KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.10.2008
KOM(2008) 615 endelig

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om civil luftfartssikkerhed

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om civil luftfartssikkerhed

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

1. Kommissionen anmodede den 25. februar 2004 Rådet om bemyndigelse til at føre forhandlinger om en bilateral aftale med Canada om gensidig anerkendelse af certificeringskonstateringer inden for civil luftfartssikkerhed og af miljømæssig godkendelse.

2. Rådet gav sin bemyndigelse den 21. april 2004 og pålagde Kommissionen at gennemføre disse forhandlinger i overensstemmelse med en række forhandlingsdirektiver og udpegede et særligt udvalg til at bistå Kommissionen med denne opgave.

3. Ifølge Kommissions bemyndigelse var det hensigten at indgå en aftale om gensidig anerkendelse af konstateringer med hovedvægt på to aspekter:

   a) at produkter, som konstrueres, fremstilles, ændres eller repareres under den ene parts myndighedskontrol, uden vanskelighed kan opnå de nødvendige godkendelser og registreres eller anvendes under den anden parts myndighedskontrol

   b) at fly, som registreres eller opereres under den ene parts myndighedskontrol, kan vedligeholdes af organisationer under den anden parts myndighedskontrol.

4. Hovedformålet med forhandlingsdirektiverne var at lette handelen med varer og tjenesteydelser, der er omfattet af aftalen, og i videst muligt omfang begrænse dobbeltarbejde i forbindelse med vurderinger, prøver og kontrol til tilfælde med afgørende regelforskelle, idet det overlades til hver enkelt parts certificeringssystem at kontrollere overensstemmelsen med den anden parts krav.

5. Med henblik på at opfylde disse mål blev der peget på følgende i forhandlingsdirektiverne:

   – parternes krav og kontrolprocesser kan harmoniseres gradvist

   – hvordan tilliden til begge parters certificeringssystemer bevares ved at bygge på de vundne erfaringer fra samarbejdet mellem Canada og de fælles luftfartsmyndigheder (JAA), således at alle medlemsstaters kompetente myndigheder på vegne af den canadiske kompetente myndighed, Transport Canada (TCCA), kan udføre deres opgaver i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 216/2008, som er trådt i stedet for forordning nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

   – hver part kan gives mulighed for at overbevise sig om, at de organer, der forestår den anden parts kontrolprocesser, er i stand til på tilfredsstillende vis at udføre de overensstemmelsesvurderinger og lovpligtige tilsyn, som er nødvendige for udstedelse af dens egne godkendelser

– samarbejdet kan forbedres ved at afholde regelmæssige samråd mellem parterne for at sikre, at aftalen fungerer tilfredsstillende, navnlig ved at indføre hensigtsmæssige samarbejdsordninger, således at parterne på et gensidigt grundlag kan verificere, at de kontrolorganer, der står for gennemførelsen af aftalen, stadig er kvalificerede og kompetente

– der kan oprettes et system for løbende kontrol af, at aftalen fungerer efter hensigten, og dette gælder især for aftalens bilag, som udgør en integrerende del af aftalen, og aftalen kan administreres af et fælles udvalg bestående af repræsentanter for begge parter, som får til opgave hurtigt at finde løsninger på problemer, som opstår ved aftalens gennemførelse.

2. FORHANDLINGSPROCESSEN

6. Under forhandlingerne med Canada er der lagt vægt på, hvordan der kan åbnes for gensidig anerkendelse af certificering af luftdygtighed for luftfartøjer og komponenter og apparatur, som er monteret i disse, og godkendelser af organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, produktion og vedligeholdelse heraf. Disse godkendelser udstedes af en af parterne under anvendelse af bestemte procedurer for luftdygtighed og vedligeholdelse. Under forhandlingerne blev de to parter enige om, at nedfælde disse procedurer i separate bilag til aftalen.

7. Teksten i aftalen og dens bilag blev paraferet af Kommissionen og Transport Canada i Bruxelles den 25. april 2007. Da Canada på dette tidspunkt var i gang med en omstrukturering af sine interne audit- og tilsynsprocedurer, anmodede Kommissionen og EASA om, at Canada gennem en tillidsskabende dialog skulle påvise, at de nye processer var effektive, navnlig for så vidt angår vedligeholdelse og tilsynet med vedligeholdelsesorganisationer, før parterne afsluttede deres interne procedurer med henblik på en undertegnelse af aftalen.

8. Inden for rammerne af den tillidsskabende dialog blev der afholdt en række møder mellem EASA og TCCA med sigte på at forberede vejledningerne vedrørende vedligeholdelse og de dertil hørende tekniske evalueringsopgaver for disse to tekniske repræsentanter. Fællesskabet og Canada havde allerede erfaring med og opbygget tillid til det canadiske system via et gnidningsløst og effektivt samarbejde inden for rammerne af JAA på grundlag af en samarbejdsordning. Det var derfor nødvendigt at forstå og evaluere, i hvilket omfang de ændringer, som Transport Canada påtænkte, ville påvirke myndighedens aktuelle sikkerhedsstyringssystem og anvendelsen af aftalen, herunder navnlig hvordan tilliden kunne bevares mellem parterne.

9. Ændringerne i de interne auditprocedurer og tilsynssystemet hos Transport Canada skulle iværksættes i to faser:

– Den første fase bestod af en analyse af sikkerhedsforholdene hos virksomheder, som Transport Canada fører tilsyn med, på grundlag af risikovurderinger og en analyse af myndighedens kapacitetsbehov med henblik på at sikre en korrekt gennemførelse og håndhævelse af dens regler uden at påvirke de bestående tilsynsprocedurer.

– Den anden fase ville blive brugt til at indføre ændringer, som viste sig hensigtsmæssige på baggrund af de vundne erfaringer og resultaterne af de risikovurderinger, der blev gennemført i den første fase.

10. Da de påtænkte ændringer potentielt kunne påvirke vedligeholdelsen og de canadiske myndigheders tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer placeret i Canada, præsenterede TCCA flere gange sin nye tilgang til tilsyn med virksomheder (på grundlag af risikoevaluerings- og sikkerhedsstyringssystemer) for EASA – i Köln den 23. og 24. april 2007 og i Prag den 6. juni 2007. Præsentationerne viste, at ændringerne netto førte til positive resultater i den første fase, idet myndigheden fik bedre mulighed for at prioritere allokeringen af sine ressourcer efter at have risikovurderet de virksomheder, som den fører tilsyn med, og derfor kunne gribe målrettet ind. EASA's standardiseringsgruppe aflagde efter præsentationerne besøg i Ottawa (17. til 22. september 2007). TCCA præsenterede under dette besøg en række afklaringer af, hvordan tilsynet foregår, og EASA gennemførte en inspektion (MIST - maintenance international standardisation) for at få belyst TCCA's nye tilgang. I det omfang intervallerne for vedvarende luftdygtigheds- og vedligeholdelsesinspektioner var bibeholdt i den første fase, bekræftede besøget de positive resultater, som ændringerne af det canadiske system havde medført.

11. Den første fase er ikke afsluttet endnu. I de forskellige møder mellem EASA og Transport Canada, kunne EASA give udtryk for sin generelle tilfredshed med, at det system, som TCCA har indført, tilvejebringer et sikkerhedsniveau, der er på højde med Fællesskabets. Med henblik på bedre at kunne foregribe og forvalte ændringer i inspektionerne hos vedligeholdelsesorganisationerne, som eventuelt indføres i den anden fase, sikrer EASA og TCCA via Sektorudvalget for Vedligeholdelse, som oprettes jf. aftalen, at der til enhver tid er tillid til modpartens tilsynssystem.

3. AFTALENS RETSGRUNDLAG

12. Ifølge Domstolens retspraksis hører fjernelse af tekniske hindringer for samhandelen med varer inden for den fælles handelspolitiks anvendelsesområde, jf. EF-traktatens artikel 133, stk. 1, og dermed under Fællesskabets enekompetence[1].

13. Endvidere har Fællesskabet med ikrafttræden i september 2002 af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA) – afløst af forordning (EF) nr. 216/2008[2] - opnået intern harmonisering på de områder, der er omfattet af denne forordning, det vil nærmere betegnet sige luftfartstekniske produkters oprindelige og vedvarende luftdygtighed (herunder vedligeholdelse) og miljøforenelighed. Denne forordning er suppleret med en række gennemførelsesforanstaltninger (Kommissionens forordning

---

[1] Samling 1/94, WTO, [1994] Samling af afgørelser I-5267, præmis 33. I overensstemmelse med retspraksis indgås aftaler om gensidig anerkendelse for produkter almindeligvis på grundlag af EF-traktatens artikel 133. Se eksempelvis Rådets afgørelse 1999/78/EF af 22. juni 1998 om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om gensidig anerkendelse, EFT L 31 af 4.2.1999.

[2] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF, EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

(EF) nr. 1702/2003 og (EF) nr. 2042/2003), hvori der fastlægges krav og procedurer, som skal følges af ansøgere, certifikatindehavere og myndigheder for at sikre, at grundforordningens væsentlige krav og mål altid efterkommes. Den foreslåede aftale får indflydelse på denne fællesskabslovgivning efter den retspraksis, der følger af AETR-dommen.

14. Derfor finder Kommissionen, at Fællesskabet har enekompetence til at indgå aftalen på grundlag af EF-traktatens artikel 133, stk. 4, og artikel 80, stk. 2.

4. AFTALENS STRUKTUR

15. Den forhandlede aftale afspejler i det store og hele strukturen i en "klassisk" aftale om luftfartssikkerhed, kaldet "BASA" - Bilateral Aviation Safety Agreement, som betegner de eksisterende bilaterale flyvesikkerhedsaftaler mellem medlemsstater og Canada. Aftalen bygger i lighed med BASA'erne på gensidig tillid til den anden parts system og på sammenligningen af regelforskelle. Den fastlægger derfor forpligtelser og samarbejdsmetoder mellem den eksporterende og importerende myndighed, således at sidstnævnte kan udstede sit eget certifikat for luftfartsproduktet, -apparaturet eller -delen uden at skulle dublere alle den eksporterende myndigheds vurderinger, samt procedurer til bilæggelse af tvister i forbindelse med ændring af aftalen.

16. Det fastlægges i aftalens bilag, hvordan parterne skal samarbejde og anerkende den anden parts certificeringskonstateringer på området luftdygtighed og vedligeholdelse (metoder, hvilke produkter eller tjenesteydelser er omfattet samt regelforskelle, der også kaldes "særlige betingelser").

17. Aftaleudkastet er forskelligt fra bestående BASA'er mellem medlemsstater og tredjelande, herunder Canada. Bilagenes bestemmelser placeres sædvanligvis for BASA'ernes vedkommende i særlige ordninger mellem de civile luftfartsmyndigheder, og de har derfor ikke karakter af en bindende traktat. Disse ordninger kaldes normalt "MIP" (Maintenance Implementation Procedures – vedligeholdelsesudførelsesprocedurer) og "IPA" (Implementing Procedures for Airworthiness – udførelsesprocedurer for luftdygtighed). BASA-bestemmelser kan i praksis først træde i kraft, når en IPA og/eller en MIP er underskrevet, fordi det i disse dokumenter defineres, hvordan målene i BASA'en skal opfyldes. Fra begyndelsen af forhandlingerne blev parterne enige om, at de særlige procedurer, som gør begge parter i stand til gensidigt at anerkende certificeringskonstateringer inden for de to områder, nemlig certificering af konstruktion og produktion og godkendelse af vedligeholdelsesorganisationer, skulle nedfældes i bilagene, som binder begge parter i samme omfang, og som er integrerende dele af aftalen.

18. Aftaleudkastet giver parterne mulighed for at overveje andre måder, hvorpå aftalens virkemåde kan forbedres, og for at fremsætte anbefalinger om ændringer via Fællesudvalget, herunder om at tilføje nye bilag til aftalen. Det lader parterne frit vælge, hvordan aftalen og bilagene ændres, jf. proceduren, hvor parterne meddeler hinanden, at de nationale procedurer for ikrafttræden af en aftalt ændring er afsluttet. Navnlig, hvor ændringerne vedrører bestående bilag eller indføjelse af nye bilag, kan parterne enes om at ændre aftalen gennem en ukompliceret udveksling af diplomatiske noter.

19. Aftaleudkastet giver desuden Fællesskabet en nettofordel, fordi det etablerer gensidig anerkendelse af certificeringskonstateringer inden for alle luftfartsdygtighedsområder for alle medlemsstater. Det bør her bemærkes, at kun 6 medlemsstater har en bilateral aftale med Canada, som omfatter produktcertificering. Indtil nu har Transport Canada også anerkendt europæiske myndigheders konstateringer, navnlig når disse var underlagt JAA's regi, i forbindelse med udstedelsen af deres egne godkendelser. På samme måde har JAA auditeret det canadiske system og aftalt "outsourcingkontrakter" med de canadiske myndigheder, som nøje beskriver de processer, der skal følges, for at JAA kan anbefale sine medlemmers myndigheder at anerkende konstateringerne. Samme fremgangsmåde bruges i forbindelse med godkendelsen af vedligeholdelsesorganisationer, hvor der kun findes 6 formelle aftaler. Også på dette område er der en "outsourcingordning" mellem Transport Canada og JAA, som gør at JAA-medlemmernes myndigheder kan anerkende canadiske reparationsstationer (vedligeholdelsesorganisationer), som de canadiske myndigheder fører tilsyn med. Der er på nuværende tidspunkt ingen ordninger, der omfatter miljøcertificering af luftfartstekniske produkter.

5. AFTALENS INDHOLD

5.1. Entydige rettigheder og forpligtelser for begge parter

20. Aftalen indeholder ingen forslag, der går videre, end hvad hver parts gældende lovgivning åbner mulighed for. Den gældende lovgivning for Det Europæiske Fællesskab er forordning (EF) nr. 216/2008, som trådte i stedet for forordning (EF) nr. 1592/2002 og gennemførelsesbestemmelserne hertil med alle senere ændringer.

21. Dette indebærer, at fællesskabssystemet afspejles fuldt ud i tekstudkastet, hvor der fastsættes klare skel mellem opgaver, hvad angår certificering af luftfartsprodukter og -komponenter og certificering af organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af sådanne produkter og sådanne komponenter.

22. Med hensyn til vedligeholdelse foreslog canadierne på grundlag af de gode erfaringer med det bilaterale forhold mellem Canada og JAA, at man går ud over mandatet i artikel 12, stk. 1, i forordning nr. 216/2008, hvori det - ligesom i artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1592/2002 tidligere – er fastsat, at inden for rammerne af en international aftale kan certifikater udstedes af EASA eller medlemsstaternes myndigheder på grundlag af certifikater udstedt af et tredjelands myndigheder. De canadiske myndigheder foreslog at udstede godkendelser på vegne af EASA-vedligeholdelsesorganisationer, der er placeret i Canada, og som vedligeholder luftfartøjer og –dele, som er konstrueret i Fællesskabet, uden at EASA behøver at udstede sine egne certifikater/godkendelser på grundlag af certifikater/godkendelser udstedt af Transport Canada. Dette forslag viser Canadas vilje til at opnå fuld gensidig anerkendelse på vedligeholdelsesområdet.

23. Kommissionen mener, at bestemmelserne i artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008 ikke er til hinder for, at Fællesskabet indgår en international aftale, hvorefter certifikater udstedt af et tredjelands kompetente myndigheder automatisk gælder i Fællesskabet.

Med dette mål for øje fastsættes følgende for vedligeholdelse i aftalen:

– Parterne er enige om, at i forbindelse med proceduren for vedligeholdelse er overholdelse af den ene parts gældende lovgivning vedrørende vedligeholdelse og de regelkrav, der er fastsat i tillæg B1 til proceduren, det samme som overholdelse af den anden parts gældende lovgivning.

– Parterne er enige om, at i forbindelse med proceduren for vedligeholdelse anses de certificeringsmåder og -procedurer, der anvendes af hver af parternes kompetente myndigheder, for tilstrækkeligt bevis for overholdelsen af de ovenfor omhandlede krav.

– Parterne er enige om, at i forbindelse med proceduren for vedligeholdelse anses parternes respektive standarder for udstedelse af licenser til vedligeholdelsespersonale for at være ækvivalente.

5.2. Klare midler til at opfylde mandatets mål

24. I udkastet fastsættes det, at hver part skal anerkende den anden parts konstateringer af overensstemmelse i henhold til dennes anførte procedurer, når kontrollen er foretaget i henhold til bestemmelserne i bilagene – artikel 3, stk. 1.

25. I tekstudkastet anerkendes hver parts kontrolmyndigheds ret til på den anden parts vegne at udstede certifikater, der bekræfter overensstemmelse med den anden parts system - artikel 3, stk. 1.

26. Aftaleudkastet sikrer, at den gensidige tillid bevares via et i aftalen fastsat system for løbende samarbejde og samråd gennem øget samarbejde om audit, inspektioner, rettidige underretninger og samråd om alle spørgsmål inden for anvendelsesområdet – artikel 8 om samarbejde, teknisk bistand og åbenhed.

5.3. Regelmæssigt samråd og hurtig tvistbilæggelse

27. Aftaleudkastet er udformet, så det sikrer en gnidningsløs afvikling af det daglige arbejde, således at der hurtigst muligt findes svar på tekniske spørgsmål, som opstår i forbindelse med gennemførelsen. Der nedsættes til dette formål et Fællesudvalg og sektorudvalg – Sektorudvalget for Certificering og Sektorudvalget for Vedligeholdelse, som rapporterer til Fællesudvalget og kontrollerer anvendelsen af bilagene. Både Fællesudvalget og sektorudvalgene har samråds- og mæglingsfunktioner, således at en gnidningsløs afvikling af aftalen sikres ved at oprette et forum, hvor parterne kan løse eventuelle konflikter – artikel 9 (Fællesudvalget) og punkt 2.2. i bilag A vedrørende certificering og punkt 4.2 i bilag B vedrørende vedligeholdelse.

28. Fællesudvalget har til opgave at drøfte og anbefale eventuelle ændringer til aftalen og dens bilag til parterne, og at udvikle arbejdsprocedurer for regelsamarbejde og åbenhed omkring alle aktiviteter, der ikke hører under sektorudvalgenes arbejdsområde. På denne måde kan der ske en konstruktiv drøftelse af spørgsmål, som ikke er omfattet af de to bilag, men omfattet af fællesskabslovgivningen (f.eks. flyveoperationer, licenser og syntetiske træningsanordninger), som kan bane vejen for fremtidige ændringer af aftalen.

29. Der kan til enhver tid anmodes om samråd – artikel 15. Dog bør parterne så vidt muligt søge at løse tekniske problemer på det lavest mulige niveau, inden de udvikler sig til "tvister".

5.4. Opretholdelse af en høj grad af tillid til den anden parts systemer

30. For at opretholde en høj grad af tillid til den anden parts system for certificering af luftdygtighed og fortsat luftdygtighed forpligter Fællesskabet og Canada sig til:

- at meddele den anden part identiteten på den "kompetente myndighed"; for Fællesskabet indebærer dette en meddelelse til Canada om, at en national luftfartsmyndighed er auditeret (af EASA) med et positivt resultat, og at auditeringen viser, at den pågældende myndighed overholder Fællesskabets lovgivning fuldt ud, at den er bekendt med kravene i canadisk lovgivning på de relevante områder, og at den kan opfylde de forpligtelser vedrørende certificering og vedligeholdelse, der følger af bilagene – artikel 5, stk. 2 og 3

- via regelmæssige audit at sikre, at de nationale luftfartsmyndigheder, der er meddelt som "kompetente myndigheder" til den anden part, fortsat er i stand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til aftalen og dens bilag – artikel 5, stk. 5

- at samarbejde om kvalitetssikring og tillade, at den anden part deltager i standardinspektioner og overensstemmelsesvurderinger (myndigheder og virksomheder) – artikel 5, stk. 6, og artikel 8, stk. 5

- at udveksle sikkerhedsdata – disponible oplysninger om ulykker og hændelser – artikel 8, stk. 4, og sikre en passende fortrolighed under udvekslingen af oplysninger – artikel 11

- at underrette den anden part om alle gældende krav og konsultere den anden part om reguleringsmæssige og organisatoriske ændringer i en tidlig fase – artikel 8.

31. Det er også på dette område, at forskellen mellem aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed ligger: Canada har ikke krævet tillidsskabende foranstaltninger i form af egne (eller fælles) inspektioner hos EASA eller de nationale luftfartsmyndigheder som en forudsætning for at undertegne og indgå denne aftale. I modsætning hertil har Amerikas Forenede Stater, inden en aftale kunne undertegnes og indgås, insisteret på a) inspektioner hos EASA og de nationale luftfartsmyndigheder med sigte på at indføje dem som anerkendte kompetente myndigheder i de to bilag om certificering og vedligeholdelse, og b) at “skygge” certificeringsprojekter, hvorved FAA fulgte en række af EASA's certificeringsprojekter i forbindelse med typecertificering og supplerende typecertifikater for at gøre sig bekendt med agenturets procedurer.

5.5. Strenge beskyttelsesforanstaltninger

32. Aftaleudkastet er udformet således, at parterne får den nødvendige fleksibilitet til at kunne reagere øjeblikkeligt over for sikkerhedsproblemer eller fastsætte et højere beskyttelsesniveau, som de anser for nødvendigt af sikkerhedshensyn – artikel 6. Der

er fastsat specifikke procedurer for at gøre parterne i stand til at håndtere sådanne situationer, uden at aftalens gyldighed bringes i fare.

33. Hvis det viser sig, at parterne er ude af stand til på tilfredsstillende vis at afhjælpe en specifik situation, åbner aftalen mulighed for i første omgang at suspendere anerkendelsen af den omstridte kompetente myndigheds konstateringer – artikel 10, og dernæst findes der muligheder og procedurer, som kan benyttes til at bringe en del af eller hele aftalen til ophør – artikel 16, stk. 2.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om civil luftfartssikkerhed

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, og artikel 133, stk. 4, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[3], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets vegne ført forhandlinger om en aftale om civil luftfartssikkerhed med Canada i overensstemmelse med Rådets afgørelse om at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger[4].

(2) Den af Kommissionen forhandlede aftale bør undertegnes med forbehold af senere indgåelse.

(3) Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at deres bilaterale aftaler med Canada om samme emne opsiges med virkning fra datoen for denne aftales ikrafttræden -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Underskrivelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om civil luftfartssikkerhed (i det følgende benævnt "aftalen"), godkendes hermed på Fællesskabets vegne med forbehold af Rådets afgørelse om indgåelse af aftalen. Teksten til aftalen er knyttet som bilag til denne afgørelse.

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, som er beføjet til at undertegne aftalen på Fællesskabets vegne med forbehold af dens indgåelse.

---

[3] EUT C af , s. .

[4] SEK(2004)213 endelig af 25.2.2004.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om civil luftfartssikkerhed

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, og artikel 133, stk. 4, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, artikel 300, stk. 3, første afsnit, og artikel 300, stk. 4,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[5], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets vegne ført forhandlinger om en aftale om civil luftfartssikkerhed med Canada i overensstemmelse med Rådets afgørelse om at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger.

(2) Aftalen blev i overensstemmelse med Rådets afgørelse ../.../EF undertegnet på Fællesskabets vegne den [...] med forbehold af senere indgåelse.

(3) Aftalen bør godkendes.

(4) Der skal fastsættes procedurer for Fællesskabets deltagelse i de udvalg, som skal nedsættes i henhold til aftalen, samt for vedtagelse af visse afgørelser om bl.a. ændring af aftalen og de tilhørende bilag, tilføjelse af nye bilag, opsigelse af individuelle bilag, samråd og bilæggelse af tvister og vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger.

(5) Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at deres bilaterale aftaler med Canada om samme emne opsiges med virkning fra datoen for denne aftales ikrafttræden -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om civil luftfartssikkerhed godkendes herved på Fællesskabets vegne.

2. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

---

[5] EUT C af , s. .

3. Formanden for Rådet bemyndiges hermed til at udpege den person, der er beføjet til at foretage den underretning, der er omhandlet i aftalens artikel 16, stk. 1.

Artikel 2

1. Fællesskabet skal i Fællesudvalget, som nedsættes ved aftalens artikel 9, repræsenteres af Europa-Kommissionen, der bistås af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og ledsages af luftfartsmyndighederne som medlemsstaternes repræsentanter.

2. Fællesskabet skal være repræsenteret i Sektorudvalget for Certificering, jf. afsnit 2 i aftalens bilag A, og i Sektorudvalget for Vedligeholdelse, jf. afsnit 4 i aftalens bilag B, ved Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som bistås af de luftfartsmyndigheder, der direkte er berørt af dagsordenen for hvert møde.

Artikel 3

1. Efter høring af det særlige udvalg, der er udnævnt af Rådet, fastlægger Kommissionen den holdning, som Fællesskabet indtager i Fællesudvalget med hensyn til følgende spørgsmål:

   – vedtagelse eller ændring af Fællesudvalgets forretningsorden, der er omhandlet i aftalens artikel 9, stk. 3.

2. Kommissionen kan efter høring af det særlige udvalg, der er omhandlet i stk. 1, iværksætte følgende foranstaltninger:

   – vedtage beskyttelsesforanstaltninger i overensstemmelse med aftalens artikel 6

   – anmode om samråd i overensstemmelse med aftalens artikel 15

   – suspendere anerkendelse af konstateringer og tilbagekalde sådanne suspenderinger i overensstemmelse med aftalens artikel 10.

3. Rådet træffer med kvalificeret flertal afgørelse i følgende spørgsmål på forslag af Kommissionen:

   – vedtagelse af yderligere bilag i overensstemmelse med aftalens artikel 16, stk. 5

   – eventuelle andre ændringer af aftalen, der ikke henhører under anvendelsesområdet i stk. 1

   – ophævelse af individuelle bilag i overensstemmelse med aftalens artikel 16, stk. 3.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand

BILAG

AFTALE

OM CIVIL LUFTFARTSSIKKERHED
MELLEM
DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB OG CANADA

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB og CANADA, i det følgende benævnt "parterne" -

SOM TAGER HENSYN TIL, at parterne hver især efter en lang periode med udveksling af tekniske oplysninger og bilaterale ordninger mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada har besluttet, at den anden parts standarder og systemer til certificering af luftdygtighed og miljøcertificering eller anerkendelse af civile luftfartsprodukter i tilstrækkelig grad svarer til de egne til at gøre en aftale praktisabel,

SOM ANERKENDER, at der er en voksende tendens hen imod multinational konstruktion, fremstilling og udveksling af civile luftfartsprodukter,

SOM ØNSKER, at fremme den civile luftfarts sikkerhed, miljøkvalitet og miljøforenelighed samt lette udvekslingen af civile luftfartsprodukter,

SOM ØNSKER, at fremme samarbejdet og øge effektiviteten inden for civil luftfartssikkerhed,

SOM MENER, at deres samarbejde kan yde et positivt bidrag til at fremme mere omfattende international harmonisering af standarder og processer,

SOM TAGER HENSYN TIL den mulige nedbringelse af den økonomiske byrde for luftfartsindustrien og operatører, som skyldes overflødige tekniske inspektioner, evalueringer og prøvning,

SOM ANERKENDER den gensidige fordel ved forbedrede procedurer for gensidig anerkendelse af godkendelser og prøvning for så vidt angår luftdygtighed, miljøbeskyttelse, vedligeholdelsesanlæg og vedvarende luftdygtighed,

SOM ANERKENDER, at enhver sådan gensidig anerkendelse må sikre overholdelsen af gældende tekniske forskrifter eller standarder, der mindst svarer til den sikkerhed, der opnås ved en parts egne procedurer,

SOM ANERKENDER, at enhver sådan gensidig anerkendelse også forudsætter, at hver part vedvarende har tillid til den anden parts overensstemmelsesvurderinger,

SOM ANERKENDER parternes respektive forpligtelser i henhold til bilaterale, regionale og multilaterale aftaler om civil luftfartssikkerhed og miljøforenelighed -

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

Artikel 1

Mål

Målene for denne aftale er:

a) i overensstemmelse med den gældende lovgivning for hver part at fastlægge principper og ordninger, som muliggør den gensidige anerkendelse af godkendelser udstedt af parternes kompetente myndigheder inden for de områder, der er omfattet af denne aftale, jf. artikel 4.

b) at give parterne mulighed for at tilpasse sig den voksende tendens hen imod multinational konstruktion, fremstilling og udveksling af civile luftfartsprodukter, der vedrører parternes fælles interesse i civil luftfartssikkerhed og miljøkvalitet.

c) at fremme et samarbejde, som understøtter sikkerheds- og miljøkvalitetsmål.

d) at fremme og lette en vedvarende udveksling af civile luftfartsprodukter og -tjenester.

Artikel 2

Definitioner

I denne aftale forstås ved:

a) "luftdygtighedsgodkendelse": en konstatering af, at konstruktionen eller ændringen af konstruktionen af et civilt luftfartsprodukt opfylder de standarder, der er fastlagt i en af parternes gældende lovgivning, eller at et produkt er i overensstemmelse med en konstruktion, for hvilken opfyldelsen af disse standarder er påvist tidligere, og som er i driftssikker stand

b) "civilt luftfartsprodukt": ethvert civilt luftfartøj, luftfartøjsmotor, propel, underenhed, apparatur, del eller komponent, der er eller bliver monteret derpå

c) "kompetent myndighed": et statsligt agentur eller en statslig enhed, som er udpeget som den kompetente myndighed af en part i forbindelse med denne aftale, og som udøver en lovfæstet ret til at vurdere overensstemmelsen af og til at føre tilsyn med og kontrollere brugen eller salget af civile luftfartsprodukter eller -tjenester inden for en af parternes jurisdiktion, og som kan træffe håndhævelsesforanstaltninger med henblik på at sikre, at sådanne produkter og tjenester, der placeres på markedet inden for den pågældende parts jurisdiktion, overholder de gældende lovkrav

d) "konstruktionsrelaterede driftskrav": drifts- eller miljøkrav, som enten påvirker produktets konstruktionskarakteristika eller konstruktionsdata vedrørende produktets drift eller vedligeholdelse, som gør det egnet til en bestemt slags drift

e) “miljømæssig godkendelse”: en konstatering af, at civilt luftfartsprodukt opfylder standarder, der er fastsat i den gældende relevante lovgivning, for støj og/eller udstødningsemission

f) “vedligeholdelse”: gennemførelse af inspektion, overhaling, reparation, foranstaltninger til bevarelse samt udskiftning af dele, apparatur eller komponenter for et civilt luftfartsprodukt, med undtagelse af inspektion før flyvning, med henblik på at sikre produktets fortsatte luftdygtighed; det omfatter også udførelse af ændringer, men ikke projektering af reparationer og ændringer

g) “kontrol”: det periodiske tilsyn, som en kompetent myndighed gennemfører, med henblik på at fastslå, at de relevante gældende standarder fortsat overholdes

h) “teknisk repræsentant”: den canadiske organisation, der er ansvarlig for luftfartssikkerheden, for Canada og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) for Det Europæiske Fællesskab.

Artikel 3

Generelle forpligtelser

1. Parterne accepterer eller anerkender hver især, jf. bilagene til denne aftale, der udgør en integrerende del af aftalen, konstateringer i henhold til anførte procedurer, der anvendes ved vurderingen af overensstemmelse med den pågældende parts angivne love, forskrifter og administrative foranstaltninger, og som foretages af den anden parts kompetente myndigheder, idet det er underforstået, at de anvendte procedurer til vurdering af overensstemmelse sikrer overensstemmelsen til den modtagende parts tilfredshed, overensstemmelsen med denne parts love, forskrifter og administrative foranstaltninger og giver en sikkerhed, som svarer til den modtagende parts egne procedurer.

2. Stk. 1 finder først anvendelse, når eventuelle overgangsordninger, jf. bilagene til denne aftale, er afsluttet.

3. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det indebærer en gensidig anerkendelse af parternes standarder eller tekniske forskrifter og, medmindre andet er anført i denne aftale, ej heller derhen, at det indebærer gensidig anerkendelse af standarders eller tekniske forskrifters ækvivalens.

4. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser en parts beføjelse til med lovgivning, forskrifter eller administrative foranstaltninger at fastlægge et sikkerhedsniveau, som den pågældende part finder passende, i sikkerheds og miljøspørgsmål og med hensyn til risici, der er omfattet af det relevante bilag til aftalen.

5. Konstateringer forelagt af delegerede personer eller godkendte organisationer, som via en af parternes gældende lovgivning er bemyndiget til at udføre en kompetent myndigheds opgaver, har samme gyldighed som konstateringer fra en kompetent myndighed i forbindelse med denne aftale. Den enhed hos en part, der er ansvarlig for gennemførelsen af denne aftale, jf. artikel 7, kan lejlighedsvis og efter

forudgående meddelelse til modpartens gennemførelsesenhed, træde i direkte kontakt med en delegeret person eller godkendt organisation hos den anden part.

Artikel 4

Generelt anvendelsesområde

1. Denne aftale gælder for:

   a) luftdygtighedsgodkendelse og kontrol af civile luftfartsprodukter

   b) fortsat luftdygtighed for luftfartøjer i drift

   c) godkendelse og kontrol af produktion og produktionsanlæg

   d) godkendelse og kontrol af vedligeholdelsesanlæg

   e) miljømæssig godkendelse og miljømæssig afprøvning af civile luftfartsprodukter og

   f) dermed forbundne samarbejdsaktiviteter.

2. I forbindelse med udøvelse af Fællesskabets kompetence vedrørende flyveoperationer, certificering af flyvebesætninger og godkendelse af syntetiske træningsanordninger kan parterne aftale yderligere bilag, herunder overgangsordninger, som er specifikke for hvert område, jf. proceduren i artikel 16.

Artikel 5

Kompetente myndigheder

1. En enhed, som er kvalificeret i henhold til en parts lovgivning, anerkendes som en kompetent myndighed af den anden part, når den er auditeret af førstnævnte part med henblik på at fastslå, at enheden:

   a) fuldt ud opfylder den auditerende parts lovgivning

   b) er bekendt med den anden parts krav i forbindelse med den certificeringstype og det certificeringsomfang, der er ansøgt om, og

   c) er i stand til at opfylde de forpligtelser, der er anført i bilagene.

2. Hver part underretter den anden part om identiteten af en kompetent myndighed, når der er gennemført en audit med et positivt resultat. Den anden part kan gøre indsigelse mod den pågældende kompetente myndigheds tekniske kompetence eller overensstemmelse, jf. stk. 6.

3. De i tillæg 1 og 2 opførte enheder, skal anses for at opfylde bestemmelserne i stk. 1 for så vidt angår gennemførelsen af bilag A og B på denne aftales ikrafttrædelsestidspunkt.

4. Parterne sikrer, at deres kompetente myndigheder er kvalificerede og vedvarende i stand til at foretage en korrekt overensstemmelsesvurdering af produkter eller organisationer i det omfang, det er relevant og omfattet af bilagene til denne aftale. Parterne sikrer i denne forbindelse, at der foretages periodisk auditering eller vurdering af deres kompetente myndigheder.

5. Parterne afholder samråd efter behov for at sikre, at tilliden til procedurerne for overensstemmelsesvurdering bevares. Samrådet kan omfatte en parts deltagelse i den anden parts periodiske audit af overensstemmelsesvurderingsaktiviteter eller andre vurderinger af kompetente myndigheder.

6. Gør en part indsigelse mod en kompetent myndigheds tekniske kompetence eller overensstemmelse, underretter den part, der gør indsigelse, den anden part skriftligt om indsigelsen mod den pågældende kompetente myndigheds tekniske kompetence eller overensstemmelse og om sin hensigt om at suspendere sin anerkendelse af konstateringer fra den pågældende kompetente myndighed. Sådanne indsigelser skal være objektive og velbegrundede.

7. Enhver indsigelse anmeldt i henhold til stk. 6 drøftes i Fællesudvalget, der er nedsat i henhold til artikel 9, og som kan beslutte at suspendere anerkendelse af konstateringer fra den pågældende kompetente myndighed, eller at der er behov for en verifikation af dens tekniske kompetence. En sådan verifikation foretages normalt hurtigt af den part, der har jurisdiktion over den pågældende kompetente myndighed, men kan foretages af parterne i fællesskab, hvis de beslutter det.

8. Hvis Fællesudvalget ikke har kunnet løse en tvist vedrørende en indsigelse, der er anmeldt i henhold til stk. 6, inden 30 dage fra underretningen, kan den part, der gør indsigelse, suspendere sin anerkendelse af konstateringer fra den pågældende kompetente myndighed, men skal anerkende konstateringer fra den kompetente myndighed, som ligger forud for datoen for underretningen. En sådan suspendering forbliver i kraft, indtil Fællesudvalget har løst problemet.

Artikel 6

Beskyttelsesforanstaltninger

1. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser en parts beføjelse til omgående at træffe alle passende foranstaltninger, hvis der er risiko for, at et produkt eller en tjenesteydelse:

   a) bringer personers helbred eller sikkerhed i fare

   b) ikke opfylder den pågældende parts gældende love, forskrifter og administrative foranstaltninger inden for denne aftales anvendelsesområde, eller

   c) på anden vis ikke opfylder et krav inden for anvendelsesområdet af det relevante bilag til denne aftale.

2. Træffer en part foranstaltninger i medfør af stk. 1, fremsender den en skriftlig begrundelse herfor til den anden part inden 15 hverdage efter at have truffet foranstaltningerne.

Artikel 7

Meddelelser

1. Parterne er enige om, at meddelelser mellem dem i forbindelse med gennemførelsen af denne aftale behandles af følgende instanser:

   a) tekniske spørgsmål: de tekniske repræsentanter

   b) alle andre spørgsmål:

      – for Canada: The Department of Transport

      – for Det Europæiske Fællesskab: Europa-Kommissionen og medlemsstaternes kompetente myndigheder, hvis det er relevant.

2. Ved undertegnelsen af denne aftale meddeler parterne hinanden de relevante kontaktoplysninger.

Artikel 8

Samarbejde, teknisk bistand og åbenhed

1. Hver part sikrer, at den anden part holdes underrettet om alle dens relevante love, forskrifter, standarder og krav og om dens certificeringssystem.

2. Parterne underretter hinanden om påtænkte væsentlige ændringer af deres relevante love, forskrifter, standarder og krav og deres certificeringssystem i det omfang, revisionerne kan påvirke denne aftale. Parterne giver så vidt, det er praktisk muligt, hinanden mulighed for at fremsætte bemærkninger til sådanne revisioner og tage behørigt hensyn til sådanne bemærkninger.

3. Parterne udvikler, hvis det er relevant, procedurer for regelsamarbejde og åbenhed omkring alle aktiviteter, som de gennemfører og som er omfattet af denne aftale.

4. Parterne er enige om – med forbehold af deres respektive gældende lovgivning – at de på anmodning hurtigt stiller oplysninger til rådighed for hinanden om ulykker og hændelser, der vedrører områder, som er omfattet af denne aftale.

5. I forbindelse med samarbejde om undersøgelse og løsning af sikkerhedsproblemer giver parterne hinanden mulighed for at deltage i hinandens inspektioner og audit, enten stikprøvevis eller ved at gennemføre fælles inspektioner og audit efter behov.

Artikel 9

Fællesudvalget

1. Der nedsættes et fælles udvalg bestående af repræsentanter fra hvert part. Fællesudvalget skal sikre, at denne aftale fungerer effektivt, og mødes regelmæssigt for at evaluere gennemførelsen.

2. Fællesudvalget kan tage ethvert anliggende vedrørende denne aftales funktion og gennemførelse op til overvejelse. Det får bl.a. til opgave at:

   a) gennemgå og træffe passende foranstaltninger i forbindelse med indsigelser, jf. artikel 5

   b) løse problemer i forbindelse med anvendelse og gennemførelse af denne aftale, herunder dem, der ikke på anden vis løses af det sektorudvalg, der er nedsat i henhold til det relevante bilag

   c) overveje, hvordan aftalen kan komme til at fungere bedre og fremsætte anbefalinger til parterne efter behov om ændring af aftalen

   d) overveje specifikke ændringer til bilagene

   e) samordne udarbejdelsen af yderligere bilag, hvis det er nødvendigt

   f) vedtage arbejdsprocedurer, hvis det er nødvendigt, for regelsamarbejde og åbenhed om alle i artikel 4 omhandlede aktiviteter, som ikke på anden vis udarbejdes af sektorudvalgene.

3. Fællesudvalget fastsætter sin egen forretningsorden inden et år efter denne aftales ikrafttræden.

Artikel 10

Suspendering af forpligtelsen til gensidig anerkendelse

1. Parterne kan hver især helt eller delvis suspendere deres forpligtelser i henhold til et bilag til denne aftale, hvis:

   a) modparten ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til det pågældende bilag til denne aftale, eller

   b) en eller flere af en parts egne kompetente myndigheder ikke kan gennemføre nye eller yderligere krav vedtaget af den anden part inden for det område, som er omfattet af det pågældende bilag til denne aftale, eller

   c) den anden part ikke bibeholder de lovgivnings- og forskriftsmæssige metoder og foranstaltninger, der er påkrævet for at gennemføre denne aftales bestemmelser.

2. Parterne skal anmode om samråd, jf. artikel 15, før de suspenderer deres forpligtelser. Hvis uenighed angående bilagene ikke kan løses med samråd, kan en

part underrette den anden part om, at den har til hensigt at suspendere anerkendelse af konstateringer af de overensstemmelser og godkendelser, som der er uenighed om. En sådan underretning foretages skriftligt, og der redegøres for grundene til suspenderingen.

3. En sådan suspendering træder i kraft 30 dage efter datoen for underretningen, medmindre den part, der iværksatte suspenderingen, skriftligt inden udgangen af denne periode underretter den anden part om, at den trækker sin underretning tilbage. Suspenderingen får ingen indflydelse på gyldigheden af konstateringer af overensstemmelse, certifikater og godkendelser, der foretages af partens pågældende tekniske repræsentanter eller den pågældende kompetente myndighed forud for datoen, hvor suspenderingen trådte i kraft. En suspendering, der er trådt i kraft, kan bringes til ophør øjeblikkeligt efter en brevveksling mellem parterne herom.

Artikel 11

Fortrolighed

1. Parterne er enige om, at de hver især i det omfang, der er krævet i henhold til deres respektive lovgivning, behandler oplysninger modtaget fra den anden part som led i denne aftale fortroligt.

2. Parterne må – med forbehold af deres respektive lovgivning – hverken offentliggøre eller tillade, at en kompetent myndighed offentliggør oplysninger modtaget fra den anden part som led i denne aftale, hvis der er tale om forretningshemmeligheder, fortrolige kommercielle eller finansielle oplysninger eller oplysninger, som vedrører en igangværende undersøgelse. Sådanne oplysninger skal i denne forbindelse anses for at være ophavsretligt beskyttede oplysninger og være passende mærket som sådanne.

3. En part eller en kompetent myndighed kan, når den stiller oplysninger til rådighed for den anden part eller en af den anden parts kompetente myndigheder, fastlægge, hvilke dele af oplysningerne, som den anser for at være fritaget for offentliggørelse.

4. Parterne træffer alle rimelige forebyggende foranstaltninger for at beskytte oplysninger, der modtages som led i denne aftale, mod ikkeautoriseret offentliggørelse.

Artikel 12

Omkostningsdækning

1. Parterne må ikke pålægge fysiske eller juridiske personer, hvis aktiviteter reguleres af denne aftale, gebyrer og afgifter for overensstemmelsesvurderingstjenester omfattet af denne aftale og leveret af modparten.

2. Parterne bestræber sig hver især på at sikre, at eventuelle gebyrer og afgifter, som en parts tekniske repræsentant pålægger en fysisk eller juridisk person, hvis aktiviteter reguleres af denne aftale, er rimelige, står i et rimeligt forhold til leverede certificerings- og tilsynstjenester og ikke skaber handelshindringer.

3. Hver parts tekniske repræsentant har ret til via gebyrer og afgifter, som pålægges fysiske eller juridiske personer, hvis aktiviteter reguleres af denne aftale, at dække sine omkostninger i forbindelse med gennemførelsen af et relevant bilag og udgifterne til audit og inspektioner i medfør af artikel 5, stk. 5, og artikel 8, stk. 5.

Artikel 13

Andre aftaler

1. Medmindre andet fremgår af bilagene til denne aftale, vil rettigheder og forpligtelser i medfør af aftaler, som en af parterne indgår med tredjeparter, hverken få retskraft eller virkning for den anden part, for så vidt angår anerkendelse af konstateringer som led i overensstemmelsesvurderingsprocedurer i tredjelandet.

2. Ved sin ikrafttræden træder denne aftale i stedet for de bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler, der er indgået mellem Canada og medlemsstater i Den Europæiske Union, for så vidt angår alle spørgsmål omfattet af denne aftale.

3. Denne aftale berører ikke parternes rettigheder og forpligtelser i medfør af andre internationale aftaler.

Artikel 14

Territorial anvendelse

Medmindre andet er anført i bilagene til denne aftale, gælder aftalen på den ene side på de områder, der er omfattet af traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, og på de betingelser, der er fastlagt i denne traktat, og på den anden side på Canadas område.

Artikel 15

Samråd og bilæggelse af tvister

1. Hver part kan anmode om samråd med den anden part om alle spørgsmål i forbindelse med denne aftale. Den anden part skal straks besvare en sådan anmodning og indlede samrådet efter aftale mellem parterne inden 45 dage.

2. Parterne tilstræber at løse eventuelle indbyrdes uoverensstemmelser i forbindelse med deres samarbejde i henhold til denne aftale på det lavest mulige tekniske niveau ved samråd efter bestemmelserne i bilagene til denne aftale.

3. Hvis tvisten ikke kan løses, jf. stk. 2, kan hver af de tekniske repræsentanter forelægge tvisten for Fællesudvalget, som derefter drøfter spørgsmålet.

Artikel 16

Ikrafttræden, ophør og ændringer

1. Denne aftale træder i kraft på datoen for modtagelsen af den sidste skriftlige underretning i parternes udveksling af diplomatiske noter om afslutningen af de interne procedurer, der er nødvendige for aftalens ikrafttrædelse. Denne aftale gælder, indtil den opsiges af en af parterne.

2. Parterne kan til enhver tid opsige denne aftale med seks måneders varsel ved skriftlig underretning af modparten, medmindre opsigelsen efter gensidig aftale mellem parterne trækkes tilbage før udløbet af denne frist.

3. Ønsker en part at ændre aftalen ved at fjerne et eller flere bilag og bibeholde andre bilag, søger parterne at nå en konsensus om ændringen af aftalen, jf. procedurerne i denne artikel. Nås der ingen konsensus, udløber aftalen ved udgangen af seks måneder efter datoen for underretningen herom, undtagen hvis parterne enes om noget andet.

4. Parterne kan ændre aftalen efter gensidig skriftlig aftale. En ændring til denne aftale træder i kraft på datoen for den sidste af de skriftlige underretninger, hvormed parterne meddeler hinanden, at de har afsluttet de interne procedurer, som aftalens ikrafttrædelse kræver.

5. Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan parterne aftale at ændre bestående bilag eller indsætte nye bilag ved hjælp af en udveksling af diplomatiske noter mellem dem. Disse ændringer træder i kraft i henhold til de betingelser, der er aftalt i udvekslingen af de diplomatiske noter.

6. Efter udløb af denne aftale bibeholder hver part gyldigheden af alle luftdygtighedsgodkendelser, miljømæssige godkendelser og certifikater, der er udstedt i medfør af denne aftale inden dens udløb, med forbehold af deres fortsatte overensstemmelse med den pågældende parts gældende love og forskrifter.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget hertil, i XX den XX. XXX 2008 undertegnet denne aftale, der er udfærdiget i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

FOR DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB / FOR CANADA

_____ / _____

Tillæg 1

Liste over kompetente myndigheder, der anses for at opfylde bestemmelserne i artikel 5, stk. 1, for så vidt angår bilag A

1. Kompetente myndigheder for konstruktionsgodkendelser

for Canada: den canadiske civile luftfartsorganisation

for Det Europæiske Fællesskab: Det Europæiske Agentur for Luftfartssikkerhed

2. Kompetente myndigheder for tilsyn med produktionen

for Canada: den canadiske civile luftfartsorganisation

for Det Europæiske Fællesskab: Det Europæiske Agentur for Luftfartssikkerhed

Medlemsstaternes kompetente myndigheder

Tillæg 2

Kompetente myndigheder i de 27 EU-medlemsstater, der anses for at opfylde bestemmelserne i artikel 5, stk. 1, for så vidt angår bilag B

BILAG A

Procedure for certificering af civile luftfartsprodukter

1. ANVENDELSESOMRÅDE

1.1. Denne procedure (i det følgende benævnt "proceduren") finder anvendelse på:

1.1.1. Den gensidige anerkendelse af konstateringer af overensstemmelse med konstruktions- og miljøkrav og konstruktionsrelaterede driftskrav for civile luftfartsprodukter foretaget af den tekniske repræsentant for den part, der fungerer som den bemyndigede repræsentant for konstruktionsstaten.

1.1.2. Den gensidige anerkendelse af konstateringer af, at nye eller brugte civile luftfartsprodukter overholder den ene eller anden parts luftdygtighedskrav og importmiljøkrav; den gensidige anerkendelse af godkendelser af konstruktionsændringer og reparationskonstruktion for civile luftfartsprodukter, som gennemføres under den ene eller anden parts tilsyn.

1.1.3. Samarbejde og teknisk bistand i forbindelse med fortsat luftdygtighed for luftfartøjer i drift

1.2. I forbindelse med denne procedure forstås ved:

a) "frigivelsescertifikat": en erklæring fra en person eller organisation under den eksporterende parts jurisdiktion om, at et civilt luftfartsprodukt, der ikke er et komplet luftfartøj, enten er nyfremstillet eller frigives efter gennemført reparation

b) "eksportluftdygtighedscertifikat": en erklæring fra en person eller organisation under den eksporterende parts jurisdiktion om, at et komplet luftfartøj, som også er under den eksporterende parts jurisdiktion, opfylder de luftdygtigheds- og miljøkrav, der er meddelt af den importerende part

c) "eksporterende part": den part, som et civilt luftfartsprodukt eksporteres fra

d) "importerende part": den part, som et civilt luftfartsprodukt eksporteres til.

2. SEKTORUDVALGET FOR CERTIFICERING

2.1. Sammensætning

2.1.1. Der nedsættes et Sektorudvalg for Certificering. Udvalget skal omfatte repræsentanter fra hver part, som på ledelsesniveau er ansvarlige for:

2.1.1.1. produktcertificering af civile luftfartsprodukter

2.1.1.2. produktion, hvis der er tale om andre personer end de i punkt 2.1.1.1. omhandlede

2.1.1.3. certificeringsforskrifter og standarder og

2.1.1.4. interne standardiseringsinspektioner eller kvalitetssikringssystemer.

2.1.2. Enhver anden person, som parterne i fællesskab træffer beslutning om, og som kan fremme opfyldelsen af Sektorudvalget for Certificerings mandat, kan inviteres til at deltage i Udvalget.

2.1.3. Sektorudvalget for Certificering fastlægger selv sin forretningsorden.

2.2. Mandat

2.2.1. Sektorudvalget for Certificering afholder møde mindst en gang om året for at sikre, at denne procedure fungerer og gennemføres effektivt, og skal bl.a.:

a) efter behov træffe beslutning om arbejdsprocedurer, som kan lette certificeringsprocessen

b) efter behov træffe beslutning om technical standard orders i forbindelse med denne procedures punkt 3.3.7

c) evaluere hver parts regelændringer for at sikre, at certificeringskravene er tidssvarende

d) efter behov udarbejde forslag på Fællesudvalgets vegne om ændringer til denne procedure, med undtagelse af de i punkt 2.2.1, litra b), omhandlede

e) sikre, at parterne fortolker denne procedure ens

f) sikre, at parterne anvender denne procedure på en konsekvent måde

g) finde løsninger, hvis der er forskellige meninger om tekniske spørgsmål som følge af fortolkningen eller gennemførelsen af proceduren, herunder forskellige meninger om fastlæggelsen af certificeringsgrundlaget eller anvendelsen af særlige betingelser, undtagelser eller afvigelser

h) efter behov tilrettelægge gensidig deltagelse af en part i den anden parts interne standardiserings- eller kvalitetssikringssystem

i) efter behov udpege kontaktpunkter, som får ansvaret for certificering af hvert civilt luftfartsprodukt, som importeres eller eksporteres mellem parterne, og

j) udvikle effektive midler til at samarbejde, yde teknisk bistand og udveksle oplysninger om sikkerhed, miljøstandarder og certificeringssystemer for i videst muligt omfang at mindske meningsforskelle mellem parterne.

2.2.2. Hvis Sektorudvalget for Certificering ikke kan finde løsninger på uenigheder, jf. punkt 2.2.1, litra g), indberetter det problemet til Fællesudvalget og sikrer gennemførelsen af den beslutning, som Fællesudvalget træffer.

3. KONSTRUKTIONSGODKENDELSER

3.1. Generelle bestemmelser

3.1.1. Denne procedure omfatter konstruktionsgodkendelser og ændringer heraf for typecertifikater, supplerende typecertifikater, reparationer, dele og apparatur.

3.1.2. Med henblik på gennemførelsen af denne procedure er parterne enige om, at påvisningen af en konstruktionsorganisations evne til at løse sine opgaver er underlagt tilstrækkelig kontrol hos begge parter til at tilgodese eventuelle forskelle i forhold til modpartens særlige krav.

3.1.3. En ansøgning om en konstruktionsgodkendelse indgives i påkommende tilfælde til den importerende part via den eksporterende part.

3.1.4. Det er de tekniske repræsentanter, der er de ansvarlige organer i forbindelse med gennemførelsen af dette punkt 3 vedrørende konstruktionsgodkendelser.

3.2. Certificeringsgrundlag

3.2.1. I forbindelse med udstedelsen af typecertifikater anvender den importerende part sine egne gældende standarder for et tilsvarende produkt, som var i kraft, da ansøgningen om det oprindelige typecertifikat blev indgivet til den eksporterende part.

3.2.2. Med henblik på godkendelse af en konstruktionsændring eller en reparationskonstruktion angiver den importerende part en ændring i det certificeringsgrundlag, der er etableret jf. punkt 3.2.1, når den anser en sådan ændring for passende i forbindelse med konstruktionsændringen eller reparationskonstruktionen, jf. dog punkt 3.2.5.

3.2.3. Den importerende part angiver alle særlige betingelser, som er anvendt eller påtænkes anvendt i forbindelse med nye eller usædvanlige egenskaber ved en produktkonstruktion, der ikke er omfattet af de gældende luftdygtigheds- og miljøstandarder, jf. dog punkt 3.2.5.

3.2.4. Den importerende part angiver enhver undtagelse eller afvigelse fra de gældende standarder, jf. dog punkt 3.2.5.

3.2.5. Ved angivelsen af særlige betingelser, undtagelser, afvigelser eller ændringer af certificeringsgrundlaget, skal den importerende part tage behørigt hensyn til den eksporterende parts særlige betingelser, undtagelser, afvigelser eller ændringer af certificeringsgrundlaget og må ikke pålægge den eksporterende parts produkter strengere krav end dem, der gælder for tilsvarende egne produkter. Den importerende part underretter den eksporterende part om alle sådanne særlige betingelser, undtagelser, afvigelser eller ændringer af certificeringsgrundlaget.

3.3. Certificeringsprocessen

3.3.1. Den eksporterende part stiller alle oplysninger til rådighed for den importerende part, der er nødvendige, så denne kan sætte sig ind i og holde sig orienteret om den eksporterende parts individuelle civile luftfartsprodukter og deres certificering.

3.3.2. For hver konstruktionsgodkendelse udarbejder parterne efter behov et certificeringsprogram på grundlag af de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Sektorudvalget for Certificering.

3.3.3. Den importerende part udsteder sit typecertifikat eller supplerende typecertifikat for et luftfartøj, en motor eller en propel, når:

a) den eksporterende part har udstedt sit eget certifikat

b) den eksporterende part over for den importerende part bekræfter, at typekonstruktionen for et produkt er i overensstemmelse med det i punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag, og

c) der er fundet en løsning på alle problemstillinger, som er blevet behandlet under certificeringsprocessen.

3.3.4. Ændringer af typekonstruktionen for et civilt luftfartsprodukt, som den importerende part har udstedt et typecertifikat for, godkendes på følgende måde:

3.3.4.1. Den eksporterende part inddeler konstruktionsændringerne i to kategorier i overensstemmelse med de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Sektorudvalget for Certificering.

3.3.4.2. For den kategori af konstruktionsændringer, som kræver, at den importerende part involveres, godkender den importerende part konstruktionsændringerne efter modtagelse af en skriftlig erklæring fra den eksporterende part om, at de er i overensstemmelse med det i punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag. Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til dette punkt kan den eksporterende part forelægge en individuel erklæring for hver konstruktionsændring eller en samlet erklæring for en liste godkendte konstruktionsændringer.

3.3.4.3. For alle andre konstruktionsændringer udgør den eksporterende parts godkendelse en gyldig godkendelse fra den importerende parts side, uden at det er nødvendigt at foretage sig yderligere.

3.3.5. Ændringer af konstruktionen for et civilt luftfartsprodukt, som den importerende part har udstedt et supplerende typecertifikat for, godkendes på følgende måde:

3.3.5.1. Den eksporterende part inddeler konstruktionsændringerne i to kategorier i overensstemmelse med de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Sektorudvalget for Certificering.

3.3.5.2. For den kategori af konstruktionsændringer, som kræver, at den importerende part involveres, godkender den importerende part konstruktionsændringerne efter modtagelse af en skriftlig erklæring fra den eksporterende part om, at de er i overensstemmelse med det i punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag. Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til dette punkt kan den eksporterende part forelægge en individuel erklæring for hver konstruktionsændring eller en samlet erklæring for en liste godkendte konstruktionsændringer.

3.3.5.3. For alle andre konstruktionsændringer udgør den eksporterende parts godkendelse en gyldig godkendelse fra den importerende parts side, uden at det er nødvendigt at foretage sig yderligere.

3.3.6. Reparationskonstruktioner for civile luftfartsprodukter, som den importerende part har udstedt et typecertifikat for, godkendes på følgende måde:

3.3.6.1. Den eksporterende part inddeler reparationskonstruktionerne i to kategorier i overensstemmelse med de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Sektorudvalget for Certificering.

3.3.6.2. For den kategori af reparationskonstruktioner, som kræver, at den importerende part involveres, godkender den importerende part reparationskonstruktionerne efter modtagelse af en skriftlig erklæring fra den eksporterende part om, at de er i overensstemmelse med det i punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag. Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til dette punkt kan den eksporterende part forelægge en individuel erklæring for hver større reparationskonstruktion eller en samlet erklæring for en liste godkendte reparationskonstruktioner.

3.3.6.3. For alle andre reparationskonstruktioner udgør den eksporterende parts godkendelse en gyldig godkendelse fra den importerende parts side, uden at det er nødvendigt at foretage sig yderligere.

3.3.7. For dele og apparatur, som godkendes på grundlag af technical standard orders, der besluttes af Sektorudvalget for Certificering, jf. punkt 2.2 i denne procedure, skal godkendelser af dele og apparatur, der er udstedt af den eksporterende part, anerkendes af den importerende part som ækvivalent med dens egne godkendelser udstedt i henhold til dens egen lovgivning og procedurer.

3.4. Konstruktionsrelaterede driftskrav

3.4.1. Den importerende part rådgiver efter anmodning fra den eksporterende part denne om sine aktuelle konstruktionsrelaterede driftskrav.

3.4.2. Den importerende part beslutter sammen den eksporterende part – enten fra sag til sag eller ved at udarbejde en liste over specifikke aktuelle konstruktionsrelaterede driftskrav for bestemte kategorier af produkter og/eller aktiviteter – for hvilke konstruktionsrelaterede driftskrav den vil anerkende den eksporterende parts skriftlige certificerings- og overensstemmelseserklæring.

3.5. Fortsat luftdygtighed

3.5.1. Parterne samarbejder om at analysere luftdygtighedsaspekterne ved ulykker og hændelser, som indtræffer i forbindelse med civile luftfartsprodukter, der er omfattet af denne aftale, og som er af en sådan art, at de giver anledning til at stille spørgsmålstegn ved sådanne produkters luftdygtighed.

3.5.2. Den eksporterende part træffer for civile luftfartsprodukter, der er konstrueret eller fremstillet under dens jurisdiktion, alle nødvendige passende foranstaltninger for at korrigere eventuelle sikkerhedsproblemer med typekonstruktionen, som opdages, efter at et civilt luftfartsprodukt sættes i drift, herunder eventuelle foranstaltninger i forbindelse med komponenter, der er konstrueret og/eller fremstillet af en leverandør under kontrakt til en hovedkontrahent i territoriet under den eksporterende parts jurisdiktion.

3.5.3. Den eksporterende part bistår i forbindelse med civile luftfartsprodukter, der konstrueres eller fremstilles under dens jurisdiktion, den importerende part ved fastlæggelsen af eventuelle foranstaltninger, som den importerende part anser for nødvendig for produkternes fortsatte luftdygtighed.

3.5.4. Parterne holder hinanden underrettet om alle obligatoriske luftdygtighedsdirektiver eller andre foranstaltninger, som anses for nødvendige for den fortsatte luftdygtighed af civile luftfartsprodukter, der konstrueres eller fremstilles under en af parternes jurisdiktion og er omfattet af denne aftale.

4. PRODUKTIONSGODKENDELSE

4.1. Med henblik på gennemførelsen af denne procedure er parterne enige om, at påvisningen af en produktionsorganisations evne til at løse sine opgaver med kvalitetssikring af produktionen og kontrol med civile luftfartsprodukter er underlagt tilstrækkelig kontrol hos begge parter i form af tilsyn med sådanne

organisationer udført af en kompetent myndighed til at tilgodese eventuelle forskelle i forhold til modpartens særlige krav.

4.2. Hvis en produktionsgodkendelse, der er underlagt en parts lovfæstede tilsyn, omfatter produktionsanlæg og –faciliteter på den anden parts territorium eller i et tredjeland, forbliver den førstnævnte part ansvarlig for kontrol og tilsyn med disse produktionsanlæg og -faciliteter.

4.3. Parterne kan anmode om bistand fra de civile luftfartsmyndigheder i et tredjeland i forbindelse med udøvelsen af deres lovfæstede kontrol- og tilsynsfunktioner i tilfælde, hvor en af parterne har givet eller udvidet en godkendelse ved en formel aftale eller ordning med det pågældende tredjeland.

4.4. Det er de i aftalens artikel 5 omhandlede kompetente myndigheder, der er de ansvarlige organer i forbindelse med gennemførelsen af dette punkt 4 vedrørende produktionsgodkendelser.

5. EKSPORTLUFTDYGTIGHEDSGODKENDELSER

5.1. Generelt

5.1.1. Den eksporterende part udsteder eksportluftdygtighedsgodkendelser for civile luftfartsprodukter, der eksporteres til den importerende part på de betingelser, der er fastsat i punkt 5.2 og 5.3.

5.1.2. Den importerende part anerkender den eksporterende parts eksportluftdygtighedsbeviser udstedt i henhold til punkt 5.2 og 5.3.

5.1.3. Identifikationen af dele og apparatur med den specifikke mærkning, der kræves i henhold til den eksporterende parts lovgivning, anerkendes af den importerende part som værende i overensstemmelse med dens egne lovkrav.

5.2. Eksportluftdygtighedscertifikater

5.2.1. Nye luftfartøjer

5.2.1.1. En eksporterende part udsteder via sin kompetente myndighed, der er ansvarlig for gennemførelsen af denne procedure, et eksportluftdygtighedscertifikat for et nyt luftfartøj, hvori det bekræftes, at luftfartøjet:

a) er i overensstemmelse med en typekonstruktion, der er godkendt af den importerende part i henhold til denne procedure

b) er i en driftssikker tilstand, herunder i overensstemmelse med den importerende parts gældende luftdygtighedsdirektiver, som er meddelt af denne part

c) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende part.

5.2.2. Brugte luftfartøjer

5.2.2.1. For et brugt luftfartøj, som den importerende part har udstedt en konstruktionsgodkendelse for, udsteder den eksporterende part via sin kompetente myndighed, der er ansvarlig for tilsynet med luftdygtighedscertifikatet for det pågældende luftfartøj, et eksportluftdygtighedscertifikat, hvori det bekræftes, at luftfartøjet:

a) er i overensstemmelse med en typekonstruktion, der er godkendt af den importerende part i henhold til denne procedure

b) er i en driftssikker tilstand, herunder i overensstemmelse med alle den importerende parts gældende luftdygtighedsdirektiver, som meddelt af denne part

c) er vedligeholdt korrekt i dets samlede driftslevetid under anvendelse af godkendte procedurer og metoder (påvist med logbøger og dokumentation for vedligeholdelse), og

d) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende part.

5.2.2.2. For brugte luftfartøjer, der er fremstillet under parternes respektive jurisdiktion, er parterne enige om efter den anden parts anmodning at bistå med at skaffe oplysninger om:

a) luftfartøjets konfiguration, da det forlod producenten og

b) senere installationer på luftfartøjet, som parten har godkendt.

5.2.2.3. Parterne skal også anerkende hinandens eksportluftdygtighedscertifikater for brugte luftfartøjer, der er fremstillet og/eller samlet i et tredjeland, hvis betingelserne i punkt 5.2.2.1, litra a)-d) er opfyldt.

5.2.2.4. Den importerende part kan anmode om inspektions- og vedligeholdsdokumentation, som inkluderer, men ikke er begrænset til:

a) originalen eller en bekræftet genpart af et eksportluftdygtighedscertifikat eller et tilsvarende dokument udstedt af den eksporterende part

b) dokumentation, som bekræfter, at alle overhalinger, større ændringer og reparationer blev udført i overensstemmelse med krav, som er godkendt eller anerkendt af den eksporterende part, og

c) vedligeholdelsesdokumentation og logbøger, som underbygger, at det brugte luftfartøj er korrekt vedligeholdt i dets samlede driftslevetid i overensstemmelse med kravene i et godkendt vedligeholdelsesprogram.

5.3. Frigivelsescertifikat

5.3.1. Nye motorer og propeller

5.3.1.1. Den importerende part anerkender kun den eksporterende parts frigivelsescertifikat for en ny motor eller propel, hvis certifikatet godtgør, at motoren eller propellen:

a) er i overensstemmelse med en typekonstruktion, der er godkendt af den importerende part i henhold til denne procedure

b) er i en driftssikker tilstand, herunder i overensstemmelse med den importerende parts gældende luftdygtighedsdirektiver, som meddelt af denne part, og

c) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende part.

5.3.1.2. Den eksporterende part eksporterer alle nye motorer og propeller forsynet med et frigivelsescertifikat, som er udstedt i overensstemmelse med dens love og procedurer.

5.3.2. Nye underenheder, dele og apparatur

5.3.2.1. Den importerende part anerkender kun den eksporterende parts frigivelsescertifikat for en ny underenhed eller del, herunder en modificeret del og/eller reservedel, hvis certifikatet godtgør, at underenheden eller delen:

a) er i overensstemmelse med de konstruktionsdata, som den importerende part har godkendt

b) er i en driftsikker tilstand, og

c) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende part.

5.3.2.2. Den eksporterende part eksporterer alle nye dele forsynet med et frigivelsescertifikat, som er udstedt i overensstemmelse med dens love og procedurer.

6. TEKNISK BISTAND

6.1. Hvis der anmodes om det, yder parterne hinanden teknisk bistand, eventuelt via deres kompetente myndigheder.

6.2. Den tekniske bistand kan inkludere, men er ikke begrænset til følgende:

6.2.1. Bevis for overensstemmelse

a) overværelse af tests

b) gennemførelse af overholdelses- og overensstemmelsesinspektioner

c) gennemgang af rapporter og

d) dataindsamling.

6.2.2. Tilsyn og kontrol:

a) overværelse af den første inspektion af dele

b) overvågning af kontrollen af særlige processer

c) stikprøvekontrol af produktionsdele

d) overvågning af de aktiviteter, der udføres af de i aftalens artikel 3, stk. 5, omhandlede delegerede personer eller godkendte organisationer

e) gennemførelse af undersøgelser af driftsproblemer og

f) evaluering af og tilsyn med produktionskvalitetssystemer.

BILAG B

Procedure for vedligeholdelse

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Denne procedure (i det følgende benævnt "proceduren") gælder for gensidig anerkendelse af konstateringer inden for vedligeholdelse af luftfartøjer og komponenter, som er beregnet til at blive monteret derpå.

2. GÆLDENDE LOVGIVNING

Parterne er enige om, at i forbindelse med denne procedure er overholdelse af den ene parts gældende lovgivning vedrørende vedligeholdelse og de regelkrav, der er fastsat i tillæg B1 til denne procedure, det samme som overholdelse af den anden parts gældende lovgivning.

Parterne er enige om, at i forbindelse med denne procedure anses de certificeringsmåder og -procedurer, der anvendes af hver af parternes kompetente myndigheder, for tilstrækkeligt bevis for overholdelsen af de ovenfor omhandlede krav.

Parterne er enige om, at i forbindelse med denne procedure anses parternes respektive standarder for udstedelse af licenser til vedligeholdelsespersonale for at være ækvivalente.

3. DEFINITIONER

I forbindelse med denne procedure forstås ved:

a) "luftfartøj": enhver maskine, der i atmosfæren kan oppebæres af andre af luftens reaktioner end luftens reaktioner mod jordoverfladen

b) "komponent": enhver motor, propel eller del eller ethvert apparatur

c) "stort luftfartøj": et luftfartøj, der er klassificeret som en flyvemaskine med en maksimal startmasse på mere end 5 700 kg eller en flermotoret helikopter og

d) "ændring eller modifikation": en ændring i konstruktionen, konfigurationen, ydeevnen, de miljømæssige karakteristika eller de operationelle begrænsninger af et civilt luftfartsprodukt.

4. SEKTORUDVALGET FOR VEDLIGEHOLDELSE

4.1. Sammensætning

4.1.1. Der nedsættes et Sektorudvalg for Vedligeholdelse. Udvalget skal omfatte repræsentanter fra hver part, som på ledelsesniveau er ansvarlige for:

a) godkendelse af vedligeholdelsesorganisationer

b) gennemførelse af lovgivning og standarder vedrørende vedligeholdelsesorganisationer

c) interne standardiseringsinspektioner eller kvalitetssikringssystemer.

4.1.2. Enhver anden person, som parterne i fællesskab træffer beslutning om, og som kan fremme opfyldelsen af Sektorudvalget for Vedligeholdelses mandat, kan inviteres til at deltage i Udvalget.

4.1.3. Sektorudvalget for Vedligeholdelse fastlægger selv sin forretningsorden.

4.2. Mandat

4.2.1. Sektorudvalget for Vedligeholdelse afholder møde mindst en gang om året for at sikre, at denne procedure fungerer og gennemføres effektivt, og skal bl.a.:

a) evaluere parternes regelændringer for at sikre, at de krav, der er beskrevet i tillæg B1 til denne procedure, forbliver tidssvarende

b) sikre, at parterne fortolker denne procedure ens

c) sikre, at parterne anvender denne procedure på en konsekvent måde

d) finde løsninger, hvis der er forskellige meninger om tekniske spørgsmål som følge af fortolkningen eller gennemførelsen af proceduren, herunder forskellige meninger om fortolkningen eller gennemførelsen af proceduren

e) efter behov tilrettelægge gensidig deltagelse af en part i den anden parts interne standardiserings- eller kvalitetssikringssystem og

f) efter behov udarbejde forslag til Fællesudvalget om ændringer af denne procedure

4.2.2. Hvis Sektorudvalget for Vedligeholdelse ikke kan finde løsninger på uenigheder, jf. punkt 4.2.1, litra d), indberetter det problemet til Fællesudvalget og sikrer gennemførelsen af den beslutning, som Fællesudvalget træffer.

5. GODKENDELSE AF EN VEDLIGEHOLDELSESORGANISATION

5.1. En vedligeholdelsesorganisation hos en part, der af en af den pågældende parts kompetente myndigheder er blevet certificeret til at udføre vedligeholdelsesfunktioner, skal have et supplement til sin vedligeholdelseshåndbog med henblik på at opfylde kravene i tillæg B1 til denne procedure. Når det er godtgjort, at supplementet opfylder kravene i tillæg B1, udsteder ovennævnte kompetente myndighed en godkendelse, som attesterer overholdelsen af den anden parts gældende krav og nærmere angiver omfanget af de opgaver, som vedligeholdelsesorganisationen kan udføre på luftfartøjer, der er registreret på den anden parts område. Omfanget af disse ratings og begrænsninger må ikke overskride, hvad der er fastsat i dens eget certifikat.

5.2. Den godkendelse, der udstedes af en parts kompetente myndighed i henhold til punkt 5.1, meddeles den anden part og udgør en gyldig godkendelse for den anden part, uden at der foretages yderligere.

5.3. Anerkendelsen af et godkendelsescertifikat i medfør af punkt 5.2 gælder for vedligeholdelsesorganisationen på dens hovedforretningssted og andre forretningssteder, som er anført i den relevante håndbog og underlagt tilsyn af en kompetent myndighed.

5.4. Parterne kan anmode om bistand fra de civile luftfartsmyndigheder i et tredjeland i forbindelse med udøvelsen af deres lovfæstede kontrol- og tilsynsfunktioner i tilfælde, hvor begge parter har givet eller udvidet en godkendelse ved en formel aftale eller ordning med det pågældende tredjeland.

5.5. En part underretter via sin kompetente myndighed straks den anden part om alle ændringer af omfanget af godkendelser, som den har udstedt i henhold til punkt 5.1, herunder inddragelse eller suspendering af godkendelsen.

6. OVERTRÆDELSER

6.1. Parterne underretter hinanden om større overtrædelser af enhver gældende lovgivning eller nogen betingelse i denne procedure, som forringer en af den anden part godkendt organisations evne til at udføre vedligeholdelse i henhold til betingelserne i denne procedure. Efter en sådan underretning fra en part gennemfører den anden part de nødvendige undersøgelser og meddeler den underrettende part eventuelt iværksatte foranstaltninger inden 15 hverdage.

6.2. Hvis der er uenighed mellem parterne om, hvorvidt de iværksatte foranstaltninger er effektive, kan den underrettende part kræve, at den anden part umiddelbart træffer foranstaltninger for at forhindre organisationen i at udføre vedligeholdelsesopgaver for civile luftfartsprodukter, som er underlagt førstnævnte parts lovfæstede tilsyn. Træffer den anden part ikke sådanne foranstaltninger inden 15 hverdage efter anmodningen fra den underrettende

part, suspenderes de beføjelser, der er givet den anden parts kompetente myndigheder i medfør af denne procedure, indtil problemet er løst på tilfredsstillende vis af Fællesudvalget i overensstemmelse med aftalens bestemmelser. Indtil Fællesudvalget forelægger en beslutning om sagen, kan den underrettende part træffe enhver foranstaltning, den finder nødvendig, for at forhindre organisationen i at udføre vedligeholdelsesopgaver for civile luftfartsprodukter, som er underlagt dens lovfæstede tilsyn.

6.3. Det er de tekniske repræsentanter, der er de ansvarlige organer i forbindelse med kontakter og meddelelser under dette punkt 6.

7. TEKNISK BISTAND

7.1. Hvis der anmodes om det, yder parterne hinanden teknisk bistand, eventuelt via deres kompetente myndigheder.

7.2. Den tekniske bistand kan inkludere, men er ikke begrænset til følgende:

a) overvågning og indberetning af fortsat overholdelse af kravene i denne procedure af vedligeholdelsesorganisationer under en af parternes jurisdiktion

b) gennemførelse af og rapportering om undersøgelser og

c) tekniske vurderinger.

Tillæg B1

Særlige lovkrav

En parts anerkendelse af en vedligeholdelsesorganisation under den anden parts jurisdiktion i medfør af punkt 5 i denne procedure betinges af, at vedligeholdelsesorganisationen vedtager et supplement til sin vedligeholdelseshåndbog, som mindst skal omfatte:

a) en hensigtserklæring underskrevet af den aktuelle ansvarlige leder, hvorved organisationen forpligtes til at overholde håndbogen og supplementet til den

b) at organisationen overholder kundens arbejdsordre og tager særligt hensyn til krævede luftdygtighedsdirektiver, ændringer eller modifikationer og reparationer og til kravet om, at alle anvendte dele skal være fremstillet eller vedligeholdt af organisationer, der er anerkendt af den anden part

c) at den kunde, der har udstedt arbejdsordren har opnået en godkendelse fra den relevante kompetente myndighed for alle konstruktionsdata for ændringer eller modifikationer og reparationer

d) at frigivelsen af civile luftfartsprodukter er i overensstemmelse med gældende lovgivning og forskrifter

e) at alle civile luftfartsprodukter, der er underlagt den anden parts jurisdiktion, og som forefindes i en ikkeluftdygtig tilstand, indberettes til den anden part og til kunden.