

031588/EU XXIV.GP
Eingelangt am 21/05/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 21.5.2010
KOM(2010) 266 endgültig

ANHANG

ABKOMMEN

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

Begleitunterlage zu dem

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

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

ANHANG

ABKOMMEN

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

Begleitunterlage zu dem

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

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

Die EUROPÄISCHE UNION und DIE FÖDERATIVE REPUBLIK BRASILIEN, nachstehend gemeinsam bezeichnet als „die Parteien“,

IN DER ERWÄGUNG, dass nach Feststellung der beiden Parteien die Normen und Systeme der jeweils anderen Partei für Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse oder die Zulassung 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 Handel mit diesen Erzeugnissen ein Trend zu multinationalen Strukturen abzeichnet,

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

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

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

IN ANBETRACHT DER MÖGLICHKEIT, die durch doppelte 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 und Prüfungen im Hinblick auf Lufttüchtigkeit, Umweltverträglichkeit und die Erhaltung der Lufttüchtigkeit von beiderseitigem Nutzen sind,

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

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

IN ANBETRACHT DES WILLENS zur Entwicklung eines umfassenden Systems für die Regulierungszusammenarbeit im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, der Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Zulassungen auf der Grundlage kontinuierlicher Kommunikation und gegenseitigen Vertrauens,

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:

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für dieses Abkommen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „Lufttüchtigkeitszulassung“: die Feststellung, dass die Konstruktion oder Konstruktionsänderung eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt den aufgrund der geltenden Rechtsvorschriften beider Parteien festgelegten Normen 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“: staatliche Behörde oder Stelle, die von einer Partei als zuständige Behörde für die Zwecke dieses Abkommens benannt wird und die das Recht ausübt, innerhalb des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften einer Partei die Konformität von Erzeugnissen oder Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt zu bewerten oder die Verwendung oder den Verkauf dieser Erzeugnisse und Dienstleistungen zu überwachen und zu kontrollieren, und die Durchsetzungsmaßnahmen treffen kann, um zu gewährleisten, dass die im Gebiet dieser Partei in Verkehr gebrachten Erzeugnisse oder Dienstleistungen den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen.
- (d) „Konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen“: Betriebs- oder Umwelanforderungen, die sich auf die Konstruktionsmerkmale oder -daten des Erzeugnisses im Hinblick auf Betrieb oder Instandhaltung des Erzeugnisses auswirken, die es für eine bestimmte Art des Einsatzes qualifizieren.
- (e) „Umweltzulassung“: die Feststellung, dass ein Erzeugnis für die Zivilluftfahrt die aufgrund der geltenden anwendbaren Rechtsvorschriften festgelegten Normen beider Parteien für Lärm- und/oder Abgasemissionen erfüllt.
- (f) „Instandhaltung“: Durchführung von Inspektionen, Überholungen, Reparaturen sowie Erhaltung und Austausch von Teilen, Ausrüstungen, oder Komponenten mit Ausnahme der Vorflugkontrolle eines Erzeugnisses der Zivilluftfahrt, um die dauerhafte Lufttüchtigkeit dieses Erzeugnisses zu gewährleisten, dies schließt auch die Vornahme von 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 Föderative 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 anerkennt entsprechend den Anhängen zu diesem Abkommen, dessen fester Bestandteil sie sind, Ergebnisse bestimmter Verfahren zur Bewertung der Konformität mit bestimmten Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen dieser Partei, die von den zuständigen Behörden der jeweils anderen Partei vorgelegt werden, unter der Voraussetzung, dass die verwendeten Bewertungsverfahren die Konformität mit den anwendbaren Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen der die

Ergebnisse empfangenden Partei zu deren Zufriedenheit gewährleisten und eine gleichwertige Sicherheit bieten wie die eigenen Verfahren der die Ergebnisse empfangenden Partei.

2. Absatz 1 dieses Artikels findet nur Anwendung, wenn Übergangsregelungen, die in den Anhängen zu diesem Abkommen festgelegt werden können, abgelaufen sind.
3. Aus diesem Abkommen kann weder die gegenseitige Anerkennung von Normen oder technischen Vorschriften der Parteien abgeleitet werden, noch hat es, soweit in diesem Abkommen nichts anderes bestimmt ist, die gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit von Normen oder technischen Vorschriften zur Folge.
4. Nichts in diesem Übereinkommen ist so auszulegen, dass die Befugnisse einer Partei beschränkt werden, durch ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften das von ihr als angemessen erachtete Schutzniveau für die Sicherheit, die Umwelt und sonstige Aspekte im Hinblick auf Risiken im Anwendungsbereich der Anhänge dieses Abkommens festzulegen.
5. Die Feststellungen benannter Personen oder zugelassener Organisationen, die nach den geltenden Rechtsvorschriften der Parteien befugt sind, die gleichen Feststellungen zu treffen wie eine zuständige Behörde, erhalten die gleiche Gültigkeit wie die Feststellungen einer zuständigen Behörde für die Zwecke dieses Abkommens. Eine Stelle einer Partei, die gemäß Artikel 7 für die Durchführung dieses Abkommens zuständig ist, kann in Einzelfällen und nach vorheriger Benachrichtigung der entsprechenden Stelle der anderen Partei in direkten Kontakt mit einer benannten Person oder einer zugelassenen Organisation der anderen Partei treten.
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 geltender Normen möglich ist, können die Parteien im Gemeinsamen Ausschuss nach dem Verfahren von Artikel 16 zusätzliche Anhänge und 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 durch ein Audit festgestellt wurde, dass sie
 - den Rechtsvorschriften ihrer Partei in vollem Umfang entspricht,
 - vertraut ist mit den Anforderungen der anderen Partei in Bezug auf Art und Umfang der Zertifizierung, für die sie sich beworben hat, und
 - in der Lage ist, den in den Anhängen festgelegten Verpflichtungen nachzukommen.
2. Die eine Partei gibt der anderen eine zuständige Behörde bekannt, wenn sie das Auditverfahren erfolgreich abgeschlossen hat. Die andere Partei kann die technische Kompetenz dieser zuständigen Behörde oder ihre Konformität gemäß Absatz 6 dieses Artikels in Frage stellen.
3. Die in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Stellen gelten bei Inkrafttreten dieses Abkommens als konform mit den Bestimmungen von Absatz 1 dieses Artikels für die Anwendung der Anhänge.
4. Die Parteien sorgen dafür, dass ihre zuständigen Behörden in der Lage sind und bleiben, die Konformität von Erzeugnissen oder Organisationen entsprechend den Bestimmungen und dem Geltungsbereich der Anhänge zu diesem Abkommen ordnungsgemäß zu bewerten. Zu diesem Zweck gewährleisten die Parteien, dass ihre zuständigen Behörden regelmäßigen Audits oder Bewertungen unterzogen werden.
5. Die Parteien konsultieren einander bei Bedarf, um den Erhalt des Vertrauens in die Konformitätsbewertungsverfahren sicherzustellen. Im Rahmen dieser Konsultationen kann auch die Teilnahme einer Partei an den regelmäßigen Audits im

Zusammenhang mit Konformitätsbewertungen oder anderen Bewertungen der zuständigen Behörden der anderen Partei erfolgen.

6. Will eine Partei die technische Kompetenz einer zuständigen Behörde oder ihre Einhaltung der Bestimmungen in Frage stellen, muss diese Partei die andere Partei schriftlich über ihre Zweifel an der technischen Kompetenz der betreffenden zuständigen Behörde oder an ihrer Einhaltung der Bestimmungen und über ihre Absicht unterrichten, die Anerkennung der Feststellungen der betreffenden zuständigen Behörde auszusetzen. Solche Beanstandungen haben objektiv und unter Angabe von Gründen zu erfolgen.
7. Beanstandungen, die gemäß Absatz 6 dieses Artikels mitgeteilt werden, werden von dem nach Artikel 9 einzusetzten Gemeinsamen Ausschuss erörtert, der die Aussetzung der Anerkennung von Feststellungen der betreffenden zuständigen Behörde beschließen oder eine Überprüfung ihrer technischen Kompetenz für notwendig erklären kann. Eine solche Überprüfung wird in der Regel zeitnah von der Partei durchgeführt, der die betreffende zuständige Behörde untersteht, kann jedoch von beiden Parteien gemeinsam durchgeführt werden, wenn sie dies beschließen.
8. Kann der Gemeinsame Ausschuss im Falle einer gemäß Absatz 6 dieses Artikels erfolgten Beanstandung nicht innerhalb von 30 Tagen nach ihrer Mitteilung eine Lösung herbeiführen, darf die beanstandende Partei die Anerkennung der Feststellungen der betreffenden zuständigen Behörde aussetzen, sie anerkennt jedoch die Feststellungen dieser zuständigen Behörde, die vor dem Datum der Mitteilung erfolgt sind. Eine solche Aussetzung kann wirksam bleiben, bis der Gemeinsame Ausschuss eine Lösung herbeigeführt hat.

Artikel 6

Schutzmaßnahmen

1. Nichts in diesem Übereinkommen ist so auszulegen, dass die Befugnisse einer Partei beschränkt werden, alle angemessenen und unmittelbaren Maßnahmen zu ergreifen, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass ein Erzeugnis oder eine Dienstleistung
 - (a) die Gesundheit oder Sicherheit von Personen gefährden,
 - (b) den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweiligen Partei innerhalb des Geltungsbereichs dieses Abkommens nicht entsprechen oder
 - (c) anderweitig einer Anforderung aus dem Geltungsbereich des anwendbaren Anhangs dieses Abkommens nicht genügen.
2. Trifft eine Partei Maßnahmen gemäß Absatz 1 dieses Artikels, unterrichtet sie die andere Partei davon schriftlich innerhalb von 15 Arbeitstagen nach dem Ergreifen der betreffenden Maßnahmen unter Angabe von Gründen.

Artikel 7

Kommunikation

1. Die Parteien kommen überein, dass für Mitteilungen zwischen ihnen betreffend die Umsetzung dieses Abkommens folgende Stellen zuständig sind:
 - (a) in technischen Angelegenheiten die technischen Organe,
 - (b) in allen anderen Angelegenheiten:
 - Für die Föderative Republik Brasilien: je nach Zuständigkeit Ministerium für Außenbeziehungen und ANAC;
 - für die Europäische Union: je nach Zuständigkeit Europäische Kommission und zuständige Behörden der Mitgliedstaaten.
2. Bei Unterzeichnung dieses Abkommens unterrichten die Parteien einander über die einschlägigen Kontaktstellen.

Artikel 8

Regulierungszusammenarbeit, Unterstützung und Transparenz

1. Jede Partei sorgt dafür, dass die andere Partei fortlaufend und vollständig über ihre einschlägigen Gesetze, Regelungen, Normen, Anforderungen und über ihr Zertifizierungssystem unterrichtet wird.
2. Die Parteien unterrichten einander über die bei ihnen vorgelegten Entwürfe für wesentliche Überarbeitungen ihrer einschlägigen Gesetze, Regelungen, Normen, Anforderungen und ihres Zertifizierungssystems, wenn sich diese Überarbeitungen auf das Abkommen auswirken können. So weit möglich, geben sie einander bei solchen Überarbeitungen Gelegenheit zur Äußerung und tragen solchen Äußerungen gebührend Rechnung.
3. Die Parteien entwickeln in angemessener Weise Verfahren für die Regulierungszusammenarbeit und die Transparenz bei all ihren Tätigkeiten im Geltungsbereich dieses Abkommens.
4. 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 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 Audits oder führen bei Bedarf gemeinsame Inspektionen und Audits durch. Für Überwachungs- und Kontrollzwecke unterstützen das Technische Organ und zuständigen Behörden jeder Partei das Technische Organ der anderen Partei in dem Bestreben, ungehinderten Zugang zu den ihrer Gerichtsbarkeit unterstehenden beaufsichtigten Stellen zu erlangen.

6. Die Parteien vereinbaren, dass die Technischen Organe oder zuständigen Behörden vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften bei Untersuchungen oder der Durchsetzung 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 beider Parteien nutzen.

Artikel 9

Gemeinsamer Ausschuss der Parteien

1. Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern beider Parteien eingesetzt. Der Gemeinsame Ausschuss ist zuständig für das effektive Funktionieren dieses Abkommens und tritt regelmäßig zusammen, um die Effektivität bei der Umsetzung des Abkommens zu bewerten.
2. Der gemeinsame Ausschuss kann sich mit allen Fragen in Bezug auf das Funktionieren und die Durchführung dieses Abkommens befassen. Insbesondere ist er verantwortlich für:
 - (a) 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 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) bei Bedarf die Koordinierung der Entwicklung zusätzlicher Anhänge gemäß Artikel 16 Absatz 5 und
 - (f) bei Bedarf die Annahme von Arbeitsverfahren zur Regulierungszusammenarbeit und Transparenz für alle Tätigkeiten gemäß Artikel 4.
3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Abkommens eine Geschäftsordnung.

Artikel 10

Aussetzung von Verpflichtungen zur gegenseitigen Anerkennung

1. Eine Partei kann ihre in einem Anhang dieses Abkommens aufgeführten Verpflichtungen ganz oder teilweise aussetzen, wenn
 - (a) die andere Partei ihren in diesem Anhang des Abkommens aufgeführten Verpflichtungen nicht nachkommt
 - (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 ihre Absicht mitteilen, die Anerkennung der Konformitätsfeststellungen und Zulassungen im Rahmen des Anhangs, der von den Unstimmigkeiten betroffen ist, auszusetzen. Eine solche Mitteilung muss schriftlich erfolgen und die Gründe für die Aussetzung müssen ausführlich dargelegt werden.
3. Die Aussetzung tritt 30 Tage nach dem Datum der Mitteilung in Kraft, sofern die Partei, die die Aussetzung eingeleitet hat, nicht vor Ablauf dieser Frist gegenüber der anderen schriftlich erklärt, dass sie ihre Mitteilung zurückzieht. Die Aussetzung betrifft nicht die Gültigkeit der Konformitätsfeststellungen, Zeugnisse und Zulassungen, die von den Technischen Organen der Parteien oder der betreffenden

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

Artikel 11

Vertraulichkeit

1. Die Vertragsparteien kommen überein, in dem gemäß ihren Rechtsvorschriften erforderlichen Umfang die Vertraulichkeit der aufgrund dieses Abkommens ausgetauschten Informationen zu wahren.
2. Insbesondere legen die Vertragsparteien nach Maßgabe ihrer jeweiligen Rechtsvorschriften nicht die aufgrund dieses Abkommens ausgetauschten Informationen 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 intern betrachtet und entsprechend gekennzeichnet.
3. Die Parteien oder eine zuständige Behörde können beim Austausch von Informationen mit der anderen Partei oder mit einer zuständigen Behörde der anderen Partei angeben, welche Informationen nicht offen gelegt werden dürfen.
4. Die Parteien treffen alle bei vernünftiger Betrachtungsweise notwendigen Vorkehrungen zum Schutz der aufgrund dieses Abkommens erhaltenen Informationen gegen unerlaubte Offenlegung.

Artikel 12

Kostendeckung

1. Keine Partei 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. Die Parteien bemühen sich zu gewährleisten, dass Gebühren oder Entgelte, durch ihr Technisches Organ natürlichen oder juristischen Personen auferlegt werden, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen geregelt sind, gerecht und angemessen sind, den erbrachten Zertifizierungs- und Überwachungsleistungen entsprechen und nicht zu Handelshemmnissen führen.
3. Die Technischen Organe der Parteien sind berechtigt, über die natürlichen oder juristischen Personen, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen geregelt sind, auferlegten Gebühren und Entgelte die Kosten zu decken, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des anwendbaren Anhangs und durch Audits 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 Vertragsparteien 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 Gebiet der Föderativen Republik Brasilien, es sei denn, in den Anhängen zu diesem Abkommen ist anderes bestimmt.

Artikel 15

Konsultationen und Streitbeilegung

1. Jede Vertragspartei kann Konsultationen mit der anderen Partei zu jeglicher Frage betreffend dieses Abkommen beantragen. Die andere Partei antwortet auf diesen Antrag unverzüglich und nimmt die Konsultationen zu einem zwischen den Parteien vereinbarten Zeitpunkt binnen 45 Tagen auf.
2. Die Parteien unternehmen jede Anstrengung, um Unstimmigkeiten hinsichtlich ihrer Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens auf einer möglichst niedrigen technischen Ebene durch Konsultationen gemäß den Bestimmungen in den Anhängen dieses Abkommens zu beseitigen.
3. Können Unstimmigkeiten nicht gemäß Absatz 2 dieses Artikels ausgeräumt werden, so kann jedes Technische Organ den Gemeinsamen Ausschuss der Parteien anrufen, der über die Frage berät.

Artikel 16

Inkrafttreten, Beendigung und Änderung

1. Dieses Abkommen tritt in Kraft am Datum der letzten Note in einem diplomatischen Notenwechsel, in dem die Parteien einander notifiziert haben, dass ihre jeweiligen für das Inkrafttreten erforderlichen internen Verfahren abgeschlossen sind. Das Abkommen bleibt in Kraft, bis es von einer Partei gekündigt wird.
2. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten durch schriftliche Notifikation an die andere Vertragspartei jederzeit kündigen, wobei die genannte Kündigungsnotifikation vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen werden kann.
3. Strebt eine Partei eine Änderung des Abkommens durch Streichung oder Hinzufügung eines oder mehrerer Anhänge und Beibehaltung der übrigen Anhänge an, sollte diese Partei bemüht sein, diese Änderung des Abkommens einvernehmlich und gemäß den Verfahren dieses Artikels durchzuführen. Kommt ein 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 in Kraft, wonach die für das Inkrafttreten erforderlichen nationalen Verfahren abgeschlossen sind.
5. Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 4 dieses Artikels können die Parteien vereinbaren, die Änderung bestehender oder die Hinzufügung neuer Anhänge mittels eines diplomatischen Notenwechsels durchzuführen. Diese Änderungen treten nach den Bedingungen in Kraft, die in dem diplomatischen Notenwechsel vereinbart wurden.
6. Nach Beendigung dieses Abkommens behalten Lufttüchtigkeitszulassungen, Umweltzulassungen oder sonstige Bescheinigungen, die im Rahmen dieses Abkommens vor seiner Beendigung erteilt wurden, ihre Gültigkeit für die Parteien, sofern ihre Konformität mit den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Partei fortbesteht.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu ordnungsgemäß befugten Unterzeichneten in XX am XX.XX.2010 ihre Unterschrift unter dieses in zwei Urschriften in bulgarischer, tschechischer, dänischer, niederländischer, englischer, estnischer, finnischer, französischer, deutscher, griechischer, ungarischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, slowakischer, slowenischer, spanischer und schwedischer Sprache abgefasste Abkommen gesetzt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

FÜR DIE EUROPÄISCHE UNION / FÜR DIE DER REGIERUNG DER FÖDERATIVEN REPUBLIK BRASILIEN

ANLAGE 1

LISTE DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN, DIE IM HINBLICK AUF ANHANG A ALS KONFORM MIT DEN BESTIMMUNGEN VON ARTIKEL 5 ABSATZ 1 GELTEN

1. Zuständige Behörden für Musterzulassungen

für 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

zuständige Behörden der Mitgliedstaaten.

ANLAGE 2

LISTE DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN, DIE IM HINBLICK AUF ANHANG B ALS KONFORM MIT DEN BESTIMMUNGEN VON ARTIKEL 5 ABSATZ 1 GELTEN

1. Zuständige Behörden für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien, die im Hinblick auf Anhang B als konform mit den Bestimmungen von Artikel 5 Absatz 1 gelten: Nationale Zivilluftfahrtbehörde – ANAC.
2. Zuständige Behörden der 27 EU-Mitgliedstaaten, die im Hinblick auf Anhang B als konform mit den Bestimmungen von Artikel 5 Absatz 1 gelten: 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 in 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 gelten folgende Begriffsbestimmungen:
 - (a) „Offizielle Freigabebescheinigung“: Erklärung seitens einer der ausführenden Partei unterstehenden Person oder Organisation, dass ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt, bei dem es sich nicht um ein vollständiges Luftfahrzeug handelt, entweder ein neu hergestelltes Erzeugnis ist oder dass das Erzeugnis nach Instandhaltungsarbeiten freigegeben wurde.
 - (b) „Export-Lufttüchtigkeitszeugnis“: Ausfuhrerklärung seitens einer der ausführenden Partei unterstehenden Person oder Organisation, dass ein vollständiges Luftfahrzeug, für das die Rechtsvorschriften der ausführenden Partei gelten, die Anforderungen der einführenden Partei in Bezug auf Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit erfüllt.
 - (c) „Ausführende Partei“: Partei, aus deren Gebiet ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt ausgeführt wird.
 - (d) „Einführende Partei“: Partei, in deren Gebiet ein Erzeugnis der Zivilluftfahrt eingeführt wird.

2. Gemeinsamer sektoraler Ausschuss für Zertifizierung

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

- (a) die Zertifizierung von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt,
 - (b) die Herstellung, soweit es sich um andere Personen handelt als gemäß 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 (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 konsequent anwenden,
 - (g) er räumt Divergenzen zu technischen Fragen aus, die sich aus der Auslegung oder der Anwendung dieses Verfahrens ergeben, einschließlich solcher, die bei der Festlegung von Zertifizierungsgrundlagen oder der Anwendung besonderer Bedingungen, Ausnahmen und Abweichungen entstehen könnten,
 - (h) er organisiert bei Bedarf die 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 Erzeugnis ihrer Seite 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 Erzeugnis ihrer Seite 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 und für die Genehmigung einer Konstruktionsänderung oder eines Reparaturverfahrens gibt die einführende Partei eine Änderung der gemäß Unterabsatz 3.2.1 festgelegten Zertifizierungsgrundlage an, wenn sie der Auffassung ist, dass eine solche Änderung für die betreffenden Konstruktionsänderungen oder Reparaturverfahren angebracht ist.
- 3.2.3. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 gibt die einführende Partei alle besonderen Bedingungen an, die für neuartige oder ungewöhnliche Konstruktionsmerkmale Anwendung finden oder finden sollen, die nicht unter die geltenden Lufttüchtigkeits- oder Umweltnormen fallen.
- 3.2.4. Gemäß Unterabsatz 3.2.5 gibt die einführende Partei alle Ausnahmen oder Abweichungen von den geltenden Normen an.

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

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

- (a) die ausführende Partei ihre eigene Zulassung erteilt hat,
- (b) die ausführende Partei der einführenden Partei bescheinigt, dass die Musterzulassung für ein Erzeugnis mit der in Absatz 3.2 genannten Zertifizierungsgrundlage in Einklang steht und
- (c) alle beim Zertifizierungsverfahren aufgetretenen Fragen geklärt sind.

(2) *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 genannten Zertifizierungsgrundlage in Übereinstimmung stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jede Konstruktionsänderung oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Konstruktionsänderungen vorlegen.

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

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 genannten Zertifizierungsgrundlage in Übereinstimmung stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jede Konstruktionsänderung oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Konstruktionsänderungen vorlegen.
- 3.3.5.3. Bei allen anderen Konstruktionsänderungen ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.

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 genannten Zertifizierungsgrundlage in Übereinstimmung stehen. Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Unterabsatzes nachzukommen, kann die ausführende Partei Einzelerklärungen für jedes umfangreichere Reparaturverfahren oder Kollektiverklärungen für Listen genehmigter Reparaturverfahren vorlegen.
- 3.3.6.3. Bei allen anderen Reparaturverfahren ist die Genehmigung der ausführenden Partei ohne weitere Maßnahmen auch als gültige Genehmigung der einführenden Partei anzusehen.
- 3.3.7. Bei Teilen und Ausrüstungen, die eine Genehmigung auf der Grundlage von TSO (technische Beschreibungen und Festlegungen), die vom Gemeinsamen sektoralen Ausschuss für Zertifizierung gemäß Absatz 2.2 dieses Verfahrens beschlossen wurden, erhalten haben, werden die Genehmigungen der ausführenden Partei für Teile und Ausrüstungen von der einführenden Partei als gleichwertig mit ihren eigenen gemäß ihren Rechtsvorschriften und Verfahren erteilten Genehmigungen anerkannt.

- 3.4. Konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen
- 3.4.1. Die einführende Partei teilt der ausführenden Partei auf Anfrage ihre aktuellen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen mit.
- 3.4.2. Die einführende Partei legt zusammen mit der ausführenden Partei entweder von Fall zu Fall oder durch Aufstellung einer Liste der spezifischen aktuell gültigen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Erzeugnissen und/oder Betriebsarten fest, bei welchen konstruktionsbezogenen betrieblichen Anforderungen sie die schriftliche Erklärung der ausführenden Partei über Zertifizierung und Konformität akzeptiert.
- 3.4.3. 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 zusammen bei der Untersuchung von Aspekten der Lufttüchtigkeit bei Unfällen und Vorkommnissen im Zusammenhang mit Erzeugnissen der Zivilluftfahrt, die unter dieses Abkommen fallen, und aus denen sich Zweifel an der Lufttüchtigkeit dieser Erzeugnisse ergeben. Zu diesem Zweck tauschen ihre Technischen Organe die von ihren jeweiligen beaufsichtigten Stellen gemeldeten einschlägigen Informationen zu Ausfällen, Fehlfunktionen, Mängeln oder anderen Ereignissen 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 Ereignissen an das Technische Organ der anderen Partei gemäß dem geltenden Recht dieser 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 Indienststellung dieser Erzeugnisse entdeckt werden, einschließlich entsprechender Maßnahmen für Teile, die von Zulieferern konstruiert und/oder hergestellt werden, die als Untervertragnehmer tätig sind für einen Hauptvertragnehmer in dem Gebiet, für das die Rechtsvorschriften der ausführenden Vertragspartei gelten.
- 3.5.3. Die ausführende Partei unterstützt in Bezug auf Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung ihren Rechtsvorschriften unterliegen, die einführende Partei bei der Festlegung der von dieser Partei als notwendig erachteten Maßnahmen zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Erzeugnisse.
- 3.5.4. Jede Partei sorgt für die ständige Unterrichtung der anderen Partei über alle verbindlichen Richtlinien zur Lufttüchtigkeit oder über andere Maßnahmen, die sie für notwendig erachtet, um die fortgesetzte Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen der Zivilluftfahrt, deren Konstruktion und Herstellung ihren Rechtsvorschriften unterliegen und die unter dieses Abkommen fallen, zu gewährleisten.
4. **Herstellungsgenehmigung**

- 4.1. Für die Anwendung dieses Verfahrens kommen die Parteien überein, dass der Nachweis eines Herstellungsbetriebs über die Fähigkeit, für die Sicherung und Kontrolle der Produktionsqualität bei Erzeugnissen der Zivilluftfahrt zu sorgen, von einer zuständigen Behörde einer der beiden Parteien so umfassend beaufsichtigt wird, dass etwaigen Unterschieden bei spezifischen Anforderungen der anderen Partei Rechnung getragen wird.
- 4.2. Wenn sich die Herstellungsgenehmigung unter der Regulierungsaufsicht einer Partei auch auf die Herstellungsstandorte und -einrichtungen im Gebiet der anderen Partei oder in einem Drittstaat erstreckt, bleibt die Zuständigkeit für die Überwachung und die Aufsicht über diese Herstellungsstandorte und -einrichtungen bei der erstgenannten Partei.
- 4.3. Die Parteien können bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Hinblick auf Regulierungsüberwachung und -aufsicht die Unterstützung der Zivilluftfahrtbehörde eines Drittstaates in Anspruch nehmen, wenn eine der Parteien eine Genehmigung erteilt oder durch förmliche Vereinbarung oder Regelung mit diesem Drittstaat erweitert hat.
- 4.4. Die in Artikel 5 des Abkommens genannten zuständigen Behörden sind für die Umsetzung dieses Abschnitts 4 zuständig.

5. Export-Lufttüchtigkeitszulassung

5.1. Allgemeines

- 5.1.1. Die ausführende Partei erteilt Export-Lufttüchtigkeitszulassungen für Erzeugnisse der Zivilluftfahrt, die in das Gebiet der einführenden Partei ausgeführt werden, nach den Bedingungen der Absätze 5.2 und 5.3.
- 5.1.2. Die einführende Partei anerkennt die von der ausführenden Partei gemäß den Absätzen 5.2 und 5.3 ausgestellten Export-Lufttüchtigkeitszulassungen.
- 5.1.3. Die speziellen Kennzeichnungen, die nach den Rechtsvorschriften der ausführenden Partei an Teilen und Ausrüstungen anzubringen sind, werden von der einführenden Partei als konform mit ihren eigenen rechtlichen Anforderungen anerkannt.

5.2. Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse

5.2.1. Neue Luftfahrzeuge

- 5.2.1.1. Eine ausführende Partei erteilt über ihre mit der Durchführung dieses Verfahrens betraute zuständige Behörde ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis für neue Luftfahrzeuge, in dem bestätigt wird, dass das Luftfahrzeug
 - (a) einem von der einführenden Partei 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 geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei entspricht, die von dieser mitgeteilt wurden,
- (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 und
- (b) spätere von der betreffenden Partei genehmigte Nachrüstungen des Luftfahrzeugs.

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

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

- (a) das Original oder eine bestätigte originalgetreue Kopie eines von der ausführenden Partei erteilten Export-Lufttüchtigkeitszeugnisses oder ein gleichwertiges Dokument,
- (b) Aufzeichnungen, die belegen, dass alle Überholungen, 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 anerkennt die offiziellen Freigabebescheinigungen der ausführenden Partei für neue Triebwerke und Propeller nur unter der Voraussetzung, dass diese Bescheinigung sicherstellt:

- (a) die Triebwerke und Propeller entsprechen einem von der einführenden Partei gemäß diesem Verfahren genehmigten Muster,
- (b) sie befinden sich in einem betriebssicheren Zustand und entsprechen auch den mitgeteilten geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei und
- (c) genügen allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen.

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

5.3.2. Neue Baugruppen, Teile und Ausrüstungen

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

- (a) die Baugruppen, Teile oder Ausrüstungen entsprechen den von der einführenden Partei genehmigten Konstruktionsdaten,
- (b) sie befinden sich in einem betriebssicheren Zustand und
- (c) genügen allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen.

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

6. Unterstützung von Zertifizierungstätigkeiten

6.1. Die Parteien leisten – ggf. über ihre zuständigen Behörden – auf Anfrage technische Unterstützung für Zertifizierungstätigkeiten und stellen geeignete Informationen zur Verfügung.

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

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 Vorschriften:

- (a) Teilnahme an Prüfungen
- (b) Durchführung von Inspektionen zur Feststellung der Einhaltung von Vorschriften und Konformität
- (c) Einsichtnahme in Berichte und
- (d) Datenbeschaffung.

6.2.3. Überwachung und Aufsicht:

- (a) Teilnahme an Erstinspektionen (FAI) von Teilen
- (b) Überwachung der Kontrollen spezieller Verfahren
- (c) Durchführung von Stichprobeninspektionen bei Teilen aus der Herstellung
- (d) Überwachung der Tätigkeiten benannter Personen oder zugelassener Organisationen gemäß Artikel 3 Absatz 5 des Abkommens
- (e) Untersuchung von Betriebsproblemen und
- (f) Bewertung und Beaufsichtigung von Systemen zur Gewährleistung der Produktionsqualität.

ANHANG B

Instandhaltungsverfahren

1. Anwendungsbereich

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

2. Anwendbare Rechtsvorschriften

- 2.1. Die Parteien kommen überein, dass für die Zwecke dieses Verfahrens die Einhaltung der anwendbaren Instandhaltungsvorschriften einer Partei und der in Abschnitt 8 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 gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „Luftfahrzeug“: Maschine, die sich aufgrund von Reaktionen der Luft, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind, in der Atmosphäre halten kann
- (b) „Komponente“: Triebwerk, Propeller, Teil oder Ausrüstung
- (c) „großes Luftfahrzeug“: Luftfahrzeug, das als Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder mehr eingestuft ist, oder ein mehrmotoriger Hubschrauber und
- (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 zuständig sind für:
- (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 aufgeführten Anforderungen auf dem neusten Stand bleiben
 - (b) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren in gleicher Weise auslegen,
 - (c) er stellt sicher, dass die Parteien dieses Verfahren konsequent anwenden,
 - (d) er räumt Divergenzen zu technischen Fragen aus, die sich aus der Auslegung oder der Anwendung dieses Verfahrens ergeben, einschließlich solcher, die bei der Auslegung oder Umsetzung dieses Verfahrens entstehen könnten,
 - (e) er organisiert bei Bedarf die Teilnahme einer Partei an den internen Kontrollen der Normung oder der Qualitätskontrollsysteme der jeweils anderen Partei, und
 - (f) er arbeitet bei Bedarf Vorschläge für den Gemeinsamen Ausschuss zu Änderungen an diesem Verfahren aus.
- 4.2.2. Sollte der Gemeinsame sektorale Ausschuss für Instandhaltung nicht in der Lage sein, Divergenzen gemäß Unterabsatz 4.2.1 Buchstabe d auszuräumen, verweist er das betreffende Problem an den Gemeinsamen Ausschuss und sorgt dafür, dass die von diesem Ausschuss getroffene Entscheidung umgesetzt wird.

5. Zulassung von Instandhaltungsorganisationen

- 5.1. Jede Instandhaltungsorganisation einer Partei, die von einer zuständigen Behörde dieser Partei eine Zertifizierung für die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

erhalten hat, muss ein Addendum zu ihrem Organisationshandbuch verabschieden, um den Anforderungen von Abschnitt 8 dieses Verfahrens zu genügen. Wenn sich die zuständige Behörde vergewissert hat, dass das Addendum den Anforderungen von Abschnitt 8 entspricht, erteilt die zuständige Behörde eine Zulassung, aus der die Einhaltung der geltenden Anforderungen der anderen Partei hervorgeht und in der beschrieben wird, in welchem Bereich die Instandhaltungsorganisation an Luftfahrzeugen, die bei der anderen Partei registriert sind, Aufgaben durchführen darf. Dieser Bereich darf nicht über den Umfang ihrer eigenen Zulassung hinausgehen.

- 5.2. Die Zulassung der zuständigen Behörde einer Partei gemäß Absatz 5.1 wird der anderen Partei mitgeteilt und stellt ohne weitere Maßnahmen für diese eine gültige Zulassung dar.
- 5.3. Die Anerkennung einer Zulassung gemäß Absatz 5.2 gilt für die Instandhaltungsorganisation in Bezug auf ihre Hauptniederlassung sowie andere Niederlassungen, die im betreffenden Handbuch aufgeführt werden und der Aufsicht einer zuständigen Behörde unterliegen.
- 5.4. Die Parteien können die Zivilluftfahrtbehörde eines Drittstaates um Unterstützung ersuchen bei der Durchführung der Funktionen ihrer Regulierungsüberwachung und -aufsicht, wenn beide Parteien ihre Genehmigung erteilt oder durch förmliche Vereinbarung oder Regelung mit diesem Drittstaat erweitert haben.
- 5.5. Sind bei einer Partei Änderungen des Umfangs der gemäß Absatz 5.1 erteilten Zulassungen, einschließlich der Widerrufung oder Aussetzung von Zulassungen, erfolgt, setzt sie die andere Partei unverzüglich über ihre zuständige Behörde davon in Kenntnis.

6. Nichteinhaltung 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 zufriedenstellend und gemäß den Bestimmungen des Abkommens gelöst ist. Bis zu einer Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses in der Angelegenheit kann die mitteilende Partei alle von ihr für notwendig erachteten Maßnahmen treffen, um

sicher zu stellen, dass die betreffende Organisation keine Instandhaltungstätigkeiten an Erzeugnissen der Zivilluftfahrt unter ihrer Regulierungsaufsicht durchführt.

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

7. Technische Unterstützung

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

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

- (a) Überwachung und Berichterstattung über die fortdauernde Einhaltung der Anforderungen gemäß diesem Verfahren durch die Instandhaltungsorganisationen, die den Rechtsvorschriften der Parteien unterliegen
- (b) Durchführung von Untersuchungen und Berichterstattung darüber und
- (c) technische Bewertung.

8. Besondere Regulierungsanforderungen

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

- (a) Eine Erklärung, unterzeichnet vom amtierenden Betriebsleiter, nach der sich die Organisation zur Einhaltung der Bestimmungen des Handbuches und des Addendums verpflichtet.
- (b) Die Organisation wird den jeweiligen Kundenauftrag erfüllen, unter besonderer Berücksichtigung der einschlägigen Lufttüchtigkeitsanweisungen, Änderungen und Reparaturen und der Auflage, dass alle verwendeten Teile von Organisationen hergestellt oder instand gehalten wurden, die von der anderen Partei anerkannt werden.
- (c) Der den Auftrag erteilende Kunde muss die Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde für alle Konstruktionsdaten zu Änderungen und Reparaturen erhalten haben.
- (d) Das freigegebene Erzeugnis der Zivilluftfahrt 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 wird wirksam, wenn die Technischen Organe Übergangsregelungen für den Nachweis der Fähigkeit zur Aufsicht über die Instandhaltungsorganisationen getroffen haben.

Anlage 1

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 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 erforderlich ist für die Instandhaltung oder Änderung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen oder deren Teilen, die in einem EU-Mitgliedstaat registriert oder konstruiert wurden.
 - (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 SEGVOO 003 für Luftfahrzeugkomponenten sowie sonstige gegebenenfalls vom Eigentümer oder Betreiber geforderte Informationen.
 - iv) Verfahren für Einrichtungen mit Einstufung für Flugzeugzellen/Luftfahrzeuge, die die Ausstellung einer Freigabebescheinigung nur bei gültigem Lufttüchtigkeitszeugnis und Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis ermöglichen.
 - 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 zivile luftfahrttechnische Erzeugnisse 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 Auflagen erfüllen. Die ANAC prüft, ob die Instandsetzungsstation
- (a) gestattet, dass die EASA oder die ANAC im Namen der EASA die 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 mit der EASA zusammenarbeitet,
 - (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 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 erforderlich ist 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.

- (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.
 - vi) 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 bei der 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 eingestuften Positionen.
 - xi) Verfahren, durch die die Beachtung der Instandhaltungshandbücher des Herstellers oder der Anweisungen für fortdauernde Lufttüchtigkeit und den Umgang mit Abweichungen gewährleistet wird. Verfahren, durch die gewährleistet wird, dass alle geltenden, von der 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 beigelegten Zusatzformularen und Teilezertifizierungen für mindestens 5 (fünf) Jahre.
 - xv) Verfahren zur Zertifizierung der jährlichen Instandhaltungsinspektion oder des Lufttüchtigkeitskonformitätsberichts in der von der ANAC festgelegten Art und Weise, wenn eine Instandhaltungsorganisation zu ihrer Durchführung 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) 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 einhält.
 - (e) Bei Einhaltung der Vorschriften kann die ANAC die Zulassung der Instandhaltungsorganisation alle 24 Monate verlängern.