Lösung technischer Fragen im Rahmen der Zuständigkeit der TA und Prüfung anderer technischer Fragen, die auf niedrigerer Ebene nicht gelöst werden können,

e) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung detaillierter Leitfäden für Übergang, Zusammenarbeit, Unterstützung, Informationsaustausch und wechselseitige Teilnahme an internen Qualitätsaudits, Normungs- und Stichprobeninspektionen in Zusammenhang mit den Normungssystemen für Instandhaltung und Qualitätsmanagement

f) Führung des Verzeichnisses der in Anlage 2 dieses Anhangs genannten Luftfahrtbehörden gemäß den Beschlüssen des Bilateralen Aufsichtsgremiums

g) Unterbreitung von Änderungsvorschlägen zu diesem Anhang an das Bilaterale Aufsichtsgremium.

3.2.2 Das Gemeinsame Koordinierungsgremium für Instandhaltung erstattet dem Bilateralen Aufsichtsgremium Bericht über ungelöste Fragen und stellt die Umsetzung der Beschlüsse des Bilateralen Aufsichtsgremiums betreffend diesen Anhang sicher.

4. DURCHFÜHRUNG

4.1 Vorbehaltlich dieses Anhangs kommen die Parteien überein, dass ihre Technischen Organe Kontrollen und Überwachung von Instandsetzungsstützpunkten/ Instandhaltungsbetrieben durch das andere Technische Organ oder gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden zu Konformitätsfeststellungen ihrer jeweiligen Anforderungen als Grundlage für die Erteilung und fortlaufende Gültigkeit von Bescheinigungen akzeptieren.

4.2 Die von einem Technischen Organ gemäß diesem Anhang erteilte Zulassung darf nicht über den Umfang der in der Zulassung des anderen Technischen Organs oder der anderen Luftfahrtbehörde enthaltenen Kategorien und Beschränkungen nicht hinausgehen.

4.3 FAA-Bescheinigungen

4.3.1 Unbeschadet des Ermessens des FAA Administrators gemäß 14 CFR Teil 145 werden einem Instandhaltungsbetrieb eine FAA-Bescheinigung und –Betriebsspezifikationen erteilt, wenn er von einer in Anlage 2 aufgeführten Luftfahrtbehörde dieses Anhangs in Einklang mit Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 für die Instandhaltung zugelassen wurde, die in diesem Anhang genannten Bedingungen einschließlich der Besonderen Bedingungen der FAA in Anlage 1 erfüllt und eine Luftfahrtbehörde der FAA eine Empfehlung oder einen Vermerk betreffend die Zulassung übermittelt hat.

4.3.2 Die FAA-Zulassung gilt nur für zusätzliche feste Standorte in einem der in Anlage 2 aufgeführten Mitgliedstaaten. Jeder zusätzliche feste Standort muss außerdem von einer der in Anlage 2 aufgeführten Luftfahrtbehörden überwacht werden.

4.3.3 Die FAA-Zulassung gilt nur für „Line Stations“ in einem EU-Mitgliedstaat, die von der in Anlage 2 aufgeführten Luftfahrtbehörden überwacht werden.

4.4 EASA-Bescheinigungen

4.4.1 Einem Instandsetzungsstützpunkt wird die in Anlage 4 dargestellte EASA-Zulassung erteilt, wenn er von der FAA in Einklang mit 14 CFR Teil 145 für die Instandhaltung zugelassen wurde, die in diesem Anhang genannten Bedingungen einschließlich der Besonderen Bedingungen der EASA in Anlage 1 erfüllt und die

FAA der EASA eine Empfehlung oder einen Vermerk betreffend die Zulassung übermittelt hat, sofern dies nicht nach Ansicht des Exekutivdirektors der EASA für die Instandhaltung oder Veränderung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen oder deren Teilen, die in einem EU-Mitgliedstaat registriert oder konstruiert wurden, unnötig ist oder die EASA-Ressourcen für eine Bearbeitung des Antrags nicht ausreichen.

4.4.2. Die EASA-Zulassung gilt nur für „Line Stations“ auf dem Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten von Amerika.

4.5. Die Technischen Organe und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörden:

a) übermitteln Empfehlungen oder Vermerke betreffend die Zulassung von Instandsetzungsstützpunkten an die FAA und von Instandhaltungsbetrieben an die EASA;

b) überwachen und erstatten Bericht über die fortdauernde Einhaltung der Anforderungen gemäß diesem Anhang durch Instandhaltungsbetriebe in der Europäischen Gemeinschaft und Instandsetzungsstützpunkte in den Vereinigten Staaten von Amerika;

c) anerkennen bzw. genehmigen die vom Antragsteller vorgelegte, mit Anlage 1 konforme Ergänzung zum Betriebshandbuch des Instandhaltungsbetriebs;

d) halten die Verfahren in Anlage 3 ein.

4.6. Das Technische Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörde jeder Partei leistet zur Förderung der Ziele dieses Anhangs technische Unterstützung für die Instandhaltungstätigkeit des Technischen Organs oder gegebenenfalls der Luftfahrtbehörde der anderen Partei. Die Technischen Organe oder Luftfahrtbehörden können die Leistung dieser technischen Unterstützung mangels verfügbarer Ressourcen, weil die Instandhaltung nicht in den Anwendungsbereich dieses Anhangs fällt oder weil die Einrichtung nicht in die Regulierung einbezogen ist, ablehnen. Zur Unterstützung zählen unter anderem:

a) auf Anfrage Untersuchungen durchführen und darüber Bericht erstatten

b) auf Anfrage Daten für Berichte erlangen und bereitstellen.

4.7 Die Technischen Organe können unabhängige Inspektionen der Instandsetzungsstützpunkte/Instandhaltungsbetriebe durchführen, wenn besondere Sicherheitsbedenken dies gemäß Artikel 15 Absatz B des Abkommens dies rechtfertigen.

4.8 Die Parteien vereinbaren, dass an zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen unter der Regulierungsaufsicht einer Partei vorgenommene Instandhaltung und Änderungen abgeschlossen werden können und das Erzeugnis wieder freigegeben

werden kann von einem Instandsetzungsstützpunkt/Instandhaltungsbetrieb unter der Regulierungsaufsicht der anderen Partei, sofern er gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs zugelassen ist.

4.9 Die Parteien vereinbaren, dass die außergewöhnliche oder nicht routinemäßige Instandhaltung nach vorheriger Genehmigung außerhalb des in Artikel 12 des Abkommens genannten Gebiets durchgeführt werden darf, um ein Luftfahrzeug oder eine Komponente instand zu halten. Die Genehmigung der außergewöhnlichen oder nicht routinemäßigen Instandhaltung wird nach den vom Gemeinsamen Koordinierungsgremium für Instandhaltung festgelegten Verfahren erteilt.

4.10 Änderungen bzw. Neufassungen der Zivilluftfahrt-Organisation, Vorschriften, Verfahren oder Normen, einschließlich der die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden betreffenden, durch die Parteien können sich auf die Grundlage der Ausführung dieses Anhangs auswirken. Daher unterrichten die Parteien einander durch die Technischen Organe und die Luftfahrtbehörden zum frühestmöglichen Zeitpunkt über Pläne für solche Änderungen und erörtern, in welchem Umfang diese geplanten Änderungen die Grundlage dieses Anhangs berühren. Führen Konsultationen gemäß Artikel 15 Absatz C des Abkommens zur Vereinbarung einer Änderung dieses Anhangs, so sind die Partei bestrebt, sicherzustellen, dass diese Änderung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens oder der Durchführung der Änderung, die diese Änderung des Anhangs veranlasst hat, oder so rasch wie möglich nach diesem Zeitpunkt in Kraft tritt.

5. MITTEILUNGEN UND ZUSAMMENARBEIT

5.1 Die Parteien tauschen über das Gemeinsame Koordinierungsgremium für Instandhaltung ein Verzeichnis von Kontaktstellen zu den verschiedenen technischen Aspekten dieses Anhangs aus. Das Verzeichnis wird von den Technischen Organen geführt.

5.2 Alle Mitteilungen zwischen den Parteien, einschließlich technischer Unterlagen, die zur Prüfung oder Zulassung gemäß diesem Anhang vorgelegt werden, sind in englischer Sprache abgefasst.

5.3 In dringenden oder außergewöhnlichen Situationen können die Kontaktstellen der Technischen Organe und gegebenenfalls der Luftfahrtbehörden sich miteinander in Verbindung setzen und sicherstellen, dass Sofortmaßnahmen ergriffen werden.

6. ANFORDERUNGEN AN DIE QUALIFIKATION FÜR DIE ANERKENNUNG DER KONFORMITÄTSFESTESTELLUNGEN

6.1. Grundanforderungen

6.1.1 Das Technische Organ bzw. die Luftfahrtbehörden jeder Partei stellen ihre jeweiligen Systeme für die Regulierungsaufsicht über Instandsetzungsstützpunkte/Instandhaltungsbetriebe dar. Um die Aufsicht über Instandsetzungsstützpunkte/Instandhaltungsbetriebe im Namen der anderen Partei ausüben zu können, legen die Technischen Organe bzw. Luftfahrtbehörden jeder Partei vor allem dar, dass sie über wirksame und angemessene:

a) rechtliche und ordnungspolitische Rahmen

b) Organisationsstrukturen

c) Ressourcen, einschließlich ausreichend qualifizierten Personals

d) Schulungsprogramme

e) interne Vorgehensweisen und Verfahren

f) Unterlagen und Aufzeichnungen

g) aktive Zertifizierungs- und Überwachungsprogramme

h) Weisungsbefugnis über die beaufsichtigten Stellen

verfügen.

6.2 Anfängliches Vertrauen

6.2.1 Die in Anlage 2 festgelegten Technischen Organe und Luftfahrtbehörden erfüllen nach einem im Hinblick auf den Abschluss dieses Abkommens durchgeführten Vertrauensbildungsprozess zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens die Anforderungen dieses Anhangs.

6.2.2. Entscheidet das Gemeinsame Koordinierungsgremium für Instandhaltung, dass eine Luftfahrtbehörde die Bewertung der Konformität mit den Anforderungen dieses Anhangs erfolgreich abgeschlossen hat, so schlägt sie dem Bilateralen Aufsichtsgremium die Aufnahme der Luftfahrtbehörde in Anlage 2 vor.

6.3. Fortgesetztes Vertrauen

6.3.1 Die Technischen Organe und Luftfahrtbehörden werden weiterhin die wirksame Aufsicht gemäß Absatz 6.1.1 entsprechend den vom Gemeinsamen Koordinierungsgremium für Instandhaltung festgelegten Verfahren unter Beweis stellen.

a) Die Technischen Organe und Luftfahrtbehörden werden vor allem:

i) das Recht haben, wechselseitig an den internen Qualitätsaudits, Normungs- und Stichprobeninspektionen teilzunehmen, einschließlich potenzieller Änderungen, die zur Anpassung an die Umstände erforderlich sind

ii) sich den unter Buchstabe a) Ziffer i) genannten Kontrollen unterziehen

iii) sicherstellen, dass die beaufsichtigten Stellen für Überwachungen und Kontrollen Zugang zu beiden Technischen Organen haben

iv) stellen Berichte über Qualitätsaudits, Normungs- und Stichprobeninspektionen gemäß diesem Anhang zur Verfügung

v) stellen das geeignete Personal für die Teilnahme an der Stichprobenkontrolle zur Verfügung

vi) stellen die Aufzeichnungen des Instandhaltungsbetriebs und Prüfberichte einschließlich der abgeschlossenen Durchsetzungsmaßnahmen zur Verfügung

vii) helfen bei der Prüfung der in der Landessprache abgefassten internen Aufzeichnungen und Unterlagen des Instandhaltungsbetriebs in den Räumen der Luftfahrtbehörde bei der Übersetzung

viii) unterstützen einander in Bezug auf abschließende Feststellungen zur Prüfung und

ix) stellen sicher, dass Stichprobenkontrollen anhand einer Risikoanalyse und objektiver Kriterien durchgeführt werden, unbeschadet des Ermessensspielraums der Technischen Organe.

b) Die Technischen Organe unterrichten einander zum frühestmöglichen Zeitpunkt, falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde nicht in der Lage ist, eine der Anforderungen dieses Absatzes zu erfüllen. Ist eines der Technischen Organe der Ansicht, dass die technische Kompetenz nicht mehr angemessen ist, so beraten die Technischen Organe miteinander und schlagen einen Aktionsplan einschließlich der erforderlichen Maßnahmen nur Behebung dieser Mängel vor.

c) Falls ein Technisches Organ oder eine Luftfahrtbehörde die Mängel nicht innerhalb des im Aktionsplan genannten zeitlichen Rahmens behebt, kann jedes Technische Organ die Angelegenheit dem Gemeinsamen Koordinierungsgremium für Instandhaltung übergeben.

d) Beabsichtigt eine Partei, die Anerkennung der Feststellungen und Zulassungen eines Technischen Organs oder einer Luftfahrtbehörde auszusetzen, so unterrichtet sie die andere Partei gemäß Artikel 18 Absatz A des Abkommens darüber.

7. NOTIFIZIERUNG EINER UNTERSUCHUNG ODER DURCHSETZUNGSMASSNAHME

7.1 In Einklang mit den Bestimmungen in Artikel 8 des Abkommens notifizieren die Parteien einander über ihre Technischen Organe bzw. Luftfahrtbehörden unverzüglich jede Untersuchung, die wegen eines Verstoßes eines unter der Regulierungsaufsicht der anderen Partei stehenden Instandsetzungsstützpunkts/Instandhaltungsbetriebs im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses Anhangs durchgeführt wurde und zu einer Durchsetzungsmaßnahme in Form einer Strafe oder einer Aufhebung, Aussetzung oder Beschränkung der Genehmigung führen könnte, sowie die daraus folgenden Maßnahmen.

7.2 Die Notifizierung wird an die geeignete Kontaktstelle der anderen Partei (zu entnehmen dem Verzeichnis nach Artikel 5 dieses Anhangs) übermittelt.

7.3 Die Parteien behalten das Recht zur Durchführung solcher Durchsetzungsmaßnahmen. In einigen Fällen kann eine Partei sich jedoch dafür entscheiden, eine von der anderen Partei getroffene Gegenmaßnahme zu prüfen. Das Konsultationsverfahren zur Durchsetzung im Rahmen dieses Anhangs wird regelmäßig vom Gemeinsamen Koordinierungsgremium für Instandhaltung geprüft.

7.4 Wird eine Zulassung als Instandsetzungsstützpunkt oder eine Zulassung als Instandhaltungsbetrieb nach FAA 14 CFR Teil 145 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang II aufgehoben oder ausgesetzt, so teilt das Technische Organ und gegebenenfalls die Luftfahrtbehörde dem anderen Technischen Organ die Aufhebung oder Aussetzung mit.

8. ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

8.1 Für aufgrund der in Anlage 1 aufgeführten bilateralen Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und den Mitgliedstaaten der Europäische Gemeinschaft erteilte Zulassungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Anhangs gültig waren, vereinbaren die Parteien folgende Übergangsmaßnahmen.

8.2 Unbeschadet Artikel 16 Absatz C werden von einem Technischen Organ oder einer Luftfahrtbehörde gemäß den Durchführungsverfahren für die Instandhaltung im Rahmen der in Anlage 1 aufgeführten bilateralen Abkommen erteilte Zulassungen für Instandsetzungsstützpunkte/Instandhaltungsbetriebe, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Anhangs gültig waren, von den Parteien dieses Abkommens gemäß den im Rahmen der aufgeführten Abkommen akzeptierten Bestimmungen für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem Inkrafttreten dieses Anhangs als gültig erachtet, sofern der Instandsetzungsstützpunkt/Instandhaltungsbetrieb, der diese Zulassung erhalten hat, weiterhin mit den in den Durchführungsverfahren für die Instandhaltung enthaltenen Besonderen Bedingungen in der geänderten Fassung konform ist, bis der Übergang zu den Besonderen Bedingungen dieses Anhangs erfolgt.

9. ÜBERTRAGUNGSBESTIMMUNGEN

Die Parteien vereinbaren, dass der Übergang von Zulassungen für Instandsetzungsstützpunkte in den in Anlage 2 aufgeführten EU-Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Anhangs unter der Aufsicht der FAA stehen, gemäß folgenden Übertragungsbestimmungen erfolgt.

– Eine Luftfahrtbehörde muss die Schulung ihres Personals in Bezug auf die Verfahren in Zusammenhang mit diesem Abkommen, diesem Anhang und den Besonderen Bedingungen der FAA abgeschlossen haben, bevor die Instandsetzungsstützpunkte übertragen werden.

– Sobald eine ausreichende Anzahl des Personals die Schulung abgeschlossen hat, um die Aufsicht über die gemäß diesem Anhang übertragenen Betriebsstätten übernehmen zu können, überträgt die FAA die Inspektion und Überwachung der nach 14 CFR Teil 145 qualifizierten Instandsetzungsstützpunkte der betreffenden Luftfahrtbehörde.

– Die Übertragung an die Luftfahrtbehörden erfolgt binnen zwei Jahren nach dem Datum des Inkrafttretens dieses Anhangs in Einklang mit den vom Gemeinsamen Koordinierungsgremium für Instandhaltung gebilligten Verfahren.

10. GEBÜHREN

Gebühren werden gemäß Artikel 14 des Abkommens und in Einklang mit den geltenden Regulierungsanforderungen erhoben.

Anlage 1

BESONDERE BEDINGUNGEN

1. FÜR US-INSTANDSETZUNGSSTÜTZPUNKTE GELTENDE BESONDERE BEDINGUNGEN DER EASA

1.1. Um gemäß EASA Teil 145 zugelassen zu werden, muss der Instandsetzungsstützpunkt gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die folgenden Besonderen Bedingungen erfüllen.

1.1.1. Der Instandsetzungsstützpunkt stellt in einer von der EASA annehmbaren Weise einen Antrag.

a) Der Antrag sowohl auf erstmalige Zulassung als auch auf Verlängerung der EASA-Zulassung umfasst eine Erklärung, aus der hervorgeht, dass die EASA-Bescheinigung und/oder EASA-Kategorie erforderlich ist für die Instandhaltung oder Veränderung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen oder deren Teilen, die in einem EU-Mitgliedstaat registriert oder konstruiert wurden.

b) Der Instandsetzungsstützpunkt legt eine von der FAA im Namen der EASA geprüfte und anerkannte Ergänzung seines „Handbuchs des Instandsetzungsstützpunkts“ vor. Alle Überarbeitungen der Ergänzung müssen von der FAA anerkannt werden. Die Ergänzung muss folgende Bestandteile aufweisen:

i) die Ergänzung muss eine Erklärung des verantwortlichen Betriebsleiters des Instandsetzungsstützpunkts gemäß der Definition in der derzeitigen Fassung von EASA Teil 145 enthalten, wonach der Instandsetzungsstützpunkt zur Einhaltung dieses Anhangs und der darin aufgeführten Besonderen Bedingungen verpflichtet ist.

ii) Detaillierte Verfahren für den Betrieb eines unabhängigen Qualitätsüberwachungssystems einschließlich Aufsicht über alle Einrichtungen und „Line Stations“ auf dem Hoheitsgebiet der USA.

iii) Verfahren für die Freigabe oder Zulassung zur Wiederfreigabe, die den Anforderungen von EASA Teil 145 für Luftfahrzeuge und Verwendung des FAA-Formblatts 8130-3 für Luftfahrzeugkomponenten sowie sonstige gegebenenfalls vom Eigentümer oder Betreiber geforderte Informationen.

iv) Für als Flugzeugzelle/Luftfahrzeug eingestufte Einrichtungen Verfahren um zu gewährleisten, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis und

das Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis vor der Ausstellung einer Freigabebescheinigung gültig sind.

v) Verfahren, durch die gewährleistet wird, dass gemäß EASA-Anforderungen definierte Reparaturen und Änderungen gemäß den von der EASA genehmigten Daten durchgeführt werden.

vi) Ein Verfahren für den Instandsetzungsstützpunkt um sicherzustellen, dass das von der FAA zugelassene Erst- und Auffrischungsschulungsprogramm sowie Änderungen dieser Programme auch den menschlichen Faktor umfassen.

vii) Verfahren zur Meldung von Luftuntüchtigkeitsbedingungen gemäß EASA Teil 145 über zivile luftfahrttechnische Erzeugnisse an die EASA, den Luftfahrzeugkonstruktionsbetrieb und den Kunden oder Betreiber.

viii) Verfahren um sicherzustellen, dass der Arbeitsauftrag oder Vertrag des Kunden oder des Betreibers, einschließlich der mitgeteilten EASA-Lufttüchtigkeitsanweisungen und sonstiger mitgeteilter verbindlicher Anweisungen, vollständig ist und eingehalten wird.

ix) geltende Verfahren, durch die sichergestellt wird, dass Vertragsnehmer die Bedingungen dieser Durchführungsverfahren erfüllen: Nutzung einer nach EASA Teil 145 zugelassenen Organisationen bzw. falls die Organisation nicht nach EASA Teil 145 zugelassen ist, ist der Instandsetzungsstützpunkt, der das Erzeugnis wieder freigibt, für die Gewährleistung der Lufttüchtigkeit verantwortlich.

x) gegebenenfalls Verfahren für die Erlaubnis, die Arbeit regelmäßig nicht am festen Standort auszuführen.

xi) Verfahren, um sicherzustellen, dass für die Grundinstandhaltung der Luftfahrzeuge geeignete überdachte Hangars verfügbar sind.

1.2. Um weiterhin gemäß EASA Teil 145 zugelassen zu sein, muss der Instandsetzungsstützpunkt gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs folgende Bedingungen erfüllen. Die FAA prüft, ob der Instandsetzungsstützpunkt:

a) gestattet, dass die EASA oder die FAA im Namen der EASA die fortdauernde Einhaltung der Anforderungen gemäß 14 CFR Teil 145 und diesen Besonderen Bedingungen (d.h EASA Teil 145) prüft

b) anerkennt, dass die EASA gemäß den einschlägigen EG-Verordnungen und EASA-Verfahren Untersuchungs- und Durchsetzungsmaßnahmen ergreift

c) mit der EASA bei jeder Untersuchungs- oder Durchsetzungsmaßnahme zusammenarbeitet

d) weiterhin die 14 CFR Teil 43 und Teil 145 und diese Besonderen Bedingungen einhält.

2. FÜR ZUGELASSENE EU-INSTANDHALTUNGSBETRIEBE GELTENDE BESONDERE BEDINGUNGEN DER FAA

2.1 Um gemäß CFR Teil 145 zugelassen zu werden, muss der Instandhaltungsbetrieb gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die folgenden Besonderen Bedingungen erfüllen.

2.1.1 Der Instandhaltungsbetrieb stellt in einer von der FAA annehmbaren Weise einen Antrag.

a) Der Antrag auf erstmalige Erteilung bzw. Verlängerung der FAA-Zulassung umfasst:

i) eine Erklärung, aus der hervorgeht, dass die FAA-Zulassung und/oder die FAA-Kategorie des Instandsetzungsstützpunkts erforderlich ist für die Instandhaltung oder Veränderung von in den USA registrierten luftfahrttechnischen Erzeugnissen oder im Ausland registrierten luftfahrttechnischen Erzeugnissen, die gemäß 14 CFR betrieben werden

ii) ein von der Luftfahrtbehörde genehmigtes Verzeichnis der Instandhaltungstätigkeiten, für deren Durchführung an US-amerikanischen Erzeugnissen für die Zivilluftfahrt Aufträge/Unteraufträge vergeben werden

iii) bei der Beförderung gefährlicher Güter eine schriftliche Bestätigung, dass alle beteiligten Angestellten für die Beförderung gefährlicher Güter gemäß ICAO-Standards geschult wurden.

b) Der Instandhaltungsbetrieb muss eine von der Luftfahrtbehörde genehmigte und vom Instandhaltungsbetrieb aufbewahrte Ergänzung zum Instandhaltungsbetriebshandbuch in englischer Sprache vorlegen. Nach Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde gilt die Ergänzung als von der FAA anerkannt. Alle Überarbeitungen der Ergänzung müssen von der Luftfahrtbehörde genehmigt werden. Die FAA-Ergänzung zum Instandhaltungsbetriebshandbuch umfasst:

i) eine vom verantwortlichen Betriebsleiter unterschriebene, mit Datum versehene Erklärung, durch die der Betrieb zur Beachtung des Anhangs verpflichtet wird;

ii) eine Zusammenfassung seines Qualitätssystems, die auch die Besonderen Bedingungen der FAA umfasst;

iii) Verfahren für die Freigabe oder Zulassung zur Wiederfreigabe, die den Anforderungen von 14 CFR Teil 43 für Luftfahrzeuge und EASA-

Formblatt 1 für Komponenten entsprechen. Dies umfasst gegebenenfalls die gemäß 14 CFR Abschnitte 43.9 und 43.11 geforderten Angaben sowie alle vom Eigentümer oder Betreiber zu machenden oder festzuhaltenden Angaben in englischer Sprache;

iv) Verfahren zur Meldung von Ausfällen, Fehlfunktionen oder Mängeln und Teilen zweifelhafter Herkunft (Suspected Unapproved Parts (SUP)), die an US-amerikanischen luftfahrttechnischen Erzeugnissen gefunden wurden oder für den Einbau in US-amerikanische luftfahrttechnische Erzeugnisse bestimmt waren, in an die FAA;

v) Verfahren zur Unterrichtung der FAA über Änderungen bei „Line Stations“, die:

(1) Sich in einem EU-Mitgliedstaat befinden und

(2) in den USA registrierte Luftfahrzeuge instand halten und

(3) sich auf die FAA-Betriebsspezifikationen auswirken;

vi) Verfahren zur Qualifizierung und Überwachung zusätzlicher fester Standorte in den in Anlage 2 dieses Anhangs aufgeführten EU-Mitgliedstaaten;

vii) Geltende Verfahren mit denen überprüft wird, ob alle Tätigkeiten, für die Verträge/Unteraufträge vergeben wurden, Bestimmungen umfassen, nach denen eine nicht von der FAA zugelassene Quelle den Artikel zur Endkontrolle/Prüfung und Wiederfreigabe an den Instandhaltungsbetrieb zurückschicken muss;

viii) Verfahren für die Vorlage vierteljährlicher Nutzungsberichte bei der FAA, in denen die 10 größten Auftragnehmer/Unterauftragnehmer (externe Erbringer von Instandhaltungsdienstleistungen) genannt werden;

ix) Verfahren, durch die gewährleistet wird, dass größere Reparaturen/ Änderungen (entsprechend der Definition in 14 CFR) gemäß den von der FAA genehmigten Daten durchgeführt werden.

x) Verfahren, durch die die Einhaltung des Continuous Airworthiness Maintenance Program (CAMP) des Luftfahrtunternehmens gewährleistet wird, einschließlich der Trennung von Instandhaltung und Kontrolle der vom Luftfahrtunternehmen als Required Inspection Items (RII) eingestuften Positionen.

xi) Verfahren, durch die die Beachtung der Instandhaltungshandbücher des Herstellers oder der Anweisungen für fortdauernde Lufttüchtigkeit

und den Umgang mit Abweichungen gewährleistet wird. Verfahren, durch die gewährleistet wird, dass alle geltenden, von der FAA veröffentlichten Lufttüchtigkeitsanweisungen dem Instandhaltungspersonal während der Durchführung der Arbeiten zur Verfügung stehen;

xii) Verfahren, durch die bekräftigt wird, dass die für die Endkontrolle und Wiederinbetriebnahme von US-amerikanischen luftfahrttechnischen Erzeugnissen zuständigen Aufsichtführenden und Angestellten des Instandhaltungsbetriebs die englische Sprache lesen, schreiben und verstehen können;

xiii) gegebenenfalls Verfahren für die Erlaubnis, die Arbeit regelmäßig nicht am festen Standort auszuführen.

2.2 Um weiterhin gemäß 14 CFR Teil 43 und Teil 145 zugelassen zu sein muss der Instandhaltungsbetrieb gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs folgende Bedingungen erfüllen. Die Luftfahrtbehörde prüft, ob der Instandhaltungsbetrieb:

a) gestattet, dass die FAA oder die Luftfahrtbehörde im Namen der FAA die ständige Einhaltung der Anforderungen gemäß EASA Teil 145 und diesen Besonderen Bedingungen (d.h 14 CFR Teil 43 und Teil 145) prüft;

b) Untersuchungen und Durchsetzung durch die FAA können in Einklang mit den FAA-Vorschriften und –Anweisungen erfolgen;

c) der Instandhaltungsbetrieb bei jeder Untersuchungs- oder Durchsetzungsmaßnahme kooperiert;

d) der Instandhaltungsbetrieb EASA Teil 145 und diese Besonderen Bedingungen einhält;

e) werden die Vorschriften eingehalten, so kann die FAA die erstmalige Zulassung des Instandhaltungsbetriebs nach 12 Monaten und danach alle 24 Monate verlängern.

Anlage 2

Für die Zwecke dieses Anhangs als qualifiziert geltende Technische Aufsichtsbehörden:

Die Federal Aviation Administration

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit

Die Luftfahrtbehörden folgender EU-Mitgliedstaaten gelten für die Zwecke dieses Anhangs als qualifiziert:

Republik Österreich

Königreich Belgien

Tschechische Republik

Königreich Dänemark

Republik Finnland

Französische Republik

Bundesrepublik Deutschland

Irland

Italienische Republik

Großherzogtum Luxemburg

Republik Malta

Königreich der Niederlande

Republik Polen

Portugiesische Republik

Königreich Spanien

Königreich Schweden

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

Anlage 3

VERFAHREN DER LUFTFAHRTBEHÖRDEN

Die im Namen der FAA tätige Luftfahrtbehörde führt nach den geltenden Verfahren und Anleitungen des Gemeinsamen Koordinierungsgremiums für Instandhaltung folgende Maßnahmen durch:

1) Für den erstmaligen Antrag auf Zulassung als Instandhaltungsbetrieb:

   a) sie überprüft die Unterlagen des Antragstellers zur Erlangung der FAA-Zulassung

   b) sie teilt dem Antragsteller alle einschlägigen Verfahren mit

   c) sie überprüft und übermittelt dem Antragsteller alle vor der Antragstellung benötigten Informationen

   d) sie überprüft und genehmigt die FAA-Ergänzung des Antragstellers zum Instandhaltungsbetriebshandbuch des genehmigten Instandhaltungsbetriebs

   e) sie führt ein Audit/eine Kontrolle des genehmigten Instandhaltungsbetriebs im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden Anleitung durch

   f) sie genehmigt ein vollständiges Antragspaket und lässt es der FAA einschließlich einer Kopie des Überwachungsberichts und einer unterzeichneten Empfehlung für die FAA- Zulassung zukommen

   g) sie bewahrt ein aktuelles Exemplar der FAA-Ergänzung auf.

2) Für die Verlängerung einer FAA-Zulassung für einen Instandhaltungsbetrieb:

   Die Zulassung muss 12 Monate nach der erstmaligen Erteilung und anschließend alle 24 Monate verlängert werden.

   a) sie überprüft die Unterlagen des Antragstellers zur Erlangung der FAA-Zulassung

   b) sie prüft, ob die vorgeschriebene Kontrolle(n) der Einrichtung abgeschlossen ist/sind

   c) sie überprüft und genehmigt Änderungen der FAA-Ergänzung des Antragstellers zum Instandhaltungsbetriebshandbuch des zugelassenen Instandhaltungsbetriebs

   d) sie unterrichtet die FAA über alle für die gesamte Kontrolle der Einrichtung relevanten Feststellungen

e) sie genehmigt ein vollständiges Antragspaket und lässt es der FAA einschließlich eines Exemplars des Überwachungsberichts und einer unterzeichneten Empfehlung für die Verlängerung durch die FAA zukommen.

3) Für die Änderung der FAA-Zulassung:

a) sie stellt sicher, dass für alle Änderungen mindestens ein Antrag vorgelegt wird

b) für die Hinzufügung von „Line Stations“ oder festen Standorten lässt sie der FAA einen Bericht und eine Empfehlung zukommen.

EASA FORMBLATT 3 – US-GENEHMIGUNG

GENEHMIGUNGSSCHEIN

REFERENZ EASA.145.XXXX

Unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates und des derzeit geltenden bilateralen Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, bestätigt die Europäische Agentur für Flugsicherheit hiermit der

FIRMENNAME

ANSCHRIFT

ANSCHRIFT

ANSCHRIFT

die Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb gemäß Teil-145 für die Instandhaltung der in der FAA-Bescheinigung und den dazugehörigen Betriebsspezifikationen aufgeführten Erzeugnisse und Erteilung der Freigabebescheinigungen unter Verwendung der vorstehend genannten Referenz, vorbehaltlich folgender Bedingungen:

1. Die Genehmigung ist auf den in der Bescheinigung zur Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb gemäß 14 CFR Teil 145 angegebenen Umfang und die dazugehörigen Betriebsspezifikationen für in den Vereinigten Staaten von Amerika ausgeführte Arbeiten beschränkt (sofern nicht in einem Einzelfall etwas anderes mit der EASA vereinbart wurde).

2. Der Umfang der Genehmigung geht nicht über die erlaubten Kategorien von Genehmigungen gemäß EASA Teil 145 hinaus, die in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 detailliert aufgeführt sind.

3. Diese Genehmigung setzt die fortdauernde Konformität mit 14 CFR Teil 145 und den in den Durchführungsverfahren für die Instandhaltung genannten Unterschieden voraus, einschließlich der Verwendung des FAA-Formblatts 8130-3 für die Freigabe/Wiederfreigabe von Komponenten bis zu einschließlich Triebwerksanlagen.

4. Wiederfreigabebescheinigungen müssen die vorstehend genannte Referenznummer der Genehmigung gemäß EASA Teil 145 und die Air Agency Certifcate Number gemäß 14 CFR Teil 145 enthalten.

5. Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen ist diese Genehmigung gültig bis:

   [Gültigkeitsdauer zwei Jahre]

   es sei denn, die Genehmigung wird zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder aufgehoben.

Ausstellungsdatum

Unterzeichnet

Für die EASA