

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

L 273



Ausgabe  
in deutscher Sprache

### Rechtsvorschriften

54. Jahrgang  
19. Oktober 2011

Inhalt

#### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

##### INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

2011/694/EU:

- ★ **Beschluss des Rates vom 26. September 2011 über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt** ..... 1
  
- Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt** ..... 3

##### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) Nr. 1039/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 über ein Fangverbot für Blauen Wittling in den Gebieten VIIIc, IX und X sowie in den EU-Gewässern des Gebiets CECAF 34.1.1 für Schiffe unter der Flagge Spaniens** ..... 23
  
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 1040/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 über ein Fangverbot für Europäischen Seehecht in den Gebieten VIIIa, VIIIb, VIIIc und VIIIe für Schiffe unter der Flagge Belgiens** ..... 25
  
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 1041/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 über ein Fangverbot für Rochen in den EU-Gewässern der Gebiete VIII und IX für Schiffe unter der Flagge Belgiens** 27

Preis: 3 EUR

(Fortsetzung umseitig)

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1042/2011 der Kommission vom 18. Oktober 2011 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 29



## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

## BESCHLUSS DES RATES

vom 26. September 2011

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

(2011/694/EU)

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 erster Unterabsatz in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a und Absatz 7 und Artikel 218 Absatz 8 erster Unterabsatz,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat im Namen der Europäischen Union gemäß dem Beschluss des Rates, durch den die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen ermächtigt wurde, ein Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt mit der Regierung der Föderativen Republik Brasilien ausgehandelt.
- (2) Das Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt („Abkommen“) wurde am 14. Juli 2010 vorbehaltlich seines Abschlusses gemäß dem Beschluss 2010/489/EU des Rates <sup>(1)</sup> unterzeichnet.
- (3) Das Abkommen sollte genehmigt werden.
- (4) Es sind verfahrenstechnische Regelungen zu treffen für die Beteiligung der Union an den durch das Abkommen geschaffenen gemeinsamen Gremien sowie für die Annahme bestimmter Entscheidungen über die Änderung des Abkommens und seiner Anhänge, die Hinzufügung neuer Anhänge, die Kündigung einzelner Anhänge, Konsultationen, Streitbeilegung und die Annahme von Schutzmaßnahmen.
- (5) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass ihre einschlägigen bilateralen Abkommen mit Brasilien zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens gekündigt sind —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Das Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt („Abkommen“) wird im Namen der Union genehmigt.

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

*Artikel 2*

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

*Artikel 3*

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

(2) Die Union wird in dem nach Anhang A Absatz 2.1.1 des Abkommens vorgesehenen Gemeinsamen Unterausschuss für Zertifizierung und in dem nach Anhang B Absatz 4.1.1 des Abkommens vorgesehenen Gemeinsamen Unterausschuss für Instandhaltung durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit, unterstützt von den durch die Tagesordnung der einzelnen Sitzungen unmittelbar betroffenen Luftfahrtbehörden, vertreten.

*Artikel 4*

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

— Annahme oder Änderung der internen Verfahren des Gemeinsamen Ausschusses der Parteien gemäß Artikel 9 des Abkommens.

<sup>(1)</sup> ABl. L 243 vom 16.9.2010, S. 1.

(2) Die Kommission kann nach Konsultation des in Absatz 1 genannten Sonderausschusses und unter umfassender Berücksichtigung dessen Standpunkts folgende Maßnahmen treffen:

- Anordnung von Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 6 des Abkommens,
- Beantragung von Konsultationen gemäß Artikel 15 des Abkommens,
- Anordnung von Aussetzungsmaßnahmen gemäß Artikel 10 des Abkommens,
- sofern die Kommission eine sorgfältige Tatsachenanalyse der Wirkungen und der Machbarkeit der beabsichtigten Änderungen durchgeführt hat, Änderung der Anhänge des Abkommens gemäß Artikel 16 Absatz 5 des Abkommens, soweit solche Änderungen mit den einschlägigen Rechtsakten der Union übereinstimmen und keine Änderungen dieser Rechtsakte bedingen,
- Streichung einzelner Anhänge gemäß Artikel 16 Absätze 3 und 5 des Abkommens,

— Anordnung sonstiger Maßnahmen, die von einer Partei aufgrund des Abkommens zu treffen sind, vorbehaltlich des Absatzes 3 dieses Artikels und des EU-Rechts.

(3) Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit und im Einklang mit den Vertragsbestimmungen über einen Vorschlag der Kommission zu allen anderen Änderungen des Abkommens, die nicht in den Anwendungsbereich des Absatzes 2 dieses Artikels fallen.

#### Artikel 5

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft

Geschehen zu Brüssel am 26. September 2011.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. KOROLEC

## ABKOMMEN

### zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt

Die EUROPÄISCHE UNION

einerseits

und die Regierung der FÖDERATIVEN REPUBLIK BRASILIEN,

andererseits

nachstehend gemeinsam als „die Parteien“ bezeichnet —

IN DER ERWÄGUNG, dass nach Feststellung der beiden Parteien die Normen und Systeme der jeweils anderen Partei für Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse oder die Zulassung oder Genehmigung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt ihren eigenen Normen und Systemen so weit entsprechen, dass ein Abkommen praktikabel ist,

IN DER ERKENNTNIS, dass sich bei der Konstruktion und Herstellung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt und dem Austausch dieser Erzeugnisse ein Trend zu multinationalen Strukturen abzeichnet,

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

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

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

IN ANBETRACHT DER MÖGLICHKEIT, die durch überflüssig gewordene technische Inspektionen, Bewertungen und Prüfungen entstehende wirtschaftliche Belastung der Luftfahrtindustrie und der Luftfahrtunternehmen zu verringern,

IN DER ERKENNTNIS, dass verbesserte Verfahren für die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen, Genehmigungen und Prüfungen im Hinblick auf Lufttüchtigkeit, Umweltschutz und die Erhaltung der Lufttüchtigkeit von beiderseitigem Nutzen sind,

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

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

GEWILLT, ein umfassendes System für die Regulierungszusammenarbeit im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, der Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Zulassungen und Genehmigungen auf der Grundlage kontinuierlicher Kommunikation und gegenseitigen Vertrauens zu entwickeln,

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

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

#### Artikel 1

##### Ziele

Mit diesem Abkommen werden folgende Ziele verfolgt:

- |   |  |
|---|--|
| <p>a) Im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften beider Parteien sollen Grundsätze und Strukturen festgelegt werden, um die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Genehmigungen der zuständigen Behörden beider Parteien in den unter dieses Abkommen fallenden Bereichen, die in Artikel 4 aufgeführt sind, zu ermöglichen.</p> <p>b) Es soll den Parteien ermöglicht werden, sich dem sich abzeichnenden Trend zu multinationalen Strukturen bei der</p> | <p>Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt und beim Austausch dieser Erzeugnisse anzupassen, der auch die gemeinsamen Interessen der Parteien im Hinblick auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt und die Umweltqualität berührt.</p> <p>c) Die Zusammenarbeit bei der Einhaltung von Zielen in Bezug auf Sicherheit und Umweltqualität soll gefördert werden</p> <p>d) Der Austausch von Erzeugnissen der und Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt soll gefördert und erleichtert werden.</p> |
|---|--|

## Artikel 2

**Begriffsbestimmungen**

Für dieses Abkommen bezeichnet der Ausdruck:

- a) „Lufttüchtigkeitszulassung“ die Feststellung, dass die Konstruktion oder Konstruktionsänderung eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt den aufgrund der geltenden Rechtsvorschriften beider Parteien festgelegten Normen für die Lufttüchtigkeit entspricht oder ein einzelnes Erzeugnis einer Konstruktion entspricht, die diese Normen nachweislich erfüllt und einen sicheren Betrieb gewährleistet;
- b) „Erzeugnis der Zivilluftfahrt“ ein ziviles Luftfahrzeug, ein Triebwerk oder ein Propeller eines Luftfahrzeugs oder darin eingebaute oder zum Einbau bestimmte Baugruppen, Ausrüstungen oder Teile;
- c) „zuständige Behörde“ eine staatliche Behörde oder Stelle, die von einer Partei als zuständige Behörde für die Zwecke dieses Abkommens benannt wird und die das Recht ausübt, innerhalb des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften einer Partei die Konformität von Erzeugnissen der oder Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt zu bewerten oder die Verwendung oder den Verkauf dieser Erzeugnisse und Dienstleistungen zu überwachen und zu kontrollieren, und die Durchsetzungsmaßnahmen treffen kann, um zu gewährleisten, dass die im Geltungsbereich der Rechtsvorschriften dieser Partei in Verkehr gebrachten Erzeugnisse oder Dienstleistungen den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen;
- d) „konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen“ Betriebs- oder Umweltaforderungen, die sich auf die Konstruktionsmerkmale oder -daten des Erzeugnisses im Hinblick auf Betrieb oder Instandhaltung des Erzeugnisses auswirken, die es für eine bestimmte Art des Einsatzes qualifizieren;
- e) „Umweltzulassung“ die Feststellung, dass ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt die aufgrund der geltenden anwendbaren Rechtsvorschriften festgelegten Normen beider Parteien für Lärm- und/oder Abgasemissionen erfüllt;
- f) „Instandhaltung“ die Durchführung von Inspektionen, Überholungen, Reparaturen sowie Erhaltung und Ersatz von Teilen, Ausrüstungen, oder Komponenten mit Ausnahme der Vorflugkontrolle eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt, um die dauerhafte Lufttüchtigkeit dieses Erzeugnisses zu gewährleisten, dies schließt auch die Vornahme von Modifikationen ein, jedoch nicht die Konzeption von Reparaturen und Modifikationen;
- g) „Überwachung“ periodische Kontrollen durch eine zuständige Behörde, mit denen festgestellt werden soll, ob die geltenden einschlägigen Normen dauerhaft eingehalten werden;
- h) „Technisches Organ“ für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien die nationale Zivilluftfahrtbehörde (ANAC), und für die Europäische Union die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA).

## Artikel 3

**Allgemeine Verpflichtungen**

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

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

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

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

(5) Die Feststellungen benannter Personen oder zugelassener Organisationen, die nach den geltenden Rechtsvorschriften beider Parteien befugt sind, die gleichen Feststellungen zu treffen wie eine zuständige Behörde, erhalten die gleiche Gültigkeit wie die Feststellungen einer zuständigen Behörde für die Zwecke dieses Abkommens. Eine Stelle einer Partei, die gemäß Artikel 7 für die Durchführung dieses Abkommens zuständig ist, kann in Einzelfällen und nach vorheriger Benachrichtigung der entsprechenden Stelle der anderen Partei in direkten Kontakt mit einer benannten Person oder einer zugelassenen Organisation der anderen Partei treten.

(6) Die Parteien stellen sicher, dass ihre Technischen Organe und/oder zuständigen Behörden ihren Obliegenheiten im Rahmen dieses Abkommens einschließlich seiner Anhänge nachkommen.

(7) Dieses Abkommen einschließlich seiner Anhänge ist für beide Parteien bindend.

## Artikel 4

**Anwendungsbereich**

(1) Dieses Abkommen gilt für

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

- b) die Erhaltung der Lufttüchtigkeit in Betrieb befindlicher Luftfahrzeuge,
- c) die Zulassung und Überwachung von Produktions- und Herstellungseinrichtungen,
- d) die Zulassung und Überwachung von Instandhaltungseinrichtungen,
- e) die Umweltzulassung und Umweltverträglichkeitsprüfung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt,
- f) verwandte Tätigkeiten der Zusammenarbeit und
- g) Sicherheitsinitiativen und Austausch einschlägiger Sicherheitsinformationen.

(2) Sind die Parteien darüber einig, dass ihre jeweiligen für die Zivilluftfahrt geltenden Normen, Vorschriften, Praktiken und Verfahren in anderen Bereichen der Zusammenarbeit und insbesondere beim Flugbetrieb, der Zulassung von Flugbesatzungen und der Zulassung von Flugsimulatoren so weit miteinander vereinbar sind, dass die Anerkennung der von einer Partei im Namen der anderen getroffenen Feststellungen über die Einhaltung vereinbarter Normen möglich ist, so können die Parteien im Gemeinsamen Ausschuss nach dem Verfahren von Artikel 16 zusätzliche Anhänge, einschließlich Übergangsregelungen vereinbaren, um den Bereich der Zusammenarbeit auf diese anderen Bereiche auszudehnen.

#### Artikel 5

##### Zuständige Behörden

(1) Wenn eine Stelle nach den Rechtsvorschriften einer Partei qualifiziert ist, wird sie von der anderen Partei als zuständige Behörde anerkannt, wenn von der sie benennenden Partei nach einer Prüfung festgestellt wurde, dass sie

- den Rechtsvorschriften ihrer Partei in vollem Umfang entspricht,
- mit den Anforderungen der anderen Partei in Bezug auf Art und Umfang der Zertifizierung, für die sie sich beworben hat, vertraut ist und
- in der Lage ist, den in den Anhängen festgelegten Verpflichtungen nachzukommen.

(2) Die eine Partei gibt der anderen Partei die Identität der zuständigen Behörde bekannt, sobald sie die Prüfung erfolgreich abgeschlossen hat. Die andere Partei kann die technische Kompetenz dieser zuständigen Behörde oder ihre Einhaltung der Anforderungen gemäß Absatz 6 dieses Artikels in Frage stellen.

(3) Für die in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Stellen gilt die Vermutung, dass sie bei Inkrafttreten dieses Abkommens die Bestimmungen des Absatzes 1 dieses Artikels für die Anwendung der Anhänge erfüllen.

(4) Die Parteien gewährleisten, dass ihre zuständigen Behörden in der Lage sind und bleiben, die Konformität von Erzeugnissen oder Organisationen entsprechend den Bestimmungen und dem Geltungsbereich der Anhänge zu diesem Abkommen

ordnungsgemäß zu bewerten. Zu diesem Zweck gewährleisten die Parteien, dass ihre zuständigen Behörden regelmäßigen Prüfungen oder Bewertungen unterzogen werden.

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

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

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

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

#### Artikel 6

##### Schutzmaßnahmen

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

- a) die Gesundheit oder Sicherheit von Personen gefährden,
- b) den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweiligen Partei innerhalb des Geltungsbereichs dieses Abkommens nicht entsprechen oder
- c) anderweitig einer Anforderung aus dem Geltungsbereich des anwendbaren Anhangs dieses Abkommens nicht genügen.

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

*Artikel 7***Kommunikation**

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

- a) in technischen Angelegenheiten die Technischen Organe,
- b) in allen anderen Angelegenheiten:
  - für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien: je nach Zuständigkeit das Ministerium für Außenbeziehungen oder ANAC;
  - für die Europäische Union: je nach Zuständigkeit die Europäische Kommission oder die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten.

(2) Bei Unterzeichnung dieses Abkommens unterrichten die Parteien einander über die jeweiligen Kontaktstellen.

*Artikel 8***Regulierungszusammenarbeit, Unterstützung und Transparenz**

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

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

(3) Die Parteien entwickeln in angemessener Weise Verfahren für die Regulierungszusammenarbeit und die Transparenz bei allen Tätigkeiten, die sie im Geltungsbereich dieses Abkommens durchführen.

(4) Zur Förderung des dauerhaften Verständnisses und der Vereinbarkeit der jeweiligen Regulierungssysteme der Parteien für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt kann jedes Technische Organ an den internen Qualitätssicherungstätigkeiten der anderen Partei teilnehmen.

(5) Für die Untersuchung und Lösung von Sicherheitsfragen im Wege der Zusammenarbeit gestatten die Parteien einander auf Stichprobenbasis die Teilnahme an ihren Inspektionen und Prüfungen oder führen, soweit dies angemessen ist, gemeinsame Inspektionen und Prüfungen durch. Für Überwachungs- und Kontrollzwecke unterstützen das Technische Organ und zuständigen Behörden einer Partei das Technische Organ der anderen Partei in dem Bestreben, ungehinderten Zugang zu den ihren Rechtsvorschriften unterliegenden beaufsichtigten Stellen zu erlangen.

(6) Die Parteien vereinbaren, dass sie durch ihre Technischen Organe oder zuständigen Behörden vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften bei Untersuchungen oder Verfahren zur Durchsetzung der Bestimmungen im Falle mutmaßlicher oder

vermuteter Verstöße 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 8a***Austausch von Sicherheitsinformationen**

(1) Die Parteien vereinbaren nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften ein proaktives Handeln, die Koordinierung von Sicherheitskonzepten und -initiativen, den Austausch von Informationen und Daten sowie die Entwicklung gemeinsamer Programme, um die Fähigkeiten zur Vorhersage und Verhinderung oder Begrenzung potenzieller Risiken für die Zivilluftfahrt zu steigern und streben die Verwirklichung eines Systems der Aufsicht über alle in ihren Gebieten eingesetzten Luftfahrzeuge an.

(2) Die Parteien vereinbaren gemäß den Bestimmungen von Artikel 11 und nach Maßgabe ihrer anwendbaren Rechtsvorschriften:

- 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) unter Beachtung der von den Technischen Organen entwickelten Verfahren sonstige Sicherheitsinformationen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb und den Ergebnissen der Überwachungstätigkeiten auszutauschen, einschließlich von Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen, die die Flughäfen jeder Partei nutzen.

*Artikel 9***Gemeinsamer Ausschuss der Parteien**

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

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

- a) Prüfungen und angemessene Maßnahmen bei Beanstandungen auf der Grundlage von Artikel 5,
- b) die Lösung von Fragen in Bezug auf die Anwendung und Durchführung dieses Abkommens, einschließlich der Fragen, die mit Hilfe des in den Anhängen festgelegten Verfahrens nicht gelöst werden konnten,
- c) die Suche nach Möglichkeiten zur Verbesserung der Funktionsweise dieses Abkommens und gegebenenfalls Übermittlung entsprechender Empfehlungen zur Änderung des Abkommens an die Parteien gemäß Artikel 16 Absatz 4,
- d) die Prüfung spezifischer Änderungen der Anhänge gemäß Artikel 16 Absatz 5,



- e) gegebenenfalls die Koordinierung der Entwicklung zusätzlicher Anhänge gemäß Artikel 16 Absatz 5 und
- f) gegebenenfalls die Annahme von Arbeitsverfahren zur Regulierungszusammenarbeit und Transparenz für alle in Artikel 4 genannten Tätigkeiten.
- (3) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Abkommens eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 10

##### **Aussetzung von Verpflichtungen zur gegenseitigen Anerkennung**

- (1) Eine Partei kann ihre in einem Anhang dieses Abkommens aufgeführten Verpflichtungen ganz oder teilweise aussetzen, wenn
- a) die andere Partei ihren in dem genannten Anhang des Abkommens aufgeführten Verpflichtungen nicht nachkommt
- b) eine oder mehrere ihrer zuständigen Behörden nicht in der Lage sind, neue oder zusätzliche Anforderungen, die von der anderen Partei auf dem vom Anhang dieses Abkommens abgedeckten Gebiet beschlossen wurden, zu erfüllen, oder
- c) die andere Partei nicht in der Lage ist, die für die Umsetzung der Bestimmungen dieses Abkommens erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften aufrecht zu erhalten.
- (2) Vor der Aussetzung ihrer Verpflichtungen beantragt die betreffende Partei gemäß Artikel 15 Konsultationen. Können durch die Konsultationen die Unstimmigkeiten in Bezug auf die Anhänge nicht ausgeräumt werden, kann jede Partei der anderen Partei ihre Absicht mitteilen, die Anerkennung der Konformitätsfeststellungen, Zulassungen und Genehmigungen im Rahmen des Anhangs, der von den Unstimmigkeiten betroffen ist, auszusetzen. Eine solche Mitteilung muss schriftlich erfolgen und die Gründe für die Aussetzung müssen ausführlich dargelegt werden.
- (3) Die Aussetzung tritt 30 Tage nach dem Datum der Mitteilung in Kraft, sofern die Partei, die die Aussetzung eingeleitet hat, nicht vor Ablauf dieser Frist gegenüber der anderen schriftlich erklärt, dass sie ihre Mitteilung zurückzieht. Die Aussetzung betrifft nicht die Gültigkeit der Konformitätsfeststellungen, Zeugnisse, Zulassungen und Genehmigungen, die von den Technischen Organen der Parteien oder der betreffenden zuständigen Behörde vor dem Datum des Inkrafttretens der Aussetzung getroffen bzw. erteilt wurden. Jede in Kraft getretene Aussetzung kann nach einem entsprechenden Schriftwechsel der Parteien unverzüglich aufgehoben werden.

#### Artikel 11

##### **Vertraulichkeit**

- (1) Die Parteien kommen überein, in dem gemäß ihren Rechtsvorschriften erforderlichen Umfang die Vertraulichkeit der unter diesem Abkommen von der anderen Partei erhaltenen Informationen zu wahren.
- (2) Insbesondere legen die Parteien nach Maßgabe ihrer jeweiligen Rechtsvorschriften die unter diesem Abkommen aus-

getauschten Informationen nicht offen, bei denen es sich um Geschäftsgeheimnisse, geistiges Eigentum, vertrauliche Wirtschafts- oder Finanzinformationen, urheberrechtlich geschützte Daten oder um Informationen über laufende Untersuchungen handelt, und gestatten es auch den zuständigen Behörden nicht, solche Informationen offen zu legen. Zu diesem Zweck werden solche Informationen als urheberrechtlich geschützt betrachtet und entsprechend als solche gekennzeichnet.

(3) Eine Partei oder eine zuständige Behörde kann beim Austausch von Informationen mit der anderen Partei oder mit einer zuständigen Behörde der anderen Partei angeben, für welche Teile der Information sie der Auffassung ist, dass diese nicht offen gelegt werden dürfen.

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

#### Artikel 12

##### **Kostendeckung**

- (1) Keine Partei erlegt natürlichen oder juristischen Personen, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen im Hinblick auf Konformitätsbewertungsdienste geregelt sind und von der anderen Partei erbracht werden, Gebühren oder Entgelte auf.
- (2) Beide Parteien bemühen sich zu gewährleisten, dass Gebühren oder Entgelte, die durch ihr Technisches Organ natürlichen oder juristischen Personen, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen geregelt sind, auferlegt werden, gerecht und angemessen sind, den erbrachten Zertifizierungs- und Überwachungsleistungen entsprechen und nicht zu Handelshemmnissen führen.
- (3) Die Technischen Organe beider Parteien sind berechtigt, über die natürlichen oder juristischen Personen, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen geregelt sind, auferlegten Gebühren und Entgelte die Kosten zu decken, die im Zusammenhang mit der Durchführung des anwendbaren Anhangs und durch Prüfungen und Inspektionen in Anwendung von Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 8a entstehen.

#### Artikel 13

##### **Andere Übereinkünfte**

- (1) Sofern in den Anhängen nichts anderes festgelegt ist, begründen Verpflichtungen in Abkommen der Parteien mit Drittstaaten, die nicht Partei dieses Abkommens sind, keine Verpflichtung der jeweils anderen Partei zur Anerkennung der Ergebnisse der von dem betreffenden Drittstaat durchgeführten Konformitätsbewertungsverfahren.
- (2) Bei seinem Inkrafttreten tritt dieses Abkommen an die Stelle der bilateralen Abkommen über die Sicherheit der Luftfahrt zwischen der Regierung der Föderativen Republik Brasilien und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Bezug auf die Angelegenheiten, die unter dieses Abkommen fallen. Bei seinem Inkrafttreten tritt dieses Abkommen auch an die Stelle bisheriger Vereinbarungen zwischen den Technischen Organen.

(3) Dieses Abkommen lässt die Rechte und Pflichten der Parteien aus anderen internationalen Übereinkünften unberührt.

#### Artikel 14

##### Räumlicher Geltungsbereich

Dieses Abkommen gilt einerseits für die Gebiete, in denen der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union angewandt wird, und nach Maßgabe jenes Vertrags, sowie andererseits für das Hoheitsgebiet der Föderativen Republik Brasilien, es sei denn, in den Anhängen zu diesem Abkommen ist anderes bestimmt.

#### Artikel 15

##### Konsultationen und Streitbeilegung

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

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

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

#### Artikel 16

##### Inkrafttreten, Beendigung und Änderung

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

(2) Jede Partei kann dieses Abkommen unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten durch schriftliche Notifikation an die andere Partei jederzeit kündigen, wobei die genannte Kün-

digungsnotifikation vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen werden kann.

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

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

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

(6) Nach Beendigung dieses Abkommens erhalten beide Parteien die Gültigkeit der Lufttüchtigkeitszulassungen, Umweltzulassungen oder sonstige Zeugnisse, die im Rahmen dieses Abkommens vor seiner Beendigung erteilt wurden, aufrecht, sofern ihre Konformität mit den anwendbaren Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Partei fortbesteht.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu ordnungsgemäß befugten Unterzeichneten ihre Unterschrift unter dieses Abkommen gesetzt.

Geschehen in Brasília am vierzehnten Juli zweitausendzehn 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, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

За Европейския съюз  
 Por la Unión Europea  
 За Εvropskou unii  
 For Den Europæiske Union  
 Für die Europäische Union  
 Euroopa Liidu nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
 For the European Union  
 Pour l'Union européenne  
 Per l'Unione europea  
 Eiropas Savienības vārdā –  
 Europos Sąjungos vardu  
 Az Európai Unió részéről  
 Ghall-Unjoni Ewropea  
 Voor de Europese Unie  
 W imieniu Unii Europejskiej  
 Pela União Europeia  
 Pentru Uniunea Europeană  
 Za Európsku úniu  
 Za Evropsko unijo  
 Euroopan unionin puolesta  
 För Europeiska unionen

За правителството на Федеративна република Бразилия  
 Por el Gobierno de la República Federativa de Brasil  
 Za vládu Brazílské Federativní republiky  
 For den Føderative Republik Brasiliens regering  
 Für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien  
 Brasíilia Liitvabariigi valitsuse nimel  
 Για την κυβέρνηση της Ομόσπονδης Δημοκρατίας της Βραζιλίας  
 For the Government of the Federative Republic of Brazil  
 Pour le gouvernement de la République fédérative du Brésil  
 Per il governo della Repubblica federativa del Brasile  
 Brazīlijas Federatīvās Republikas valdības vārdā –  
 Brazīlijos Federacinēs Respublikos Vyriausybės vardu  
 A Brazil Szövetségi Köztársaság kormánya részéről  
 Ghall-Gvern tar-Repubblika Federativa tal-Brazil  
 Voor de regering van de Federale Republiek Brazilië  
 W imieniu rządu Federacyjnej Republiki Brazylii  
 Pelo Governo da República Federativa do Brasil  
 Pentru Guvernul Republicii Federative a Braziliei  
 Za vládu Brazílskej federatívnej republiky  
 Za Vlado Federativne Republike Brazilije  
 Brazilian liittotasavallan hallituksen puolesta  
 För Förbundsrepubliken Brasiliens regering

---

*Anlage 1***Liste der zuständigen Behörden, für die im Hinblick auf Anhang A die Vermutung gilt, dass sie die Anforderungen des Artikels 5 Absatz 1 erfüllen**

## 1. Zuständige Behörden für Musterzulassungen

Für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien: Nationale Zivilluftfahrtbehörde — ANAC;

für die Europäische Union: Europäische Agentur für Flugsicherheit — EASA.

## 2. Zuständige Behörden für die Aufsicht über die Herstellung

Für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien: Nationale Zivilluftfahrtbehörde — ANAC;

für die Europäische Union: Europäische Agentur für Flugsicherheit — EASA und

die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten.

---

*Anlage 2***Liste der zuständigen Behörden, für die im Hinblick auf Anhang b die Vermutung gilt, dass sie die Anforderungen des Artikels 5 Absatz 1 erfüllen**

## 1. Zuständige Behörden für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien, für die im Hinblick auf Anhang B die Vermutung gilt, dass sie die Anforderungen des Artikels 5 Absatz 1 erfüllen: Nationale Zivilluftfahrtbehörde — ANAC.

## 2. Zuständige Behörden der 27 EU-Mitgliedstaaten, für die im Hinblick auf Anhang B die Vermutung gilt, dass sie die Anforderungen des Artikels 5 Absatz 1 erfüllen: zuständige Behörden der Mitgliedstaaten.

---

## ANHANG A

**ZERTIFIZIERUNGSVERFAHREN FÜR ERZEUGNISSE DER ZIVILLUFTFAHRT**

1. Anwendungsbereich
  - 1.1. Dieses Verfahren (nachstehend: „Verfahren“) findet Anwendung bei:
    - 1.1.1. Der gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsfeststellungen betreffend Konstruktions-, Umweltverträglichkeits- und konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen an Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die vom Technischen Organ der Partei getroffen werden, die als bevollmächtigter Vertreter des Konstruktionsstaates auftritt.
    - 1.1.2. Der gegenseitigen Anerkennung von Feststellungen, dass neue oder gebrauchte Erzeugnisse der Zivilluftfahrt die Anforderungen beider Parteien in Bezug auf Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit erfüllen.
    - 1.1.3. Der gegenseitigen Anerkennung von Genehmigungen für Konstruktionsänderungen und Reparaturverfahren für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die im Rahmen der Zuständigkeit der Parteien erfolgen.
    - 1.1.4. Der Zusammenarbeit und Unterstützung bei der Erhaltung der Lufttüchtigkeit in Betrieb befindlicher Luftfahrzeuge.
  - 1.2. Für die Zwecke dieses Verfahrens bezeichnet der Ausdruck:
    - a) „offizielle Freigabebescheinigung“ eine Erklärung seitens einer den Rechtsvorschriften der ausführenden Partei unterstehenden Person oder Organisation, dass ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt, bei dem es sich nicht um ein vollständiges Luftfahrzeug handelt, entweder ein neu hergestelltes Erzeugnis ist oder dass das Erzeugnis nach Instandhaltungsarbeiten freigegeben wurde;
    - b) „Export-Lufttüchtigkeitszeugnis“ eine Ausfuhrerklärung seitens einer den Rechtsvorschriften der ausführenden Partei unterstehenden Person oder Organisation, dass ein vollständiges Luftfahrzeug, das ebenfalls den Rechtsvorschriften der ausführenden Partei unterliegt, die Anforderungen der einführenden Partei in Bezug auf Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit erfüllt;
    - c) „ausführende Partei“ eine Partei, aus deren Gebiet ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt ausgeführt wird;
    - d) „einführende Partei“ eine Partei, in deren Gebiet ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt eingeführt wird.
2. Gemeinsamer Sektoraler Ausschuss für Zertifizierung
  - 2.1. Zusammensetzung
    - 2.1.1. Es wird ein Gemeinsamer Sektoraler Ausschuss für Zertifizierung eingesetzt. Diesem Ausschuss gehören Vertreter jeder Partei an, die auf Führungsebene für Folgendes zuständig sind:
      - a) die Zertifizierung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt,
      - b) die Herstellung, soweit es sich um andere Personen handelt als diejenigen nach Unterabsatz 2.1.1 Buchstabe a dieses Verfahrens,
      - c) Zertifizierungsvorschriften und Normen sowie
      - d) interne Kontrollen der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme.
    - 2.1.2. Gemäß dem einvernehmlichen Beschluss der Parteien können weitere Personen in den Ausschuss eingeladen werden, die dem Gemeinsamen Sektoralen Ausschuss für Zertifizierung die Erfüllung seiner Aufgaben erleichtern können.
    - 2.1.3. Der Gemeinsame Sektorale Ausschuss für Zertifizierung gibt sich eine Geschäftsordnung.
  - 2.2. Mandat
    - 2.2.1. Der Gemeinsame Sektorale Ausschuss für Zertifizierung tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um die wirksame Funktionsweise und Anwendung dieses Verfahrens zu gewährleisten, und hat unter anderem folgende Aufgaben:
      - a) er beschließt bei Bedarf über Arbeitsverfahren zur Erleichterung des Zertifizierungsverfahrens,
      - b) er beschließt bei Bedarf über technische Beschreibungen und Festlegungen (technical standard orders — TSO) für die Zwecke von Unterabsatz 3.3.7 dieses Verfahrens,
      - c) er bewertet regulatorische Änderungen bei den Parteien, um sicherzustellen, dass die Zertifizierungsanforderungen auf dem neusten Stand bleiben,

- d) er erarbeitet bei Bedarf Vorschläge für den Gemeinsamen Ausschuss zu Änderungen dieses Verfahrens, soweit sie nicht unter Unterabsatz 2.2.1 Buchstabe b fallen,
  - e) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren in gleicher Weise auslegen,
  - f) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren in gleicher Weise anwenden,
  - g) er räumt Divergenzen zu technischen Fragen aus, die sich aus der Auslegung oder der Durchführung dieses Verfahrens ergeben, einschließlich solcher, die bei der Festlegung von Zertifizierungsgrundlagen oder der Anwendung besonderer Bedingungen, Ausnahmen und Abweichungen entstehen könnten,
  - h) er organisiert bei Bedarf die gegenseitige Teilnahme einer Partei an den internen Kontrollen der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme der jeweils anderen Partei,
  - i) er ermittelt bei Bedarf die Kontaktstellen mit Zuständigkeit für die Zertifizierung der Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die von den Parteien untereinander ein- oder ausgeführt werden, und
  - j) er entwickelt effektive Mittel und Wege für die Zusammenarbeit, die Unterstützung und den Informationsaustausch in Bezug auf Sicherheits- und Umweltnormen sowie Zertifizierungssysteme, um Divergenzen zwischen den Parteien möglichst gering zu halten.
- 2.2.2. Sollte der Gemeinsame Sektorale Ausschuss für Zertifizierung nicht in der Lage sein, Divergenzen gemäß Unterabsatz 2.2.1 Buchstabe g dieses Verfahrens auszuräumen, verweist er das betreffende Problem an den Gemeinsamen Ausschuss und sorgt dafür, dass die von diesem Ausschuss getroffene Entscheidung umgesetzt wird.
3. Konstruktionsgenehmigungen
- 3.1. Allgemeine Bestimmungen
- 3.1.1. Dieses Verfahren betrifft Konstruktionsgenehmigungen und -änderungen für Musterzulassungen, ergänzende Musterzulassungen, Reparaturen, Teile und Ausrüstungen.
- 3.1.2. Für die Anwendung dieses Verfahrens vereinbaren die Parteien, dass der Nachweis der Fähigkeit eines Konstruktionsbetriebs, seinen Verpflichtungen nachzukommen, von beiden Parteien ausreichend kontrolliert wird, um etwaige Unterschiede bei spezifischen Anforderungen der jeweils anderen Partei zu berücksichtigen.
- 3.1.3. Der Antrag auf Konstruktionsgenehmigung ist bei Bedarf von der ausführenden Partei bei der einführenden Partei zu stellen.
- 3.1.4. Die Technischen Organe sind die für die Umsetzung dieses Abschnitts 3 betreffend Konstruktionsgenehmigungen zuständigen Stellen.
- 3.2. Zertifizierungsgrundlage
- 3.2.1. Bei Musterzulassungen legt die einführende Partei für die Lufttüchtigkeit die für ein vergleichbares eigenes Erzeugnis geltenden Normen zugrunde, die anwendbar waren, als der Antrag auf die ursprüngliche Musterzulassung bei der ausführenden Partei gestellt wurde, und für die Umweltverträglichkeit die für ein vergleichbares eigenes Erzeugnis geltenden Normen, die anwendbar waren, als der Antrag auf die Musterzulassung bei der einführenden Partei gestellt wurde.
- 3.2.2. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 dieses Verfahrens und für die Genehmigung einer Konstruktionsänderung oder eines Reparaturverfahrens gibt die einführende Partei eine Änderung der gemäß Unterabsatz 3.2.1 dieses Verfahrens festgelegten Zertifizierungsgrundlage an, wenn sie der Auffassung ist, dass eine solche Änderung für die betreffenden Konstruktionsänderungen oder Reparaturverfahren angebracht ist.
- 3.2.3. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 dieses Verfahrens gibt die einführende Partei alle besonderen Bedingungen an, die für neuartige oder ungewöhnliche Konstruktionsmerkmale Anwendung finden oder finden sollen, die nicht unter die geltenden Lufttüchtigkeits- oder Umweltnormen fallen.
- 3.2.4. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 dieses Verfahrens gibt die einführende Partei alle Ausnahmen oder Abweichungen von den geltenden Normen an.
- 3.2.5. Bei der Angabe besonderer Bedingungen, Ausnahmen, Abweichungen oder Änderungen in Bezug auf die Zertifizierungsgrundlage berücksichtigt die einführende Partei gebührend die Situation der ausführenden Partei und stellt an die Erzeugnisse der ausführenden Partei keine höheren Anforderungen als an gleichwertige eigene Erzeugnisse. Die einführende Partei teilt der ausführenden Partei alle besonderen Bedingungen, Ausnahmen, Abweichungen oder Änderungen in Bezug auf die Zertifizierungsgrundlage mit.
- 3.3. Zertifizierungsverfahren
- 3.3.1. Die ausführende Partei stellt der einführenden Partei alle erforderlichen Informationen zur Verfügung, um es dieser zu ermöglichen, sich mit einzelnen Erzeugnissen der Zivilluftfahrt der ausführenden Partei und mit ihrer Zertifizierung vertraut zu machen und zu bleiben.

- 3.3.2. Für jede Konstruktionsgenehmigung entwickeln die Parteien ein Zertifizierungsprogramm auf der Grundlage der vom Gemeinsamen Sektoralen Ausschuss für Zertifizierung gegebenenfalls festgelegten Arbeitsverfahren.
- 3.3.3. Die einführende Partei erteilt ihre Musterzulassung oder ergänzende Musterzulassung für ein Luftfahrzeug, ein Triebwerk oder einen Propeller, wenn
- die ausführende Partei ihre eigene Zulassung erteilt hat,
  - die ausführende Partei der einführenden Partei bescheinigt, dass das Muster für ein Erzeugnis mit der in Absatz 3.2 dieses Verfahrens genannten Zertifizierungsgrundlage in Einklang steht und
  - alle beim Zertifizierungsverfahren aufgetretenen Fragen geklärt sind.

#### **Änderungen von Musterzulassungen**

- 3.3.4. Konstruktionsänderungen bei einem Erzeugnis der Zivilluftfahrt, für das die einführende Partei eine Musterzulassung erteilt hat, werden wie folgt genehmigt:
- 3.3.4.1. Die ausführende Partei teilt die Konstruktionsänderungen in Einklang mit den vom Gemeinsamen Sektoralen Ausschuss für Zertifizierung festgelegten Arbeitsverfahren in zwei Kategorien ein.
- 3.3.4.2. Bei der Kategorie der Konstruktionsänderungen, die eine Einbeziehung der einführenden Partei verlangen, genehmigt die einführende Partei diese Änderungen nach Erhalt einer schriftlichen Erklärung der ausführenden Partei, dass die Konstruktionsänderungen mit der in Absatz 3.2 dieses Verfahrens genannten Zertifizierungsgrundlage in Einklang stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jede Konstruktionsänderung oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Konstruktionsänderungen vorlegen.
- 3.3.4.3. Bei allen anderen Konstruktionsänderungen ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.

#### **Änderungen ergänzender Musterzulassungen**

- 3.3.5. Konstruktionsänderungen bei einem Erzeugnis der Zivilluftfahrt, für das die einführende Partei eine ergänzende Musterzulassung erteilt hat, werden wie folgt genehmigt:
- 3.3.5.1. Die ausführende Partei teilt die Konstruktionsänderungen in Einklang mit den vom Gemeinsamen Sektoralen Ausschuss für Zertifizierung festgelegten Arbeitsverfahren in zwei Kategorien ein.
- 3.3.5.2. Bei der Kategorie der Konstruktionsänderungen, die eine Einbeziehung der einführenden Partei verlangen, genehmigt die einführende Partei diese Änderungen nach Erhalt einer schriftlichen Erklärung der ausführenden Partei, dass die Konstruktionsänderungen mit der in Absatz 3.2 dieses Verfahrens genannten Zertifizierungsgrundlage in Einklang stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jede Konstruktionsänderung oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Konstruktionsänderungen vorlegen.
- 3.3.5.3. Bei allen anderen Konstruktionsänderungen ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.

#### **Genehmigung von Reparaturverfahren**

- 3.3.6. Reparaturverfahren für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, für die die einführende Partei eine Musterzulassung erteilt hat, werden wie folgt genehmigt:
- 3.3.6.1. Die ausführende Partei teilt die Reparaturverfahren in Einklang mit den vom Gemeinsamen Sektoralen Ausschuss für Zertifizierung festgelegten Arbeitsverfahren in zwei Kategorien ein.
- 3.3.6.2. Bei der Kategorie der Reparaturverfahren, die eine Einbeziehung der einführenden Partei verlangen, genehmigt die einführende Partei diese Verfahren nach Erhalt einer schriftlichen Erklärung der ausführenden Partei, dass die Reparaturverfahren mit der in Absatz 3.2 dieses Verfahrens genannten Zertifizierungsgrundlage in Einklang stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jedes umfangreichere Reparaturverfahren oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Reparaturverfahren vorlegen.
- 3.3.6.3. Bei allen anderen Reparaturverfahren ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.
- 3.3.7. Bei Teilen und Ausrüstungen, die eine Genehmigung auf der Grundlage von TSO (technischen Beschreibungen und Festlegungen), die vom Gemeinsamen Sektoralen Ausschuss für Zertifizierung gemäß Absatz 2.2 dieses Verfahrens beschlossen wurden, erhalten haben, werden die Genehmigungen der ausführenden Partei für Teile und Ausrüstungen von der einführenden Partei als gleichwertig mit ihren eigenen gemäß ihren Rechtsvorschriften und Verfahren erteilten Genehmigungen anerkannt.

- 3.4. Konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen
  - 3.4.1. Die einführende Partei teilt der ausführenden Partei auf Anfrage ihre aktuellen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen mit.
  - 3.4.2. Die einführende Partei legt zusammen mit der ausführenden Partei entweder von Fall zu Fall oder durch Aufstellung einer Liste der spezifischen aktuell gültigen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Erzeugnissen und/oder Betriebsarten fest, bei welchen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen sie die schriftliche Erklärung der ausführenden Partei über Zertifizierung und Konformität akzeptiert.
  - 3.4.3. Die ausführende Partei stellt sicher, dass Angaben zu betrieblichen Anforderungen, die sich auf die Konstruktion auswirken, der einführenden Partei beim Zertifizierungsverfahren zur Verfügung gestellt werden.
- 3.5. Erhaltung der Lufttüchtigkeit
  - 3.5.1. Die beiden Parteien arbeiten bei der Untersuchung von Aspekten der Lufttüchtigkeit bei Unfällen und Vorkommnissen im Zusammenhang mit Erzeugnissen der Zivilluftfahrt, die unter dieses Abkommen fallen, und aus denen sich Zweifel an der Lufttüchtigkeit dieser Erzeugnisse ergeben, zusammen. Zu diesem Zweck tauschen ihre Technischen Organe die von ihren jeweiligen beaufsichtigten Stellen gemeldeten einschlägigen Informationen zu Ausfällen, Fehlfunktionen, Mängeln oder anderen Vorkommnissen betreffend Erzeugnisse der Zivilluftfahrt aus, die in den Geltungsbereich dieses Abkommens fallen. Durch den Austausch dieser Informationen gilt die Verpflichtung jedes Inhabers einer Bescheinigung zur Meldung von Ausfällen, Fehlfunktionen, Mängeln oder anderen Vorkommnissen an das Technische Organ der anderen Partei gemäß dem geltenden Recht der anderen Partei als erfüllt.
    - 3.5.2. Die ausführende Partei legt für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung ihren Rechtsvorschriften unterliegen, angemessene Maßnahmen fest, um Sicherheitsmängel an den Mustern zu beseitigen, die nach Indienstellung dieser Erzeugnisse entdeckt werden, einschließlich entsprechender Maßnahmen für Teile, die von Zulieferern konstruiert und/oder hergestellt werden, die als Untervertragnehmer für einen Hauptvertragnehmer in dem Hoheitsgebiet, in dem die Rechtsvorschriften der ausführenden Partei gelten, tätig sind.
    - 3.5.3. Die ausführende Partei unterstützt in Bezug auf Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung ihren Rechtsvorschriften unterliegen, die einführende Partei bei der Festlegung der von der einführenden Partei als notwendig erachteten Maßnahmen zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Erzeugnisse.
    - 3.5.4. Jede Partei unterrichtet die andere Partei fortlaufend über alle verbindlichen Richtlinien zur Lufttüchtigkeit oder über andere Maßnahmen, die sie für notwendig erachtet, um die fortgesetzte Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung den Rechtsvorschriften der Parteien unterliegen und die unter dieses Abkommen fallen, zu gewährleisten.
4. Herstellungsgenehmigung
  - 4.1. Für die Anwendung dieses Verfahrens kommen die Parteien überein, dass der Nachweis eines Herstellungsbetriebs über die Fähigkeit, für die Qualitätssicherung und Kontrolle der Produktionsqualität bei Erzeugnissen der Zivilluftfahrt zu sorgen, durch die Aufsicht einer zuständigen Behörde einer der beiden Parteien über einen solchen Betrieb so hinreichend kontrolliert wird, dass etwaigen Unterschieden bei spezifischen Anforderungen der anderen Partei Rechnung getragen wird.
  - 4.2. Wenn sich die Herstellungsgenehmigung unter der Regulierungsaufsicht einer Partei auch auf die Herstellungsstandorte und -einrichtungen im Gebiet der anderen Partei oder in einem Drittstaat erstreckt, bleibt die Zuständigkeit für die Überwachung und die Aufsicht über diese Herstellungsstandorte und -einrichtungen bei der erstgenannten Partei.
  - 4.3. Die Parteien können bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Hinblick auf Regulierungsüberwachung und -aufsicht die Unterstützung der Zivilluftfahrtbehörde eines Drittstaates in Anspruch nehmen, wenn eine der Parteien eine Genehmigung erteilt oder durch förmliche Vereinbarung oder Regelung mit diesem Drittstaat erweitert hat.
  - 4.4. Die in Artikel 5 des Abkommens genannten zuständigen Behörden sind für die Umsetzung dieses Abschnitts 4 über Herstellungsgenehmigungen zuständig.
5. Export-Lufttüchtigkeitszulassung
  - 5.1. Allgemeines
    - 5.1.1. Die ausführende Partei erteilt Export-Lufttüchtigkeitszulassungen für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die in das Gebiet der einführenden Partei ausgeführt werden, nach den Bedingungen der Absätze 5.2 und 5.3.
    - 5.1.2. Die einführende Partei erkennt die von der ausführenden Partei gemäß den Absätzen 5.2 and 5.3 dieses Verfahrens ausgestellten Export-Lufttüchtigkeitszulassungen an.
    - 5.1.3. Die speziellen Kennzeichnungen, die nach den Rechtsvorschriften der ausführenden Partei an Teilen und Ausrüstungen anzubringen sind, werden von der einführenden Partei als mit ihren eigenen rechtlichen Anforderungen im Einklang stehend anerkannt.



- 5.2. Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse
- 5.2.1. Neue Luftfahrzeuge
- 5.2.1.1. Eine ausführende Partei erteilt über ihre mit der Durchführung dieses Verfahrens betraute zuständige Behörde ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis für neue Luftfahrzeuge, in dem bestätigt wird, dass das Luftfahrzeug
- a) einem von der einführenden Partei gemäß diesem Verfahren genehmigten Muster entspricht,
  - b) sich in einem betriebssicheren Zustand befindet und auch den mitgeteilten geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei entspricht,
  - c) allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügt.
- 5.2.2. Gebrauchte Luftfahrzeuge
- 5.2.2.1. Für gebrauchte Luftfahrzeuge, für die die einführende Partei eine Musterzulassung erteilt hat, stellt die ausführende Partei über ihre mit der Aufsicht über das Lufttüchtigkeitszeugnis dieses Luftfahrzeugs betraute zuständige Behörde ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis aus, wonach das Luftfahrzeug
- a) einem von der einführenden Partei gemäß diesem Verfahren genehmigten Muster entspricht,
  - b) sich in einem sicheren Betriebszustand befindet, d. h. allen mitgeteilten, geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei entspricht,
  - c) während seiner Lebensdauer auf der Grundlage genehmigter Verfahren und Methoden ordnungsgemäß instand gehalten wurde (nachgewiesen durch Protokolle und Instandhaltungsaufzeichnungen) und
  - d) allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügt.
- 5.2.2.2. Bei gebrauchten Luftfahrzeugen, die im Geltungsbereich ihrer Rechtsvorschriften hergestellt wurden, erklären sich die Parteien bereit, einander auf Anfrage bei der Beschaffung folgender Informationen zu unterstützen:
- a) Konfiguration des Luftfahrzeugs bei seiner Auslieferung vom Hersteller und
  - b) spätere von der betreffenden Partei genehmigte Nachrüstungen des Luftfahrzeugs.
- 5.2.2.3. Die Parteien erkennen auch die von der jeweils anderen Seite erteilten Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse für gebrauchte Luftfahrzeuge, die in einem Drittstaat hergestellt und/oder montiert wurden an, wenn die Bedingungen der Unterabsätze 5.2.2.1 Buchstaben a bis d dieses Verfahrens erfüllt sind.
- 5.2.2.4. Die einführende Partei kann Inspektions- und Instandhaltungsaufzeichnungen anfordern, die folgende Angaben enthalten (aber nicht auf diese beschränkt sein müssen):
- a) das Original oder eine bestätigte originalgetreue Kopie eines von der ausführenden Partei erteilten Export-Lufttüchtigkeitszeugnisses oder ein gleichwertiges Dokument,
  - b) Aufzeichnungen, die belegen, dass alle Überholungen, größeren Änderungen und Reparaturen gemäß den von der ausführenden Partei genehmigten oder anerkannten Anforderungen durchgeführt wurden, und
  - c) Instandhaltungsaufzeichnungen und Protokolle, die belegen, dass das gebrauchte Luftfahrzeug während seiner gesamten Lebensdauer gemäß den Anforderungen eines genehmigten Instandhaltungsprogramms ordnungsgemäß instand gehalten wurde.
- 5.3. Offizielle Freigabebescheinigung
- 5.3.1. Neue Triebwerke und Propeller
- 5.3.1.1. Die einführende Partei erkennt die offiziellen Freigabebescheinigungen der ausführenden Partei für neue Triebwerke und Propeller nur unter der Voraussetzung an, dass diese Bescheinigung sicherstellt, dass:
- a) die Triebwerke und Propeller einem von der einführenden Partei gemäß diesem Verfahren genehmigten Muster entsprechen,
  - b) sie sich in einem betriebssicheren Zustand befinden sowie den mitgeteilten geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei entsprechen und
  - c) allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügen.

- 5.3.1.2. Die ausführende Partei führt alle neuen Triebwerke und Propeller inklusive einer offiziellen Freigabebescheinigung, die entsprechend ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausgestellt wurde, aus.
- 5.3.2. Neue Baugruppen, Teile und Ausrüstungen
- 5.3.2.1. Die einführende Partei erkennt die offiziellen Freigabebescheinigungen der ausführenden Partei für neue Baugruppen, Teile (einschließlich modifizierter und/oder Ersatzteile) und Ausrüstungen nur unter der Voraussetzung an, dass diese Bescheinigung sicherstellt, dass sie:
- den von der einführenden Partei genehmigten Konstruktionsdaten entsprechen,
  - sich in einem betriebssicheren Zustand befinden und
  - allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügen.
- 5.3.2.2. Die ausführende Partei führt alle neuen Teile inklusive einer offiziellen Freigabebescheinigung, die entsprechend ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausgestellt wurde, aus.
6. Unterstützung von Zertifizierungstätigkeiten
- 6.1. Die Parteien leisten — gegebenenfalls über ihre zuständigen Behörden — auf Anfrage technische Unterstützung für Zertifizierungstätigkeiten und stellen geeignete Informationen zur Verfügung.
- 6.2. Diese Unterstützung kann unter anderem folgende Maßnahmen umfassen:
- 6.2.1. Daten zur betrieblichen Eignung
- Entwicklung von Mindestanforderungen für die betriebliche Eignung (unter anderem Mindestanforderungen für die Schulung von Flugbesatzungen und Flugbesatzungsmitgliedern)
- 6.2.2. Feststellung der Einhaltung von Anforderungen:
- Teilnahme an Prüfungen,
  - Durchführung von Inspektionen zur Feststellung der Einhaltung von Anforderungen und Konformität,
  - Einsichtnahme in Berichte und
  - Datenbeschaffung.
- 6.2.3. Überwachung und Aufsicht:
- Teilnahme an Erstinspektionen (first article inspection — FAI) von Teilen,
  - Überwachung der Kontrollen spezieller Verfahren,
  - Durchführung von Stichprobeninspektionen bei Teilen aus der Herstellung,
  - Überwachung der Tätigkeiten benannter Personen oder zugelassener Organisationen gemäß Artikel 3 Absatz 5 des Abkommens,
  - Untersuchung von Betriebsproblemen und
  - Bewertung und Beaufsichtigung von Systemen zur Gewährleistung der Produktionsqualität.
-

## ANHANG B

**INSTANDHALTUNGSVERFAHREN**

## 1. Anwendungsbereich

Dieses Verfahren (nachstehend „Verfahren“ genannt) betrifft die gegenseitige Anerkennung von Feststellungen im Bereich der Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten, die in diesen eingebaut werden sollen.

## 2. Anwendbare Rechtsvorschriften

2.1. Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke dieses Verfahrens die Einhaltung der anwendbaren Instandhaltungsvorschriften einer Partei und der in Abschnitt 8 dieses Verfahrens enthaltenen Regulierungsanforderungen der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften der anderen Partei gleichkommt.

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

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

## 3. Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Verfahrens bezeichnet der Ausdruck:

- a) „Luftfahrzeug“ eine Maschine, die sich aufgrund von Reaktionen der Luft, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind, in der Atmosphäre halten kann;
- b) „Komponente“ ein Triebwerk, einen Propeller, ein Teil oder Ausrüstung;
- c) „großes Luftfahrzeug“ ein Luftfahrzeug, das als Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder mehr eingestuft ist, oder ein mehrmotoriger Hubschrauber;
- d) „Modifizierung“ eine Änderung der Bauart eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt im Hinblick auf Konstruktion, Konfiguration, Leistung, Umweltmerkmale oder Betriebsbeschränkungen;
- e) „Änderung“ eine Änderung der Konstruktion, Konfiguration, Leistung, Umweltmerkmale oder Betriebsbeschränkungen eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt.

## 4. Gemeinsamer Sektoraler Ausschuss für Instandhaltung

## 4.1. Zusammensetzung

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

- a) die Zulassung von Instandhaltungsorganisationen,
- b) die Umsetzung von Rechtsvorschriften und Normen, die Instandhaltungsorganisationen betreffen,
- c) interne Inspektionen zur Kontrolle der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme.

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

4.1.3. Der Gemeinsame Sektorale Ausschuss für Instandhaltung gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### 4.2. Mandat

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

- a) er bewertet regulatorische Änderungen bei den Parteien, um sicherzustellen, dass die in Abschnitt 8 dieses Verfahrens aufgeführten Anforderungen auf dem neusten Stand bleiben,
- b) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren in gleicher Weise auslegen,
- c) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren in gleicher Weise anwenden,
- d) er räumt Divergenzen zu technischen Fragen aus, die sich aus der Auslegung oder der Anwendung dieses Verfahrens ergeben, einschließlich solcher, die bei der Auslegung oder Durchführung dieses Verfahrens entstehen könnten,
- e) er organisiert bei Bedarf die Teilnahme einer Partei an den internen Kontrollen der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme der jeweils anderen Partei, und
- f) er arbeitet bei Bedarf Vorschläge für den Gemeinsamen Ausschuss zu Änderungen an diesem Verfahren aus.

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

#### 5. Zulassung von Instandhaltungsorganisationen

5.1. Jede Instandhaltungsorganisation einer Partei, die von einer zuständigen Behörde dieser Partei eine Zertifizierung für die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten erhalten hat, muss ein Addendum zu ihrem Organisationshandbuch verabschieden, um den Anforderungen des Abschnitts 8 dieses Verfahrens zu genügen. Wenn sich die zuständige Behörde vergewissert hat, dass das Addendum den Anforderungen des Abschnitts 8 dieses Verfahrens entspricht, erteilt die genannte zuständige Behörde eine Zulassung, die die Einhaltung der geltenden Anforderungen der anderen Partei bestätigt und in der beschrieben wird, in welchem Umfang die Instandhaltungsorganisation an Luftfahrzeugen, die bei der anderen Partei registriert sind, Aufgaben durchführen darf. Der Umfang von Einstufungen und Beschränkungen darf nicht über den Umfang ihrer eigenen Zulassung hinausgehen.

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

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

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

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

#### 6. Nichteinhaltung von Vorschriften

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

- 6.2. Bei Divergenzen zwischen den Parteien über die Effektivität der getroffenen Maßnahmen kann die mitteilende Partei verlangen, dass die andere Partei durch Sofortmaßnahmen sicherstellt, dass die betreffende Organisation keine Instandhaltungstätigkeiten an Erzeugnissen der Zivilluftfahrt unter ihrer Regulierungsaufsicht durchführt. Sollte die andere Partei derartige Maßnahmen nicht binnen 15 Arbeitstagen nach dem Ersuchen der mitteilenden Partei treffen, werden die der zuständigen Behörde der anderen Partei im Rahmen dieses Verfahrens übertragenen Befugnisse ausgesetzt, bis das Problem vom Gemeinsamen Ausschuss zufrieden stellend und gemäß den Bestimmungen des Abkommens gelöst ist. Bis zu einer Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses in der Angelegenheit kann die mitteilende Partei alle von ihr für notwendig erachteten Maßnahmen treffen, um sicher zu stellen, dass die betreffende Organisation keine Instandhaltungstätigkeiten an Erzeugnissen der Zivilluftfahrt unter ihrer Regulierungsaufsicht durchführt.
- 6.3. Die Technischen Organe sind die für Mitteilungen im Rahmen dieses Abschnitts 6 dieses Verfahrens zuständigen Stellen.
7. Technische Unterstützung
- 7.1. Die Parteien gewähren einander bei Bedarf über ihre zuständigen Behörden technische Unterstützung bei der Bewertung.
- 7.2. Diese Unterstützung kann unter anderem folgende Maßnahmen umfassen:
- a) Überwachung und Berichterstattung über die fortdauernde Einhaltung der Anforderungen gemäß diesem Verfahren durch die Instandhaltungsorganisationen, die den Rechtsvorschriften der Parteien unterliegen,
  - b) Durchführung von Untersuchungen und Berichterstattung darüber und
  - c) technische Bewertung.
8. Besondere Regulierungsanforderungen
- 8.1. Die Anerkennung einer Instandhaltungsorganisation, die den Rechtsvorschriften der anderen Partei untersteht, durch eine Partei gemäß Abschnitt 5 dieses Verfahrens erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Instandhaltungsorganisation ein Addendum zu ihrem Organisationshandbuch verabschiedet, das unter anderem Folgendes enthält bzw. bestimmt:
- a) Eine Erklärung, die vom gegenwärtig verantwortlichen Betriebsleiter unterzeichnet ist, nach der sich die Organisation zur Einhaltung der Bestimmungen des Handbuchs und des Addendums verpflichtet.
  - b) Die Organisation wird den jeweiligen Kundenauftrag unter besonderer Berücksichtigung der einschlägigen Lufttüchtigkeitsanweisungen, Änderungen und Reparaturen und der Auflage, dass alle verwendeten Teile von Organisationen hergestellt oder instand gehalten wurden, die von der anderen Partei anerkannt werden, erfüllen.
  - c) Der den Auftrag erteilende Kunde hat nachgewiesen, dass die Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde für alle Konstruktionsdaten zu Änderungen und Reparaturen vorliegt.
  - d) Die Freigabe des Erzeugnisses der Zivilluftfahrt entspricht den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften.
  - e) Alle Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die den Rechtsvorschriften der anderen Partei unterliegen und bei denen ernsthafte Mängel oder Luftuntüchtigkeit festgestellt werden, müssen dieser anderen Partei und dem Kunden gemeldet werden.
- 8.2. Die Anerkennung gemäß Absatz 8.1 dieses Verfahrens ist anwendbar, wenn die Technischen Organe Übergangsregelungen für den Nachweis der Fähigkeit zur Aufsicht über die Instandhaltungsorganisationen getroffen haben.
-

## Anlage B1

**Besondere Bedingungen**

1. BESONDERE BEDINGUNGEN DER EASA FÜR BRASILIANISCHE INSTANDSETZUNGSSTATIONEN
- 1.1. Um gemäß EASA Teil 145 zugelassen zu werden, muss die Instandsetzungsstation gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die folgenden besonderen Bedingungen erfüllen:
  - 1.1.1. Die Instandsetzungsstation stellt in einer von der EASA annehmbaren Form und Weise einen Antrag.
    - a) Der Antrag sowohl auf Erstzulassung als auch auf Verlängerung der EASA-Zulassung umfasst eine Erklärung, aus der hervorgeht, dass die EASA-Bescheinigung und/oder EASA-Einstufung für die Instandhaltung oder Änderung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen oder deren Teilen, die in einem EU-Mitgliedstaat registriert oder konstruiert wurden, erforderlich ist.
    - b) Die Instandsetzungsstation legt ein von der ANAC im Namen der EASA geprüftes und anerkanntes Addendum ihres Organisationshandbuchs vor. Alle Überarbeitungen des Addendums müssen von der ANAC anerkannt werden. Das Addendum muss folgende Elemente aufweisen:
      - i) Eine Erklärung des verantwortlichen Betriebsleiters der Instandsetzungsstation gemäß der Definition in der aktuellen Fassung von EASA Teil 145, wonach die Instandsetzungsstation 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 Außenstationen (Line Stations) im Gebiet der Föderativen Republik Brasilien.
      - iii) Verfahren für die Freigabe oder Zulassung zur Wiederfreigabe in Übereinstimmung mit den Anforderungen von EASA Teil 145 für Luftfahrzeuge und Verwendung des ANAC-Formblatts SEGV00 003 für Luftfahrzeugkomponenten sowie sonstige gegebenenfalls vom Eigentümer oder Betreiber geforderte Informationen.
      - iv) Verfahren für Einrichtungen mit Einstufung für Flugzeugzellen/Luftfahrzeuge, die sicherstellen, dass eine Freigabebescheinigung nur bei gültigem Lufttüchtigkeitszeugnis und Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis ausgestellt wird.
      - v) Verfahren, durch die gewährleistet wird, dass gemäß EASA-Anforderungen definierte Reparaturen und Modifikationen in Übereinstimmung mit den von der EASA genehmigten Daten durchgeführt werden.
      - vi) Ein Verfahren für die Instandsetzungsstation, das die Einbeziehung des menschlichen Faktors in das von der ANAC zugelassene Erst- und Auffrischungsschulungsprogramm sowie in Änderungen dieser Programme gewährleistet.
      - vii) Verfahren zur Meldung von Luftuntüchtigkeitsbefunden gemäß EASA Teil 145 über Erzeugnisse der Zivilluftfahrt an die EASA, den Luftfahrzeugkonstruktionsbetrieb und den Kunden oder Betreiber.
      - viii) Verfahren zur Gewährleistung der Vollständigkeit und Einhaltung des Arbeitsauftrags oder Vertrags des Kunden oder des Betreibers, einschließlich der mitgeteilten EASA-Lufttüchtigkeitsanweisungen und sonstiger mitgeteilter verbindlicher Anweisungen.
      - ix) Verfahren, durch die sichergestellt wird, dass die Vertragsnehmer die Bedingungen dieser Durchführungsverfahren erfüllen: d. h. entweder wird eine nach EASA Teil 145 zugelassene Organisation in Anspruch genommen, oder — wenn die gewählte Organisation nicht nach EASA Teil 145 zugelassen ist — die Instandsetzungsstation, die das Erzeugnis wieder freigibt, trägt die Verantwortung für die Gewährleistung der Lufttüchtigkeit.
      - x) Verfahren, die es ermöglichen, Arbeiten bei Bedarf regelmäßig nicht am Hauptstandort auszuführen.
      - xi) Verfahren, die die Verfügbarkeit geeigneter überdachter Hallen für die Grundinstandhaltung der Luftfahrzeuge sicherstellen.

- 1.2. Für die Beibehaltung der Zulassung gemäß EASA Teil 145 muss die Instandsetzungsstation gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die nachstehenden Anforderungen erfüllen. Die ANAC prüft, ob die Instandsetzungsstation
- a) gestattet, dass die EASA oder die ANAC im Namen der EASA ihre fortdauernde Einhaltung der Anforderungen gemäß der brasilianischen Vorschrift RBHA145 und diesen besonderen Bedingungen (d. h. EASA Teil 145) prüft;
  - b) akzeptiert, dass die EASA gemäß den einschlägigen EU-Verordnungen und EASA-Verfahren Untersuchungs- und Durchsetzungsmaßnahmen ergreift;
  - c) bei jeder Untersuchungs- oder Durchsetzungsmaßnahme der EASA kooperiert;
  - d) die brasilianische Vorschrift RBHA 145 und diese besonderen Bedingungen dauerhaft einhält.
2. BESONDERE BEDINGUNGEN DER ANAC FÜR ZUGELASSENE EU-INSTANDHALTUNGSORGANISATIONEN
- 2.1. Um gemäß der brasilianischen Vorschrift RBHA 145 zugelassen zu werden, muss die Instandhaltungsorganisation gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die folgenden besonderen Bedingungen erfüllen:
- 2.1.1. Die Instandhaltungsorganisation stellt in einer von der ANAC annehmbaren Form und Weise einen Antrag.
- a) Der Antrag sowohl auf ANAC-Erstzulassung als auch auf Erneuerung dieser Zulassung enthält eine Erklärung, wonach die ANAC-Zulassung und/oder die Einstufung der Instandhaltungsorganisation für die Instandhaltung oder Änderung von in Brasilien registrierten luftfahrttechnischen Erzeugnissen oder im Ausland registrierten luftfahrttechnischen Erzeugnissen, die gemäß den brasilianischen RBHA-Vorschriften betrieben werden, erforderlich ist.
  - b) Die Instandhaltungsorganisation muss ein von der Luftfahrtbehörde genehmigtes und von der Instandhaltungsorganisation aufbewahrtes Addendum zu ihrem Organisationshandbuch in englischer Sprache vorlegen. Nach Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde gilt das Addendum als von der ANAC anerkannt. Alle Überarbeitungen des Addendums müssen von der Luftfahrtbehörde genehmigt werden. Das ANAC-Addendum zum Handbuch muss folgende Elemente aufweisen:
    - i) Eine vom verantwortlichen Betriebsleiter unterschriebene und mit Datum versehene Erklärung, wonach die Organisation zur Beachtung des Anhangs verpflichtet ist;
    - ii) eine Zusammenfassung ihres Qualitätssystems, die auch die besonderen Bedingungen der ANAC umfasst;
    - iii) Verfahren für die Freigabe oder Zulassung zur Wiederfreigabe, die den Anforderungen der brasilianischen Vorschrift RBHA 43 für Luftfahrzeuge und ESA-Formblatt 1 für Komponenten entsprechen. Dies umfasst gegebenenfalls die gemäß den brasilianischen Vorschriften RBHA 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 brasilianischen luftfahrttechnischen Erzeugnissen gefunden wurden oder für den Einbau in brasilianische luftfahrttechnische Erzeugnisse bestimmt waren, an die ANAC;
    - v) Verfahren zur Unterrichtung der ANAC über Veränderungen bei Außenstationen, die
      1. sich in einem EU-Mitgliedstaat befinden,
      2. in Brasilien registrierte Luftfahrzeuge instand halten und
      3. sich auf die ANAC-Betriebsspezifikationen auswirken;
    - vi) Verfahren zur Qualifizierung und Überwachung zusätzlicher Hauptstandorte in den in Anlage 2 dieses Anhangs aufgeführten EU-Mitgliedstaaten;
    - vii) Verfahren zur Überprüfung der Auflage, dass bei allen Tätigkeiten, für die Verträge/Unteraufträge vergeben wurden, eine nicht von der ANAC zugelassene Quelle den betreffenden Artikel zur Endkontrolle/Prüfung und Wiederfreigabe an die Instandhaltungsorganisation zurücksenden muss;

- viii) Verfahren für die Vorlage von Nutzungsberichten an die ANAC nach jeweils 24 Monaten, die eine Liste der Mitglieder des technischen Personals mit Zuständigkeit für die Wiederfreigabe brasilianischer luftfahrttechnischer Erzeugnisse enthalten;
  - ix) Verfahren, die gewährleisten, dass größere Reparaturen und größere Änderungen/Modifikationen (entsprechend der Definition in den brasilianischen Vorschriften RBHA) gemäß den von der ANAC genehmigten Daten durchgeführt werden;
  - x) Verfahren, die die Einhaltung des Programms zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrtunternehmens gewährleisten, einschließlich der Trennung von Instandhaltung und Inspektion bei den vom Luftfahrtunternehmen als inspektionspflichtig eingestuft Positionen;
  - xi) Verfahren, durch die die Beachtung der Instandhaltungshandbücher des Herstellers oder der Anweisungen für fortwährende Lufttüchtigkeit und den Umgang mit Abweichungen gewährleistet wird. Verfahren, durch die gewährleistet wird, dass alle geltenden, von der ANAC veröffentlichten Lufttüchtigkeitsanweisungen dem Instandhaltungspersonal während der Durchführung der Arbeiten zur Verfügung stehen;
  - xii) Verfahren, anhand derer bestätigt wird, dass die Instandhaltungsorganisation über einen Mitarbeiter des technischen Personals verfügt, der in der Lage ist, die brasilianischen Vorschriften zu lesen und zu verstehen — diese Anforderung ist auch in Bezug auf Instandhaltungsaufzeichnungen in portugiesischer Sprache von Belang;
  - xiii) Verfahren, die es bei Bedarf ermöglichen, regelmäßig nicht am Hauptstandort zu arbeiten;
  - xiv) Verfahren für die Aufbewahrung jedes Arbeitsauftrags mit allen beigefügten Zusatzformularen und Teilezertifizierungen für mindestens 5 (fünf) Jahre;
  - xv) Verfahren zur Zertifizierung der jährlichen Instandhaltungsinspektion oder des Lufttüchtigkeitskonformitätsberichts in der von der ANAC festgelegten Form und Weise, wenn eine Instandhaltungsorganisation zur Durchführung dieser Inspektion oder dieses Berichts befugt ist.
- 2.2. Für die Beibehaltung ihrer Zulassung gemäß den brasilianischen Vorschriften RBHA 43 und 145 muss die Instandhaltungsorganisation gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs die nachstehenden Auflagen erfüllen. Die Luftfahrtbehörde prüft, ob die Instandhaltungsorganisation
- a) es gestattet, dass sie von der ANAC oder der Luftfahrtbehörde im Namen der ANAC in Bezug auf die ständige Einhaltung der Anforderungen gemäß EASA Teil 145 und diesen Besonderen Bedingungen (d.h. 145 RBHA Teil 43 und Teil 145) geprüft wird,
  - b) Untersuchungen und Durchsetzungsmaßnahmen durch die ANAC in Einklang mit den ANAC-Vorschriften und -Anweisungen zulässt,
  - c) bei jeder Untersuchungs- oder Durchsetzungsmaßnahme kooperiert,
  - d) EASA Teil 145 und diese Besonderen Bedingungen fortlaufend einhält;
  - e) bei Einhaltung der Vorschriften kann die ANAC die Zulassung der Instandhaltungsorganisation alle 24 Monate verlängern.
-



# VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) Nr. 1039/2011 DER KOMMISSION

vom 17. Oktober 2011

über ein Fangverbot für Blauen Wittling in den Gebieten VIIIc, IX und X sowie in den EU-Gewässern des Gebiets CECAF 34.1.1 für Schiffe unter der Flagge Spaniens

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 57/2011 des Rates vom 18. Januar 2011 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für Schiffe in bestimmten Nicht-EU-Gewässern (2011) <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2011 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2011 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

#### Ausschöpfung der Quote

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2011 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

### Artikel 2

#### Verbote

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere sind verboten das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

### Artikel 3

#### Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 17. Oktober 2011

Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,

Lowri EVANS

Generaldirektorin für Maritime Angelegenheiten  
und Fischerei

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 24 vom 27.1.2011, S. 1.

## ANHANG

Nr.	54/T&Q
Mitgliedstaat	Spanien
Bestand	WHB/8C3411
Art	Blauer Wittling ( <i>Micromesistius poutassou</i> )
Gebiet	VIIIc, IX und X; CECAF 34.1.1 (EU-Gewässer)
Zeitpunkt	11.5.2011

**VERORDNUNG (EU) Nr. 1040/2011 DER KOMMISSION****vom 17. Oktober 2011****über ein Fangverbot für Europäischen Seehecht in den Gebieten VIIIa, VIIIb, VIId und VIIE für Schiffe unter der Flagge Belgiens**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 57/2011 des Rates vom 18. Januar 2011 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in bestimmten Nicht-EU-Gewässern (2011) <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2011 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2011 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 17. Oktober 2011

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2011 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere sind verboten das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektorin für Maritime Angelegenheiten  
und Fischerei*

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 24 vom 27.1.2011, S. 1.

## ANHANG

Nr.	45/T&Q
Mitgliedstaat	Belgien
Bestand	HKE/8ABDE.
Art	Europäischer Seehecht ( <i>Merluccius merluccius</i> )
Gebiet	VIIIa, VIIIb, VIId und VIIE
Zeitpunkt	13.8.2011

**VERORDNUNG (EU) Nr. 1041/2011 DER KOMMISSION****vom 17. Oktober 2011****über ein Fangverbot für Rochen in den EU-Gewässern der Gebiete VIII und IX für Schiffe unter der Flagge Belgiens**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 57/2011 des Rates vom 18. Januar 2011 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in bestimmten Nicht-EU-Gewässern (2011) <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2011 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2011 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 17. Oktober 2011

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2011 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden, verboten.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektorin für Maritime Angelegenheiten  
und Fischerei*

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 24 vom 27.1.2011, S. 1.

## ANHANG

Nr.	44/T&Q
Mitgliedstaat	Belgien
Bestand	SRX/89-C.
Art	Rochen ( <i>Rajidae</i> )
Gebiet	VIII und IX (EU-Gewässer)
Zeitpunkt	13.8.2011

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1042/2011 DER KOMMISSION****vom 18. Oktober 2011****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) <sup>(1)</sup>,gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 19. Oktober 2011 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 18. Oktober 2011

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche  
Entwicklung*<sup>(1)</sup> ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.<sup>(2)</sup> ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

## ANHANG

**Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

(EUR/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code <sup>(1)</sup>	Pauschaler Einfuhrwert
0702 00 00	EC	31,1
	MA	39,3
	MK	53,3
	ZA	35,6
	ZZ	39,8
0707 00 05	TR	137,1
	ZZ	137,1
0709 90 70	EC	33,4
	TR	141,5
	ZZ	87,5
0805 50 10	AR	55,6
	CL	60,5
	TR	65,0
	UY	56,8
	ZA	74,0
	ZZ	62,4
0806 10 10	BR	244,3
	CL	71,4
	MK	110,6
	TR	124,9
	ZA	64,2
	ZZ	123,1
0808 10 80	AR	61,9
	BR	62,6
	CA	105,4
	CL	68,8
	CN	58,0
	NZ	117,9
	US	96,0
	ZA	90,3
ZZ	82,6	
0808 20 50	AR	50,6
	CN	56,5
	TR	129,3
	ZZ	78,8

<sup>(1)</sup> Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1833/2006 der Kommission (ABl. L 354 vom 14.12.2006, S. 19). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.









## Abonnementpreise 2011 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, 1 Ausgabe pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

## Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_de.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.**

**Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>**



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**