



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.5.2018
COM(2018) 308 final

2018/0155 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der
Regierung der Volksrepublik China über die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Am 7. März 2016 erteilte der Rat der Kommission die Ermächtigung, Verhandlungen mit der Regierung der Volksrepublik China über die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu führen, um den Handel und die Investitionen zwischen der EU und China in Bezug auf luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen zu erleichtern. Der Rat hat der Kommission eine Reihe von Verhandlungsrichtlinien zur Führung der Verhandlungen erteilt und einen Sonderausschuss eingesetzt, der im Rahmen dieser Aufgabe zu konsultieren ist.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Das Abkommen folgt der Struktur der bestehenden bilateralen Luftfahrtsicherheitsabkommen („BASA“) zwischen der Union und Drittländern (USA, Kanada und Brasilien).

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das Abkommen dient einem Kernziel der Luftfahrtaußenbeziehungen der Union, indem es die Sicherheit der Zivilluftfahrt erhöht und den Handel mit und Investitionen in luftfahrttechnische(n) Erzeugnisse(n) erleichtert.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Entfällt.

- **Verhältnismäßigkeit**

Entfällt.

- **Wahl des Instruments**

Das Abkommen zwischen der Union und der Volksrepublik China ist das am besten geeignete Instrument zur Erreichung des Ziels, eine verstärkte Zusammenarbeit im Bereich der Zertifizierung und Überwachung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie der Aufsicht über die Produktion und die Erteilung der Umweltzertifizierung zu ermöglichen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Gemäß Artikel 218 Absatz 4 AEUV hat die Kommission die Verhandlungen in Abstimmung mit einem Sonderausschuss geführt. Die Branche wurde ebenfalls während der

Verhandlungen konsultiert. Im Rahmen dieses Verfahrens abgegebene Bemerkungen wurden berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Am 29. September 2017 vereinbarten die beiden Verhandlungsteams nach vier Verhandlungsrunden zwischen der Kommission (GD MOVE) und der chinesischen Zivilluftfahrtbehörde (CAAC) einen Entwurf des Wortlauts des Abkommens und seines Anhangs über Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung. Der Abkommensentwurf wurde am 8. Dezember 2017 paraphiert.

Wie die bereits bestehenden BASA beruht das Abkommen auf dem gegenseitigen Vertrauen in die Systeme und dem Vergleich der regulatorischen Unterschiede. Daher ist es mit Verpflichtungen und Methoden für die Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den technischen Organen verbunden, damit die technischen Organe ihre eigenen Zertifikate für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile oder Ausrüstungen erteilen können, ohne die von der anderen Behörde vorgenommenen Bewertungen nochmals durchzuführen.

In dem Entwurf ist festgelegt, dass jede Partei die von der zuständigen Behörde der anderen Partei getroffenen Konformitätsfeststellungen akzeptiert (Artikel 4 Absatz 1). Die Art und Weise der Zusammenarbeit und gegenseitigen Akzeptanz der Zertifizierungsfeststellungen auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung (Methodik, Geltungsbereich in Bezug auf Erzeugnisse und Dienstleistungen sowie regulatorische Unterschiede) sind in den Anhängen des Abkommens festgelegt.

Auch wird durch den Abkommensentwurf gewährleistet, dass das gegenseitige Vertrauen durch ein geeignetes System gewahrt bleibt. Er sieht ein System der ständigen Zusammenarbeit und Konsultation vor, das durch eine intensivere Kooperation bei Audits und Inspektionen sowie frühzeitige Notifizierungen und Konsultationen zu allen in den

Geltungsbereich des Abkommens fallenden Angelegenheiten geschaffen wird (Artikel 4 Absatz 5, Artikel 7, 8 und 9).

Der Abkommensentwurf gibt den Parteien ferner die Möglichkeit, sich für Verbesserungen der Funktionsweise des Abkommens einzusetzen und Empfehlungen für Änderungen einschließlich der Hinzufügung neuer Anhänge zu dem Abkommen über den Gemeinsamen Ausschuss vorzulegen (Artikel 3).

Zentrale Bestimmungen des Abkommens:

Der Abkommensentwurf umfasst von Anfang an alle luftfahrttechnischen Erzeugnisse. Allerdings wird durch eine Bestimmung in Anhang 1 (Nummer 4.4.2.2) sichergestellt, dass die EASA für neue chinesische Erzeugnisse, die in der EU auf den Markt gebracht werden, bei der ersten Validierung einer Erzeugniskategorie besondere Verfahren und Kontrollen durchführen wird und dass jede nachfolgende Validierung dem Grundsatz des „Umfangs der Einbeziehung“ („Level of Involvement“) folgen wird. Anhang 1 (Nummer 4.4.2.1.) enthält ein detailliertes Verzeichnis von Faktoren für die Festlegung des „Umfangs der Einbeziehung“.

Hinsichtlich der Akzeptanz der Zertifikate jeder Partei wurde in Anhang 1 eine Anlage hinzugefügt, in der die Modalitäten für die Akzeptanz und Validierung der Zertifikate beschrieben und festgelegt sind. Um dem unterschiedlichen Stand der in der EU und in China angewandten Regelungssysteme Rechnung zu tragen, ist in der Anlage festgelegt, dass für EU-Zertifikate und für Zertifikate, die von der CAAC ausgestellt werden, unterschiedliche Modalitäten gelten. Durch die in der Anlage enthaltenen Bestimmungen wird die Beteiligung der CAAC an der Validierung der EASA-Zertifikate erheblich verringert und eingeschränkt, sodass die europäische Industrie Zeit und Kosten sparen kann. Für CAAC-Zertifikate wird andererseits der Umfang der Einbeziehung der EASA nur für geringfügige Änderungen und Reparaturen (automatische Akzeptanz) und für einige technische Beschreibungen und Festlegungen (TSO) verringert.

Hinsichtlich der Produktion chinesischer luftfahrttechnischer Erzeugnisse für die Ausfuhr in die EU wurde ferner vereinbart, dass die EASA eine Liste der Inhaber chinesischer Produktionszertifikate erstellen wird, deren Produktion von der Europäischen Union akzeptiert wird (Anhang, Nummer 4.5.9). Diese Liste wird auf der EASA-Website veröffentlicht: Die CAAC wird weder förmlich an der Erstellung oder Beibehaltung dieser Liste beteiligt sein, noch kann die CAAC ein Veto gegen dessen Inhalt einlegen. Diese Bestimmung wurde aufgrund der Ergebnisse der vertrauensbildenden Maßnahmen der EASA in das Abkommen aufgenommen, was zu einer Reihe von Bemerkungen Anlass gab.

Was die Herstellungsstandorte in der EU betrifft, so sieht das Abkommen vor, dass ein EASA-Produktionszertifikat auch für Herstellungsstandorte in China (Anhang, Nummer 4.5.4) ausgestellt werden kann, was vor allem für die EU-Industrie mit Produktionsstandorten in China von Bedeutung ist. Bestehende Vereinbarungen können nicht ohne Zustimmung beider Seiten geändert werden (Anhang, Nummer 4.5.5).

Im Vergleich zu bestehenden BASA besitzt das Abkommen in Artikel 3 (Anwendungsbereich) bereits einen umfassenden Anwendungsbereich der Zusammenarbeit, der potenzielle künftige Bereiche der Zusammenarbeit abdeckt, insbesondere in Bezug auf die Lizenzierung und Ausbildung des Luftfahrtpersonals, den Betrieb von Luftfahrzeugen und Flugverkehrsdiensten und das Flugverkehrsmanagement.

Durch das Abkommen wird ferner ein Rahmen für die Zusammenarbeit in Regulierungsfragen, gegenseitige Unterstützung und Transparenz (Artikel 7) sowie für Bestimmungen über den Austausch von Sicherheitsinformationen (Artikel 8) geschaffen. Das

Abkommen enthält besondere Bestimmungen zur Stärkung des Schutzes der Vertraulichkeit und des Schutzes geschützter Daten und Informationen (Artikel 10 und Anhang, Nummer 4.3) sowie die Möglichkeit der Beteiligung von Drittländern (Artikel 14 Absatz 2).

Schließlich werden durch das Abkommen ein gemeinsamer Ausschuss für die Verwaltung des Abkommens (Artikel 11) und ein erster gemeinsamer Unterausschuss für die Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung (Anhang, Nummer 3.1) eingesetzt.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Volksrepublik China über die Sicherheit der Zivilluftfahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a Ziffer v,

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, mit der Regierung der Volksrepublik China ein Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt ausgehandelt.
2. Im Einklang mit dem Beschluss des Rates [] wurde das Abkommen – vorbehaltlich seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt – am 2018 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 –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Das Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Volksrepublik China über die Sicherheit der Zivilluftfahrt wird im Namen der Union genehmigt.
2. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, die Notifizierung nach Artikel 17 Absatz 1 des Abkommens im Namen der Union vorzunehmen, um die Zustimmung der Europäischen Union auszudrücken, durch dieses Abkommen gebunden zu sein.

Artikel 3

1. Die Union wird in dem durch Artikel 11 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 durch Anhang 1 Nummer 3.1.1 des Abkommens eingesetzten Aufsichtsgremium für die Zertifizierung durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit vertreten, unterstützt von den durch die Tagesordnung der einzelnen Sitzungen unmittelbar betroffenen Luftfahrtbehörden.

Artikel 4

1. Die Kommission legt den von der Union im Gemeinsamen Ausschuss der Parteien zu vertretenden Standpunkt zu folgenden Angelegenheiten fest:

– Annahme oder Änderung der Geschäftsordnung des Gemeinsamen Ausschusses der Parteien gemäß Artikel 11 des Abkommens.

2. Die Kommission kann nach Konsultation des vom Rat eingesetzten Sonderausschusses folgende Maßnahmen treffen:

– Annahme von Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 5 des Abkommens,

– Beantragung von Konsultationen gemäß Artikel 15 des Abkommens,

– Anordnung von Aussetzungsmaßnahmen gemäß Artikel 16 des Abkommens,

– Änderungen der Anhänge des Abkommens gemäß Artikel 17 Absatz 6 des Abkommens, soweit diese Änderungen mit den einschlägigen Rechtsakten der Union übereinstimmen und keine Änderungen dieser Rechtsakte bedingen,

– sonstige Maßnahmen, die von einer Partei aufgrund des Abkommens zu treffen sind, in Einklang mit Absatz 3 und dem EU-Recht.

3. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission gemäß dem Vertrag sonstige Änderungen des Abkommens, die nicht in den Anwendungsbereich des Absatzes 2 fallen, einschließlich der Kündigung einzelner Anhänge gemäß Artikel 17 Absatz 4 des Abkommens.

Artikel 5

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*



Brüssel, den 18.5.2018
COM(2018) 308 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

**über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der
Regierung der Volksrepublik China über die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

ABKOMMEN
ÜBER DIE SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT
ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND DER REGIERUNG DER
VOLKSREPUBLIK CHINA

Die EUROPÄISCHE UNION und die REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK CHINA (im Folgenden einzeln „die Partei“ und gemeinsam „die Parteien“) —

IN DER ERKENNTNIS, dass die Konstruktion, Konstruktion und Verbreitung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse einen zunehmend multinationalen Charakter aufweisen,

IN DEM WUNSCH, die Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie die Umweltqualität und -verträglichkeit zu fördern und den freien **Verkehr** von zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen 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 Standards und Verfahren leisten kann,

IN ANBETRACHT DER TATSACHE, dass die wirtschaftliche Belastung der Luftfahrtindustrie aufgrund doppelter technischer Inspektionen, Bewertungen und Prüfungen verringert werden kann,

IN DER ERKENNTNIS, dass eine gegenseitige Akzeptanz der Konformitätsfeststellungen und Zertifikate eine Gewährleistung der Konformität mit geltenden technischen Vorschriften oder Standards bieten muss, die der Gewährleistung aufgrund der eigenen Verfahren der jeweiligen Partei entspricht,

IN DER ERKENNTNIS, dass eine solche gegenseitige Akzeptanz auch das kontinuierliche Vertrauen beider Parteien in die Zuverlässigkeit der Konformitätsfeststellungsverfahren der anderen Partei in allen unter dieses Abkommen fallenden Bereichen voraussetzt,

In ANERKENNUNG des Wunsches der Parteien nach Zusammenarbeit in Regelungsfragen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie der Umweltverträglichkeitsprüfungen und -zertifikate, auf der Grundlage der kontinuierlichen Kommunikation und des 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) Die gegenseitige Akzeptanz der Konformitätsfeststellungen und Zertifikate, die von den zuständigen Behörden beider Parteien ausgestellt wurden, gemäß den Anhängen dieses Abkommens soll ermöglicht werden.

- (b) Die multinationale Dimension der Zivilluftfahrtindustrie soll erleichtert werden.
- (c) Der freie Verkehr von zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen und Dienstleistungen soll erleichtert und gefördert werden.
- (d) Die Zusammenarbeit im Hinblick auf ein hohes Niveau der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit soll gefördert werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abkommens bezeichnet der Ausdruck

- (a) „zugelassene Organisationen“ jede juristische Person, die von der zuständigen Behörde einer der Parteien zertifiziert wurde, um Rechte im Zusammenhang mit einem in den Anwendungsbereich dieses Abkommens fallenden Gegenstand auszuüben;
- (b) „Zertifikat“ eine Genehmigung, eine Lizenz oder eine andere Urkunde, die als Anerkennung der Konformität eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses, einer Organisation oder Person mit den geltenden Anforderungen, die sich aus den einschlägigen Rechtsvorschriften der Parteien ergeben, ausgestellt worden ist;
- (c) „ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis“ ein ziviles Luftfahrzeug, ein Triebwerk oder einen Propeller eines Luftfahrzeugs oder darin eingebaute oder zum Einbau bestimmte Baugruppen, Ausrüstungen oder Teile;
- (d) „zuständige Behörde“ eine staatliche Behörde oder Stelle, die von einer Partei für die Zwecke dieses Abkommens benannt wird, um das Recht auszuüben, innerhalb des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften einer Partei die Konformität von zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Dienstleistungen, Betriebsarten oder Zertifikaten zu bewerten und deren Einsatz zu überwachen, und die Durchsetzungsmaßnahmen treffen kann, um zu gewährleisten, dass sie im Geltungsbereich der Rechtsvorschriften dieser Partei den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen;
- (e) „benannte Vertreter“ jede juristische oder natürliche Person, die gesetzlich ermächtigt ist, im Namen der Zivilluftfahrtbehörde Chinas die Konformitätsbewertung durchzuführen und Beanstandungen geltend zu machen;
- (f) „Überwachung“ periodische Kontrollen einer zuständigen Behörde, mit denen festgestellt werden soll, ob die geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften dauerhaft eingehalten werden;
- (g) „Technisches Organ“ für die Volksrepublik China die Zivilluftfahrtbehörde Chinas und für die Europäische Union die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA).

Artikel 3

Anwendungsbereich

1. Der Umfang der Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens umfasst folgende Bereiche:

- (a) Lufttüchtigkeitszeugnisse und Überwachung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse,
 - (b) Umweltverträglichkeitsprüfungen und Zertifikate ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse,
 - (c) Zertifizierung und Überwachung von Konstruktions- und Produktionsbetrieben,
 - (d) Zertifizierung und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben,
 - (e) Lizenzierung und Ausbildung von Luftfahrtpersonal,
 - (f) Betrieb von Luftfahrzeugen;
 - (g) Flugverkehrsdienste und Flugverkehrsmanagement und
 - (h) sonstige Bereiche, die unter die Anhänge des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Übereinkommen“) fallen.
2. Für Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieses Abkommens fallen, erarbeiten die Parteien Anhänge und zugehörige Durchführungsverfahren, in denen die Modalitäten, Bedingungen und Methoden für die gegenseitige Akzeptanz der Konformitätsfeststellungen und Zertifikate, sowie erforderlichenfalls Übergangsbestimmungen festgelegt werden, wenn sie darüber einig sind, dass ihre jeweiligen für die Zivilluftfahrt geltenden Standards, Vorschriften, Praktiken, Verfahren und Systeme so weit gleichwertig oder miteinander vereinbar sind, dass die Akzeptanz der von einer Partei im Namen der anderen ausgestellten Zertifikate und festgestellten Konformität mit vereinbarten Standards möglich ist. Technische Unterschiede zwischen den Zivilluftfahrtsystemen der Parteien werden in den Anhängen behandelt.

Artikel 4

Allgemeine Verpflichtungen

1. Jede Partei akzeptiert gemäß den in den Anhängen dieses Abkommens, dessen Bestandteil sie sind, sowie erforderlichenfalls in den Übergangsbestimmungen festgelegten Bedingungen die Konformitätsfeststellungen und Zertifikate der zuständigen Behörden der anderen Partei.
2. Aus diesem Abkommen kann keine gegenseitige Akzeptanz oder Anerkennung von Standards oder technischen Vorschriften der Parteien abgeleitet werden, es sei denn, in den Anhängen dieses Abkommens ist etwas anderes bestimmt.
3. Die Feststellungen benannter Vertreter oder zugelassener Organisationen, die nach den geltenden Rechtsvorschriften der Parteien befugt sind, die gleichen Feststellungen zu treffen wie eine zuständige Behörde, erhalten für die Zwecke dieses Abkommens die gleiche Gültigkeit wie die Feststellungen einer zuständigen Behörde.
4. Die Parteien stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden weiterhin in der Lage sind, ihren Obliegenheiten im Rahmen dieses Abkommens und seiner Anhänge nachzukommen.
5. Um das kontinuierliche Vertrauen jeder Partei in die Zuverlässigkeit der Konformitätsfeststellungsverfahren der anderen Partei zu gewährleisten, kann

jedes Technische Organ gemäß den in den Anhängen dieses Abkommens festgelegten Verfahren an den internen Qualitätssicherungsmaßnahmen der anderen Partei teilnehmen.

Artikel 5

Regelungsbefugnis und Schutzmaßnahmen

1. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, dass die Befugnisse einer Partei beschränkt werden,
 - A. 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 dieses Abkommens festzulegen;
 - B. alle geeigneten und unmittelbaren Maßnahmen zu ergreifen, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass ein Erzeugnis, eine Dienstleistung oder eine Tätigkeit im Anwendungsbereich dieses Abkommens möglicherweise
 - (a) die Gesundheit oder Sicherheit von Personen oder die Umwelt gefährden,
 - (b) nicht mit den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweiligen Partei konform sind oder
 - (c) anderweitig einer Anforderung innerhalb des Anwendungsbereichs des geltenden Anhangs dieses Abkommens nicht genügen.
2. Trifft eine Partei Maßnahmen gemäß Absatz 1, so unterrichtet sie die andere Partei davon schriftlich innerhalb von 15 Arbeitstagen nach dem Ergreifen der betreffenden Maßnahmen unter Angabe von Gründen.
3. Aufgrund dieses Artikels getroffene Maßnahmen können von den Parteien nicht als Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Abkommens verstanden oder ausgelegt werden.

Artikel 6

Kommunikation

1. Bei Unterzeichnung dieses Abkommens unterrichten die Parteien einander über die einschlägigen Kontaktstellen für die Umsetzung dieses Abkommens.
2. Die gesamte Kommunikation im Zusammenhang mit der Umsetzung dieses Abkommens zwischen den Parteien und/oder den zuständigen Behörden erfolgt in englischer Sprache.
3. Jede Partei notifiziert der anderen ihre zuständige(n) Behörde(n).

Artikel 7

Zusammenarbeit in Regelungsfragen, gegenseitige Unterstützung und Transparenz

1. Jede Partei sorgt dafür, dass die andere Partei über ihre einschlägigen Gesetze, Regelungen, Standards und Anforderungen sowie über ihr Zertifizierungssystem unterrichtet wird.
2. Die Parteien unterrichten einander über die bei ihnen vorgelegten Entwürfe für wesentliche Überarbeitungen ihrer einschlägigen Gesetze, Regelungen, Standards, Anforderungen und Zertifizierungssysteme, wenn sich diese Überarbeitungen auf dieses Abkommen auswirken können. So weit möglich, geben sie einander bei solchen Überarbeitungen Gelegenheit zur Äußerung und tragen solchen Äußerungen gebührend Rechnung.
3. Die Technischen Organe können Verfahren für die Zusammenarbeit in Regulierungsfragen innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Abkommens ausarbeiten.
4. Für die Untersuchung und Lösung von Sicherheitsfragen können die Parteien einander gestatten, als Beobachter an den Aufsichtstätigkeiten teilzunehmen, wie im entsprechenden Anhang dargelegt.
5. Für Überwachungs- und Inspektionszwecke unterstützen die zuständigen Behörden der Parteien einander mit dem Ziel, ungehinderten Zugang zu den ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden beaufsichtigten Stellen zu erlangen.

Artikel 8

Austausch von Sicherheitsinformationen

Die Parteien vereinbaren, unbeschadet des Artikels 10 und vorbehaltlich ihrer geltenden Rechtsvorschriften,

- (a) einander auf Ersuchen und zeitnah Informationen über Unfälle, schwere Störungen oder Ereignisse im Zusammenhang mit unter den Anhang dieses Abkommens fallenden Erzeugnissen, Dienstleistungen oder Tätigkeiten zu übermitteln, und
- (b) sonstige sicherheitsrelevante Informationen nach den von den Technischen Organen entwickelten Verfahren auszutauschen.

Artikel 9

Zusammenarbeit bei der Durchsetzung

Die Parteien vereinbaren, vorbehaltlich der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, auf Ersuchen und vorbehaltlich der Verfügbarkeit der erforderlichen Ressourcen, über ihre Technischen Organe oder zuständigen Behörden die Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei Untersuchungen oder bei Durchsetzungsmaßnahmen im Rahmen dieses Abkommens. Außerdem unterrichten die Parteien einander über jede Untersuchung, bei der gemeinsame Interessen betroffen sind.

Artikel 10

Vertraulichkeit und Schutz geschützter Daten und Informationen

1. Die Parteien vereinbaren, vorbehaltlich der durch ihre Rechtsvorschriften festgelegten Beschränkungen, die Vertraulichkeit der aufgrund dieses Abkommens ausgetauschten Daten und Informationen zu wahren.
2. Insbesondere legen die Parteien nach Maßgabe ihrer jeweiligen Rechtsvorschriften nicht die aufgrund dieses Abkommens ausgetauschten Daten und Informationen gegenüber Dritten (einschließlich der Öffentlichkeit) offen, bei denen es sich um Geschäftsgeheimnisse, geistiges Eigentum, vertrauliche Wirtschafts- oder Finanzinformationen, geschützte Daten oder um Informationen über laufende Untersuchungen handelt, und gestatten auch den zuständigen Behörden nicht, solche Informationen gegenüber Dritten (einschließlich der Öffentlichkeit) offenzulegen. Zu diesem Zweck werden solche Daten und Informationen als vertraulich, geschützt oder Geschäftsgeheimnis betrachtet und je nachdem, was zutrifft, eindeutig gekennzeichnet.
3. Die Parteien oder eine zuständige Behörde können beim Austausch von Daten und Informationen mit der anderen Partei oder mit einer zuständigen Behörde der anderen Partei angeben, welche Daten und Informationen nicht offengelegt werden dürfen.
4. Ist eine Partei nicht damit einverstanden, dass die andere Partei zur Verfügung gestellte Daten und Informationen als vertraulich, geschützt oder Geschäftsgeheimnis einstuft, so ersucht sie die andere Partei um Konsultationen gemäß den Bestimmungen des Artikels 15, um die Angelegenheit zu erörtern.
5. Die Parteien treffen alle nach vernünftigem Ermessen gebotenen Vorkehrungen zum Schutz der aufgrund dieses Abkommens erhaltenen Daten und Informationen gegen unerlaubte Offenlegung.
6. Die Partei, die Daten und Informationen von der anderen Partei nach diesem Abkommen erhält, erwirbt durch diesen Empfang des geistigen oder gewerblichen Eigentums von der anderen Partei keinerlei Eigentumsrechte an diesem.

Artikel 11

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 Durchführung des Abkommens zu bewerten.
2. Der Gemeinsame Ausschuss kann sich mit allen Fragen in Bezug auf das Funktionieren und die Durchführung dieses Abkommens befassen. Seine Zuständigkeiten umfassen insbesondere:
 - (a) Lösung von Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung und Durchführung dieses Abkommens, einschließlich seiner Anhänge,
 - (b) Suche nach Möglichkeiten zur Verbesserung der Funktionsweise dieses Abkommens und Übermittlung entsprechender Empfehlungen zur Änderung des Abkommens an die Parteien gemäß Artikel 17,
 - (c) Annahme der Änderungen des Anhangs,

- (d) Koordinierung der Ausarbeitung und Annahme neuer Anhänge gemäß Artikel 17 und
 - (e) bei Bedarf Annahme von Arbeitsverfahren für die regulatorische Zusammenarbeit und die Transparenz aller in Artikel 3 genannten Tätigkeiten.
3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine eigene Geschäftsordnung und nimmt sie an.

Artikel 12

Kostendeckung

Die Parteien sind bestrebt, zu gewährleisten, dass Gebühren oder Entgelte, die durch ihr Technisches Organ von natürlichen oder juristischen Personen erhoben werden, deren Tätigkeiten durch dieses Abkommen geregelt sind, gerecht und angemessen sind, den erbrachten Dienstleistungen entsprechen und nicht zu Handelshemmnissen führen.

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 im Rahmen des Abkommens.
2. Bei seinem Inkrafttreten tritt dieses Abkommen an die Stelle der bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen zwischen der Regierung der Volksrepublik China und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Bezug auf alle Angelegenheiten, die unter dieses Abkommen fallen und im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels 3 umgesetzt wurden.
3. Bei Inkrafttreten dieses Abkommens treffen die Technischen Organe die erforderlichen Maßnahmen, um frühere zwischen ihnen getroffene Vereinbarungen erforderlichenfalls zu ändern oder zu kündigen.
4. Vorbehaltlich Absatz 2 lässt dieses Abkommen die Rechte und Pflichten der Parteien aus anderen internationalen Übereinkünften unberührt.

Artikel 14

Anwendung

1. Dieses Abkommen gilt einerseits für das Regulationssystem der Volksrepublik China für die Zivilluftfahrt und andererseits für das Regulationssystem der Europäischen Union für die Zivilluftfahrt.
2. Die Parteien verfolgen das gemeinsame Ziel, die Vorteile dieses Abkommens durch seine mögliche Ausweitung auf Drittländer zu maximieren. Zu diesem Zweck prüft der gemäß Artikel 11 eingesetzte Gemeinsame Ausschuss gegebenenfalls die Bedingungen und Verfahren, einschließlich aller erforderlichen Änderungen dieses Abkommens, die für den Beitritt von Drittländern zu diesem Abkommen erforderlich sind.

Artikel 15

Konsultationen und Streitbeilegung

1. 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.
2. Können Unstimmigkeiten nicht gemäß Absatz 1 ausgeräumt werden, so kann jedes Technische Organ den gemäß Artikel 11 eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss der Parteien anrufen, der über die Frage berät.
3. Unbeschadet der Bestimmungen der Absätze 1 und 2 kann jede Partei Konsultationen mit der anderen Partei zu jeglicher Frage betreffend dieses Abkommen beantragen. Die andere Partei nimmt binnen 45 Tagen die Konsultationen zu einem zwischen den Parteien vereinbarten Zeitpunkt auf.

Artikel 16

Aussetzung von Verpflichtungen zur gegenseitigen Akzeptanz

1. Eine Partei kann ihre in einem Anhang dieses Abkommens aufgeführten Verpflichtungen ganz oder teilweise aussetzen, wenn die andere Partei ihren in dem Abkommen einschließlich seiner Anhänge aufgeführten Verpflichtungen nicht nachkommt.
2. Vor der Aussetzung ihrer Akzeptanz-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 Akzeptanz der von den Unstimmigkeiten betroffenen Konformitätsfeststellungen und Zertifikate im Rahmen des Anhangs auszusetzen. Eine solche Mitteilung muss schriftlich und mit einer ausführlichen Darlegung der Gründe erfolgen.
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 und Zertifikate, die von den zuständigen Behörden der Parteien 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 17

Inkrafttreten, Beendigung und Änderung

1. Dieses Abkommen einschließlich seiner Anhänge tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Tag folgt, an dem die Parteien diplomatische Noten zur Bestätigung des Abschlusses ihrer jeweiligen für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen Verfahren ausgetauscht haben.
2. Das Abkommen einschließlich seiner Anhänge ist für beide Parteien bindend und bleibt in Kraft, bis es von einer Partei gekündigt wird.

3. Jede Partei kann dieses Abkommen unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten durch schriftliche Notifizierung an die andere Partei jederzeit kündigen, wobei die genannte Kündigungsnotifizierung vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen werden kann.
4. Im Anschluss an die Kündigungsnotifizierung des gesamten Abkommens oder seiner Anhänge kommen die Parteien bis zum Wirksamwerden der Kündigung weiterhin ihren Verpflichtungen aus dem Abkommen oder seinen Anhängen nach.
5. Die Kündigung dieses Abkommens berührt nicht die Gültigkeit von Zertifikaten, die von den Parteien gemäß diesem Abkommen einschließlich seiner Anhänge erteilt wurden.
6. Die Parteien können dieses Abkommen durch beiderseitige schriftliche Zustimmung ändern. Änderungen dieses Abkommens treten am Datum der letzten schriftlichen Notifizierung einer Partei an die andere in Kraft, wonach die für das Inkrafttreten erforderlichen nationalen Verfahren abgeschlossen sind. Änderungen der Anhänge erfolgen durch einen Beschluss des mit Artikel 11 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses.
7. 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 Notifizierung außer Kraft, es sei denn, die Parteien haben anderes vereinbart.
8. Jeder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens gemäß Artikel 3 ausgearbeitete Anhang tritt in Kraft auf Beschluss des gemäß Artikel 11 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu ordnungsgemäß befugten Unterzeichneten in XX am XX.XX.201X ihre Unterschrift unter dieses in zwei Urschriften in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer, ungarischer und chinesischer Sprache abgefasste Abkommen gesetzt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Im Falle unterschiedlicher Auslegung ist die englische Fassung maßgebend.

FÜR DIE EUROPÄISCHE UNION/FÜR DIE REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK CHINA

LUFTTÜCHTIGKEITS- UND UMWELTZERTIFIZIERUNG

1. ANWENDUNGSBEREICH

- 1.1. Dieser Anhang betrifft 1) die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsfeststellungen, Zertifikate und Dokumentation sowie 2) die technische Unterstützung in folgenden Bereichen:
- (a) Lufttüchtigkeit und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen (im Folgenden „Erzeugnisse“),
 - (b) Konstruktions- und Produktionsbetriebe und
 - (c) Lärm, Ablassen von Kraftstoff und Abgasemissionen, gegebenenfalls einschließlich der Kohlendioxidemissionen.
- 1.2. Einzelne gebrauchte oder umgebaute Triebwerke, Propeller, Teile und Ausrüstungen fallen nicht in den Anwendungsbereich dieses Anhangs. Gebrauchte Luftfahrzeuge fallen in den Anwendungsbereich dieses Anhangs.
- 1.3. Die im Rahmen von Chinas Aufsichtssystem für die Lufttüchtigkeit erteilten Zulassungen für Teilehersteller fallen nicht in den Anwendungsbereich dieses Anhangs.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- 2.1. Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck
- (a) „Luftfahrzeugbewertungsbericht“ den Bericht, der von der Luftfahrzeugbewertungsgruppe gemäß Kapitel 15 der CCAR-21-R4 erstellt wurde. Der Luftfahrzeugbewertungsbericht ist nicht unmittelbar durch die CAAC-Musterzulassung oder die Validierung der Musterzulassung abgedeckt, sondern wird im Rahmen des CAAC-Systems von einer Luftfahrzeugbewertungsgruppe bewertet, umusterspezifischen betrieblichen Aspekten Rechnung zu tragen, für die der Inhaber der Musterzulassung zuständig ist;
 - (b) „Lufttüchtigkeitsetikett“ eine Erklärung seitens einer der Regulierungsaufsicht der ausführenden Partei unterstehenden Person oder Organisation, dass ein neues ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis, bei dem es sich nicht um ein vollständiges Luftfahrzeug handelt, entweder einer zugelassenen Konstruktion entspricht oder sich in einem betriebssicheren Zustand befindet. Das CAAC-Formblatt AAC-038 und das EASA-Formblatt 1 sind Lufttüchtigkeitsetiketten;
 - (c) „Zertifizierungsbehörde“ die Behörde, die ein Konstruktionszertifikat in ihrer Eigenschaft als Behörde ausgestellt hat, die die Verantwortlichkeiten des Konstruktionsstaats für ein Erzeugnis wahrnimmt;
 - (d) Änderungen gegenüber einer Musterbauart werden als geringfügig oder erheblich klassifiziert. „Geringfügig“ sind Änderungen, die sich nicht merklich auf die Masse, den Trimm, die Formstabilität, die Zuverlässigkeit, die Betriebskenndaten, die Lärmentwicklung, das Ablassen von Kraftstoff, die Abgasemissionen oder sonstige Merkmale auswirken, die die Lufttüchtigkeit des Produkts berühren. Alle übrigen Änderungen sind „erhebliche Änderungen“;

- (e) „Konstruktionszertifikat“ eine Form der Anerkennung durch eine Partei, dass die Konstruktion oder die Änderung der Konstruktion eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses die Lufttüchtigkeitsstandards und gegebenenfalls die Umweltschutzanforderungen, insbesondere in Bezug auf Lärm, Ablassen von Kraftstoff oder Abgasemissionen, die in den geltenden Rechtsvorschriften dieser Partei festgelegt sind, erfüllt;
- (f) „konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen“ die Betriebs- und 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;
- (g) „Ausfuhr“ das Verfahren, durch das ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis von einem Regelungssystem an ein anderes freigegeben wird;
- (h) „Export-Lufttüchtigkeitszeugnis“ eine Ausfuhrerklärung seitens der ausführenden Partei – oder, bei gebrauchten Luftfahrzeugen, der zuständigen Behörde des Eintragsstaates, aus dem das Erzeugnis ausgeführt wird – dass ein vollständiges Luftfahrzeug die Anforderungen der einführenden Partei in Bezug auf Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit erfüllt;
- (i) „Ausführende Partei“ die Partei, aus deren Aufsichtssystem für die Produktion ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis ausgeführt wird;
- (j) „Einfuhr“ das Verfahren, durch das ein ausgeführtes ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis in ein Regelungssystem eingeführt wird;
- (k) „Einführende Partei“ die Partei, in deren Gebiet ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis eingeführt wird;
- (l) „Änderung der Konstruktionsgenehmigung“ ein von der chinesischen Zivilluftfahrtbehörde ausgestelltes Konstruktionszertifikat, mit dem geringfügige Änderungen, die von einer anderen Organisation oder Person als dem Inhaber der Musterzulassung an einer genehmigten Musterbauart vorgenommen wurden, genehmigt werden;
- (m) „betriebliche Eignungsdaten“ die Daten, die von den Luftfahrzeugherstellern festgelegt und gemäß EASA Teil 21.A.15 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genehmigt werden müssen. Die betrieblichen Eignungsdaten werden als Teil der Musterzulassung genehmigt, die das Technische Organ der Europäischen Union ausstellt, umusterspezifischen betrieblichen Aspekten Rechnung zu tragen, für die der Inhaber der Musterzulassung zuständig ist;
- (n) „Produktionszertifikat“ ein von einer Partei für eine Organisation ausgestelltes Zertifikat, das die geltenden Produktionsvorschriften der betreffenden Partei erfüllt;
- (o) „Validierungsbehörde“ das Technische Organ, das ein von der Zertifizierungsbehörde ausgestelltes Zertifikat gemäß diesem Anhang automatisch akzeptiert oder validiert.

3. AUFSICHTSGREMIUM FÜR DIE ZERTIFIZIERUNG

3.1. Einrichtung und Zusammensetzung des Aufsichtsgremiums für die Zertifizierung

- 3.1.1. Hiermit wird unter der gemeinsamen Leitung der Technischen Organe ein Gremium für die technische Koordinierung – das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung – eingerichtet, das dem Gemeinsamen Ausschuss der Parteien gegenüber rechenschaftspflichtig ist. Es setzt sich aus Vertretern der Technischen Organe zusammen.
- 3.1.2. Das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung gibt sich eine Geschäftsordnung.
- 3.1.3. Die gemeinsame Leitung kann zusätzliche Teilnehmer einladen, um die Erfüllung des Mandats des Aufsichtsgremiums für die Zertifizierung zu erleichtern.

3.2. Mandat

- 3.2.1. Das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung tritt regelmäßig zusammen, um die effektive Funktionsweise und Durchführung dieses Anhangs zu gewährleisten. Zu seinen Funktionen gehören insbesondere:
 - (a) Beitrag zur Minimierung der Unterschiede zwischen den Regelungssystemen, Normen und Zertifizierungsverfahren der Parteien;
 - (b) Ausarbeitung, Genehmigung und Überarbeitung der technischen Durchführungsverfahren nach Nummer 4.2;
 - (c) Weitergabe von Informationen zu erheblichen Sicherheitsbedenken und erforderlichenfalls Ausarbeitung von Aktionsplänen zu deren Behebung;
 - (d) Klärung technischer Fragen, die in die Verantwortlichkeit der zuständigen Behörden fallen und sich auf die Durchführung dieses Anhangs auswirken;
 - (e) Gegebenenfalls Entwicklung wirksamer Mittel für die Zusammenarbeit, technische Unterstützung und den Austausch von Informationen über Sicherheits- und Umweltschutzbestimmungen, Zertifizierungssysteme, Qualitätsmanagement- und Normungssysteme;
 - (f) Unterbreitung von Vorschlägen zur Änderung dieses Anhangs an den Gemeinsamen Ausschuss der Parteien.
 - (g) Im Einklang mit den Bestimmungen nach Nummer 5.2.2 Festlegung von Verfahren, um das kontinuierliche Vertrauen jeder Partei in die Zuverlässigkeit der Konformitätsfeststellungsverfahren der anderen Partei zu gewährleisten;
 - (h) Analyse und Durchführung der Verfahren, auf die in (g) verwiesen wird.
- 3.2.2. Das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung meldet ungelöste Fragen dem Gemeinsamen Ausschuss der Parteien und gewährleistet die Umsetzung der Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses der Parteien in Bezug auf diesen Anhang.

4. DURCHFÜHRUNG

4.1. Zuständige Behörden

- 4.1.1. Für die Konstruktionszertifizierung sind folgende Behörden zuständig:

- (a) für die Regierung der Volksrepublik China: die Zivilluftfahrtbehörde Chinas (CAAC) und
- (b) für die Europäische Union: die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA).

4.1.2. Für die Produktzertifizierung sind folgende Behörden zuständig:

- (a) für die Regierung der Volksrepublik China: die Zivilluftfahrtbehörde Chinas (CAAC) und
- (b) für die Europäische Union: die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

4.2. Technische Durchführungsverfahren

4.2.1. Das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung wird Arbeitsverfahren, sogenannte „Technische Durchführungsverfahren“ entwickeln, um die Durchführung dieses Anhangs zu erleichtern, indem insbesondere die Anforderungen und Tätigkeiten der Schnittstelle zwischen den zuständigen Behörden festgelegt werden.

4.2.2. Diese technischen Durchführungsverfahren werden sich mit den zwischen den Systemen der Parteien bestehenden Unterschieden bei den Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierungen befassen.

4.3. Austausch und Schutz vertraulicher und geschützter Daten und Informationen

4.3.1. Der Daten- und Informationsaustausch im Rahmen der auf der Grundlage dieses Anhangs durchgeführten Tätigkeiten unterliegen den Bestimmungen des Artikels 10 des Abkommens.

4.3.2. Wie in den technischen Durchführungsverfahren im Einzelnen dargelegt, ist der Daten- und Informationsaustausch während der Validierungstätigkeiten seinem Wesen und Inhalt nach auf das zu begrenzen, was für den Zweck des Nachweises der Einhaltung der geltenden technischen Anforderungen notwendig ist.

4.3.3. Wie in den technischen Durchführungsverfahren im Einzelnen dargelegt, sollte jede Unstimmigkeit im Hinblick auf Daten- und Informationsanforderungen durch eine zuständige Behörde oder ein technisches Organ im Wege eines stufenweisen Eskalationsprozesses geregelt werden. Jede Partei hat das Recht, die Unstimmigkeit dem Aufsichtsgremium für Zertifizierung zur Beilegung vorzulegen.

4.4. Konstruktion

4.4.1. Allgemeine Bestimmungen

4.4.1.1. Dieser Anhang befasst sich mit allen Konstruktionszertifikaten und deren Änderungen im Rahmen des in Nummer 1 dieses Anhangs festgelegten Umfangs, insbesondere mit:

- (a) Musterzulassungen, darunter auch gegebenenfalls betrieblichen Eignungsdaten;

- (b) zusätzlichen Musterzulassungen, darunter auch gegebenenfalls betrieblichen Eignungsdaten;
 - (c) Änderung der Konstruktionsgenehmigungen;
 - (d) Genehmigungen von Konstruktionsänderungen;
 - (e) Genehmigungen von Teilen und Ausrüstungen.
- 4.4.1.2. Wie in den technischen Durchführungsverfahren im Einzelnen dargelegt, werden die von dem europäischen technischen Organ ausgestellten eingeschränkten Musterzulassungen und die von dem chinesischen technischen Organ ausgestellten Musterzulassungen für Luftfahrzeuge einer eingeschränkten Kategorie im Einzelfall von den technischen Organen behandelt.
- 4.4.1.3. Für die Durchführung dieses Anhangs vereinbaren die Parteien, vorbehaltlich der in Nummer 5 dieses Anhangs genannten fortlaufenden Qualifizierungsanforderungen, Folgendes:
- (a) Im europäischen Regelungssystem wird der Nachweis, dass ein Konstruktionsbetrieb seiner Verantwortung gerecht wird, durch ein System der Zertifizierung von Konstruktionsbetrieben ausreichend kontrolliert.
 - (b) Im chinesischen Regelungssystem wird der Nachweis der Befähigung eines Konstruktionsbetriebs im Rahmen eines Systems zur Gewährleistung der Konstruktion sowie durch direkte Kontrollen des technischen Organs erbracht. Dieses System sorgt für ein gleichwertiges und unabhängiges Niveau bei der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften.
- 4.4.1.4. Ein Antrag auf Erteilung eines Konstruktionszertifikats ist über die Zertifizierungsbehörde an die Validierungsbehörde zu richten – sofern angemessen und wie in den technischen Durchführungsverfahren angegeben.
- 4.4.2. Umfang der Einbeziehung der Validierungsbehörde
- 4.4.2.1. In welchem Umfang die Validierungsbehörde während des Validierungsprozesses einbezogen wird, ist in Nummer 4.4.5 dieses Anhangs sowie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt und hängt von Folgendem ab:
- (a) den Erfahrungen und Aufzeichnungen der zuständigen Behörde der anderen Partei als Zertifizierungsbehörde;
 - (b) den bereits von dieser Validierungsbehörde während vorangegangener Validierungen mit der zuständigen Behörde der anderen Partei gesammelten Erfahrungen;
 - (c) der Art der validierten Konstruktion, der Leistung und Erfahrung des Antragstellers mit der Validierungsbehörde und
 - (d) dem Ergebnis der Bewertung der in Nummer 5.2 genannten Anforderungen an die Erstqualifizierung und die fortlaufende Qualifizierung.
- 4.4.2.2. Wie in den technischen Durchführungsverfahren im Einzelnen dargelegt, wird die Validierungsbehörde bei der ersten Validierung einer bestimmten Produktkategorie vor allem die Prozesse und Methoden der Zertifizierungsbehörde besonderen Verfahren und Kontrollen unterziehen. Geht noch vor Abschluss der ersten Validierung ein weiterer Antrag für eine bestimmte Produktkategorie ein, wird die Validierungsbehörde im Einzelfall festlegen, ob und in welchem Umfang die besonderen Verfahren und Kontrollen zur Anwendung kommen.

- 4.4.2.3. Die wirksame Durchführung der vorstehenden Grundsätze wird von dem Aufsichtsgremium für Zertifizierung mithilfe der in den technischen Durchführungsverfahren festgelegten Messgrößen regelmäßig erfasst, überwacht und geprüft.
- 4.4.3. Zertifizierungsgrundlage
- 4.4.3.1. Für die Zwecke der Musterzulassung stützt sich die Validierungsbehörde auf die Lufttüchtigkeitsstandards für ein ähnliches, eigenes Erzeugnis, die zum tatsächlichen Zeitpunkt des Zertifizierungsantrags in Kraft und von der Zertifizierungsbehörde festgelegt worden waren, gegebenenfalls ergänzt durch zusätzliche technische Auflagen, wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt.
- 4.4.3.2. Als Umweltschutzanforderungen, auf die sich das Verfahren der Validierung einer Musterzulassung stützt, gelten die Anforderungen, die zu dem Zeitpunkt in der Partei der Validierungsbehörde in Kraft sind, an dem bei der Validierungsbehörde der Antrag auf Validierung gestellt wird.
- 4.4.3.3. Die Validierungsbehörde macht gegebenenfalls Angaben zu:
- (a) Ausnahmen von geltenden Standards;
 - (b) Abweichungen von geltenden Standards;
 - (c) Ausgleichsfaktoren, die für ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sorgen, wenn die geltenden Standards nicht eingehalten werden.
- 4.4.3.4. Die Validierungsbehörde gibt etwaige besondere Bedingungen an, die sie anwendet oder anzuwenden beabsichtigt, wenn die entsprechende Lufttüchtigkeitsvorschrift keine angemessenen oder geeigneten Sicherheitsstandards für das Erzeugnis enthält, weil:
- (a) das Erzeugnis neuartige oder ungewöhnliche Konstruktionsmerkmale gegenüber der Konstruktionspraxis besitzt, auf der die einschlägigen Lufttüchtigkeitsvorschriften beruhen, oder
 - (b) das Erzeugnis für einen ungewöhnlichen Zweck bestimmt ist oder
 - (c) Erfahrungen aus dem Betrieb anderer gleichartiger Erzeugnisse oder aus Erzeugnissen mit gleichartigen Konstruktionsmerkmalen gezeigt haben, dass sich unsichere Zustände einstellen können.
- 4.4.3.5. Bei der Angabe von Ausnahmen, Abweichungen, Ausgleichsfaktoren oder besonderen Bedingungen berücksichtigt die Validierungsbehörde gebührend die Standards der Zertifizierungsbehörde und stellt an die zu validierenden Erzeugnisse keine höheren Anforderungen als an gleichwertige eigene Erzeugnisse. Die Validierungsbehörde unterrichtet die Zertifizierungsbehörde über alle derartigen Ausnahmen, Abweichungen oder besonderen Bedingungen.
- 4.4.4. Verfahren der Konstruktionszertifizierung
- 4.4.4.1. Die Zertifizierungsbehörde stellt sicher, dass die Validierungsbehörde – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – alle einschlägigen Daten und Informationen erhält, die diese benötigt, um sich mit der Konstruktion und der Zertifizierung der zu validierenden, zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisse dauerhaft vertraut zu machen.
- 4.4.4.2. Die Validierungsbehörde stellt ihre Musterzulassung für ein Luftfahrzeug, ein Triebwerk oder einen Propeller aus, wenn:

- (a) die Zertifizierungsbehörde ihre eigene Zulassung erteilt hat,
 - (b) die Zertifizierungsbehörde der Validierungsbehörde bescheinigt, dass das Erzeugnis mit der in Nummer 4.4.3 genannten Zertifizierungsgrundlage in Einklang steht;
 - (c) alle im Verlauf des von der Validierungsbehörde durchgeführten Validierungsverfahrens aufgeworfenen Fragen gelöst wurden und
 - (d) zusätzliche verwaltungstechnische Anforderungen – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – vom Antragsteller erfüllt wurden.
- 4.4.4.3. Für den Erhalt und die Aufrechterhaltung eines validierten Konstruktionszertifikats nach den Bestimmungen dieses Anhangs muss der Antragsteller über alle einschlägigen Konstruktionsinformationen, Zeichnungen und Prüfberichte, auch über Inspektionsaufzeichnungen für das zertifizierte Erzeugnis, verfügen und diese der Zertifizierungsbehörde zur Verfügung stellen, um die zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und der Einhaltung der geltenden Umweltschutzbestimmungen in Bezug auf das Erzeugnis notwendigen Informationen vorlegen zu können.
- 4.4.5. Validierung und automatische Akzeptanz
- 4.4.5.1. Konstruktionszertifikate, die von der Zertifizierungsbehörde ausgestellt wurden oder deren Ausstellung derzeit von der Zertifizierungsbehörde bearbeitet wird, werden von der Validierungsbehörde entweder automatisch akzeptiert oder validiert.
- (a) Für die der Validierung unterliegenden Zertifikate stellt die Validierungsbehörde im Zuge eines Validierungsverfahrens – bei dem sich das Maß ihrer Einbeziehung an den in Nummer 4.4.2 festgelegten Grundsätzen und den technischen Durchführungsverfahren bemisst – ein eigenes Zertifikat aus.
 - (b) Bei automatisch akzeptierten Zertifikaten erkennt die Validierungsbehörde die Zertifikate der Zertifizierungsbehörde ohne technische Untersuchung oder Validierung an und akzeptiert diese. In diesem Fall erkennt die Validierungsbehörde das von der Zertifizierungsbehörde ausgestellte Zertifikat als ihrem eigenen Zertifikat gleichwertig an, das nach ihren Rechtsvorschriften und Verfahren ausgestellt wurde. Die Validierungsbehörde stellt kein eigenes entsprechendes Zertifikat aus.
- 4.4.5.2. Vorbehaltlich der Bestimmungen von Nummer 4.4.2 stützt sich der in den technischen Durchführungsverfahren erläuterte Validierungsprozess soweit wie praktisch möglich auf die technischen Evaluierungen, Prüfungen, Inspektionen und Compliance-Zertifizierungen des anderen technischen Organs.
- 4.4.5.3. Die Modalitäten für die Akzeptanz und Validierung von Zertifikaten sind in Nummer 9 dieses Anhangs (Appendix 1 – Modalities of acceptance and validation of certificates) dargelegt.
- 4.4.6. Übertragung von Zertifikaten
- 4.4.6.1. Überträgt der Inhaber eines Konstruktionszertifikats sein Zertifikat auf eine andere Rechtsperson, unterrichtet das für das Konstruktionszertifikat verantwortliche technische Organ unverzüglich das andere technische Organ von der Übertragung und wendet das im technischen Durchführungsverfahren festgelegte und vereinbarte Verfahren für die Übertragung von Zertifikaten an.
- 4.4.7. Konstruktionsabhängige betriebliche Anforderungen

- 4.4.7.1. Das technische Organ gewährleistet gegebenenfalls, dass Daten und Informationen im Zusammenhang mit konstruktionsabhängigen betrieblichen Anforderungen während des Validierungsverfahrens ausgetauscht werden.
- 4.4.7.2. Vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen den technischen Organen kann die Validierungsbehörde bei einigen konstruktionsabhängigen betrieblichen Anforderungen die Compliance-Erklärung der Zertifizierungsbehörde akzeptieren.
- 4.4.8. Musterspezifische Betriebsunterlagen und Betriebsdaten
- 4.4.8.1. Einigeusterspezifische Betriebsunterlagen und Betriebsdaten, darunter betriebliche Eignungsdaten im System der Europäischen Union sowie die Luftfahrzeugbewertungsberichte im chinesischen System, die vom Inhaber der Musterzulassung vorgelegt werden, werden von der Zertifizierungsbehörde genehmigt oder akzeptiert.
- 4.4.8.2. Diese Betriebsunterlagen und Betriebsdaten können – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – von der Validierungsbehörde entweder automatisch akzeptiert oder validiert werden.
- 4.4.9. Zeitgleiche Zertifizierung
- 4.4.9.1. Sofern vom Antragsteller mit beiden technischen Organen so vereinbart, kann – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – gegebenenfalls auf ein zeitgleiches Zertifizierungsverfahren zurückgegriffen werden. Beide technische Organe erkennen die möglichen Vorteile einer solchen Vorgehensweise an.

4.5. Produktion

- 4.5.1. Da die Systeme der Parteien für die Produktion luftfahrttechnischer Erzeugnisse als hinreichend vergleichbar erachtet werden, akzeptiert die einführende Partei, vorbehaltlich der Bestimmungen der Nummern 4.5.2 bis 4.5.10, die Produktzertifizierung und das Aufsichtssystem der anderen Partei im Rahmen dieses Anhangs.
- 4.5.2. Vorbehaltlich der Bestimmungen der Nummern 4.5.4 und 4.5.5 und sonstiger Vereinbarungen zwischen den technischen Organen, darf das technische Organ der einführenden Partei keine Produktionsgenehmigung für einen Hersteller ausstellen, der primär in der ausführenden Partei ansässig ist.
- 4.5.3. Die Bestimmungen der Nummer 4.5.1 gelten auch
- (a) wenn die Verantwortlichkeiten des Konstruktionsstaats von einem Drittland wahrgenommen werden, sofern die zuständige Behörde der ausführenden Partei mit der Behörde des Konstruktionsstaats Verfahren zur Kontrolle der Schnittstelle zwischen dem Inhaber des Konstruktionszertifikats und dem Inhaber des Produktionszertifikats festgelegt und durchgeführt hat;
 - (b) für die Produktion von Teilen und Ausrüstungen durch einen Inhaber eines alleinigen Produktionszertifikats, der primär außerhalb der Hoheitsgebiete der Parteien ansässig ist;
 - (c) vorbehaltlich einer Überprüfung zwischen den technischen Organen im Einzelfall, für die Produktion von Turbinen und Propellern durch den Inhaber eines alleinigen Produktionszertifikats, der primär außerhalb der Hoheitsgebiete der Parteien ansässig ist.

- 4.5.4. Die Parteien vereinbaren, dass ein von der zuständigen Behörde der ausführenden Partei für primär im Hoheitsgebiet dieser Partei ansässige Betriebe ausgestelltes Produktionszertifikat, das nach den Bestimmungen von Nummer 4.5.1 akzeptiert wird, auf Herstellungsstandorte und -anlagen im Hoheitsgebiet der anderen Partei oder eines Drittlands, unabhängig vom Rechtsstatus dieser Herstellungsstandorte oder -anlagen und der Art des an diesen Standorten hergestellten luftfahrttechnischen Erzeugnisses, ausgeweitet werden kann. In diesem Fall bleibt die zuständige Behörde der ausführenden Partei für die Aufsicht über diese Herstellungsstandorte und -anlagen zuständig und die einführende Partei stellt kein eigenes Zertifikat für dasselbe Erzeugnis aus.
- 4.5.5. Die zwischen den technischen Organen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens vereinbarten Modalitäten für die Produktionsaufsicht über die Herstellungsstandorte und -anlagen im Hoheitsgebiet der anderen Partei dürfen nicht ohne die Zustimmung beider technischen Organe geändert werden.
- 4.5.6. Die alleinigen Produktionszertifikate, die vom technischen Organ einer Partei den im Hoheitsgebiet der anderen Partei ansässigen Produktionsbetrieben ausgestellt wurden und die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens noch gelten, werden im Einzelfall von den technischen Organen überprüft. In Rücksprache mit den Inhabern der Produktionszertifikate können einige Produktionszertifikate innerhalb einer annehmbaren Frist aufgehoben werden.
- 4.5.7. Unterliegt ein Inhaber eines Produktionszertifikats der Regulierung einer zuständigen Behörde einer Partei und der Inhaber des Konstruktionszertifikats unterliegt der Regulierung einer zuständigen Behörde der anderen Partei, legen die technischen Organe Verfahren fest, um die Verantwortlichkeiten jeder Partei für die Kontrolle der Schnittstelle zwischen dem Inhaber des Konstruktionszertifikats und dem Inhaber des Produktionszertifikats zu bestimmen.
- 4.5.8. Handelt es sich beim Inhaber des Konstruktionszertifikats und dem Produktionsbetrieb nicht um dieselbe juristische Person, hat der Inhaber des Konstruktionszertifikats für die Zwecke der Ausfuhr ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse im Rahmen dieses Anhangs geeignete Vereinbarungen mit dem Produktionsbetrieb zu treffen, um eine zufriedenstellende Koordinierung zwischen Produktion und Konstruktion sowie eine ordnungsgemäße Unterstützung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der luftfahrttechnischen Erzeugnisse zu gewährleisten.
- 4.5.9. Eine Liste der chinesischen Inhaber von Produktionszertifikaten, darunter auch Inhaber chinesischer Genehmigungen auf der Grundlage von TSO (technische Beschreibungen und Festlegungen), deren Produktion von der Europäischen Union akzeptiert wird, wird in den amtlichen Bekanntmachungen des technischen Organs der Europäischen Union veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.
- 4.5.10. Erzeugnisse, die entsprechend dem chinesischen Luftrecht nach der Produktion im Rahmen einer Musterzulassung oder entsprechend dem Luftrecht der Europäischen Union nach dem Verfahren der Herstellung ohne Genehmigung als Herstellerbetrieb produziert werden, werden im Einzelfall von den technischen Organen geprüft.

4.6. Ausfuhrbescheinigungen und -formblätter

- 4.6.1. Formblätter

4.6.1.1. Formblätter für die ausführende Partei:

- (a) wenn es sich um die chinesische ausführende Partei handelt: CAAC Formblatt AAC-157 für neue und gebrauchte Luftfahrzeuge und das Formblatt AAC-038 für sonstige neue Erzeugnisse.
- (b) wenn es sich um die Europäische Union als ausführende Partei handelt: EASA Formblatt 27 für neue und gebrauchte Luftfahrzeuge und EASA Formblatt 1 für sonstige neue Erzeugnisse.

4.6.2. Neue Luftfahrzeuge

4.6.2.1. Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, stellt die zuständige Behörde der ausführenden Partei oder gegebenenfalls der zugelassene Produktionsbetrieb ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis aus (CAAC Formblatt 157 oder EASA-Formblatt 27), mit dem bestätigt wird, dass das betreffende Luftfahrzeug

- (a) einer von der einführenden Partei gemäß diesem Anhang genehmigten Musterbauart entspricht;
- (b) sich in einem sicheren Betriebszustand befindet, d.h. auch den geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei, die von dieser mitgeteilt wurden, entspricht und
- (c) allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügt.

4.6.2.2. Vorbehaltlich der Bestimmung in Nummer 4.5 dieses Anhangs akzeptiert die einführende Partei bei neuen Luftfahrzeugen das Lufttüchtigkeitszeugnis der ausführenden Partei.

4.6.3. Gebrauchte Luftfahrzeuge

4.6.3.1. Für gebrauchte Luftfahrzeuge, für die die einführende Partei ein Konstruktionszertifikat erteilt hat, stellt die zuständige Behörde des Eintragsstaates, aus dem das Erzeugnis ausgeführt wird, ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis aus, mit dem bestätigt wird, dass das Luftfahrzeug

- (a) einer von der einführenden Partei gemäß diesem Anhang genehmigten Musterbauart entspricht;
- (b) sich in einem sicheren Betriebszustand befindet, d.h. auch allen geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei, die von dieser mitgeteilt wurden, entspricht;
- (c) während seiner Lebensdauer auf der Grundlage genehmigter Verfahren und Methoden ordnungsgemäß instand gehalten wurde (nachgewiesen durch Protokolle und Instandhaltungsaufzeichnungen) und
- (d) allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügt.

4.6.3.2. Gebrauchte Luftfahrzeuge dürfen nur dann ausgeführt werden, wenn ein Inhaber entweder eine Musterzulassung oder eine eingeschränkte Musterzulassung oder eine Musterzulassung für ein Luftfahrzeug einer eingeschränkten Kategorie zum Nachweis der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieses Luftfahrzeugs vorweisen kann.

- 4.6.3.3. Bei gebrauchten Luftfahrzeugen, die im Rahmen ihres Aufsichtssystems für die Produktion hergestellt wurden, erklären sich beide Parteien bereit, einander auf Anfrage bei der Beschaffung folgender Daten und Informationen zu unterstützen:
- (a) Konfiguration des Luftfahrzeugs bei seiner Auslieferung und
 - (b) spätere von der betreffenden Partei genehmigte Veränderungen und Reparaturen des Luftfahrzeugs.
- 4.6.3.4. Die einführende Partei kann, wie in den technischen Durchführungsverfahren angegeben, Inspektions- und Instandhaltungsaufzeichnungen anfordern.
- 4.6.3.5. Ist im Zuge der Bewertung der Lufttüchtigkeit eines gebrauchten Luftfahrzeugs, das ausgeführt werden soll, die zuständige Behörde der ausführenden Partei nicht in der Lage, alle in Nummer 4.6.3.1 oder Nummer 4.6.3.3 genannten Anforderungen zu erfüllen,
- (a) teilt sie dies der zuständigen Behörde der einführenden Partei mit;
 - (b) koordiniert sie mit der zuständigen Behörde der einführenden Partei, wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, deren Akzeptanz oder Ablehnung der Ausnahmen von den geltenden Anforderungen und
 - (c) dokumentiert jegliche akzeptierte Ausnahmen bei der Ausfuhr des Erzeugnisses.
- 4.6.4. Neue luftfahrttechnische Erzeugnisse mit Ausnahme vollständiger Luftfahrzeuge
- 4.6.4.1. Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, stellt die zuständige Behörde der ausführenden Partei oder gegebenenfalls der zugelassene Produktionsbetrieb ein Lufttüchtigkeitsetikett aus (CAAC Formblatt ACC-038 oder EASA-Formblatt 1), mit dem bestätigt wird, dass das neue zivile luftfahrttechnische Erzeugnis (vollständige Luftfahrzeuge ausgenommen)
- (a) den von der einführenden Partei genehmigten Konstruktionsdaten entspricht;
 - (b) sich in einem betriebssicheren Zustand befindet und
 - (c) allen von der einführenden Partei festgelegten und mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügt.
- 4.6.4.2. Vorbehaltlich der Bestimmung in Nummer 4.5 in diesem Anhang akzeptiert die einführende Partei das Lufttüchtigkeitsetikett der ausführenden Partei.

4.7. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

- 4.7.1. Die technischen Organe sind verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um unsichere Zustände bei den Erzeugnissen zu beheben, für die sie die Zertifizierungsbehörde sind.
- 4.7.2. Auf Anfrage unterstützt eine zuständige Behörde einer Partei die zuständige Behörde der anderen Partei bei der Festlegung etwaiger Maßnahmen, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit luftfahrttechnischer Erzeugnisse, die im Rahmen des Konstruktions- oder Produktionssystems der Ersteren konstruiert oder produziert wurden, für notwendig erachtet werden.
- 4.7.3. Werden bei einem unter diesen Anhang fallenden Erzeugnis Betriebsprobleme oder sonstige potenzielle Sicherheitsprobleme festgestellt, die dazu führen, dass die

Zertifizierungsbehörde eine Untersuchung durchführt, unterstützt das technische Organ der anderen Partei auf Anfrage diese Untersuchung und gibt die einschlägigen Informationen weiter, die ihm von seinen jeweiligen Regulierungsstellen zu Ausfällen, Fehlfunktionen, Mängeln oder sonstigen Ereignissen im Zusammenhang mit diesem Erzeugnis übermittelt werden.

- 4.7.4. Mit den in diesem Anhang festgelegten Berichtspflichten des Zertifikatinhabers gegenüber der Zertifizierungsbehörde und dem hier festgelegten Informationsaustausch gilt die Verpflichtung jedes Zertifikatinhabers, der Validierungsbehörde Ausfälle, Fehlfunktionen, Mängel oder sonstige Ereignisse mitzuteilen, als erfüllt.
- 4.7.5. Die Maßnahmen zur Behebung unsicherer Zustände und der Austausch von Sicherheitsinformationen nach den Nummern 4.7.1 bis 4.7.4 werden in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt.
- 4.7.6. Das technische Organ einer Partei sorgt dafür, dass das technische Organ der anderen Partei stets alle zwingend vorgeschriebenen Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der luftfahrttechnischen Erzeugnisse, die im Rahmen des Aufsichtssystems einer Partei konstruiert oder hergestellt werden und die unter diesen Anhang fallen, erhält.
- 4.7.7. Jede Änderung des Lufttüchtigkeitsstatus eines von einem technischen Organ einer Partei ausgestellten Zertifikats ist dem technischen Organ der anderen Partei zeitnah mitzuteilen.

5. QUALIFIKATION DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN

5.1. Qualifikationsanforderungen an die Akzeptanz von Feststellungen und Zertifikaten

- 5.1.1. Jede Partei hält ein strukturiertes und wirksames Zertifizierungs- und Aufsichtssystem für die verschiedenen Tätigkeiten aufrecht, die unter den Anwendungsbereich dieses Anhangs fallen, beispielsweise
 - (a) eine Rechts- und Regulationsstruktur, die insbesondere die regulatorischen Befugnisse gegenüber den regulierten Rechtspersonen gewährleistet;
 - (b) eine Organisationsstruktur mit u. a. einer klaren Zuweisung der Zuständigkeiten;
 - (c) ausreichende Ressourcen, wie etwa angemessen qualifiziertes Personal mit ausreichenden Kenntnissen, Erfahrungen und Schulungen;
 - (d) geeignete Prozesse, die in Strategien und Verfahren dokumentiert sind;
 - (e) Dokumentation und Aufzeichnungen;
 - (f) ein bewährtes Inspektionsprogramm, das gewährleistet, dass der Rechtsrahmen von den verschiedenen Komponenten des Aufsichtssystems einheitlich umgesetzt wird.

5.2. Ausgangsqualifikation und fortlaufende Qualifizierung der zuständigen Behörden

5.2.1. Ausgangsqualifikation der zuständigen Behörden

- 5.2.1.1. Vorbehaltlich der Bestimmungen von Nummer 5.2.1.3 und als Ergebnis der vertrauensbildenden Maßnahmen, die vor der Unterzeichnung dieses Abkommens eingeleitet worden waren, wird bei den in Nummer 4.1 genannten zuständigen Behörden davon ausgegangen, dass sie die in Nummer 5.1 festgelegten Anforderungen erfüllen.
- 5.2.1.2. So haben es erste gegenseitige Bewertungen beider Parteien ermöglicht festzustellen, dass zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens die Sicherheitsaufsichtssysteme beider Parteien so kompatibel sind, dass dieser Anhang verabschiedet werden kann.
- 5.2.1.3. Beide Parteien sind sich darüber einig, dass während eines Übergangszeitraums in den Bereichen Konstruktion und Produktion der Umfang des Rückgriffs auf Zertifikate, Genehmigungen und Feststellungen zum Nachweis der Compliance im Zuge der unter diesen Anhang fallenden jeweiligen Akzeptanz- und Validierungsprozesse der zuständigen Behörden voneinander abweicht.
- 5.2.1.4. Wie in den technischen Durchführungsverfahren angegeben, werden die gegenseitigen wiederholten Bewertungen zwischen den Parteien fortgesetzt.

5.2.2. Fortlaufende Qualifizierung der zuständigen Behörden

- 5.2.2.1. Um das gegenseitige Vertrauen in die Systeme der jeweils anderen Partei aufrechtzuerhalten, bewerten die technischen Organe regelmäßig die Einhaltung der in Nummer 5.1 festgelegten Qualifizierungsanforderungen durch die zuständigen Behörden der anderen Partei.
- 5.2.2.2. Die Modalitäten dieser fortgesetzten gegenseitigen Bewertungen werden in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt.
- 5.2.2.3. Die zuständigen Behörden unterziehen sich solchen Bewertungen und sorgen dafür, dass die regulierten Stellen beider technischen Organen den Zugang gewähren.
- 5.2.2.4. Ist ein technisches Organ der Auffassung, dass die fachliche Kompetenz einer zuständigen Behörde nicht mehr ausreicht oder die Akzeptanz der von einer zuständigen Behörde ausgestellten Feststellungen oder Zertifikate ausgesetzt werden sollte, setzen sich die technischen Organe hierüber ins Benehmen, um Abhilfemaßnahmen festzulegen.
- 5.2.2.5. Kann im Wege gegenseitig akzeptierter Mittel das Vertrauen nicht wieder hergestellt werden, kann jedes technische Organ die Angelegenheit an das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung verweisen.
- 5.2.2.6. Kann die Angelegenheit im Aufsichtsgremium für die Zertifizierung nicht beigelegt werden, kann jede Partei diese an den gemäß Artikel 15 des Abkommens und nach Nummer 3.2.2 dieses Anhangs eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss weiterleiten.

6. KOMMUNIKATION

- 6.1. Die gesamte Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden, auch die in den technischen Durchführungsverfahren festgelegte Dokumentation, erfolgt in englischer Sprache.
- 6.2. Im Einzelfall können die technischen Organe Ausnahmen hiervon vereinbaren.

7. TECHNISCHE KONSULTATIONEN

- 7.1. Nach Artikel 15 dieses Abkommens behandeln die technischen Organe Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Anhangs im Wege der Konsultation.
- 7.2. Die technischen Organe unternehmen alle Anstrengungen, um Fragen auf einer möglichst niedrigen Ebene zu lösen, indem sie auf die in den technischen Durchführungsverfahren genannte Vorgehensweise zurückgreifen, bevor die Angelegenheit an den Gemeinsamen Ausschuss verwiesen wird.

8. UNTERSTÜTZUNG VON ZERTIFIZIERUNGSTÄTIGKEITEN

- 8.1. Für die im Zusammenhang mit der Konstruktions-, Produktions- und Umweltzertifizierung stehenden Tätigkeiten der Aufsicht über die Zertifizierung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit können die zuständigen Behörden auf Anfrage, im gegenseitigen Einvernehmen und soweit es die Ressourcen zulassen, sich gegenseitig technische Unterstützung, Daten und Informationen zur Verfügung stellen. Die Art und Weise, wie diese Unterstützung zur Verfügung gestellt wird, wird in den technischen Durchführungsverfahren beschrieben.
- 8.2. Die nach Nummer 8.1 angeforderte und gewährte Unterstützung hat keinen Einfluss auf sonstige in diesem Anhang genannte Verpflichtungen zum Daten- und Informationsaustausch.
- 8.3. Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, kann die Unterstützung beispielsweise Folgendes umfassen:
 - (a) Feststellung der Einhaltung der Vorgaben;
 - (b) Überwachung und Aufsicht.
- 8.4. Unterstützung kann auch für die Einfuhr gebrauchter Luftfahrzeuge angefordert werden, die vorher von einer der Parteien ausgeführt worden waren. Die zuständige Behörde einer Partei kann die zuständige Behörde der anderen Partei darin unterstützen, Informationen zur Konfiguration des Luftfahrzeugs zum Zeitpunkt seiner Ausfuhr zu erhalten.

9. ANLAGE 1 – MODALITÄTEN DER AKZEPTANZ UND VALIDIERUNG VON ZERTIFIKATEN

9.1. Zertifikate, die im Rahmen des Regulationssystems der Europäischen Union ausgestellt werden

Zertifikat	Akzeptanz / Validierung	Bemerkung
<p>Von der zuständigen Behörde der Europäischen Union ausgestellt</p> <p>Musterzulassung</p>	<p>Validierung</p>	<p>Validierung nach den in Nummer 4.4.2 dieses Anhangs und in den technischen Durchführungsverfahren dokumentierten Grundsätzen für den Umfang der Einbeziehung. Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, werden einige Daten automatisch akzeptiert, darunter insbesondere Folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) das Flughandbuch; b) das Handbuch für den Triebwerkeinbau (Musterzulassung für Triebwerke); c) Anforderung an die Beschränkung der Lufttüchtigkeit (einschließlich Anweisungen zur Beschränkung der Lufttüchtigkeit und Zertifizierungsanforderungen an die Instandhaltung); d) Handbuch für strukturelle Reparaturen; e) Anweisung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Verbindungssystemen zur elektrischen Verkabelung; f) Handbuch zur Gewichtsbilanz
<p>Von der zuständigen Behörde der EU ausgestellt</p> <p>zusätzliche Musterzulassung; von der zuständigen Behörde der EU genehmigte erhebliche Änderungen</p>	<p>Validierung</p>	<p>Signifikante ergänzende Musterzulassung, signifikante erhebliche Änderungen: Validierung nach den in Nummer 4.4.2 dieses Anhangs und in den technischen Durchführungsverfahren dokumentierten Grundsätzen für den Umfang der Einbeziehung. Einige signifikante ergänzende Musterzulassungen oder signifikante umfangreiche Änderungen, wie in den technischen Durchführungsverfahren angegeben, werden im Rahmen eines gestrafften Validierungsprozesses validiert, der sich auf das technische Vertrautmachen ohne Einbeziehung der Validierungsbehörde in die Tätigkeiten zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften beschränkt.</p>

Zertifikat	Akzeptanz Validierung	Bemerkung
		Nichtsignifikante ergänzende Musterzulassung: Validierung im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens, wie in dem technischen Durchführungsverfahren angegeben.
Nichtsignifikante erhebliche Änderungen und erhebliche Reparaturen	Automatische Akzeptanz	
Von der zuständigen Behörde der EU ausgestellte TSO (Technische Beschreibung und Festlegungen)	Validierung	Validierung im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens, wie in dem technischen Durchführungsverfahren angegeben.
Geringfügige Änderungen und Reparaturen, die von der zuständigen Behörde der EU oder einer nach EU-Recht genehmigten Organisation genehmigt wurden	Automatische Akzeptanz	

9.2. Zertifikate, die im Rahmen des chinesischen Regulationssystems ausgestellt werden

Zertifikat	Akzeptanz	Bemerkung
Vom chinesischen technischen Organ ausgestellte Musterzulassung	Validierung	Validierungsprozess nach den in Nummer 4.4.2 dieses Anhangs und in den technischen Durchführungsverfahren dokumentierten Grundsätzen für den Umfang der Einbeziehung.
Vom chinesischen technischen Organ ausgestellte ergänzende Musterzulassung Von der chinesischen	Validierung	Validierungsprozess nach den in Nummer 4.4.2 dieses Anhangs und in den technischen Durchführungsverfahren dokumentierten Grundsätzen für den Umfang der Einbeziehung.

Zertifikat	Akzeptanz	Bemerkung
zuständigen Behörde genehmigte erhebliche Änderungen		
Von der zuständigen chinesischen Behörde ausgestellte TSO (Technische Beschreibung und Festlegungen)	Validierung	Validierungsprozess nach den in Nummer 4.4.2 dieses Anhangs und in den technischen Durchführungsverfahren dokumentierten Grundsätzen für den Umfang der Einbeziehung. Einige Genehmigungen von TSO (technische Beschreibung und Festlegungen), wie in den technischen Durchführungsverfahren angegeben, werden im Rahmen eines gestrafften Validierungsprozesses validiert, der sich auf das technische Vertrautmachen ohne Einbeziehung der Validierungsbehörde in die Tätigkeiten zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften beschränkt.
Von der chinesischen zuständigen Behörde genehmigte geringfügige Änderungen	Automatische Akzeptanz	

9.3. Durchführungsbestimmungen

- 9.3.1. Die in den vorstehenden Tabellen genannten verwaltungstechnischen Vorgehensweisen führen zu keiner technischen Untersuchung: Sobald das vollständige Anwendungspaket, wie in den technischen Durchführungsverfahren angegeben, bei der Validierungsbehörde eingeht, wird das validierte Zertifikat von der Validierungsbehörde innerhalb von höchstens drei (3) bis fünf (5) Wochen, abhängig von der Komplexität des Erzeugnisses, ausgestellt.
- 9.3.2. Die Einstufung als geringfügig/erheblich und signifikant/nichtsignifikant wird von der Zertifizierungsbehörde entsprechend den Kriterien und Begriffsbestimmungen in diesen Anhang vorgenommen und entsprechend den geltenden Vorschriften und Verfahren der Zertifizierungsbehörde ausgelegt.
- 9.3.3. Bei der Festlegung, ob eine konkrete ergänzende Musterzulassung oder umfangreiche Änderung signifikant oder nichtsignifikant ist, betrachtet die Zertifizierungsbehörde die Änderung vor dem Hintergrund aller vorherigen einschlägigen Konstruktionsänderungen und aller diesbezüglichen Änderungen der geltenden Zertifizierungsspezifikationen, die in die Musterzulassung des Erzeugnisses aufgenommen worden waren. Änderungen entsprechend einem der folgenden Kriterien gelten automatisch als signifikant:
- (a) Änderungen gegenüber der allgemeinen Konfiguration oder den Konstruktionsgrundlagen,
 - (b) die für die Zertifizierung des Erzeugnisses, das geändert werden soll, getroffenen Annahmen, wären nicht mehr gültig.