



Brüssel, den 30. Mai 2018
(OR. en)

9527/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0155 (NLE)**

AVIATION 78
CHINE 4
RELEX 481

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	18. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 308 final
Betr.:	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 Zivilluffahrt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2018) 308 final**.

Anl.: **COM(2018) 308 final**

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*