



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 3.8.2009
SEK(2009) 1097 endgültig

Empfehlung für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung der Kommission, ein bilaterales Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Brasilien über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit auszuhandeln

BEGRÜNDUNG

1. INTERNATIONALER HINTERGRUND

1. Es ist weitgehend anerkannt, dass die Zivilluftfahrt eine streng regulierte Tätigkeit ist, da sie erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit der Fluggäste und von Personen am Boden haben kann. Dies gilt insbesondere für die Beaufsichtigung der Lufttüchtigkeit und die laufende Überwachung von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugkomponenten sowie der an Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und Betrieb beteiligten Organisationen und Personen. In diesen Bereichen haben die Staaten umfassende Systeme der Regulierung und Zertifizierung entwickelt, sodass ein Luftfahrzeug nur dann betrieben und eine Komponente nur dann in ein Luftfahrzeug eingebaut werden kann, wenn eine Zulassung vorliegt und die Nachverfolgbarkeit gewährleistet ist, damit die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie die Tauglichkeit von den Personen, die ein Luftfahrzeug betreiben, überwacht werden können. In gleicher Weise unterliegen Organisationen, die mit der Konstruktion, der Herstellung, der Instandhaltung oder dem Betrieb solcher Erzeugnisse betraut sind, der Zulassung oder Überwachung. Instandhaltungspersonal muss über Genehmigungen verfügen, und Organisationen, die dieses Personal ausbilden, unterliegen je nachdem, in welchem Staat sie niedergelassen sind, einer mehr oder weniger strengen Überwachung. Ähnliche Grundsätze und Verfahren gelten für den Betrieb von Luftfahrzeugen und für mit dem Flugbetrieb befasste Organisationen und Flugbesatzungen und deren Ausbildung, einschließlich der für diesen Zweck eingesetzten Übungsgeräte (Simulatoren), sowie für die Umweltzertifizierung von Luftfahrterzeugnissen.
2. Es ist ferner weithin bekannt, dass hinsichtlich des Handels mit Luftfahrterzeugnissen – d.h. Flugzeugtriebwerke, Propeller, Teile und Ausrüstungen – ein Mindestmaß an Harmonisierung notwendig ist, damit gewerbliche und nichtgewerbliche Luftfahrtunternehmen, wenn sie Flüge von einem Staat in einen anderen durchführen, nicht Anforderungen unterworfen sind, die miteinander unvereinbar sind. Es wurden daher Maßnahmen zur internationalen Zusammenarbeit getroffen, damit Staaten ihre jeweiligen Zertifizierungssysteme und die Ausübung der Aufsichtspflicht gegenseitig anerkennen können, sofern die Mindestnormen und die empfohlenen Verfahren für Luftfahrzeuge, Luftfahrtunternehmen und Flugbesatzungen gemäß dem Anhang des Chicagoer Abkommens von 1944 eingehalten werden. Umgekehrt berechtigt die Einhaltung die Inhaber entsprechender Zulassungen, die von einem Vertragsstaat des Chicagoer Abkommens ausgestellt wurden, das Hoheitsgebiet jedes anderen Vertragsstaats zu überfliegen. Eine solche Harmonisierung gewährleistet jedoch nur die Interoperabilität des internationalen Zivilluftfahrtsystems, nicht aber den freien Verkehr von Erzeugnissen, Dienstleistungen und Personen.
3. In dem durch das Chicagoer Abkommen geschaffenen System wird das Recht eines jeden Vertragsstaats anerkannt, strengere Anforderungen an die eigenen Betreiber zu stellen, einschließlich der von ihnen eingesetzten Erzeugnisse und des von ihnen beschäftigten Personals. Dies ermöglicht es den Staaten insbesondere, das Schutzniveau den Erwartungen ihrer Bürger anzupassen. Außerdem werden in ICAO-Richtlinien allgemeine Ziele festgelegt, es bleibt aber weitgehend den

Vertragsstaaten überlassen, mit welchen Regulierungsmaßnahmen sie die Mindeststandards und die empfohlenen Verfahren im Einzelnen erreichen. Insgesamt hat dies im Laufe der Zeit dazu geführt, dass die Staaten relativ unterschiedliche Regulierungssysteme entwickelt haben und dass Bescheinigungen, Zulassungen und Lizenzen, die von einem Staat ausgestellt wurden, nicht automatisch die Einhaltung der Anforderungen eines anderen Staates belegen.

2. DER RECHTLICHE RAHMEN IN DER GEMEINSCHAFT

4. Die Europäische Gemeinschaft führte 2002 eine Reihe gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt ein und errichtete die Europäische Agentur für Flugsicherheit¹. Mit den genannten Vorschriften wurden der Rahmen und die wesentlichen Anforderungen hinsichtlich eines einheitlichen und hohen Schutzniveaus für die europäischen Bürger festgelegt. Durch die Annahme von Durchführungsmaßnahmen² wurde sichergestellt, dass Erzeugnisse, Personen und Organisationen in der Gemeinschaft diese Vorschriften sowie die geltenden Umweltschutzvorschriften einhalten. Dies sollte auch dazu beitragen, den freien Verkehr für Waren, Personen und Organisationen im Binnenmarkt zu erleichtern. Die 2002 festgelegten Rahmenvorschriften wurden 2008 modernisiert und ausgeweitet³ und umfassen nun luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, gewerbliche Luftverkehrsbetreiber sowie Piloten und Personen, Erzeugnisse und Organisationen, die bei deren Ausbildung und flugmedizinischer Untersuchung eingesetzt werden bzw. mitwirken, und sehen vor, dass diese zugelassen oder lizenziert werden, sobald ihre Übereinstimmung mit grundlegenden Anforderungen feststeht, die von der Gemeinschaft nach den Normen und empfohlenen Verfahren des Chicagoer Abkommens festgelegt werden.
5. Seit 2002 soll durch die gemeinsamen Sicherheitsvorschriften ausdrücklich die Zusammenarbeit mit Drittländern gefördert werden, um die Ziele des Europäischen Sicherheitssystems zu erreichen. Dementsprechend ermöglicht die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 unter angemessener Kontrolle der Gemeinschaft die Anerkennung von Zulassungen für ausländische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Organisationen und Personen, die von einem Drittland erteilt wurden, durch die Gemeinschaft. Falls keine entsprechende Vereinbarung besteht, können Mitgliedstaaten über Vereinbarungen auf zwischenstaatlicher Ebene die von einem

¹ Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1-21.

² Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6-79, und Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1-165.

³ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1-49.

Drittland erteilten Zulassungen für ausländische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, Organisationen und Personen anerkennen.

6. Die Beseitigung technischer Handelshemmnisse ist ein Ziel der gemeinsamen Handelspolitik und unterliegt damit der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft. Mit der Annahme der gemeinsamen Vorschriften für die Zivilluftfahrt und der Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) konnte die Gemeinschaft in den betreffenden Bereichen außerdem eine interne Harmonisierung verwirklichen.
7. Dies wird in Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eindeutig anerkannt:
„Abweichend von den Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen können die Agentur oder die Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage von Zulassungen bzw. Zeugnissen, die von Luftfahrtbehörden eines Drittlands erteilt wurden, gemäß zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Land geschlossenen Abkommen über die gegenseitige Anerkennung Zulassungen bzw. Zeugnisse erteilen.“

3. BEZIEHUNGEN ZU BRASILIEN

8. Um die Erteilung solcher Zulassungen und Genehmigungen zu vereinfachen, haben die nationalen Regulierungsbehörden seit Jahren Absprachen verschiedener Art untereinander getroffen. Diese reichen von „Auslagerungsverträgen“, bei denen der exportierende Staat es übernimmt, bestimmte Aufgaben bei der Zulassung und fortlaufenden Überwachung im Auftrag des importierenden Staates zu erfüllen, um die Erteilung und Aufrechterhaltung von Zulassungen oder Genehmigungen zu erleichtern, bis hin zu umfassenden bilateralen Vereinbarungen, die die gegenseitige Anerkennung der Zertifizierungsfeststellungen bei einigen oder allen Zertifizierungsaufgaben im Bereich der Lufttüchtigkeit umfassen. Der jeweilige Umfang hängt von den Handelsbedürfnissen ab sowie vom Ausmaß des gegenseitigen Vertrauens der Parteien.
9. Bis jetzt arbeitet ein Mitgliedstaat (Vereinigtes Königreich) im Rahmen einer Arbeitsvereinbarung mit Brasilien zusammen, doch wurde diese für die Einfuhr bestimmter außerhalb des Vereinigten Königreichs hergestellter Erzeugnisse nicht formalisiert. Ein weiterer Mitgliedstaat (Italien) schloss im Mai 2000 mit Brasilien eine Vereinbarung im Bereich der Lufttüchtigkeit. Es bestehen allerdings keine bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und der Regierung Brasiliens hinsichtlich einer gegenseitigen Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen für erstmalige und fortlaufende Lufttüchtigkeit oder Instandsetzung.
10. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit arbeitet seit Februar 2004 im Rahmen einer Arbeitsvereinbarung gemäß Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit der Nationalen Behörde für Zivilluftfahrt (ANAC) Brasiliens zusammen.
11. Diese Arbeitsvereinbarung betrifft die Ausfuhr in die Gemeinschaft von bestimmten Luftfahrzeugen, Teilen und Ausrüstungen, die von Embraer Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A (Embraer) konstruiert und hergestellt werden, für welche die ANAC die EASA als die für Lufttüchtigkeit zuständige Aufsichtsbehörde der

importierenden Mitgliedstaaten der Gemeinschaft anerkennt. Der Vorteil dieser Vereinbarung liegt darin, dass die doppelte Überprüfung von Berichten sowie die Duplizierung von Inspektionen, Tests und Testvorführungen, Evaluierungen und Zulassungen abgeschafft werden, was eine größtmögliche Annahme der ANAC-Feststellungen durch die EASA erleichtert. Im Anschluss an Besuche zur Vertrauensbildung und einen Vergleich der Zertifizierungsverfahren und –anforderungen, beschloss die EASA das von der ANAC praktizierte System zur Genehmigung benannter Stellen als Teil des allgemeinen Systems zur Zertifizierung von speziellen Luftfahrzeugmustern, Teilen und Ausrüstungen gemäß der Arbeitsvereinbarung anzuerkennen. Feststellungen, die gemäß dieser Vereinbarung über das Genehmigungssystem erfolgen, haben das gleiche Gewicht wie direkt von der ANAC erbrachte. Allerdings hat die EASA auch das Recht, direkt mit einer benannten Stelle zu interagieren. Die reibungslose Zusammenarbeit zwischen der ANAC und der EASA soll auch den benannten Stellen in Brasilien ermöglichen, in der EG Konformitätsfeststellungen zu treffen und/oder Konformitätskontrollen durchzuführen.

12. Die Vereinbarung umfasst a) die Annahme von neuen und gebrauchten von Embraer hergestellten Luftfahrzeugen, für die die EASA eine Musterzulassung ausgestellt bzw. eine zuvor nach JAA-Verfahren ausgestellte Musterzulassung anerkannt hat, b) Luftfahrzeugmuster/-modelle, für die eine EASA-Musterzulassung beantragt wurde, c) neue Teile und Ausrüstungen für diese Luftfahrzeuge und d) die Genehmigung von ergänzenden Musterzulassungen, die im Namen von Embraer für spezielle (angeführte) Luftfahrzeugmuster ausgestellt werden.
13. Diese Arbeitsvereinbarung trägt dem Hauptgrundsatz der ANAC Rechnung, nämlich keine technischen Entscheidungen über Erzeugnisse zu treffen, deren Entwicklungsstaat ein anderes Land ist, ohne vorher Rücksprache mit der zuständigen Behörde des jeweiligen Entwicklungsstaates zu halten.
14. Derzeit beschränkt sich die Arbeitsvereinbarung auf Embraer-Luftfahrzeuge sowie deren Teile und Ausrüstungen. Was den gewerblichen Luftverkehr betrifft, beläuft sich die derzeitige Präsenz europäischer Erzeugnisse in Brasilien auf annähernd 100 Airbus-Flugzeuge, 10 Fokker-Flugzeuge, 38 Dassault-Flugzeuge, 150 Eurocopter-Helikopter und 50 Agusta-Helikopter. Die Bemühungen der ANAC gelten zu 95% brasilianischen Erzeugnissen, zu 2% Produktvalidierungen und zum restlichen Teil der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausländischer Erzeugnisse in Brasilien.

Die allgemeine Evaluierung des brasilianischen Systems durch die EASA während der letzten fünf Jahre der Zusammenarbeit ergab, dass ausreichend Ähnlichkeiten zwischen den jeweiligen Zertifizierungs- und Aufsichtssystemen der Gemeinschaft bzw. Brasiliens bestehen, was die Annahme von Zertifizierungsfeststellungen der ANAC hinsichtlich brasilianischer Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen erleichtert. In diversen Bereichen bestehen jedoch auch Unterschiede, die die Agentur noch eingehender untersuchen und evaluieren muss.

4. DIE NOTWENDIGKEIT EINES ABKOMMENS DER GEMEINSCHAFT

15. Die gegenseitige Annahme von in der Gemeinschaft bzw. in Brasilien konstruierten und hergestellten neuen und gebrauchten Luftfahrzeugen, Teilen und Ausrüstungen geht weit über den Rahmen und die Kapazitäten der derzeitigen Zusammenarbeit zwischen ANAC und EASA hinaus und kann mit einer Arbeitsvereinbarung allein nicht abgedeckt werden, weswegen ein Abkommen auf Gemeinschaftsebene notwendig wird.
16. Vom rechtlichen Standpunkt aus ist ein solches Abkommen erforderlich für die Annahme sowohl durch die EASA als auch durch die Mitgliedstaaten von Zertifizierungsfeststellungen für neue und gebrauchte Erzeugnisse, die nicht zuvor im Rahmen des JAA-Systems zugelassen worden sind. Es muss außerdem ein geeignetes Ausmaß an gegenseitigem Vertrauen in das System des anderen aufgebaut werden, um den Parteien zu ermöglichen, sich zu überzeugen, dass die am Regulierungsprozess der anderen Partei beteiligten Stellen in der Lage sind, Konformitätsbewertungen und die Regulierungsaufsicht in der zur Erteilung eigener Zulassungen und Genehmigungen nötigen, zufriedenstellenden Weise vorzunehmen. Drittens ist ein solches Abkommen notwendig für die Festlegung der Rahmenbedingungen für einen Vergleich der zwei Systeme in den verschiedenen von der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erfassten Sicherheitsbereichen und für eine sich daraus ergebende Begrenzung der Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeit, was eine Verringerung des Arbeits- und Kostenaufwands für Regulierungsbehörden und Unternehmen mit sich brächte. Abschließend sei festgehalten, dass dieses Abkommen notwendig ist, um das entstandene Vertrauen aufrecht erhalten und stärken und ein nahtloses Sicherheitssystem für alle Beteiligten – Behörden, Hersteller, Luftverkehrsunternehmen und Flugreisende – gewährleisten zu können.
17. Da keine offiziellen Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Brasilien bestehen, die eine solche Annahme ermöglichen könnten, ist ein Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Brasilien dringend notwendig für einen reibungslosen Ausbau der Beziehungen zu Brasilien im Sicherheitsbereich mit dem Ziel der gegenseitigen Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen und –normen, soweit dies möglich ist.
18. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus würde ein Luftverkehrssicherheitsabkommen in erster Linie bestehende Handelsbeziehungen zwischen der Gemeinschaft und Brasilien im Luftverkehrssektor stärken – Die EU-Ausfuhr von Luftfahrprodukten nach Brasilien stellt gegenwärtig in diesem Bereich 33 % der Gesamteinfuhren Brasiliens⁴ . Seit 2004 nehmen die Gemeinschaftsausfuhren von Luftfahrterzeugnissen nach Brasilien stetig zu und stiegen so von 293 Mio. EUR 2004 auf 390 Mio. EUR 2007. Der Wert der Einfuhren in diesem Bereich sank allerdings seit 2005 erheblich. Die Handelsströme seit 2004 zeigen, dass der Luftfahrzeugsektor (Flugzeuge und Helikopter) einen wichtigen Faktor der Handelsbeziehungen zwischen der EU und Brasilien ausmacht. In Bezug auf den Ausfuhrumsatz von Luftfahrzeugen steht Brasilien in der Rangliste der Handelspartner der EU an achter Stelle. Auch hinsichtlich der Einfuhrwerte gehört Brasilien zu einem der besten Handelspartner der EU27 im Luftfahrtbereich, dicht

⁴ Quelle: Eurostat und ISDB Consultation Tool – Statistiken der GD TRADE

hinter den USA und Kanada, mit denen die Gemeinschaft ebenfalls Luftverkehrssicherheitsabkommen geschlossen hat (EU-US 30.6.2008 und EU-Kanada 6.5.2009).

19. Durch ein solches Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Brasilien könnte weiters die Zusammenarbeit auf Bereiche, die über die erstmalige und fortlaufende Lufttüchtigkeit hinaus gehen, ausgeweitet werden, da die Gemeinschaft so die Möglichkeit hätte, im Abkommen die volle Bandbreite der durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 abgedeckten Bereiche zu berücksichtigen und so den Luftverkehr zwischen der Gemeinschaft und Brasilien weiter zu verbessern.
20. Auch würde dieses Abkommen beiden Seiten die Möglichkeit einer breiteren Zusammenarbeit bei der Regelung der Luftverkehrssicherheit bieten, da es den Austausch sicherheitsrelevanter Informationen über Unfälle oder Zwischenfälle ermöglichen und den Weg für eine enge Zusammenarbeit hinsichtlich der Untersuchung oder Vollstreckung bei der Missachtung von Sicherheitsanforderungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und deren Durchführungsvorschriften ebnet könnte.
21. Dies wird auch von den brasilianischen Behörden anerkannt, die Interesse und Bereitschaft ausgedrückt haben, ein solches Abkommen mit der Gemeinschaft zu schließen, um einen eindeutigen Rahmen zur Gewährleistung eines reibungslosen Austauschs von Luftfahrterzeugnissen und -diensten zu schaffen.
22. Die Kommissionsdienststellen haben im letzten Quartal 2008 mit Unterstützung der EASA Sondierungsgespräche mit der ANAC und der brasilianischen Regierung aufgenommen mit dem Ziel, auf beiden Seiten ein gutes Verständnis der jeweiligen Funktionsweise der zwei unterschiedlichen Systeme zu schaffen. Auf Grundlage dessen hat sich die EASA bereits dahingehend geäußert, in welchen Punkten sie die Vereinbarung und die Einleitung eines Vertrauensbildungsprozesses für notwendig erachtet, um ausgehend von umfassenden Kenntnissen und vollem Vertrauen in das Zertifizierungs- und Aufsichtssystem Brasiliens zügige Verhandlungen und einen baldigen Abschluss zu ermöglichen.
23. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Brasilien zunächst auf der Erfahrung, die im Zuge der Umsetzung der Zusammenarbeit auf Behördenebene im Rahmen der Arbeitsvereinbarung zwischen EASA und ANAC gewonnen wurde, begründet sein muss, hat die EASA die folgenden Bereiche festgemacht, in denen gemeinsam mit Brasilien Maßnahmen zur Vertrauensbildung festgelegt werden müssten, zusammen mit Zertifizierungsvorhaben, die in Form von begleiteten Vorhaben (Shadow Projects) über bestimmte Arten von Erzeugnissen durch die EASA überwacht würden:
 - (a) das brasilianische Zertifizierungssystem – einschließlich der Genehmigung als Entwicklungsbetrieb oder gleichwertiger Mittel – muss vollständig beurteilt werden;
 - (b) das brasilianische Herstellungssystem – einschließlich der Genehmigung als Herstellungsbetrieb oder gleichwertiger Mittel – muss vollständig beurteilt werden.

24. Bei einem entsprechenden bilateralen Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Brasilien läge der Schwerpunkt zunächst auf Lufttüchtigkeitszulassungen und der Überwachung von Erzeugnissen der zivilen Luftfahrt, Teilen und Ausrüstungen, Umweltzulassungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen von Erzeugnissen der zivilen Luftfahrt sowie der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Zusammenhang mit der Konstruktion von Luftfahrterzeugnissen.
25. Was Instandhaltungen betrifft, sind derzeit sieben EASA Part-145-Organisationen in Brasilien tätig, die direkt von der EASA (oder einer von der EASA beauftragten und beaufsichtigten nationalen Luftfahrtbehörde) genehmigt wurden und/oder überwacht werden. Damit durch diese Vereinbarung auch in diesem Bereich eine Ausweitung der Zusammenarbeit erfolgen kann, erscheint ein Vertrauensbildungsprozess notwendig, auf dass die Gemeinschaft und insbesondere die EASA sich mit dem brasilianischen Zulassungs- und Aufsichtssystem und den anwendbaren brasilianischen Vorschriften in diesem Bereich vertraut machen können. Sobald ein Vertrauensbildungsprozess eindeutig etabliert ist, könnte der Anhang bezüglich Zulassung und Überwachung von Instandhaltungseinrichtungen zu dem bilateralen Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Brasilien hinzugefügt werden.
26. Andere Bereiche der Zusammenarbeit gemäß Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wie der Flugbetrieb, einschließlich der Sicherheitszulassung brasilianischer Luftfahrtunternehmen für die Durchführung von Flügen in die Gemeinschaft, Pilotenlizenzen und der Ausbildung einschließlich Simulatoren sowie die Umweltzulassung von Erzeugnissen sollten gemäß den in den detaillierten Durchführungsbestimmungen festgelegten gemeinschaftlichen Anforderungen und nach erfolgreichem Abschluss des Vergleichs der jeweiligen Rechtsvorschriften sowie bei erfolgter zufriedenstellender Vertrauensbildung in Betracht gezogen werden. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte eine solche Zusammenarbeit auch in anderen Sicherheitsbereichen im Rahmen des EASA-Sicherheitssystems möglich werden, darunter Flugverkehrsmanagement, Flugnavigationsdienste und Flugplätze.
27. Um die definierten Ziele zu erreichen, müsste ein Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt die folgenden Hauptpunkte enthalten:
- (a) Schrittweise Annäherung zwischen den jeweiligen Anforderungen und Regulierungsprozessen der beiden Parteien;
 - (b) Vertrauensbildung hinsichtlich der Zertifizierungssysteme beider Parteien mit dem Ziel, den zuständigen brasilianischen Behörden zu ermöglichen, innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens im Namen der Gemeinschaft die Aufgaben wahrzunehmen, die sie zur Durchführung der Verordnung (EG) 216/2008 wahrzunehmen haben;
 - (c) Vertrauensbildung im Bereich der Aufsicht mit dem Ziel, beiden Parteien zu ermöglichen, sich zu überzeugen, dass die am Regulierungsprozess der anderen Partei beteiligten Stellen in der Lage sind, Konformitätsbewertungen und die Regulierungsaufsicht in der zur Erteilung eigener Zulassungen nötigen, zufriedenstellenden Weise vorzunehmen.

- (d) Verstärkung der Zusammenarbeit durch regelmäßige Konsultationen zwischen den Parteien, um zu gewährleisten, dass das Abkommen ordnungsgemäß funktioniert, und insbesondere durch die Einführung geeigneter Mechanismen der Zusammenarbeit, um auf Gegenseitigkeitsbasis die fortdauernde Eignung und Befähigung der Regulierungsstellen, die an seiner Durchführung beteiligt sind, zu überprüfen;
- (e) ein System zur ständigen Überwachung des Funktionierens des Abkommens einschließlich sämtlicher Anhänge, um die Verwaltung des Abkommens durch einen gemeinsamen Ausschuss von Vertretern beider Parteien zu ermöglichen, dessen Aufgabe es ist, rasche Lösungen für Probleme im Zusammenhang mit der Durchführung des Abkommens vorzuschlagen.

5. EMPFEHLUNG

28. Angesichts der obigen Ausführungen empfiehlt die Kommission,

- (a) dass der Rat die Kommission ermächtigt, ein bilaterales Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Brasilien über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und Umweltverträglichkeit auszuhandeln;
- (b) dass, damit die Kommission den Bestimmungen des Vertrags entsprechend diese Verhandlungen im Namen der Europäischen Gemeinschaft führen kann, der Rat einen besonderen Ausschuss einsetzt, der sie bei dieser Aufgabe unterstützt, und
- (c) dass der Rat die beigefügten Verhandlungsrichtlinien erteilt.

Empfehlung für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung der Kommission, ein bilaterales Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Brasilien über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und Umweltverträglichkeit auszuhandeln

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 300 Absatz 1,

auf Empfehlung der Kommission⁵,

BESCHLIESST:

Artikel 1

Die Kommission wird hiermit ermächtigt, ein bilaterales Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Brasilien über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und Umweltverträglichkeit auszuhandeln.

Artikel 2

Die Kommission führt diese Verhandlungen im Namen der Europäischen Gemeinschaft mit der Unterstützung eines besonderen Ausschusses, der hiermit eingesetzt wird.

Artikel 3

Die Kommission führt die Verhandlungen auf der Grundlage der beigefügten Verhandlungsrichtlinien.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

ANHANG

VERHANDLUNGSRICHTLINIEN

BILATERALES ABKOMMEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT UND BRASILIEN ÜBER DIE GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON ZERTIFIZIERUNGSFESTSTELLUNGEN IM BEREICH DER SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT UND DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Die Kommission führt Verhandlungen im Hinblick auf den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Brasilien über die gegenseitige Anerkennung von Zertifizierungsfeststellungen im Bereich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt und der Umweltverträglichkeit, in erster Linie bezüglich der Zulassung von Luftfahrterzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen.

Ein solches Abkommen könnte zu einem angemessenen Zeitpunkt und nach Abschluss eines Vertrauensbildungsprozesses auch die Zulassung und Überwachung der an der Instandhaltung solcher Luftfahrterzeugnisse, Teile und Ausrüstungen beteiligten Organisationen und Personen umfassen.

Zweck des Abkommens ist die Erleichterung des Handels mit Luftfahrterzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie mit Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Luftfahrzeugen.

Das Abkommen soll insbesondere Folgendes ermöglichen:

- Erzeugnisse, die unter der Regulierungsaufsicht einer Partei konstruiert, hergestellt, verändert oder instandgesetzt werden, erhalten problemlos die notwendigen Zulassungen für die Eintragung oder den Betrieb unter der Regulierungsaufsicht der anderen Partei;
- Luftfahrzeuge, die unter der Regulierungsaufsicht einer Partei eingetragen sind oder betrieben werden, können von Betrieben unter der Regulierungsaufsicht der anderen Partei instandgehalten werden;

wodurch soweit wie möglich die doppelte Bewertung, Prüfung und Kontrolle auf wesentliche regulatorische Unterschiede beschränkt wird und auf das Zertifizierungssystem einer der beiden Parteien zur Prüfung der Übereinstimmung mit den Anforderungen der anderen Partei zurückgegriffen wird. Zu diesem Zweck kann das Abkommen das Recht der jeweiligen Regulierungsbehörde der Parteien anerkennen, Zeugnisse über eine solche Übereinstimmung im Namen der anderen Partei auszustellen.

Zur einfacheren Erreichung des oben genannten Ziels kann das Abkommen die regulatorische Zusammenarbeit mit dem Ziel vorsehen, die Anforderungen und Regulierungsverfahren beider Parteien einander anzunähern.

Das Abkommen kann auch in allen von ihm erfassten Bereichen Vertrauensbildungsprozesse umfassen, die es jeder Partei ermöglichen sollen, sich zu überzeugen, dass die am Regulierungsprozess der anderen Partei beteiligten Stellen in der Lage sind, Konformitätsbewertungen und die Regulierungsaufsicht in der zur Erteilung eigener Zulassungen nötigen, zufriedenstellenden Weise vorzunehmen. Solche Vertrauensbildungsprozesse sollen zum Ziel haben, den zuständigen Behörden aller

Mitgliedstaaten zu ermöglichen, im Auftrag Brasiliens innerhalb einer angemessenen Frist die Aufgaben zu erfüllen, die sie für die Umsetzung der Richtlinie (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsvorschriften zu erfüllen haben.

Dies kann auch geeignete Mechanismen der Zusammenarbeit beinhalten, um auf Gegenseitigkeitsbasis die fortdauernde Eignung und Befähigung der Regulierungsstellen, die an seiner Durchführung beteiligt sind, zu überprüfen, indem gemeinsame Prüfungen, Inspektionen und Untersuchungen von Behörden und Einrichtungen unter der Regulierungsaufsicht der Parteien durchgeführt werden.

Das Abkommen soll die Durchführung regelmäßiger Konsultationen zwischen den Parteien vorsehen, um die zufriedenstellende Funktion des Abkommens zu gewährleisten.

Die Verwaltung des Abkommens kann gegebenenfalls einem gemeinsamen Ausschuss aus Vertretern beider Parteien übertragen werden. Das Abkommen kann auch die in allen von ihm erfassten Bereichen die Einrichtung von gemeinsamen sektoralen Unterausschüssen vorsehen, welche die Funktion des Abkommens in diesen Bereichen überwachen und Lösungen zur Behebung eventueller Probleme in dem betreffenden Bereich vorschlagen.

Das Abkommen umfasst Verfahren für seine Ausdehnung auf die Umweltzulassung von Erzeugnissen, auf den Flugbetrieb, einschließlich der Erteilung von Genehmigungen an Luftfahrzeuge von Unternehmen der Parteien zur Durchführung von Flügen im Luftraum bzw. über dem Hoheitsgebiet der Parteien, auf die Lizenzierung der Flugbesatzungen und die Zulassung synthetischer Ausbildungsgeräte nach gemeinsamer Festlegung der Parteien sowie, zu einem späteren Zeitpunkt, auf Flugnavigationsdienste.