

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 21.5.2010
KOM(2010)268 endgültig

2010/0144 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der
Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

- 1.1. Die Kommission hat den Rat am 4. August 2009 um die Ermächtigung ersucht, Verhandlungen mit der Föderativen Republik Brasilien über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und Umweltverträglichkeit zu führen¹.
- 1.2. Der Rat hat die Ermächtigung am 9. Oktober 2009 erteilt und die Kommission angewiesen, diese Verhandlungen gemäß einer Reihe von Verhandlungsrichtlinien zu führen, und hat einen Sonderausschuss zu ihrer Unterstützung bei dieser Aufgabe eingesetzt.
- 1.3. Die der Kommission erteilte Ermächtigung bezieht sich auf ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Feststellungen, wobei die Zertifizierung von Luftfahrterzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen zunächst den Schwerpunkt bildet. In der Ermächtigung wurde bekräftigt, dass in ein solches Abkommen nach Abschluss eines Vertrauensbildungsprozesses auch die Zulassung und Überwachung der an der Instandhaltung solcher Luftfahrterzeugnisse, Teile und Ausrüstungen beteiligten Organisationen und Personen einbezogen werden könnte. Das Abkommen zwischen der EU und der Föderativen Republik Brasilien sollte daher Folgendes sicherstellen:
 - (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 Organisationen unter der Regulierungsaufsicht der anderen Partei instand gehalten werden.
- 1.4. Die wichtigsten Ziele eines solchen Abkommens würden darin bestehen, den Handel mit Gütern und Dienstleistungen im Rahmen des Abkommens zu erleichtern, Doppelbewertungen, -prüfungen und -kontrollen soweit wie möglich auf erhebliche regulatorische Unterschiede zu begrenzen und es zu ermöglichen, dass anhand des Zertifizierungssystems einer Partei die Konformität mit den Anforderungen der anderen Partei geprüft werden kann.
- 1.5. Für das Erreichen dieser Ziele wurden in den Verhandlungsrichtlinien folgende Mittel genannt:
 - die Anforderungen und Verfahren beider Parteien sollen einander schrittweise angeglichen werden,

¹ Empfehlung für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, ein bilaterales Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Brasilien über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und Umweltverträglichkeit auszuhandeln, SEK(2009) 1097 endg. vom 3.8.2009.

- das Vertrauen in die Zertifizierungssysteme beider Parteien soll aufrecht erhalten werden, indem auf den Erfahrungen der Zusammenarbeit zwischen der Zivilluftfahrtbehörde (ANAC) der Föderativen Republik Brasilien und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit aufgebaut und es den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten auf diese Weise ermöglicht wird, im Namen der ANAC die ihnen bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 obliegenden Aufgaben auszuführen,
- es soll jeder Partei ermöglicht werden, sich zu überzeugen, dass die am Regulierungsprozess der anderen Partei beteiligten Stellen in der Lage sind, Konformitätsbewertungen und die Regulierungsaufsicht in der zur Erteilung eigener Zulassungen und Genehmigungen nötigen, zufrieden stellenden Weise vorzunehmen,
- die Zusammenarbeit soll durch regelmäßige Konsultationen zwischen den Parteien gestärkt werden, um zu gewährleisten, dass das Abkommen reibungslos funktioniert, vor allem durch die Einführung geeigneter Verfahren der Zusammenarbeit, um auf Gegenseitigkeitsbasis die fortdauernde Eignung und Befähigung der Regulierungsstellen, die an der Durchführung des Abkommens beteiligt sind, zu überprüfen,
- es soll ein System für die kontinuierliche Überwachung des Funktionierens des Abkommens und insbesondere der Anhänge, die fester Bestandteil des Abkommens sind, eingerichtet werden, um eine effiziente Verwaltung des Abkommens durch einen Gemeinsamen Ausschuss von Vertretern beider Parteien zu ermöglichen, dessen Aufgabe es ist, rasche Lösungen für etwaige Probleme im Zusammenhang mit der Durchführung des Abkommens zu entwickeln und vorzuschlagen.

2. VERHANDLUNGSPROZESS

- 2.1. Bei den Verhandlungen mit Brasilien ging es schwerpunktmäßig um die Frage, 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 Organisationen ermöglicht werden kann. Diese Zeugnisse und Zulassungen werden von jeder Partei gemäß bestimmten Verfahren für Lufttüchtigkeit und Instandhaltung erteilt. Bei den Verhandlungen beschlossen die beiden Parteien, die Einzelheiten dieser Verfahren vom Abkommen getrennt in Anhängen festzulegen.
- 2.2. Im Rahmen der Verhandlungen, die am 14. und am 15. Dezember 2009 in Brüssel aufgenommen wurden, und im Zuge eines Vertrauensbildungsprozesses stattete die EASA der ANAC und der brasilianischen Luftfahrtindustrie vom 22. bis zum 26. Februar 2010 einen Bewertungsbesuch ab. Die wichtigsten durch diesen Besuch abgedeckten Sicherheitsbereiche waren Musterzulassungen, Zertifizierung und Genehmigungen von Herstellungsbetrieben. Gegenstand des Besuches war auch eine allgemeine Bewertung des in der Föderativen Republik Brasilien angewandten Systems der Zulassungen im Instandhaltungsbereich. Außerdem fand ein Besuch bei der brasilianischen Luftfahrtindustrie statt, um zu bewerten, wie die ANAC dort ihre Aufsichtsaufgaben wahrnimmt. Der Besuch war erfolgreich, denn er führte zu einem

besseren Verständnis von Aufbau und Funktionsweise der ANAC sowie des brasilianischen Regulierungsrahmens für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, einschließlich der Zertifizierungstätigkeiten bei der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von Erzeugnissen und bei der Zulassung von Organisationen. Wie der Besuch gezeigt hat, bietet das brasilianische System die gleiche Unabhängigkeit bei der Konformitätsprüfung wie die europäischen Vorschriften (Verordnungen 216/2008 und 1702/2003) durch die direkte Beteiligung der ANAC und das System benannter Stellen (ähnlich wie das der USA) für Konstruktion und Herstellung. Für den Bereich der Instandhaltung ergab der Besuch, dass die Zertifizierungspraktiken und -verfahren einen Nachweis der Konformität mit den Regulierungsanforderungen ermöglichen, der den europäischen Rechtsvorschriften (Verordnung 2042/2003) gleichwertig ist. Erkennbar wurde aber auch, dass ein weiterer Vertrauensaufbau einen besseren Einblick in die Funktionsweise der Überwachung von Instandhaltungsorganisationen, die von der ANAC zugelassen wurden, ermöglichen wird.

- 2.3. Eine Einigung über den Wortlaut des Abkommensentwurfs und zwei Anhänge zur Zertifizierung der Lufttüchtigkeit und zur Instandhaltung erfolgte ad referendum am 2. März 2010 in Rio de Janeiro.

3. RECHTSGRUNDLAGE DES ABKOMMENS

- 3.1. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs fällt die Beseitigung technischer Handelshemmnisse unter die gemeinsame Handelspolitik gemäß Artikel 207 Absatz 1 TFEU und damit in die alleinige Zuständigkeit der Europäischen Union².
- 3.2. Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im September 2002 hat die Europäische Union darüber hinaus die unter diese Verordnung fallenden Bereiche intern harmonisiert: erstmalige und dauerhafte Lufttüchtigkeit (einschließlich Instandhaltung) und Umweltverträglichkeit luftfahrttechnischer Erzeugnisse. Diese Vorschriften wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008³ ersetzt. Diese Verordnung wird durch eine Reihe von Durchführungsmaßnahmen (Verordnungen (EG) Nr. 1702/2003 und Nr. 2402/2003 der Kommission) ergänzt, in denen die von Antragstellern, Inhabern von Bescheinigungen und Behörden zu beachtenden Vorschriften festgelegt sind, damit gewährleistet ist, dass die grundlegenden Bestimmungen und Ziele dieser Grundverordnung jederzeit eingehalten werden. Das vorgeschlagene Abkommen betrifft das Gemeinschaftsrecht im Sinne der AETR-Rechtsprechung.

² 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.

³ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. L 79 vom 19.3.2008, S.1.

- 3.3. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass ausschließlich die Europäische Union für den Abschluss des Abkommens auf der Grundlage der Artikel 207 Absatz 4 und Artikel 100 Absatz 2 AEUV zuständig ist.

4. GLIEDERUNG DES ABKOMMENS

- 4.1. Das ausgehandelte Abkommen entspricht in seiner Struktur weitgehend der Gliederung eines „klassischen“ Abkommens im Bereich der Sicherheit der Luftfahrt, d.h. eines so genannten BASA, wie die bestehenden bilateralen Abkommen auf dem Gebiet der Sicherheit der Luftfahrt zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten bezeichnet werden. Wie die BASA beruht das Abkommen auf dem gegenseitigen Vertrauen in die Systeme und dem Vergleich der regulatorischen Unterschiede. Daher ist es mit Verpflichtungen und Methoden für die Zusammenarbeit zwischen ausführender und einführender Behörde verbunden, damit die einführende Behörde ihre eigene Bescheinigung für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile oder Ausrüstungen erteilen kann, ohne die von der ausführenden Behörde vorgenommenen Bewertungen nochmals durchzuführen. Es enthält ferner Verfahren für die Streitbeilegung und die Änderung des Abkommens.
- 4.2. Die Art und Weise der Zusammenarbeit und gegenseitigen Anerkennung der Zertifizierungsfeststellungen auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung (Methodik, Geltungsbereich in Bezug auf Erzeugnisse und Dienstleistungen, regulatorische Unterschiede, auch als „Besondere Bedingungen“ bezeichnet) sind in den Anhängen dieses Abkommens festgelegt. Bereits bei Beginn der Verhandlungen vereinbarten beide Parteien, die besonderen Verfahren, die beiden Seiten die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen in den beiden Bereichen, d.h. Zulassung von Konstruktions- und Herstellungsbetrieben und von Instandhaltungsorganisationen, ermöglichen, in den Anhängen festzulegen, die für beide Parteien gleichermaßen verbindlich und Bestandteil des Abkommens sein werden.
- 4.3. Der Abkommensentwurf gibt den Parteien die Möglichkeit, Mittel und Wege für eine Verbesserung der Funktionsweise des Abkommens zu prüfen und Empfehlungen für Änderungen einschließlich der Hinzufügung neuer Anhänge zu dem Abkommen über den Gemeinsamen Ausschuss vorzulegen. Er lässt den Parteien Freiheit bei der Wahl der Mittel für die Änderung des Abkommens und seiner Anhänge nach dem Änderungsverfahren, das mit der letzten Mitteilung der einen Partei an die andere endet, dass ihre für das Inkrafttreten einer beschlossenen Änderung erforderlichen nationalen Verfahren abgeschlossen sind. Insbesondere bei Änderungen bestehender Anhänge oder der Hinzufügung neuer Anhänge können die Parteien vereinbaren, das Abkommen durch einen einfachen diplomatischen Notenwechsel zu ändern.
- 4.4. Der Abkommensentwurf ist auch insofern uneingeschränkt von Vorteil für die Europäische Union, als mit ihm für alle Mitgliedstaaten die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen in allen Bereichen der Lufttüchtigkeit eingeführt wird. Dabei ist anzumerken, dass gegenwärtig nur 6 Mitgliedstaaten mit Brasilien ein bilaterales Abkommen über Produktzertifizierung geschlossen haben. Bisher hat die brasilianische Verwaltung bei ihren eigenen Zulassungen auch Zertifizierungsfeststellungen von europäischen Verwaltungen anerkannt, vor allem, wenn sie im Rahmen der JAA zustande gekommen waren. Umgekehrt hat auch die

JAA das brasilianische System einem Audit unterzogen und mit der brasilianischen Verwaltung „Auslagerungsverträge“ vereinbart, in denen die Verfahren festgelegt sind, die sie befolgen wird, um es der JAA zu ermöglichen, die Annahme der brasilianischen Feststellungen durch die der JAA angehörenden Behörden zu empfehlen. Derselbe Ansatz gilt für die Zulassung von Instandhaltungsorganisationen; wobei es in diesem Bereich nur sechs förmliche Abkommen gibt. Auch für diesen Bereich wurde eine „Auslagerungsvereinbarung“ zwischen der brasilianischen Verwaltung und der JAA geschlossen, wonach die der JAA angehörenden Behörden brasilianische Instandsetzungsstationen (Instandhaltungsorganisationen) unter der Aufsicht der brasilianischen Behörden anerkennen können. Derzeit bestehen keine Vereinbarungen zur Umweltzertifizierung von Luftfahrterzeugnissen.

5. INHALT DES ABKOMMENS

5.1. Klare Rechte und Pflichten für die Parteien

- 5.1.1. Das Abkommen verfolgt nicht den Zweck, über das nach geltendem Recht der Parteien zulässige Maß hinauszugehen. Die anwendbare Rechtsvorschrift für die Europäische Union ist die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit ihren Durchführungsbestimmungen und jeweiligen Änderungsfassungen. Das System der Europäischen Union wurde im Text des Abkommensentwurfs in vollem Umfang berücksichtigt, der klar zwischen den Aufgaben der Zertifizierung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen und Teilen und den an Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung dieser Erzeugnisse und Teile beteiligten Organisationen unterscheidet.
- 5.1.2. Im Bereich der Instandhaltung wurde das Qualifizierungsverfahren für ANAC-Personal als umfassend bewertet, wobei bestimmte Ausbildungsverfahren noch nicht in vollem Umfang zur Anwendung kommen. In gleicher Weise erfolgt die Überwachung der Instandhaltungsorganisationen durch eine umfassende jährliche Prüfung, die von zwei ANAC-Prüfern anhand detaillierter Checklisten vorgenommen wird. Da ANAC und EASA im Bereich der Instandhaltung erst seit kurzem zusammenarbeiten, ist zur Bestätigung der vollen Vertrauenswürdigkeit des brasilianischen Aufsichtssystems und zur Aufrechterhaltung des Vertrauens in dieses System in dem Abkommen vorgesehen, dass eine vollständige Anerkennung der von der ANAC durchgeführten Zertifizierung und Aufsicht nur möglich ist, wenn die Fähigkeit zur Gewährleistung der Aufsicht über die Instandhaltungsorganisationen nachgewiesen wurde. Ist der Nachweis darüber erbracht, soll es der ANAC in Anlehnung an das bilaterale Abkommen zwischen der Europäischen Union und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt gestattet werden, Zulassungen im Namen der EASA für in Brasilien ansässige Instandhaltungsorganisationen zu erteilen, die Instandhaltungsarbeiten an in der EU konstruierten Luftfahrzeugen und Teilen durchführen, ohne dass die EASA ihre eigenen Zeugnisse/Zulassungen auf der Grundlage von durch die ANAC ausgestellten Zeugnissen/Zulassungen erteilen muss. Ein solches Vorgehen entspricht auch den europäischen Rechtsvorschriften, d.h. Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, wonach im Rahmen eines internationalen Abkommens Zulassungen bzw. Zeugnisse von der EASA oder den Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage von Zulassungen bzw.

Zeugnissen, die von Luftfahrtbehörden eines Drittlands erteilt wurden, erteilt werden „können“.

5.1.3. Nach Auffassung der Kommission hindern die Bestimmungen von Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 die Europäische Union nicht am Abschluss eines internationalen Abkommens, bei dem Zeugnisse bzw. Zulassungen der zuständigen Behörde des Drittlandes in der Europäischen Union automatisch Gültigkeit haben. In dieser Perspektive wurden in das Abkommen im Bereich der Instandhaltung vertrauensbildende Übergangsregelungen aufgenommen:

- Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke des Instandhaltungsverfahrens die Einhaltung der anwendbaren Instandhaltungsvorschriften einer Partei und der in Anlage B1 enthaltenen Regulierungsanforderungen der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften der anderen Partei gleichkommt.
- Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke des Instandhaltungsverfahrens die Zertifizierungspraktiken und -verfahren der zuständigen Behörden beider Parteien gleichwertige Nachweise für die Einhaltung der oben genannten Anforderungen darstellen.
- Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke des Instandhaltungsverfahrens die jeweiligen Normen der Parteien für die Zulassung von Instandhaltungspersonal als gleichwertig betrachtet werden.

5.2. Klar definierte Instrumente zum Erreichen der Ziele des Mandats

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

5.2.2. In dem Entwurf wird das Recht der Regulierungsbehörde jeder Partei auf Erteilung von Bescheinigungen anerkannt, die die Konformität mit dem System der anderen Partei in deren Namen bestätigen – Artikel 3 Absatz 1.

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

5.3. Intensivere Zusammenarbeit bei der Sicherheitspolitik durch Transparenz und Austausch von Sicherheitsinformationen

5.3.1. Der Abkommensentwurf gibt den Parteien die Möglichkeit einer engen Zusammenarbeit bei ihrer Sicherheitspolitik durch eine proaktive Strategie für die Koordinierung der Konzepte und Initiativen in diesem Bereich. Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, Informationen und Daten auszutauschen und gemeinsame Programme zu entwickeln, um mehr Kapazitäten für die Vorhersage, Verhinderung oder Verringerung potenzieller Risiken für die Zivilluftfahrt zu schaffen und ein Aufsichtssystem für alle im Gebiet der Partner operierenden Luftfahrzeuge aufzubauen.

5.3.2. Um die Vertraulichkeit und den Schutz sensibler (geschützter) Informationen zu wahren, gibt das Abkommen (Artikel 8a) den beiden Parteien die Möglichkeit,

- (a) einander auf Antrag und zeitnah Informationen und Unterstützung im Hinblick auf Unfälle, Vorkommnisse und Ereignisse im Zusammenhang mit Angelegenheiten im Geltungsbereich dieses Abkommens zur Verfügung zu stellen, und
- (b) sonstige sicherheitsrelevante Informationen auszutauschen, die mit dem Flugbetrieb und den Ergebnissen von Überwachungstätigkeiten (einschließlich Vorfeldinspektionen) bei Luftfahrzeugen, die die Flughäfen der beiden Parteien gemäß den von ANAC und EASA entwickelten Verfahren nutzen, in Zusammenhang stehen.

5.4. Regelmäßige Konsultationen und rasche Streitbeilegung

5.4.1. Der Abkommensentwurf soll ein reibungsloses alltägliches Funktionieren gewährleisten, damit technische Fragen der Durchführung so rasch wie möglich geklärt werden können. Zu diesem Zweck werden ein Gemeinsamer Ausschuss der Parteien und zwei Unterausschüsse (der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Zertifizierung und der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Instandhaltung) eingesetzt, die dem Gemeinsamen Ausschuss der Parteien Bericht erstatten und die Anwendung der Anhänge überwachen. Der Gemeinsame Ausschuss und die Unterausschüsse sollen Konsultations- und Vermittlungsfunktionen erfüllen, um das reibungslose Funktionieren des Abkommens durch Bereitstellung eines Forums für die Ausräumung von Differenzen zwischen den Parteien zu gewährleisten – Artikel 9 (Gemeinsamer Ausschuss) sowie Anhang 1 Ziffer 2.2 (Zertifizierung) und Anhang 2 Ziffer 4.2 (Instandhaltung).

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

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

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

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

- sie geben der jeweils anderen Partei die „zuständige Behörde“ bekannt; für die Europäische Union bedeutet dies die Mitteilung an die brasilianische Seite, dass eine nationale Luftfahrtbehörde ein Audit (durch die EASA) erfolgreich durchlaufen hat und durch dieses Audit der Nachweis erbracht wurde, dass die betreffende Behörde den Anforderungen des Rechts der Europäischen Union in vollem Umfang entspricht, dass die Behörde mit den Anforderungen des brasilianischen Rechts in den einschlägigen Bereichen vertraut ist und dass sie in der Lage ist, den aus den Anhängen erwachsenden Verpflichtungen in Bezug auf Zertifizierung und Instandhaltung nachzukommen – Artikel 5 Absätze 2 und 3;
- sie stellen durch regelmäßige Audits sicher, dass die nationalen Luftfahrtbehörden, die der anderen Seite als „zuständige Behörden“ benannt wurden, weiterhin in der Lage bleiben, ihren aus dem Abkommen und seinen Anhängen erwachsenden Verpflichtungen nachzukommen – Artikel 5 Absätze 4 und 5;
- sie arbeiten bei der Qualitätssicherung zusammen und gestatten einander die Teilnahme an Inspektionen zur Kontrolle der Normung und an Konformitätsbewertungen (Behörden und Betriebe) – Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 8 Absatz 5;
- sie tauschen Sicherheitsdaten aus – d.h. verfügbare Informationen zu Unfällen, Vorkommnissen und Ereignissen – Artikel 8 Absatz 4 – und gewährleisten beim Informationsaustausch die angemessene Vertraulichkeit – Artikel 11;
- sie teilen einander alle geltenden Anforderungen mit und konsultieren einander frühzeitig zu allen regulatorischen und organisatorischen Änderungen – Artikel 8.

5.6. Wirksame Sicherheitsmaßnahmen

- 5.6.1. Der Entwurf des Abkommens soll den Parteien die notwendige Flexibilität geben, unverzüglich auf Sicherheitsprobleme zu reagieren oder ein als notwendig erachtetes höheres Schutzniveau einzuführen – Artikel 6. Damit beide Seiten mit diesen Situationen umgehen können, ohne die Gültigkeit des Abkommens zu gefährden, sind besondere Verfahren vorgesehen.
- 5.6.2. Sollten die Parteien jedoch nicht in der Lage sein, einer bestimmten Situation in zufrieden stellender Weise zu begegnen, so sieht der Abkommensentwurf erstens die Möglichkeit vor, die Anerkennung der Feststellungen der von der Beanstandung betroffenen zuständigen Behörde auszusetzen – Artikel 6 und 10, und enthält zweitens Verfahren für die Kündigung des Abkommens in Teilen oder in seiner Gesamtheit – Artikel 16 Absatz 3.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 100 Absatz 2 und 207 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5 und Absatz 6 Buchstabe a und Artikel 218 Absatz 8 erster Unterabsatz,

auf Vorschlag der Kommission⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat im Namen der Europäischen Union gemäß dem Beschluss Nr. 13850/09 des Rates vom 9. Oktober 2009, durch den die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen ermächtigt wurde, ein Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt mit der Föderativen Republik Brasilien ausgehandelt.
- (2) Das von der Kommission ausgehandelte Abkommen sollte, vorbehaltlich seines möglichen Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt, unterzeichnet werden.
- (3) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass ihre einschlägigen bilateralen Abkommen mit Brasilien zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens gekündigt sind –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Einzigler Artikel

Die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt (nachstehend „das Abkommen“) wird hiermit im Namen der Union, vorbehaltlich eines Ratsbeschlusses über den Abschluss dieses Abkommens, genehmigt.

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

⁴ ABl. C vom ..., S.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

Brüssel, den

*Im Namen des Rates
Der Präsident*