



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 21. April 2020
(OR. en)

15260/19

Interinstitutionelles Dossier:
2019/0276 (NLE)

LIMITE

AVIATION 259
RELEX 1188

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: Abkommen über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zwischen der
Europäischen Union und Japan

ABKOMMEN
ÜBER DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT
ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION
UND JAPAN

EU/JP/de 1

Die EUROPÄISCHE UNION und JAPAN (im Folgenden „Parteien“) —

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

IN DEM WUNSCH, die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und die Umweltverträglichkeit 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 in der Zivilluftfahrt zu steigern,

IN DER ERWÄGUNG, dass ihre Zusammenarbeit einen positiven Beitrag zur Förderung einer stärkeren internationalen Harmonisierung von Standards und Verfahren bezüglich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit leisten kann,

IN ANBETRACHT DER MÖGLICHKEIT, die wirtschaftliche Belastung der Luftfahrtindustrie durch die Beseitigung von Doppelarbeit bei technischen Inspektionen, Bewertungen und Prüfungen zu verringern,

IN DER ERKENNTNIS, dass die gegenseitige Akzeptanz der Konformitätsfeststellungen und Zertifikate auf dem gegenseitigen Vertrauen der Parteien beruhen muss, dass ihre Regulationssysteme für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt einander soweit entsprechen, dass ein hinreichend gleichwertiges Sicherheitsniveau sichergestellt ist,

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 im Bereich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit 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 in 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 von den zuständigen Behörden oder zugelassenen Organisationen der Parteien getroffenen Konformitätsfeststellungen und ausgestellten Zertifikate gemäß den Anhängen dieses Abkommens soll ermöglicht werden;
- b) Die Zusammenarbeit im Hinblick auf ein hohes Niveau der Sicherheit in der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit soll gefördert werden;
- c) Die multinationale Dimension der zivilen Luftfahrtindustrie soll erleichtert werden und
- d) der freie Verkehr von zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen und Dienstleistungen soll erleichtert und gefördert werden.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abkommens gilt Folgendes:

- a) „zugelassene Organisation“: eine juristische Person, die von der zuständigen Behörde einer der Parteien zertifiziert wurde, um Rechte im Zusammenhang mit dem Anwendungsbereich dieses Abkommens auszuüben;
- b) „Zertifikat“: eine Genehmigung, eine Lizenz oder eine andere Urkunde, die als Anerkennung der Konformität eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses, einer Organisation oder einer juristischen oder natürlichen Person mit den geltenden Anforderungen, die sich aus den Rechtsvorschriften der Parteien ergeben, ausgestellt worden ist;
- c) „ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis“: ein ziviles Luftfahrzeug, ein Triebwerk oder ein Propeller eines Luftfahrzeugs oder darin eingebaute oder zum Einbau bestimmte Baugruppen, Ausrüstungen, Teile oder Komponenten;
- d) „zuständige Behörde“: eine für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zuständige staatliche Behörde oder Stelle, die von einer Partei für die Zwecke dieses Abkommens benannt wird, um folgende Aufgaben wahrzunehmen:
 - i) Bewertung der Konformität von ihrer Aufsicht unterliegenden zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Organisationen, Einrichtungen, Tätigkeiten und Dienstleistungen mit den geltenden Anforderungen, die sich aus den einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften dieser Partei ergeben;

- ii) Monitoring der dauerhaften Erfüllung dieser Anforderungen;
- iii) Ergreifung von Durchsetzungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Erfüllung dieser Anforderungen;
- e) „Konformitätsfeststellung“: eine aufgrund von Maßnahmen wie Prüfungen, Inspektionen, Qualifizierungen, Genehmigungen und Monitoring getroffene Feststellung, dass die geltenden Anforderungen, die sich aus den Rechtsvorschriften der Parteien ergeben, erfüllt werden;
- f) „Monitoring“: regelmäßige Überwachung durch eine zuständige Behörde einer Partei, mit der festgestellt werden soll, ob die geltenden Anforderungen, die sich aus den Rechtsvorschriften dieser Partei ergeben, dauerhaft erfüllt werden;
- g) „Technisches Organ“: für die Europäische Union die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit („EASA“) oder ihr Nachfolger und für Japan die Zivilluftfahrtbehörde des Ministeriums für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus („JCAB“) oder ihr Nachfolger. Unbeschadet der Tatsache, dass die EASA und die JCAB zuständige Behörden im Sinne von Buchstabe d dieses Artikels sind, werden sie in diesem Abkommen und seinen Anhängen, soweit zutreffend, als „Technisches Organ“ bezeichnet.

ARTIKEL 3

Anwendungsbereich und Durchführung

- (1) Der Umfang der Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens kann sich auf folgende Bereiche erstrecken:
 - a) Lufttüchtigkeitszeugnisse und Monitoring ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse,
 - b) Umweltzertifizierung und Umweltverträglichkeitsprüfungen ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse,
 - c) Konstruktions- und Herstellungszertifikate sowie Monitoring von Konstruktions- und Herstellungsbetrieben,
 - d) Bescheinigungen über die Zulassung von Instandhaltungsorganisationen und Monitoring von Instandhaltungsorganisationen,
 - e) Lizenzierung und Ausbildung von Personal,
 - f) Bewertung der Flugsimulator-Qualifikation,
 - g) Betrieb von Luftfahrzeugen und
 - h) sonstige Bereiche, die die Flugsicherheit betreffen und unter die Anhänge des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt fallen.

(2) Für die Zusammenarbeit in den einzelnen Bereichen laut Absatz 1 dieses Artikels erarbeiten die Parteien jeweils einen eigenen Anhang, in dem 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 ein so weit gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherstellen, dass die Akzeptanz der von ihren zuständigen Behörden oder zugelassenen Organisationen getroffenen Konformitätsfeststellungen oder ausgestellten Zertifikate möglich ist. Die Durchführungsverfahren für die einzelnen Anhänge werden von den Technischen Organen erarbeitet. Technische Unterschiede zwischen den Standards, Vorschriften, Praktiken, Verfahren und Systemen der Parteien im Bereich der Zivilluftfahrt werden in den Anhängen und den Durchführungsverfahren behandelt.

ARTIKEL 4

Allgemeine Verpflichtungen

(1) Jede Partei akzeptiert gemäß den in den Anhängen dieses Abkommens festgelegten Bedingungen die Konformitätsfeststellungen und Zertifikate der zuständigen Behörden oder zugelassenen Organisationen der anderen Partei.

(2) Die Parteien können auch Zulassungen, Lizenzen oder andere Urkunden akzeptieren, die von einem Drittland als Anerkennung der Konformität eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses, einer Organisation oder einer juristischen oder natürlichen Person mit den geltenden Anforderungen, die sich aus den Rechtsvorschriften des betreffenden Drittlands ergeben, ausgestellt worden sind. Die Bedingungen für eine solche Akzeptanz sind in den entsprechenden Anhängen festzulegen.

(3) Aus diesem Abkommen ist keine gegenseitige Akzeptanz von Standards oder technischen Vorschriften der Parteien abzuleiten.

(4) Die Parteien stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden ihre Befähigung aufrechterhalten und ihren Obliegenheiten im Rahmen dieses Abkommens nachkommen.

ARTIKEL 5

Regelungsbefugnis und Schutzmaßnahmen

(1) Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, dass eine Partei in ihren Befugnissen beschränkt wird,

- a) durch ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften das von ihr als angemessen erachtete Schutzniveau für die Sicherheit und die Umwelt festzulegen;
- b) alle geeigneten und unmittelbaren Maßnahmen zu ergreifen, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis, eine Dienstleistung oder eine Tätigkeit im Anwendungsbereich dieses Abkommens möglicherweise
 - i) die Sicherheit oder die Umwelt gefährdet,
 - ii) nicht mit den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweiligen Partei konform ist oder

iii) anderweitig einer Anforderung des anwendbaren Anhangs dieses Abkommens nicht genügt.

(2) Trifft eine Partei Maßnahmen gemäß Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels, 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 ergriffene Maßnahmen stellen keinen Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Abkommens dar.

ARTIKEL 6

Mitteilungen

(1) Die Parteien benennen und notifizieren einander eine Kontaktstelle für Mitteilungen im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Abkommens. Alle Mitteilungen müssen in englischer Sprache abgefasst sein.

(2) Bei Inkrafttreten dieses Abkommens übermitteln die Parteien einander eine Liste der zuständigen Behörden und anschließend eine aktualisierte Liste, sobald dies erforderlich ist.

ARTIKEL 7

Transparenz, Zusammenarbeit in Regelungsfragen und gegenseitige Unterstützung

- (1) Jede Partei stellt sicher dass ihre dieses Abkommen betreffenden Rechtsvorschriften und deren wesentliche Änderungen der anderen Partei fortlaufend zur Kenntnis gebracht werden.
- (2) Die Parteien unterrichten einander so weit wie möglich 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. Soweit möglich, geben sie einander bei solchen Überarbeitungen Gelegenheit zur Äußerung und tragen solchen Äußerungen gebührend Rechnung.
- (3) Für die Untersuchung und Lösung von Sicherheitsfragen können die zuständigen Behörden der Parteien einander gestatten, als Beobachter an ihren Aufsichtstätigkeiten teilzunehmen, wie im entsprechenden Anhang festgelegt.
- (4) Für Monitoring- und Inspektionszwecke unterstützen die zuständigen Behörden der Parteien erforderlichenfalls einander mit dem Ziel, ungehinderten Zugang zu den ihrer Aufsicht unterstehenden beaufsichtigten Stellen zu gewähren.

(5) Um das kontinuierliche Vertrauen der Parteien in die Zuverlässigkeit ihrer jeweiligen Konformitätsfeststellungsverfahren sicherzustellen, kann jedes Technische Organ gemäß den in den Anhängen dieses Abkommens festgelegten Verfahren als Beobachter an den Aufsichtstätigkeiten der anderen Partei teilnehmen.

ARTIKEL 8

Austausch von Sicherheitsinformationen

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

- a) übermitteln einander auf Ersuchen und zeitnah die ihren Technischen Organen zur Verfügung stehenden Informationen über Unfälle, schwere Störungen oder Ereignisse im Zusammenhang mit den unter die Anhänge dieses Abkommens fallenden zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Dienstleistungen oder Tätigkeiten und
- b) tauschen sonstige sicherheitsrelevante Informationen aus, die von den Technischen Organen bestimmt werden können.

ARTIKEL 9

Zusammenarbeit bei Durchsetzungsmaßnahmen

Die Parteien arbeiten über ihre Technischen Organe oder zuständigen Behörden auf Ersuchen und vorbehaltlich ihrer geltenden Rechtsvorschriften sowie der Verfügbarkeit der erforderlichen Ressourcen zusammen und leisten einander Unterstützung bei Untersuchungen oder bei Durchsetzungsmaßnahmen in Bezug auf angebliche oder vermutete Verstöße gegen Rechtsvorschriften im Anwendungsbereich dieses Abkommens. Außerdem unterrichten die Parteien einander unverzüglich über jede Untersuchung, bei der gemeinsame Interessen betroffen sind.

ARTIKEL 10

Vertraulichkeit und Schutz von Daten und Informationen

(1) Die Parteien wahren im Einklang mit ihren Rechtsvorschriften die Vertraulichkeit der aufgrund dieses Abkommens ausgetauschten Daten und Informationen. Daten und Informationen dieser Art dürfen von der empfangenden Partei nur für die Zwecke dieses Abkommens verwendet werden.

(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 ihren zuständigen Behörden nicht, solche Informationen gegenüber Dritten (einschließlich der Öffentlichkeit) offenzulegen. Zu diesem Zweck werden solche Daten und Informationen als vertraulich betrachtet.

(3) Eine Partei oder die zuständige Behörde einer Partei kann beim Austausch von Daten oder Informationen mit der anderen Partei oder mit deren zuständiger Behörde angeben, welche Daten oder Informationen sie als vertraulich betrachtet und nicht offengelegt werden dürfen. Zu diesem Zweck kennzeichnet die Partei oder ihre zuständige Behörde solche Daten oder Informationen eindeutig als vertraulich.

(4) Ist eine Partei nicht mit der von der anderen Partei oder deren zuständigen Behörde getroffenen Einstufung nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels einverstanden, kann sie die andere Partei um Konsultationen gemäß den Bestimmungen des Artikels 16 ersuchen, 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 von der anderen Partei keinerlei Eigentumsrechte an diesen Daten und Informationen.

ARTIKEL 11

Gemeinsamer Ausschuss der Parteien

- (1) Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingesetzt, der sich aus Vertretern der Parteien zusammensetzt und für die wirksame Durchführung dieses Abkommens zuständig ist. Die Beschlussfassung und die Abgabe von Empfehlungen erfolgen einvernehmlich. Der Ausschuss tritt in regelmäßigen Abständen auf Ersuchen einer Partei unter dem gemeinsamen Vorsitz der Parteien zusammen.
- (2) Der Gemeinsame Ausschuss kann sich mit allen Fragen in Bezug auf die Durchführung dieses Abkommens befassen. Seine Zuständigkeiten umfassen insbesondere:
- a) die Lösung aller Fragen zwischen den Parteien im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Abkommens;
 - b) die Suche nach Möglichkeiten zur besseren Durchführung dieses Abkommens und Übermittlung entsprechender Empfehlungen zur Änderung des Abkommens an die Parteien gemäß Artikel 20;
 - c) die Annahme neuer Anhänge bzw. die Änderung oder Streichung bestehender Anhänge nach Maßgabe von Artikel 20 Absatz 7;
 - d) gegebenenfalls die Annahme von Beschlüssen über Arbeitsverfahren für die Zusammenarbeit in allen der in Artikel 3 genannten Bereiche der Zusammenarbeit.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss ist bestrebt, seine Geschäftsordnung innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Abkommens zu erarbeiten und anzunehmen.

ARTIKEL 12

Kostendeckung

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

ARTIKEL 13

Sonstige Abkommen und früher getroffene Vereinbarungen

(1) Bei seinem Inkrafttreten tritt dieses Abkommen an die Stelle der bilateralen Luftfahrtsicherheitsabkommen oder Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Japan in Bezug auf alle Angelegenheiten, die unter dieses Abkommen fallen und im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels 3 umgesetzt wurden.

(2) Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 20 Absatz 2 werden die bilateralen Luftfahrtsicherheitsabkommen oder Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Japan in Bezug auf alle Angelegenheiten, die unter dieses Abkommen fallen und im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels 3 umgesetzt wurden, ausgesetzt.

(3) Die Technischen Organe treffen die erforderlichen Maßnahmen, um frühere zwischen ihnen getroffene Vereinbarungen erforderlichenfalls zu ändern oder zu kündigen.

(4) Vorbehaltlich der Absätze 1 und 2 dieses Artikels lässt dieses Abkommen die Rechte und Pflichten der Parteien aus anderen internationalen Übereinkünften unberührt.

ARTIKEL 14

Anwendung

Sofern in den Anhängen dieses Abkommens nichts anderes bestimmt ist, gilt dieses Abkommen einerseits für das Regelungssystem der Europäischen Union für die Zivilluftfahrt und andererseits für das Regelungssystem Japans für die Zivilluftfahrt.

ARTIKEL 15

Beteiligung von Drittländern

Die Parteien verfolgen das gemeinsame Ziel, die Vorteile dieses Abkommens durch eine mögliche Beteiligung von Drittländern an der Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens zu maximieren. Zu diesem Zweck kann der nach Artikel 11 eingesetzte Gemeinsame Ausschuss gegebenenfalls die Bedingungen und Verfahren einer solchen Beteiligung prüfen, einschließlich etwaiger erforderlicher Änderungen dieses Abkommens.

ARTIKEL 16

Konsultationen und Beilegung von Unstimmigkeiten

- (1) Die Parteien unternehmen jede Anstrengung, um Unstimmigkeiten hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens durch Konsultationen, auch im Rahmen der Sitzungen des nach Artikel 11 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses, zu beseitigen.

- (2) Die Technischen Organe unternehmen alle Anstrengungen, um Unstimmigkeiten hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung der in Artikel 3 Absatz 2 genannten Durchführungsverfahren durch Konsultationen zu beseitigen. Können Unstimmigkeiten nicht durch Konsultationen zwischen den Technischen Organen beseitigt werden, kann jedes Technische Organ die Parteien anrufen, die über die Frage beraten, auch im Rahmen der Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses.

(3) Unbeschadet der Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels kann jede Partei Konsultationen mit der anderen Partei zu allen Fragen bezüglich dieses Abkommens beantragen. Die Parteien nehmen binnen 45 Tagen die Konsultationen zu einem zwischen den Parteien vereinbarten Zeitpunkt auf. Diese Konsultationen können in den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses stattfinden.

ARTIKEL 17

Aussetzung von Verpflichtungen zur gegenseitigen Akzeptanz

- (1) Eine Partei kann ihre Akzeptanz-Verpflichtungen nach Artikel 4 Absatz 1 ganz oder teilweise aussetzen, wenn die andere Partei ihre Verpflichtungen aus dem Abkommen erheblich verletzt.
- (2) Bevor eine Partei von ihrem Recht auf Aussetzung ihrer Akzeptanz-Verpflichtungen Gebrauch macht, ersucht sie um Konsultationen nach Artikel 16, um Korrekturmaßnahmen der anderen Partei zu erwirken. Bei den Konsultationen prüfen die Parteien gegebenenfalls die Auswirkungen einer Aussetzung.
- (3) Die Rechte nach diesem Artikel dürfen nur ausgeübt werden, wenn die andere Partei innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach den Konsultationen keine Korrekturmaßnahmen ergreift. Nimmt eine Partei das Recht in Anspruch, teilt sie der anderen Partei schriftlich ihre Absicht mit, die Akzeptanz-Verpflichtungen auszusetzen, und legt die Gründe dar.

(4) Die Aussetzung tritt 30 Tage nach dem Datum der Notifizierung in Kraft, sofern die Partei, die die Aussetzung eingeleitet hat, nicht vor Ablauf dieser Frist gegenüber der anderen schriftlich erklärt, dass sie ihre Notifizierung zurückzieht.

(5) Die Aussetzung betrifft nicht die Gültigkeit der Konformitätsfeststellungen und Zertifikate, die von den zuständigen Behörden oder zugelassenen Organisationen der anderen Partei vor dem Datum des Inkrafttretens der Aussetzung getroffen bzw. ausgestellt wurden. Jede in Kraft getretene Aussetzung kann unverzüglich aufgehoben werden, nachdem die Parteien entsprechende diplomatische Noten ausgetauscht haben.

ARTIKEL 18

Überschriften

Die Überschriften der Artikel dieses Abkommens dienen ausschließlich der Orientierung und haben keine Folgen für die Auslegung dieses Abkommens.

ARTIKEL 19

Anhänge

Die Anhänge dieses Abkommens sind Bestandteil dieses Abkommens und alle Bezugnahmen auf das „Abkommen“ gelten auch als Bezugnahmen auf die Anhänge, sofern nichts anderes bestimmt ist.

ARTIKEL 20

Inkrafttreten, vorläufige Anwendung, Kündigung und Änderung

- (1) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Parteien diplomatische Noten zur Bestätigung des Abschlusses ihrer jeweiligen für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen internen Verfahren ausgetauscht haben.
- (2) Bis zu seinem Inkrafttreten wird dieses Abkommen ab seiner Unterzeichnung gemäß den Rechtsvorschriften der Parteien vorläufig angewandt.
- (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 Notifizierung vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen werden kann.
- (4) Nach der Notifizierung der Kündigung dieses Abkommens kommen die Parteien bis zum Wirksamwerden der Kündigung weiterhin ihren Verpflichtungen aus diesem Abkommen nach.
- (5) Die Kündigung dieses Abkommens betrifft nicht die Gültigkeit von Zertifikaten, die von den zuständigen Behörden oder zugelassenen Organisationen gemäß diesem Abkommen ausgestellt wurden.

(6) Die Parteien können dieses Abkommen durch schriftliche Vereinbarung ändern. Diese Änderung 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 der Änderung erforderlichen internen Verfahren ausgetauscht haben.

(7) Unbeschadet Absatz 6 treten neue Anhänge oder Änderungen oder Streichungen bestehender Anhänge an dem Tag in Kraft, an dem bei der Europäischen Union die schriftliche Notifizierung der Regierung Japans über den Abschluss der erforderlichen internen Verfahren eingeht.

ARTIKEL 21

Verbindlicher Wortlaut

(1) Dieses Abkommen ist in doppelter Urschrift 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 japanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(2) Im Falle unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu [...] am [...] [...] zweitausend[...]

Für die Europäische Union

Für Japan

LUFTTÜCHTIGKEITS- UND UMWELTZERTIFIZIERUNG

ABSCHNITT A

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 1

Zweck und Anwendungsbereich

- (1) Dieser Anhang dient gemäß Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens der Durchführung der Zusammenarbeit in den nachstehend aufgeführten Bereichen und beschreibt die Modalitäten, Bedingungen und Methoden für die gegenseitige Akzeptanz der Konformitätsfeststellungen und Zertifikate:
- a) Lufttüchtigkeitszeugnisse und Monitoring ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a dieses Abkommens;
 - b) Umweltzertifizierung und Umweltverträglichkeitsprüfungen ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b dieses Abkommens und

- c) Konstruktions- und Herstellungszertifikate und Monitoring von Konstruktions- und Herstellungsbetrieben nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c dieses Abkommens.
- (2) Unbeschadet Absatz 1 sind gebrauchte zivile luftfahrttechnische Erzeugnisse mit Ausnahme gebrauchter Luftfahrzeuge vom Anwendungsbereich dieses Anhangs ausgenommen.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Anhangs gilt Folgendes:

- a) „Freigabebescheinigung“: eine von einer zuständigen Behörde oder einer zugelassenen Organisation der ausführenden Partei ausgestellte Bescheinigung als Anerkennung, dass ein neues ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis, bei dem es sich nicht um ein Luftfahrzeug handelt, einer von der ausführenden Partei zugelassenen Konstruktion entspricht und sich in einem betriebssicheren Zustand befindet;
- b) „Zertifizierungsbehörde“: das Technische Organ der ausführenden Partei, das in seiner Eigenschaft als Behörde, die Verantwortlichkeiten des Konstruktionsstaats gemäß Anhang 8 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt wahrnimmt, ein Konstruktionszertifikat für ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis ausstellt;

- c) „Konstruktionszertifikat“: ein vom Technischen Organ oder einer zugelassenen Organisation einer Partei ausgestelltes Zertifikat als Anerkennung, dass die Konstruktion oder die Änderung der Konstruktion eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses die Lufttüchtigkeitsanforderungen und gegebenenfalls die Umweltschutzanforderungen, insbesondere in Bezug auf Lärm, Ablassen von Kraftstoff oder Abgasemissionen, die in den Rechts- und Verwaltungsvorschriften dieser Partei festgelegt sind, erfüllt;
- d) „konstruktionsbezogene betriebliche Anforderungen“: die Betriebs- und Umweltschutzanforderungen, die sich auf die Konstruktionsmerkmale und Konstruktionsdaten eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses im Hinblick auf den Betrieb auswirken, oder die Instandhaltung des zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses, die es jeweils für eine bestimmte Art des Einsatzes qualifizieren;
- e) „Export“: das Verfahren, durch das ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis aus dem Regelungssystem für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt einer Partei freigegeben wird und auf das der anderen Partei übergeht;
- f) „Export-Lufttüchtigkeitszeugnis“: eine von der zuständigen Behörde der ausführenden Partei – oder, bei gebrauchten Luftfahrzeugen, der zuständigen Behörde des Eintragsstaates, aus dem das Erzeugnis ausgeführt wird – ausgestellte Bescheinigung als Anerkennung, dass ein Luftfahrzeug die geltenden von der einführenden Partei notifizierten Lufttüchtigkeits- und Umweltschutzanforderungen erfüllt;
- g) „ausführende Partei“: die Partei, aus deren Regelungssystem für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis ausgeführt wird;

- h) „Einfuhr“: das Verfahren, durch das ein aus dem Regelungssystem für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt einer Partei ausgeführtes ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis in das der anderen Partei eingeführt wird;
- i) „einführende Partei“: die Partei, in deren Regelungssystem für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis eingeführt wird;
- j) „erhebliche Änderung“: alle Änderungen der Musterbauart mit Ausnahme „geringfügiger Änderungen“;
- k) „geringfügige Änderung“: eine Änderung der Musterbauart, 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 auswirkt, die die Lufttüchtigkeit des luftfahrttechnischen Erzeugnisses berühren;
- l) „betriebliche Eignungsdaten“: der vorgeschriebene Datensatz für die Unterstützung und Zulassung derusterspezifischen Betriebsaspekte bestimmter, im Rahmen des Regelungssystems für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt der Europäischen Union beaufsichtigter Luftfahrzeugmuster. Er muss vom Antragsteller oder Inhaber der Musterzulassung für das Luftfahrzeug konzipiert werden und Bestandteil der Musterzulassung sein. Im Rahmen des Regelungssystems für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt der Europäischen Union muss ein Erstantrag auf Erteilung einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung auch den Antrag auf Genehmigung der betrieblichen Eignungsdaten für das entsprechende Luftfahrzeugmuster enthalten oder zu einem späteren Zeitpunkt durch einen solchen Antrag ergänzt werden;

- m) „Herstellungsgenehmigung“: eine von der zuständigen Behörde einer Partei einem Hersteller ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse ausgestellte Bescheinigung als Anerkennung, dass der Hersteller die sich aus den Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Partei ergebenden einschlägigen Anforderungen an die Herstellung der betreffenden zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisse erfüllt;
- n) „alleinige Herstellungsgenehmigung“: eine einem Hersteller eines zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses erteilte Herstellungsgenehmigung, bei der es sich nicht um eine Erweiterung der Herstellungsgenehmigung für eine verbundene Einrichtung des Herstellers handelt;
- o) „technische Durchführungsverfahren“: die von den Technischen Organen gemäß Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens erarbeiteten Verfahren für die Durchführung dieses Anhangs und
- p) „Validierungsbehörde“: das Technische Organ der einführenden Partei, das ein von der Zertifizierungsbehörde oder einer zugelassenen Organisation ausgestelltes Konstruktionszertifikat gemäß diesem Anhang automatisch akzeptiert oder validiert.

ABSCHNITT B

AUFSICHTSGREMIUM FÜR DIE ZERTIFIZIERUNG

ARTIKEL 3

Einrichtung und Zusammensetzung

- (1) Hiermit wird unter dem gemeinsamen Vorsitz der Technischen Organe ein Gremium für die technische Koordinierung – das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung – eingerichtet, das dem nach Artikel 11 dieses Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss gegenüber rechenschaftspflichtig und für die wirksame Durchführung dieses Anhangs zuständig ist. Es setzt sich aus Vertretern der Technischen Organe der Parteien zusammen und kann weitere Teilnehmer einladen, um die Erfüllung seines Mandats zu erleichtern.
- (2) Das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung tagt in regelmäßigen Abständen auf Ersuchen eines Technischen Organs; seine Beschlussfassung und die Abgabe von Empfehlungen erfolgen einvernehmlich. Das Aufsichtsgremium erarbeitet eine Geschäftsordnung und nimmt sie an.

ARTIKEL 4

Mandat

Das Mandat des Aufsichtsgremiums für die Zertifizierung umfasst insbesondere Folgendes:

- a) Erarbeitung, Annahme und Änderung der in Artikel 6 dieses Anhangs genannten technischen Durchführungsverfahren;
- b) Weitergabe von Informationen zu erheblichen Sicherheitsbedenken und erforderlichenfalls Ausarbeitung von Aktionsplänen zu deren Behebung;
- c) Klärung technischer Fragen, die in die Verantwortlichkeit der zuständigen Behörden fallen und sich auf die Durchführung dieses Anhangs auswirken;
- d) gegebenenfalls Entwicklung wirksamer Mittel für die Zusammenarbeit, technische Unterstützung und den Austausch von Informationen über Sicherheits- und Umweltschutzbestimmungen, Zertifizierungssysteme, Qualitätsmanagement- und Normungssysteme;
- e) Unterbreitung von Vorschlägen zur Änderung dieses Anhangs an den Gemeinsamen Ausschuss;

- f) Festlegung von Verfahren im Einklang mit den Bestimmungen in Artikel 29 dieses Anhangs, um das kontinuierliche Vertrauen der Parteien in die Zuverlässigkeit ihrer jeweiligen Konformitätsfeststellungsverfahren sicherzustellen;
- g) Analyse und Durchführung der Verfahren, auf die in Buchstabe f verwiesen wird, und
- h) Meldung ungelöster Fragen an den Gemeinsamen Ausschuss und Gewährleistung der Umsetzung der vom Gemeinsamen Ausschuss in Bezug auf diesen Anhang gefassten Beschlüsse.

ABSCHNITT C

DURCHFÜHRUNG

ARTIKEL 5

Zuständige Behörden für Konstruktionszertifizierung,
Produktzertifizierung und Ausführbescheinigungen

- (1) Für die Konstruktionszertifizierung sind folgende Behörden zuständig:
 - a) für die Europäische Union: die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und

- b) für Japan: die Zivilluftfahrtbehörde des japanischen Ministeriums für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus.
- (2) Für Produktzertifizierung und Ausfuhrbescheinigungen sind folgende Behörden zuständig:
- a) für die Europäische Union: die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Bei Ausfuhrbescheinigungen für gebrauchte Luftfahrzeuge ist es die zuständige Behörde des Eintragsstaates des Luftfahrzeugs, aus dem das Luftfahrzeug ausgeführt wird, und
 - b) für Japan: die Zivilluftfahrtbehörde des japanischen Ministeriums für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus.

ARTIKEL 6

Technische Durchführungsverfahren

- (1) Die technischen Durchführungsverfahren werden von den Technischen Organen über das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung erarbeitet, um durch die Festlegung spezifischer Verfahren für die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden der Parteien die Durchführung dieses Anhangs zu erleichtern.

- (2) Gemäß Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens werden in den technischen Durchführungsverfahren auch die Unterschiede zwischen den Standards, Vorschriften, Praktiken, Verfahren und Systemen der Parteien im Bereich der Zivilluftfahrt im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Anhangs behandelt.

ARTIKEL 7

Austausch und Schutz vertraulicher und geschützter Daten und Informationen

- (1) Die im Rahmen der Durchführung dieses Anhangs ausgetauschten Daten und Informationen unterliegen den Bestimmungen des Artikels 10 dieses Abkommens.
- (2) Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, ist der Daten- und Informationsaustausch während des Validierungsprozesses seinem Wesen und Inhalt nach auf das zu begrenzen, was für den Zweck des Nachweises der Einhaltung der geltenden technischen Anforderungen notwendig ist.
- (3) Jede Unstimmigkeit hinsichtlich des Daten- und Informationsaustauschs zwischen den zuständigen Behörden der Parteien wird wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt behandelt. Jede Partei hat das Recht, die Unstimmigkeit dem Aufsichtsgremium für die Zertifizierung zur Beilegung vorzulegen.

ABSCHNITT D

KONSTRUKTIONSZERTIFIZIERUNG

ARTIKEL 8

Allgemeine Grundsätze

- (1) Dieser Abschnitt befasst sich mit allen unter diesen Anhang fallenden Konstruktionszertifikaten und deren Änderungen, insbesondere mit:
 - a) Musterzulassungen,
 - b) Typgenehmigungen und Spezifikationszulassungen,
 - c) ergänzenden Musterzulassungen,
 - d) Genehmigungen von Reparaturverfahren,
 - e) Genehmigungen von technischen Standardzulassungen und
 - f) eingeschränkten Musterzulassungen. Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, werden eingeschränkte Musterzulassungen von den Technischen Organen ausgestellt und im Einzelfall von den Technischen Organen behandelt.

- (2) Die Validierungsbehörde validiert – unter Berücksichtigung des Umfangs der Einbeziehung gemäß Artikel 12 dieses Anhangs – oder akzeptiert automatisch Konstruktionszertifikate oder Änderungen, die von der Zertifizierungsbehörde ausgestellt bzw. genehmigt wurden oder werden, gemäß den Bedingungen dieses Anhangs und der technischen Durchführungsverfahren, einschließlich deren Modalitäten für die automatische Akzeptanz und Validierung von Zertifikaten.
- (3) Für die Durchführung dieses Anhangs stellt jede Partei sicher, dass in ihrem Regelungssystem für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt der Nachweis der Befähigung eines Konstruktionsbetriebs, seinen Verpflichtungen nachzukommen, durch ein System der Zertifizierung von Konstruktionsbetrieben ausreichend kontrolliert wird.

ARTIKEL 9

Validierungsprozess

- (1) Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, werden Anträge auf Validierung eines Konstruktionszertifikats für ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis über die Zertifizierungsbehörde an die Validierungsbehörde gerichtet.
- (2) Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, stellt die Zertifizierungsbehörde sicher, dass die Validierungsbehörde alle relevanten Daten und Informationen erhält, die für die Validierung des Konstruktionszertifikats erforderlich sind.

- (3) Bei Eingang des Antrags auf Validierung des Konstruktionszertifikats legt die Validierungsbehörde die Zertifizierungsgrundlage für die Validierung gemäß Artikel 11 dieses Anhangs sowie den Umfang der Einbeziehung der Validierungsbehörde in den Validierungsprozess gemäß Artikel 12 dieses Anhangs fest.
- (4) Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, stützt die Validierungsbehörde ihre Validierung so weit wie praktisch möglich auf die technischen Evaluierungen, Prüfungen, Inspektionen und Konformitätsfeststellungen der Zertifizierungsbehörde.
- (5) Die Validierungsbehörde stellt nach Prüfung der relevanten Daten und Informationen, die von der Zertifizierungsbehörde zur Verfügung gestellt wurden, ihr Konstruktionszertifikat für das validierte zivile luftfahrttechnische Erzeugnis (im Folgenden „validiertes Konstruktionszertifikat“) aus, wenn
 - a) bestätigt wurde, dass die Zertifizierungsbehörde ein eigenes Konstruktionszertifikat für das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis ausgestellt hat;
 - b) die Zertifizierungsbehörde erklärt hat, dass das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis der Zertifizierungsgrundlage nach Artikel 11 dieses Anhangs entspricht;
 - c) alle im Verlauf des von der Validierungsbehörde durchgeführten Validierungsprozesses aufgeworfenen Fragen gelöst wurden und
 - d) zusätzliche verwaltungstechnische Anforderungen – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – vom Antragsteller erfüllt wurden.

- (6) Jede Partei stellt sicher, dass der Antragsteller für den Erhalt und die Aufrechterhaltung eines validierten Konstruktionszertifikats über alle einschlägigen Konstruktionsinformationen, Zeichnungen und Prüfberichte, auch über Inspektionsaufzeichnungen für das zertifizierte zivile luftfahrttechnische Erzeugnis, verfügt und diese der Zertifizierungsbehörde zur Verfügung stellt, um die zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und der Einhaltung der geltenden Umweltschutzbestimmungen in Bezug auf das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis notwendigen Informationen vorlegen zu können.

ARTIKEL 10

Modalitäten der Validierung von Konstruktionszertifikaten

- (1) Von der Europäischen Union als Zertifizierungsbehörde ausgestellte Musterzulassungen werden von Japan als Validierungsbehörde validiert. Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, werden einige Daten automatisch akzeptiert. Zu diesen Daten gehören, soweit zutreffend, die folgenden Dokumente:
- a) Handbuch für den Triebwerkeinbau (Musterzulassung für Triebwerke);
 - b) Handbuch für strukturelle Reparaturen;
 - c) Anweisung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Verbindungssystemen zur elektrischen Verkabelung;
 - d) Handbuch des Gewichtsausgleichs.

- (2) Von der Europäischen Union als Zertifizierungsbehörde ausgestellte signifikante ergänzende Musterzulassungen und Genehmigungen für signifikante erhebliche Änderungen werden von Japan als Validierungsbehörde validiert. Grundsätzlich wird ein gestraffter Validierungsprozess durchgeführt, der sich auf das technische Vertrautmachen ohne Einbeziehung der Validierungsbehörde in die Tätigkeiten zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften durch den Antragsteller beschränkt, sofern die Technischen Organe im Einzelfall nicht etwas anderes beschließen.
- (3) Von Japan als Zertifizierungsbehörde ausgestellte Musterzulassungen und Typgenehmigungen für Triebwerke und Propeller von Luftfahrzeugen werden von der Europäischen Union als Validierungsbehörde validiert.
- (4) Von Japan als Zertifizierungsbehörde ausgestellte Typgenehmigungen für zivile luftfahrt-technische Erzeugnisse mit Ausnahme von Triebwerken oder Propellern von Luftfahrzeugen, ergänzende Musterzulassungen und Genehmigungen für erhebliche Änderungen, erhebliche Reparaturen und Spezifikationen werden von der Europäischen Union als Validierungsbehörde validiert. Wenn die Technischen Organe dies im Einzelfall beschließen, kann ein gestraffter Validierungsprozess durchgeführt werden, der sich auf das technische Vertrautmachen ohne Einbeziehung der Validierungsbehörde in die Tätigkeiten zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften durch den Antragsteller beschränkt.

ARTIKEL 11

Zertifizierungsgrundlage für die Validierung

- (1) Zum Zweck der Validierung eines Konstruktionszertifikats für ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis stützt sich die Validierungsbehörde bei der Festlegung der Zertifizierungsgrundlage auf folgende sich aus den Rechts- und Verwaltungsvorschriften ihrer Partei ergebende Anforderungen:
 - a) die Lufttüchtigkeitsstandards für ein ähnliches ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis, die zum tatsächlichen Zeitpunkt des Antrags in Kraft und von der Zertifizierungsbehörde festgelegt worden waren, gegebenenfalls ergänzt durch zusätzliche technische Auflagen, wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, und
 - b) die Umweltschutzanforderungen an das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis, die zum Zeitpunkt in Kraft waren, als die Validierung bei der Validierungsbehörde beantragt wurde.

- (2) Die Validierungsbehörde macht gegebenenfalls Angaben zu:
 - a) Ausnahmen von geltenden Anforderungen,
 - b) Abweichungen von geltenden Anforderungen, oder
 - c) Ausgleichsfaktoren, die für ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sorgen, wenn die geltenden Anforderungen nicht erfüllt werden.

- (3) Zusätzlich zu den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels bestimmten Anforderungen gibt die Validierungsbehörde etwaige besondere Bedingungen an, die anzuwenden sind, wenn die entsprechenden Lufttüchtigkeitsvorschriften, Rechts- und Verwaltungsvorschriften keine angemessenen oder geeigneten Sicherheitsanforderungen für das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis enthalten, weil:
- a) das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis neuartige oder ungewöhnliche Konstruktionsmerkmale gegenüber der Konstruktionspraxis besitzt, auf der die einschlägigen Lufttüchtigkeitsvorschriften, Rechts- und Verwaltungsvorschriften beruhen;
 - b) das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis für einen ungewöhnlichen Zweck bestimmt ist oder
 - c) Erfahrungen aus dem Betrieb anderer gleichartiger ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse oder aus zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen mit gleichartigen Konstruktionsmerkmalen gezeigt haben, dass sich unsichere Zustände einstellen können.
- (4) Bei der Angabe von Ausnahmen, Abweichungen, Ausgleichsfaktoren oder besonderen Bedingungen berücksichtigt die Validierungsbehörde gebührend die von der Zertifizierungsbehörde angewandten Ausnahmen, Abweichungen, Ausgleichsfaktoren oder besonderen Bedingungen und stellt an die zu validierenden zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisse keine höheren Anforderungen als an gleichwertige eigene Erzeugnisse. Die Validierungsbehörde unterrichtet die Zertifizierungsbehörde über alle derartigen Ausnahmen, Abweichungen, Ausgleichsfaktoren oder besonderen Bedingungen.

ARTIKEL 12

Umfang der Einbeziehung der Validierungsbehörde

- (1) In welchem Umfang die Validierungsbehörde einer Partei während des Validierungsprozesses, der in Artikel 9 dieses Anhangs beschrieben und in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt ist, einbezogen wird, hängt hauptsächlich 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 zu validierenden Konstruktion;
 - d) der Leistung und Erfahrung des Antragstellers mit der Validierungsbehörde und
 - e) den Ergebnissen der Bewertungen der Anforderungen an die Qualifikation nach Artikel 28 und 29 dieses Anhangs.

- (2) Wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, werden von der Validierungsbehörde bei der ersten Validierung einer bestimmten Produktkategorie vor allem die Prozesse und Methoden der Zertifizierungsbehörde besonderen Verfahren und Kontrollen unterzogen.
- (3) Die wirksame Anwendung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Grundsätze wird von dem Aufsichtsgremium für die Zertifizierung mithilfe der in den technischen Durchführungsverfahren angegebenen Messgrößen regelmäßig erfasst, überwacht und geprüft.

ARTIKEL 13

Verfahren der automatischen Akzeptanz

- (1) Von der Zertifizierungsbehörde ausgestellte Konstruktionszertifikate, die der automatischen Akzeptanz unterliegen, werden von der Validierungsbehörde ohne Validierungstätigkeiten akzeptiert. Die Validierungsbehörde erkennt in diesem Fall das Konstruktionszertifikat als einem Zertifikat gleichwertig an, das nach den Rechts- und Verwaltungsvorschriften ihrer Partei ausgestellt wurde, und stellt kein eigenes entsprechendes Zertifikat aus.
- (2) Nichtsignifikante ergänzende Musterzulassungen, Genehmigungen nichtsignifikanter erheblicher Änderungen oder nichtsignifikanter erheblicher Reparaturen sowie technische Standardzulassungen, die das Technische Organ der Europäischen Union als Zertifizierungsbehörde ausstellt, werden vom Technischen Organ Japans als Validierungsbehörde automatisch akzeptiert.

- (3) Geringfügige Änderungen und geringfügige Reparaturen, die vom Technischen Organ der Europäischen Union als Zertifizierungsbehörde oder einer nach dem Recht der Europäischen Union zugelassenen Organisation genehmigt wurden, werden vom Technischen Organ Japans als Validierungsbehörde automatisch akzeptiert.
- (4) Geringfügige Änderungen und geringfügige Reparaturen, die vom Technischen Organ Japans als Zertifizierungsbehörde oder einer nach japanischen Rechtsvorschriften zugelassenen Organisation genehmigt wurden, werden vom Technischen Organ der Europäischen Union als Validierungsbehörde automatisch akzeptiert.

ARTIKEL 14

Durchführungsbestimmungen zu den Artikeln 10 und 13

- (1) Die Einstufung als geringfügige oder erhebliche Änderung wird von der Zertifizierungsbehörde entsprechend den Begriffsbestimmungen in diesem Anhang vorgenommen und entsprechend den geltenden Vorschriften und Verfahren der Zertifizierungsbehörde ausgelegt.
- (2) Bei der Festlegung, ob eine ergänzende Musterzulassung oder erhebliche 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 zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses aufgenommen wurden. Änderungen entsprechend einem der folgenden Kriterien gelten automatisch als signifikant:
 - a) Änderungen gegenüber der allgemeinen Konfiguration oder den Konstruktionsgrundlagen, oder

- b) Verletzung der für die Zertifizierung des zu ändernden zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses getroffenen Annahmen.

ARTIKEL 15

Übertragung von Konstruktionszertifikaten

Überträgt der Inhaber eines Konstruktionszertifikats sein Zertifikat auf eine andere Rechtsperson, unterrichtet die für das Konstruktionszertifikat verantwortliche Zertifizierungsbehörde unverzüglich die Validierungsbehörde von der Übertragung und wendet das in den technischen Durchführungsverfahren festgelegte Verfahren für die Übertragung von Konstruktionszertifikaten an.

ARTIKEL 16

Konstruktionsabhängige betriebliche Anforderungen

- (1) Die Technischen Organe stellen gegebenenfalls sicher, dass während des Validierungsprozesses Daten und Informationen im Zusammenhang mit konstruktionsabhängigen betrieblichen Anforderungen ausgetauscht werden.
- (2) Vorbehaltlich einer Entscheidung zwischen den Technischen Organen kann die Validierungsbehörde bei einigen konstruktionsabhängigen betrieblichen Anforderungen die Konformitätserklärung der Zertifizierungsbehörde im Rahmen des Validierungsprozesses akzeptieren.

ARTIKEL 17

Musterspezifische Betriebsunterlagen und Betriebsdaten

- (1) Einige musterspezifische Betriebsunterlagen und Betriebsdaten, darunter betriebliche Eignungsdaten im System der Europäischen Union sowie die entsprechenden Daten im japanischen System, die vom Inhaber der Musterzulassung vorgelegt werden, werden von der Zertifizierungsbehörde genehmigt oder akzeptiert und gegebenenfalls während des Validierungsprozesses ausgetauscht.
- (2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Betriebsunterlagen und Betriebsdaten können – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – von der Validierungsbehörde entweder automatisch akzeptiert oder validiert werden.

ARTIKEL 18

Zeitgleiche Validierung

Wenn der Antragsteller und die Technischen Organe dies beschließen, kann – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – gegebenenfalls ein zeitgleicher Validierungsprozess durchgeführt werden.

ARTIKEL 19

Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

- (1) Die Technischen Organe ergreifen Maßnahmen, um unsichere Zustände bei den zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnissen zu beheben, für die sie die Zertifizierungsbehörde sind.
- (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 ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse, die im Rahmen des Regulationssystems der Ersteren konstruiert oder hergestellt wurden, für notwendig erachtet werden.
- (3) Werden bei einem unter diesen Anhang fallenden zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnis Betriebsprobleme oder sonstige potenzielle Sicherheitsprobleme festgestellt, die dazu führen, dass das Technische Organ einer Partei, das die Zertifizierungsbehörde für das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis ist, eine Untersuchung durchführt, unterstützt das Technische Organ der anderen Partei auf Anfrage diese Untersuchung, auch durch Weitergabe einschlägiger Informationen, die ihm von zuständigen Stellen zu Ausfällen, Fehlfunktionen, Mängeln oder sonstigen Ereignissen im Zusammenhang mit diesem zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnis gemeldet werden.
- (4) Mit den Meldepflichten der Inhaber von Konstruktionszertifikaten gegenüber der Zertifizierungsbehörde und dem in diesem Anhang festgelegten Informationsaustausch gilt die Verpflichtung jedes Konstruktionszertifikatinhabers, der Validierungsbehörde Ausfälle, Fehlfunktionen, Mängel oder sonstige Ereignisse im Zusammenhang mit diesem zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnis zu melden, als erfüllt.

- (5) Die Maßnahmen zur Behebung unsicherer Zustände und der Austausch von Sicherheitsinformationen nach den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels werden in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt.
- (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 zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisse, die im Rahmen seines Aufsichtssystems konstruiert oder hergestellt werden und die unter diesen Anhang fallen, erhält.
- (7) Jede Änderung des Lufttüchtigkeitsstatus eines von einem Technischen Organ einer Partei ausgestellten Zertifikats ist dem Technischen Organ der anderen Partei zeitnah mitzuteilen.

ABSCHNITT E

PRODUKTZERTIFIZIERUNG

ARTIKEL 20

Anerkennung der Produktzertifizierung und des Aufsichtssystems für die Produktion

- (1) Die einführende Partei, vorbehaltlich der Bestimmungen in Artikel 26 Absatz 2 dieses Anhangs, erkennt die Produktzertifizierung und das Aufsichtssystem für die Produktion der ausführenden Partei an, da das System im Rahmen dieses Anhangs als dem System der einführenden Partei hinreichend gleichwertig angesehen wird.

- (2) Die Bestimmungen in Absatz 1 dieses Artikels gelten auch
- a) für die Herstellung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse, für die die Verantwortlichkeiten des Konstruktionsstaats von einem anderen Land als der Partei, die das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis ausführt, wahrgenommen werden, sofern die zuständige Behörde der ausführenden Partei mit der relevanten Behörde des Konstruktionsstaats die notwendigen Verfahren zur Kontrolle der Schnittstelle zwischen dem Inhaber des Konstruktionszertifikats und dem Inhaber der Herstellungsgenehmigung festgelegt hat und durchführt;
 - b) für die Herstellung ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse, bei denen es sich nicht um zivile Luftfahrzeuge, Triebwerke oder Propeller von Luftfahrzeugen handelt und die von einem außerhalb der Hoheitsgebiete der Parteien ansässigen Inhaber einer alleinigen Herstellungsgenehmigung der ausführenden Partei hergestellt wurden;
 - c) für die Herstellung von Triebwerken oder Propellern von Luftfahrzeugen durch einen außerhalb der Hoheitsgebiete der Parteien ansässigen Inhaber einer alleinigen Herstellungsgenehmigung der ausführenden Partei, vorbehaltlich einer von den Technischen Organen im Einzelfall durchgeführten Überprüfung.

ARTIKEL 21

Erweiterung der Herstellungsgenehmigung und alleinige Herstellungsgenehmigung

- (1) Eine von der zuständigen Behörde der ausführenden Partei für primär im Hoheitsgebiet dieser Partei ansässige Hersteller erteilte Herstellungsgenehmigung, die nach den Bestimmungen in Artikel 20 Absatz 1 dieses Anhangs anerkannt wird, kann auf Herstellungsstandorte und -anlagen im Hoheitsgebiet der einführenden Partei oder eines Drittlands, unabhängig vom Rechtsstatus dieser Herstellungsstandorte oder -anlagen und der Art des an diesen Standorten hergestellten zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses, ausgeweitet werden. In diesem Fall bleibt die zuständige Behörde der ausführenden Partei für die Aufsicht über diese Herstellungsstandorte und -anlagen zuständig und die zuständige Behörde der einführenden Partei stellt für diese Herstellungsstandorte und -anlagen keine eigene Herstellungsgenehmigung für dasselbe zivile luftfahrttechnische Erzeugnis aus.
- (2) Die alleinigen Herstellungsgenehmigungen, die von der zuständigen Behörde einer Partei dem im Hoheitsgebiet der anderen Partei ansässigen Hersteller ausgestellt wurden und die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens noch gelten, werden im Einzelfall von den Technischen Organen überprüft. Einige dieser alleinigen Herstellungsgenehmigung können in Absprache mit ihren Inhabern innerhalb einer angemessenen Frist gekündigt werden.

ARTIKEL 22

Schnittstelle zwischen dem Inhaber der Herstellungsgenehmigung und dem Inhaber des Konstruktionszertifikats

- (1) Unterliegt der Inhaber einer Herstellungsgenehmigung für ein ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis der Regulierung der zuständigen Behörde einer Partei und unterliegt der Inhaber des Konstruktionszertifikats für dasselbe luftfahrttechnische Erzeugnis der Regulierung der zuständigen Behörde der anderen Partei, legen die zuständigen Behörden der Parteien Verfahren fest, um die Verantwortlichkeiten jeder Partei für die Kontrolle der Schnittstelle zwischen dem Inhaber der Herstellungsgenehmigung und dem Inhaber des Konstruktionszertifikats zu bestimmen.
- (2) Handelt es sich beim Inhaber des Konstruktionszertifikats und dem Inhaber der Herstellungsgenehmigung nicht um dieselbe Einrichtung, stellen die zuständigen Behörden der Parteien zum Zweck der Ausfuhr ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse im Rahmen dieses Anhangs sicher, dass der Inhaber des Konstruktionszertifikats geeignete Vereinbarungen mit dem Inhaber der Herstellungsgenehmigung trifft, um eine zufriedenstellende Koordinierung zwischen Konstruktion und Produktion sowie eine ordnungsgemäße Unterstützung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisses sicherzustellen.

ARTIKEL 23

Vermeidung von doppelten Herstellungsgenehmigungen

Sofern die Technischen Organe nichts anderes beschließen, stellt die zuständige Behörde der einführenden Partei dem Inhaber einer Herstellungsgenehmigung der ausführenden Partei keine Herstellungsgenehmigung aus, wenn diese Herstellungsgenehmigung für zivile luftfahrttechnische Erzeugnisse gelten würde, die bereits unter die von der zuständigen Behörde der ausführenden Partei erteilte Herstellungsgenehmigung fallen.

ABSCHNITT F

AUSFUHRBESCHEINIGUNGEN

ARTIKEL 24

Anwendungsbereich

Gegenstand dieses Anhangs sind die folgenden Ausfuhrbescheinigungen, die unter diesen Anhang fallen und in den technischen Durchführungsverfahren angegeben sind:

- a) Export-Lufttüchtigkeitszeugnis für neue und gebrauchte Luftfahrzeuge und
- b) Freigabebescheinigungen für neue zivile luftfahrttechnische Erzeugnisse, bei denen es sich nicht um Luftfahrzeuge handelt.

ARTIKEL 25

Ausstellung von Ausfuhrbescheinigungen

- (1) Bei der Ausstellung eines Export-Lufttüchtigkeitszeugnisses für ein neues Luftfahrzeug oder einer Freigabebescheinigung für ein neues ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis, bei dem es sich nicht um ein Luftfahrzeug handelt, stellt die zuständige Behörde der ausführenden Partei sicher, dass das zivile luftfahrttechnische Erzeugnis
 - a) der Konstruktion entspricht, die von der einführenden Partei gemäß diesem Anhang und im Einklang mit den technischen Durchführungsverfahren automatisch akzeptiert oder validiert oder zertifiziert wird;
 - b) sich in einem betriebssicheren Zustand befindet;
 - c) allen von der einführenden Partei mitgeteilten zusätzlichen Anforderungen genügt und
 - d) den einschlägigen zwingend vorgeschriebenen Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, auch allen geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen der einführenden Partei, die von dieser mitgeteilt wurden, entspricht, wenn es sich um zivile Luftfahrzeuge, Triebwerke oder Propeller von Luftfahrzeugen handelt.

- (2) Bei der Ausstellung eines Export-Lufttüchtigkeitszeugnisses für ein gebrauchtes Luftfahrzeug, das in der ausführenden Partei eingetragen ist, stellt die zuständige Behörde der ausführenden Partei zusätzlich zu den Anforderungen in Absatz 1 Buchstaben a bis d dieses Artikels sicher, dass dieses Luftfahrzeug während seiner Lebensdauer auf der Grundlage genehmigter Verfahren und Methoden ordnungsgemäß instandgehalten wurde (nachgewiesen durch Protokolle und Instandhaltungsaufzeichnungen).

ARTIKEL 26

Akzeptanz von Ausfuhrbescheinigungen für neue zivile luftfahrttechnische Erzeugnisse

- (1) Vorbehaltlich der Bestimmungen in Abschnitt E dieses Anhangs und in Absatz 2 dieses Artikels erkennt die zuständige Behörde der einführenden Partei eine Ausfuhrbescheinigung für ein neues ziviles luftfahrttechnisches Erzeugnis, die von der zuständigen Behörde oder dem Inhaber einer Herstellungsgenehmigung als zugelassene Organisation der ausführenden Partei ausgestellt wurde, gemäß den Bedingungen dieses Anhangs und wie in den technischen Durchführungsverfahren beschrieben an.

- (2) Für Kategorien ziviler luftfahrttechnischer Erzeugnisse, die im Rahmen des Regulationssystems für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt der einführenden Partei noch nicht akzeptiert wurden, kann die zuständige Behörde der einführenden Partei, bevor sie die Ausführbescheinigungen für diese zivilen luftfahrttechnischen Erzeugnisse nach diesem Artikel akzeptiert, den Inhaber der Herstellungsgenehmigung – wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt – einer Bewertung unterziehen, um festzustellen, ob die Anforderungen in Artikel 25 Absatz 1 dieses Anhangs tatsächlich erfüllt sind. Die einführende Partei unterrichtet die ausführende Partei, wenn sie die Absicht hat, eine solche Bewertung durchzuführen. Die Liste der Inhaber von Herstellungsgenehmigungen, die eine solche Bewertung erfolgreich durchlaufen haben, wird in der amtlichen Bekanntmachung des Technischen Organs der einführenden Partei veröffentlicht.

ARTIKEL 27

Akzeptanz von Export-Lufttüchtigkeitszeugnissen gebrauchter Luftfahrzeuge

- (1) Die zuständige Behörde der einführenden Partei erkennt ein von der zuständigen Behörde der ausführenden Partei für ein gebrauchtes Luftfahrzeug ausgestelltes Export-Lufttüchtigkeitszeugnis nach den Bedingungen dieses Anhangs und den technischen Durchführungsverfahren nur an, wenn der Inhaber der Musterzulassung oder der eingeschränkten Musterzulassung für das gebrauchte Luftfahrzeug existiert und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieses Luftfahrzeugmusters unterstützt.

- (2) Für die Akzeptanz von Export-Lufttüchtigkeitszeugnissen gebrauchter Luftfahrzeuge, die im Rahmen des Aufsichtssystems der ausführenden Partei hergestellt wurden, nach Absatz 1 dieses Artikels unterstützt die zuständige Behörde der ausführenden Partei auf Anfrage die zuständige Behörde der einführenden Partei bei der Beschaffung folgender Daten und Informationen:
- a) Konfiguration des Luftfahrzeugs bei seiner Auslieferung vom Hersteller und
 - b) spätere von der zuständigen Behörde der ausführenden Partei genehmigte Änderungen und Reparaturen des Luftfahrzeugs.
- (3) Die einführende Partei kann, wie in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt, Inspektions- und Instandhaltungsaufzeichnungen anfordern.
- (4) 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 Artikel 25 Absatz 2 dieses Anhangs sowie den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels 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 sie alle bei der Ausfuhr akzeptierten Ausnahmen.

ABSCHNITT G

QUALIFIKATION DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN

ARTIKEL 28

Qualifikationsanforderungen an die Akzeptanz von Konformitätsfeststellungen und Zertifikaten

Jede Partei unterhält ein strukturiertes und wirksames Zertifizierungs- und Aufsichtssystem für die Durchführung dieses Anhangs, darunter

- a) einen Rechts- und Regelungsrahmen, der insbesondere die regulatorischen Befugnisse gegenüber den im Rahmen des Regulationssystems für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt der Partei beaufsichtigten Stellen gewährleistet;
- b) eine Organisationsstruktur, die auch eine klare Zuweisung der Zuständigkeiten umfasst;
- c) ausreichende Ressourcen, einschließlich qualifizierten Personals mit ausreichenden Kenntnissen, Erfahrungen und Schulungen;
- d) geeignete Prozesse, die in Strategien und Verfahren dokumentiert sind;
- e) Unterlagen und Aufzeichnungen sowie

- f) ein bewährtes Inspektionsprogramm, das gewährleistet, dass der Rechts- und Regelungsrahmen von den verschiedenen Komponenten des Aufsichtssystems einheitlich umgesetzt wird.

ARTIKEL 29

Fortlaufende Qualifikation der zuständigen Behörden

- (1) Um das gegenseitige Vertrauen in die Regulationssysteme der Parteien im Hinblick auf die Durchführung dieses Anhangs und die Sicherstellung eines hinreichend gleichwertigen Sicherheitsniveaus aufrechtzuerhalten, bewerten die Technischen Organe der Parteien regelmäßig die Einhaltung der in Artikel 28 dieses Anhangs festgelegten Qualifikationsanforderungen durch die zuständigen Behörden der anderen Partei. Die Modalitäten dieser fortlaufenden gegenseitigen Bewertungen werden in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt.
- (2) Die zuständigen Behörden der Parteien kooperieren miteinander, wenn solche Bewertungen erforderlich sind, und stellen sicher, dass die ihrer Aufsicht unterstehenden beaufsichtigten Stellen den Technischen Organen Zugang gewähren.

- (3) Ist das Technische Organ einer Partei der Auffassung, dass die fachliche Kompetenz einer zuständigen Behörde der anderen Partei nicht mehr ausreicht oder die Akzeptanz der von dieser zuständigen Behörde getroffenen Konformitätsfeststellungen oder ausgestellten Zertifikate ausgesetzt werden sollte, weil das System der anderen Partei zur Durchführung dieses Anhangs kein hinreichend gleichwertiges Sicherheitsniveau mehr sicherstellt, um diese Akzeptanz zu ermöglichen, setzen sich die Technischen Organe hierüber ins Benehmen, um Abhilfemaßnahmen festzulegen.
- (4) Kann im Wege gegenseitig akzeptierter Mittel das gegenseitige Vertrauen nicht wieder hergestellt werden, können die Technischen Organe der Parteien die in Absatz 3 dieses Artikels genannte Angelegenheit an das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung verweisen.
- (5) Kann die Angelegenheit im Aufsichtsgremium für die Zertifizierung nicht beigelegt werden, kann jede Partei die in Absatz 3 dieses Artikels genannte Angelegenheit an den nach Artikel 11 dieses Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss weiterleiten.

ABSCHNITT H

MITTEILUNGEN, KONSULTATIONEN UND UNTERSTÜTZUNG

ARTIKEL 30

Mitteilungen

Vorbehaltlich der von den Technischen Organen im Einzelfall beschlossenen Ausnahmen werden alle Mitteilungen zwischen den zuständigen Behörden der Parteien, einschließlich der in den technischen Durchführungsverfahren festgelegten Dokumentation, in englischer Sprache abgefasst.

ARTIKEL 31

Technische Konsultationen

- (1) Die Technischen Organe behandeln Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Anhangs im Wege der Konsultation.
- (2) Kann im Rahmen der Konsultation nach Absatz 1 dieses Artikels eine für beide Seiten annehmbare Lösung nicht erreicht werden, können die Technischen Organe der Parteien die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Angelegenheit an das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung verweisen.

- (3) Kann die Angelegenheit im Aufsichtsgremium für die Zertifizierung nicht beigelegt werden, können die Parteien die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Angelegenheit an den nach Artikel 11 dieses Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss weiterleiten.

ARTIKEL 32

Unterstützung bei der Zertifizierung und Tätigkeiten der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Für die im Zusammenhang mit Konstruktion, Produktion und Umweltschutz stehende Zertifizierung und für die Tätigkeiten der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit kann die zuständige Behörde einer Partei der zuständigen Behörde der anderen Partei auf Anfrage, im gegenseitigen Einvernehmen und soweit es die Ressourcen zulassen, technische Unterstützung, Daten und Informationen zur Verfügung stellen. Die zu leistende Unterstützung und der Unterstützungsprozess werden in den technischen Durchführungsverfahren festgelegt.