EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 3.10.2008
KOM(2008) 615 slutlig

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om undertecknande av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och Kanada om civil luftfartssäkerhet

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ingående av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och Kanada om civil luftfartssäkerhet

(framlagda av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

1. Den 25 februari 2004 begärde kommissionen tillstånd från rådet att föra förhandlingar med Kanada om ömsesidigt erkännande av certifieringsresultat i fråga om luftfartssäkerhet och miljömässig överensstämmelse.

2. Rådet gav sitt tillstånd den 21 april 2004 och gav kommissionen i uppdrag att förhandla i enlighet med förhandlingsdirektiven samt utsåg en särskild kommitté som skulle bistå kommissionen i detta.

3. Det tillstånd som beviljades kommissionen avsåg ett avtal om ömsesidigt erkännande av resultat framför allt i följande två hänseenden:

   (a) Produkter som har konstruerats, tillverkats, modifierats eller reparerats inom den ena partens jurisdiktion ska utan svårighet kunna få de godkännanden som behövs för att produkten ska kunna registreras eller tas i drift inom den andra partens jurisdiktion.

   (b) Luftfartyg som är registrerade eller drivs inom den ena partens jurisdiktion ska kunna underhållas av organisationer inom den andra partens jurisdiktion.

4. Huvudsyftet med förhandlingsdirektiven var att underlätta handeln med sådana varor och tjänster som omfattas av avtalet, att i möjligaste mån begränsa dubbelarbete vid bedömning, provning och kontroll till frågor där parternas bestämmelser skiljer sig mycket, och att kunna förlita sig på endera partens certifieringssystem för kontroll av överensstämmelse med den andra partens krav.

5. För att uppnå detta krävs enligt förhandlingsdirektiven följande:

   – En gradvis tillnärmning av parternas krav och regleringsförfaranden.

   – Ett bibehållet förtroende för båda parters certifieringssystem som bygger på erfarenheterna från samarbetet mellan Kanada och de gemensamma luftfartsmyndigheterna JAA (Joint Aviation Authorities) så att alla medlemsstaternas behöriga myndigheter har möjlighet att på Kanadas behöriga myndighets, dvs. Transport Canada (TCCA), vägnar utföra de uppgifter som måste utföras för genomförandet av förordning (EG) nr 216/2008 som ersätter de gemensamma bestämmelserna om civil luftfartssäkerhet genom vilka Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) inrättades – förordning (EG) nr 1592/2002.

   – Möjlighet för båda parter att vara förvissade om att de organ som är delaktiga i den andra partens regleringsförfaranden är i stånd att på ett tillfredsställande sätt utföra de bedömningar av överensstämmelse och den tillsyn på grundval av vilka de kan utfärda egna godkännanden.

   – Ett utökat samarbete baserat på regelbundna samråd mellan parterna i syfte att säkerställa att avtalet fungerar tillfredsställande, särskilt genom införande av lämpliga samarbetsmekanismer för ömsesidig kontroll av att de

tillsynsmyndigheter som ansvarar för avtalets genomförande fortlöpande är lämpade för och klarar att sköta detta uppdrag.

– Inrättande av ett system för kontinuerlig övervakning av att avtalet fungerar, särskilt dess bilagor som utgör en integrerad del av avtalet, samt möjliggörande av en effektiv förvaltning av avtalet genom en gemensam kommitté som är sammansatt av företrädare för båda parter och som har i uppdrag att i god tid föreslå lösningar på problem som uppstår i samband med genomförandet av avtalet.

2. FÖRHANDLINGSPROCESSEN

6. Förhandlingarna med Kanada har inriktats på hur man kan möjliggöra ömsesidigt erkännande av godkännanden som intygar luftvärdigheten för luftfartyg, delar och anordningar monterade på dessa, samt av godkännanden för certifiering av organisationer som arbetar med konstruktion, produktion och underhåll. Godkännandena kommer att utfärdas av endera parten med tillämpning av vissa förfaranden i fråga om luftvärdighet och underhåll. Under förhandlingarna beslutade de två sidorna att fastställa föreskrifter för dessa förfaranden i särskilda bilagor till avtalet.

7. Avtalstexten och dess bilagor paraferades av kommissionen och Transport Canada i Bryssel den 25 april 2007. Den kanadensiska sidan höll vid den tidpunkten på med en omorganisering av sina interna revisionsförfaranden och system för tillsynskontroll. Kommissionen och EASA begärde därför att den kanadensiska sidan genom förtroendeskapande dialog demonstrerar den nya processens effektivitet för gemenskapen, särskilt på området för underhåll och tillsyn av underhållsorganisationer, innan de två sidorna går vidare med slutförandet av deras interna förfaranden inför avtalets undertecknande.

8. Inom ramen för den förtroendeskapande processen hölls ett flertal möten mellan EASA och TCCA, för att utarbeta anvisningarna på området för underhåll och därmed förenad teknisk utvärderingsverksamhet mellan de två tekniska ombuden. Gemenskapen och Kanada hade inom ramen för de gemensamma luftfartsmyndigheterna JAA redan förvärvat erfarenheter och byggt upp ett förtroende för det kanadensiska systemet, genom ett smidigt och effektivt samarbete baserat på ett samarbetsavtal. Det fanns följaktligen ett behov av att förstå och utvärdera i vilken utsträckning de förändringar som planerades av Transport Canada skulle inverka på myndighetens befintliga system för säkerhetshantering, samt avtalets tillämpning och då särskilt det fortsatta förtroendet mellan de två sidorna.

9. Förändringarna i Transport Canadas interna revisionsförfaranden och system för tillsynskontroll skulle genomföras i följande två steg:

– Det första steget bestod i en analys av säkerhetsläget när det gäller företag som omfattas av Transport Canadas tillsynskontroll, baserad på en riskbedömning och på en bedömning av myndighetens kapacitetsbehov för att kontrollera korrekt genomförande och efterlevnad av dess krav utan inverkan på fastställda tillsynsförfaranden.

– Det andra steget skulle användas för att vid behov införa förändringar baserade på erfarenheterna och resultaten av den riskbedömning som utförts under det första steget.

10. De planerade förändringarna skulle kunna inverka på underhållet och de kanadensiska myndigheternas tillsyn över underhållsorganisationer som är belägna i Kanada. Därför gjorde TCCA ett flertal presentationer av sin nya strategi för tillsynen av företag (baserad på riskutvärdering och system för säkerhetshantering) för EASA, i Köln den 23 och 24 april 2007 och i Prag den 6 juni 2007. Dessa presentationer visade att förändringarna under det första steget ledde till positiva slutresultat, eftersom myndigheten genom riskbedömningen av företag under dess tillsyn kan göra bättre prioriteringar av fördelningen av resurser och följaktligen mer målinriktade insatser. Dessa presentationer följdes av ett besök av en standardiseringsgrupp från EASA (EASA Standardisation Team) i Ottawa den 17-22 september 2007. Under besöket gjorde TCCA olika klargöranden om tillsynsverksamheten, och EASA utförde även en inspektion (MIST – Maintenance International Standardisation Team) för att åskådliggöra TCCA:s nya strategi. I den mån frekvensen av inspektioner avseende fortsatt luftvärdighet och underhåll förblev oförändrad under det första steget, bekräftades vid besöket de positiva resultaten av förändringarna i det kanadensiska systemet.

11. Det första steget pågår fortfarande. Vid olika möten mellan EASA och Transport Canada har byrån kunnat ge uttryck för sin generella övertygelse om att det system som införs av TCCA ger en säkerhetsnivå som är likvärdig med gemenskapens. För att kunna förutse och bättre hantera eventuella ändringar rörande inspektionerna av underhållsorganisationerna, vilka kan komma att införas under det andra steget, kommer EASA och TCCA att använda den gemensamma sektorkommittén för underhåll som inrättas genom avtalet för att säkerställa att förtroendet för varandras tillsynssystem alltid upprätthålls.

3. DEN RÄTTSLIGA GRUNDEN FÖR AVTALET

12. Enligt domstolens rättspraxis faller undanröjande av tekniska hinder för handeln med varor inom ramen för den gemensamma handelspolitiken enligt definitionen i artikel 133.1 i EG-fördraget och därmed också inom ramen för gemenskapens exklusiva behörighet.[1]

13. I och med ikraftträdandet i september 2002 av förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeiska byrå för luftfartssäkerhet, som ersatts med förordning (EG) nr 216/2008[2], har gemenskapen dessutom uppnått inre harmonisering på de

---

[1] Yttrande 1/94, WTO, REG 1994, s. I-5267, punkt 33. I enlighet med denna rättspraxis sluts avtal om ömsesidigt erkännande av produkter i allmänhet på grundval av artikel 133 i EG-fördraget. Se t.ex. rådets beslut 1999/78/EG av den 22 juni 1998 om ingående av ett avtal om ömsesidigt erkännande mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater, EGT L 31, 4.2.1999.

[2] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, EUT L 79, 19.3.2008, s 1.

områden som omfattas av den förordningen, dvs. inledande och fortsatt luftvärdighet (inklusive underhåll) och miljömässig överensstämmelse för luftfartsprodukter. Denna förordning har kompletterats med en uppsättning tillämpningsföreskrifter (kommissionens förordningar (EG) nr 1702/2003 och 2042/2003) rörande de krav och förfaranden som ska iakttas av sökande, certifikatsinnehavare och myndigheter för att säkerställa kontinuerlig efterlevnad av de grundläggande kraven och målen enligt grundförordningen. Det föreslagna avtalet påverkar denna gemenskapslagstiftning i den mening som avses i domen i målet AETR.

14. Kommissionen anser därför att gemenskapen har exklusiv behörighet att ingå avtalet på grundval av artiklarna 133.4 och 80.2 i EG-fördraget.

4. AVTALETS STRUKTUR

15. Det framförhandlade avtalet är i stort sett uppbyggt på samma sätt som ett ”klassiskt” avtal på området luftfartssäkerhet, dvs. som ett BASA, vilket är namnet på de nuvarande bilaterala luftfartssäkerhetsavtalen mellan medlemsstaterna och Kanada. Liksom BASA-avtalen är detta avtal baserat på ömsesidig tilltro till respektive system och på en jämförelse av skillnader i reglering. Det medför krav på och metoder för samarbete mellan export- och importmyndigheten, så att den senare kan utfärda sitt eget intyg om en luftfartsprodukt, del eller utrusning utan att behöva upprepa alla de bedömningar som gjorts av exportmyndigheten, samt förfaranden för tvistlösning såvitt avser ändring av avtalet.

16. Medlen för detta, dvs. att samarbeta och ömsesidigt godta respektive certifieringsresultat på området luftvärdighet och underhåll (metoder, tillämpningsområde när det gäller produkter eller tjänster, skillnader i reglering, även kallade ”särskilda villkor”) fastställs i bilagorna till avtalet.

17. Utkastet till avtal skiljer sig från befintliga BASA-avtal mellan medlemsstaterna och tredjeländer, inklusive Kanada. När det gäller befintliga BASA-avtal fastställs vanligen det som anges i bilagorna i separata avtal mellan civila luftfartsmyndigheter, vilka inte är bindande på samma sätt som ett fördrag. Dessa avtal kallas vanligen MIP (Maintenance Implementation Procedures, genomförandeförfaranden för underhåll) och IPA (Implementing Procedures for Airworthiness, genomförandeförfaranden för luftvärdighet). BASA-bestämmelser kan i praktiken endast träda i kraft efter undertecknande av ett IPA och/eller ett MIP, eftersom dessa texter anger hur de mål som fastställs i BASA-avtalen ska kunna uppnås. De två sidorna kom redan när förhandlingarna inleddes överens om att de särskilda förfaranden som gör det möjligt för dem att ömsesidigt erkänna certifieringsresultat på de två områdena – certifiering av konstruktion och produktion samt godkännanden av underhållsorganisationer – skulle fastställas i bilagorna, vilka skulle vara lika bindande på båda sidor och utgöra en integrerad del av avtalet.

18. Utkastet till avtal ger parterna en möjlighet att överväga hur avtalet kan fås att fungera ännu bättre samt att rekommendera ändringar, inklusive tillägg av nya bilagor till avtalet via den gemensamma kommittén. Det ger parterna frihet att välja hur man vill ändra avtalet och dess bilagor, enligt samma ändringsförfarande, som avslutas med det senaste meddelandet från den ena parten till den andra om att dess inhemska förfaranden för ikraftträdandet av en godkänd ändring har slutförts.

Särskilt när en ändring avser ändringar av befintliga bilagor eller tillägg av nya bilagor, kan parterna avtala att ändra avtalet genom en enkel utväxling av diplomatiska noter mellan parterna.

19. Utkastet till avtal utgör dessutom en klar vinst för gemenskapen, eftersom avtalet kommer att leda till ömsesidigt erkännande av certifieringsresultat på alla områden som rör luftvärdighet för alla medlemsstater. Det bör framhållas att det för närvarande bara är sex medlemsstater som har ett bilateralt avtal med Kanada som omfattar produktcertifiering. Hittills har Transport Canada även godkänt resultat från europeiska förvaltningar för att utfärda sina egna godkännanden, särskilt när resultaten har tagits fram under JAA:s beskydd. JAA har å sin sida granskat det kanadensiska systemet och kommit överens om ”entreprenadavtal” med den kanadensiska myndigheten, i vilka de förfaranden anges som måste följas för att JAA ska kunna rekommendera JAA:s medlemsmyndigheter att godta dess resultat. Samma metod är bruklig för godkännanden av underhållsorganisationer, där endast sex formella avtal finns. Även på detta område har ett ”entreprenadavtal” ingåtts mellan Transport Canada och JAA, enligt vilket JAA:s medlemsmyndigheter kan godta kanadensiska reparationsverkstäder (underhållsorganisationer) under tillsyn av den kanadensiska förvaltningen. Det finns för närvarande inga avtal som omfattar miljöcertifiering av flygtekniska produkter.

5. AVTALETS INNEHÅLL

5.1. Tydliga rättigheter och skyldigheter för båda parter

20. Avtalet går inte längre än vad som är tillåtet enligt tillämplig lagstiftning hos båda parter. Den tillämpliga lagstiftningen i Europeiska gemenskapen är förordning (EG) nr 216/2008, som ersätter förordning (EG) nr 1592/2002 samt dess tillämpningsföreskrifter och eventuella ändringar av dessa.

21. Gemenskapssystemet återspeglas helt i utkastet till text som innehåller tydliga bestämmelser om ansvarsfördelning när det gäller certifiering av luftfartsprodukter och komponenter samt av organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning och underhåll av sådana produkter och komponenter.

22. När det gäller underhåll föreslog den kanadensiska sidan, med hänsyn till goda erfarenheter av de bilaterala förbindelserna mellan Kanada och de gemensamma luftfartsmyndigheterna JAA, att man skulle gå utöver ramarna för artikel 12.1 i förordning (EG) nr 216/2008, i vilken det i likhet med den föregående artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1592/2002 föreskrivs att inom ramen för ett internationellt avtal får EASA eller medlemsstaternas myndigheter utfärda certifikat på grundval av certifikat som utfärdats av myndigheter i tredjeländer. De kanadensiska myndigheterna föreslog faktiskt att man skulle utfärda godkännanden på i Kanada belägna EASA-underhållsorganisationers vägnar och utföra underhåll på luftfartyg och delar som konstruerats i Europeiska gemenskapen, varvid EASA inte skulle behöva utfärda egna certifikat/godkännanden på grundval av de certifikat/godkännanden som utfärdats av Transport Canada. Detta förslag visade den kanadensiska sidans villighet att uppnå fullständigt ömsesidigt erkännande på området för underhåll.

23. Kommissionen anser att bestämmelserna i artikel 12.1 i förordning (EG) nr 216/2008 inte utgör något hinder för gemenskapen att ingå ett internationellt avtal varigenom certifikat som utfärdats av behörig myndighet i ett tredjeland automatiskt är giltigt i gemenskapen.

Med hänsyn till detta innehåller avtalet följande fastställanden på området för underhåll:

– Parterna avtalar, för underhållsförfarandets syften, att uppfyllande av en parts tillämpliga lagstiftning avseende underhåll och av de krav som anges i tillägg B1 innebär uppfyllande av den andra partens tillämpliga lagstiftning.

– Parterna avtalar, för underhållsförfarandets syften, att varje parts behöriga myndigheters certifieringsrutiner och certifieringsförfaranden utgör ett likvärdigt bevis för uppfyllande av de krav som avses ovan.

– Parterna avtalar, för underhållsförfarandets syften, att parternas respektive standarder gällande licensiering av underhållspersonal ska anses vara likvärdiga.

5.2. Tydliga medel att uppnå målen enligt uppdraget

24. I utkastet anges att respektive parter ska godta överensstämmelse som konstaterats av den andra parten enligt specifika förfaranden när detta sker i enlighet med bestämmelserna i bilagorna – artikel 3.1.

25. I utkastet godkänns att respektive parts tillsynsmyndighet utfärdar certifikat som intygar överensstämmelse med den andra partens system på denna andra parts vägnar – artikel 3.1.

26. I utkastet till avtal säkerställs att förtroende för varandra upprätthålls genom en lämplig mekanism, som innebär ett system för kontinuerligt samarbete och samråd som fungerar genom ökat samarbete inom ramen för revisioner, inspektioner, meddelanden utfärdade i rätt tid och samråd i alla frågor som omfattas av avtalets tillämpningsområde – artikel 8 om ömsesidigt samarbete, bistånd och insyn.

5.3. Regelbundna samråd och snabb tvistlösning

27. Avtalsutkastet har utformats för att fungera smidigt i det dagliga arbetet, så att tekniska frågor som uppstår i samband med dess tillämpning kan lösas så snabbt som möjligt. För detta ändamål ska en gemensam kommitté för parterna inrättas, samt delkommittéer – den gemensamma sektorkommittén för certifiering och den gemensamma sektorkommittén för underhåll – som ska rapportera till parternas gemensamma kommitté och övervaka bilagornas tillämpning. Den gemensamma kommittén och delkommittéerna har både samråds- och medlingsfunktioner, för att se till att avtalet fungerar smidigt genom att utgöra ett forum för tvistlösning mellan parterna – artikel 9 (gemensam kommitté) och punkt 2.2 i bilaga A rörande certifiering och punkt 4.2 i bilaga B rörande underhåll.

28. Den gemensamma kommittén har i uppdrag att diskutera och rekommendera parterna eventuella ändringar av avtalet och dess bilagor, samt att utveckla arbetsförfaranden på områdena för lagstiftningssamarbete och insyn för all verksamhet som inte utvecklas av delkommittéerna. Härigenom kan frågor som rör de områden som inte

omfattas av de två bilagorna, men som omfattas av gemenskapens lagstiftning (dvs. verksamhet med luftfartyg, licenser eller syntetiska utbildningshjälpmedel), diskuteras på ett konstruktivt sätt och bana väg för eventuella framtida ändringar av avtalet.

29. Samråd kan begäras oavsett tidpunkt – artikel 15. Parterna bör dock anstränga sig till det yttersta att lösa tekniska frågor på lägsta möjliga nivå, innan de blir ”tvistemål”.

5.4. Upprätthålla en hög nivå av förtroende för varandras system

30. För att upprätthålla en hög nivå av förtroende för båda sidors ursprungliga och fortsatta system för luftvärdighetscertifiering, måste gemenskapen och Kanada uppfylla följande skyldigheter:

- Underrätta den andra parten om den ”behöriga myndighetens” identitet, vilket för gemenskapen innebär ett meddelande till den kanadensiska sidan om att en nationell luftfartsmyndighet har genomgått revision och godkänts (av EASA), samt att denna revision visar att myndigheten fullständigt iakttar gemenskapens lagstiftning, att den är insatt i den kanadensiska lagstiftningens krav på de relevanta områdena och att den är i stånd att uppfylla de skyldigheter avseende certifiering och underhåll som följer av bilagorna – artikel 5.2 och 5.3.

- Genom regelbundna revisioner se till att de nationella luftfartsmyndigheter som har anmälts som ”behöriga myndigheter” i meddelande till den andra sidan förblir i stånd att fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet och dess bilagor – artikel 5.5.

- Samarbeta inom kvalitetssäkring och göra det möjligt för varandra att delta i standardiseringskontroller och varandras bedömningar av överensstämmelse (myndigheter och företag) – artiklarna 5.6 och 8.5.

- Utbyta säkerhetsuppgifter – tillgänglig information om olyckor, incidenter och händelser – artikel 8.4, och säkerställa lämplig konfidentialitet vid informationsutbyte – artikel 11.

- Meddela varandra alla tillämpliga krav samt samråda med varandra om regleringsmässiga och organisatoriska ändringar på ett tidigt stadium – artikel 8.

31. Häri ligger också skillnaden mellan detta avtal och avtalet mellan EG och Amerikas förenta stater om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet: Kanada har inte begärt en förtroendeskapande process som består av egna (eller gemensamma) inspektioner av EASA eller de nationella luftfartsmyndigheterna som ett förhandsvillkor för att underteckna och ingå detta avtal. Amerikas förenta stater har däremot insisterat på a) inspektioner av EASA och av nationella luftfartsmyndigheter i syfte att inkludera dem som erkända behöriga myndigheter i den mening avses i de två bilagorna om certifiering och underhåll, och b) ”skuggning av certifieringsprojekt”, varvid Förenta staternas luftfartsmyndighet FAA, för att få insyn i EASA:s förfaranden följde ett antal certifieringsprojekt för typcertifiering och kompletterande typcertifikat som utfördes av EASA, innan avtalet kunde undertecknas och ingås.

5.5. Kraftfulla skyddsåtgärder

32. Avtalsutkastet har utformats i syfte att ge parterna den flexibilitet som krävs för att omedelbart reagera när det uppstår säkerhetsproblem eller för att införa den högre skyddsnivå de anser vara nödvändig för säkerheten – artikel 6. Särskilda förfaranden har föreskrivits för att ge båda sidor möjlighet att hantera sådana situationer, utan att avtalets giltighet äventyras.

33. Om parterna ändå skulle vara oförmögna att åtgärda en viss situation tillfredsställande, ger avtalstexten för det första möjlighet att tillfälligt dra in erkännandet av den ifrågasatta behöriga myndighetens resultat – artikel 10, och för det andra förfaranden för upphävande av en del av eller hela avtalet – artikel 16.2.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om undertecknande av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och Kanada om civil luftfartssäkerhet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 80.2 och 133.4 jämförda med artikel 300.2 första stycket första meningen,

med beaktande av kommissionens förslag,[3] och

av följande skäl:

(1) Kommissionen har, på gemenskapens vägnar och i enlighet med rådets beslut om bemyndigande av kommissionen att inleda förhandlingar,[4] förhandlat fram ett avtal med Kanada om civil luftfartssäkerhet.

(2) Det avtal som förhandlats fram av kommissionen bör undertecknas; undertecknandet blir dock giltigt först om avtalet slutligt ingås.

(3) Medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att deras bilaterala avtal med Kanada om samma fråga upphävs från och med den dag då avtalet träder i kraft.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Undertecknandet av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Kanada om civil luftfartssäkerhet (nedan kallat *avtalet*), godkänns härmed på gemenskapens vägnar, förutsatt att rådet antar ett beslut om ingående av avtalet. Avtalstexten bifogas detta beslut.

Rådets ordförande bemyndigas att utse den (eller de) person(er) som ska ha rätt att underteckna avtalet på Europeiska gemenskapens vägnar, förutsatt att det ingås.

---

[3] EUT C , , s. .

[4] SEK(2004) 213 slutlig av den 25 februari 2004.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ingående av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och Kanada om civil luftfartssäkerhet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 80.2 och 133.4, jämförda med artikel 300.2 första stycket första meningen, artikel 300.3 första stycket och artikel 300.4,

med beaktande av kommissionens förslag,[5] och

av följande skäl:

(1) Kommissionen har, på gemenskapens vägnar och i enlighet med rådets beslut om bemyndigande av kommissionen att inleda förhandlingar, förhandlat fram ett avtal med Kanada om civil luftfartssäkerhet.

(2) Avtalet undertecknades av gemenskapen med förbehåll för att det slutligt ingås, i enlighet med rådets beslut …/…/EG den ….

(3) Avtalet bör godkännas.

(4) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för gemenskapens deltagande i de gemensamma organ som inrättas genom avtalet samt för antagandet av vissa beslut, i synnerhet rörande ändringar av avtalet och dess bilagor, tillägg av nya bilagor, upphävande av enskilda bilagor, samråd och tvistlösning samt antagande av skyddsåtgärder.

(5) Medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att deras bilaterala avtal med Kanada om samma fråga upphävs från och med den dag då avtalet träder i kraft.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

(1) Avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Kanada om civil luftfartssäkerhet godkänns härmed på gemenskapens vägnar.

(2) Avtalstexten bifogas detta beslut.

---

[5] EUT C , , s.

(3) Rådets ordförande bemyndigas att utse den person som ska ha rätt att överlämna det meddelande som föreskrivs i artikel 16.1 i avtalet.

Artikel 2

(1) I parternas gemensamma kommitté, som inrättas genom artikel 9 i avtalet, ska gemenskapen företrädas av Europeiska kommissionen biträdd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet och åtföljd av luftfartsmyndigheterna i egenskap av företrädare för medlemsstaterna.

(2) I den gemensamma sektorkommittén för certifiering som inrättas genom punkt 2 i bilaga A till avtalet och i den gemensamma sektorkommittén för underhåll som inrättas genom punkt 4 i bilaga B till avtalet, ska Europeiska gemenskapen företrädas av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet biträdd av de luftfartsmyndigheter som är direkt berörda av dagordningen för varje möte.

Artikel 3

(1) Kommissionen ska, efter samråd med den särskilda kommitté som utsetts av rådet, fastställa vilken ståndpunkt kommissionen ska inta i parternas gemensamma kommitté med avseende på följande frågor:

– Antagande eller ändring av den gemensamma kommitténs interna förfarandena i enlighet med artikel 9.3 i avtalet.

(2) Kommissionen får, efter samråd med den särskilda kommitté som avses i punkt 1, vidta följande åtgärder:

– Anta skyddsåtgärder i enlighet med artikel 6 i avtalet.

– Begära samråd i enlighet med artikel 15 i avtalet.

– Tillfälligt dra in erkännande av resultat samt återkalla indragningen i enlighet med artikel 10 i avtalet.

(3) Rådet ska, med kvalificerad majoritet, fatta beslut rörande ett förslag från kommissionen med avseende på följande frågor:

– Antagande av ytterligare bilagor i enlighet med artikel 16.5 i avtalet.

– Andra ändringar av avtalet som inte omfattas av tillämpningsområdet för punkt 1.

– Upphävande av enskilda bilagor i enlighet med artikel 16.3 i avtalet.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

AVTAL

OM CIVIL LUFTFARTSSÄKERHET
MELLAN
EUROPEISKA GEMENSKAPEN OCH KANADA

EUROPEISKA GEMENSKAPEN och KANADA, nedan kallade *parterna*,

SOM BEAKTAR att båda parterna har fastställt att, genom långvarig praxis av tekniska utbyten och bilaterala utbyten mellan medlemmar i Europeiska gemenskapen (EG) och Kanada, den andra partens standarder och system för luftvärdighet och miljöcertifiering eller godkännande av civila flygtekniska produkter är tillräckligt likvärdiga med de egna för att göra ett avtal genomförbart,

SOM ERKÄNNER den framväxande trenden mot multinationella konstruktioner, produktioner och utbyten av civila flygtekniska produkter,

SOM ÖNSKAR främja civil luftfartssäkerhet och miljömässig kvalitet och överensstämmelse samt underlätta utbytet av civila flygtekniska produkter,

SOM ÖNSKAR utveckla utökat samarbete och ökad effektivitet i frågor som rör civil luftfartssäkerhet,

SOM BEAKTAR att deras samarbete uttryckligen kan bidra till att uppmuntra ökad internationell harmonisering av standarder och processer,

SOM BEAKTAR möjligheten att minska den ekonomiska börda som åläggs flygindustrin och dess aktörer genom överflödiga tekniska inspektioner, utvärderingar och provningar,

SOM ERKÄNNER den ömsesidiga nyttan av förbättrade förfaranden för ömsesidigt erkännande av godkännanden och provningar när det gäller luftvärdighet, miljöskydd, underhållsanläggningar för luftfartyg och fortsatt luftvärdighet,

SOM ERKÄNNER att varje sådant ömsesidigt erkännande måste erbjuda en försäkran om överensstämmelse med tillämpliga tekniska bestämmelser eller standarder som är likvärdig med den försäkran som erbjuds genom en parts egna förfaranden,

SOM ERKÄNNER att varje sådant ömsesidigt erkännande även kräver båda parters förtroende för den fortsatta tillförlitligheten i den andra partens bedömningar av överensstämmelse,

SOM ERKÄNNER parternas respektive åtaganden enligt bilaterala, regionala och multilaterala avtal som handlar om civil luftfartssäkerhet och miljömässig överensstämmelse,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Syften

Detta avtals syften är att

(a) i enlighet med respektive parts gällande lagstiftning, fastställa principer och överenskommelser för att möjliggöra ömsesidigt erkännande av godkännanden som utfärdats av endera parts behöriga myndigheter på de områden som omfattas av detta avtal, i enlighet med vad som anges i artikel 4,

(b) göra det möjligt för parterna att anpassa sig till den framväxande trenden mot multinationell konstruktion, tillverkning, underhåll och utbyte av civila flygtekniska produkter, genom att innefatta parternas gemensamma intressen när det gäller civil luftfartssäkerhet och miljömässig kvalitet,

(c) främja samarbete för att stödja säkerhetsmål och miljökvalitetsmål, samt

(d) främja och underlätta ett fortsatt utbyte av civila flygtekniska produkter och tjänster.

Artikel 2

Definitioner

I detta avtal gäller följande begrepp och definitioner:

(a) *Luftvärdighetsgodkännande*: ett resultat som visar att en konstruktion eller en konstruktionsändring av en civil flygteknisk produkt överensstämmer med de standarder som fastställts i endera partens tillämpliga gällande lagstiftning eller att en produkt överensstämmer med en konstruktion som har befunnits överensstämma med dessa standarder och är i ett skick som innebär säker användning.

(b) *Civil flygteknisk produkt*: civilt luftfartyg, luftfartygsmotor eller flygplanspropeller eller underenhet, utrustning, del eller komponent som är monterad eller ska monteras därpå.

(c) *Behörig myndighet*: statlig myndighet eller enhet som för detta avtals ändamål utsetts som en behörig myndighet av en part, som utövar en laglig rätt att bedöma överensstämmelsen hos samt övervaka och kontrollera användningen eller försäljningen av civila flygtekniska produkter eller tjänster inom en parts jurisdiktion, och som får vidta tvångsåtgärder för att säkerställa att sådana produkter eller tjänster som saluförs inom den partens jurisdiktion överensstämmer med tillämpliga lagstadgade krav.

(d) *Konstruktionsrelaterade driftskrav*: drifts- eller miljökrav som berör antingen produktens konstruktionsegenskaper eller uppgifter om konstruktionen avseende produktens drift eller underhåll som gör den kvalificerad för en särskild typ av drift.

(e) *Miljögodkännande*: ett resultat som visar att en civil flygteknisk produkt överensstämmer med de standarder som fastställs i endera partens tillämpliga gällande lagstiftning om buller och/eller avgasutsläpp.

(f) *Underhåll*: utförande av inspektion, översyn, reparation, skyddande åtgärder, samt utbyte av delar, utrustning eller komponenter, med undantag för inspektion av en civil flygteknisk produkt före flygning för att säkerställa fortsatt luftvärdighet för den produkten; underhåll inkluderar införlivande av modifieringar, men inte konstruktion av reparationer och modifieringar.

(g) *Övervakning*: regelbunden övervakning av en behörig myndighet för att fastställa fortsatt överensstämmelse med relevanta tillämpliga standarder.

(h) *Tekniskt ombud*: för Kanada, den kanadensiska organisationen med ansvar för civil luftfart, och för Europeiska gemenskapen, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).

Artikel 3

Allmänna skyldigheter

1. Båda parter ska i enlighet med vad som anges i bilagorna till detta avtal, vilka utgör en integrerad del av avtalet, godta eller erkänna resultat av särskilt angivna förfaranden som används vid bedömning av överensstämmelse med den partens särskilt angivna lagstadgade, reglerande och administrativa åtgärder och som läggs fram av den andra partens behöriga myndighet; varvid dock gäller att de förfaranden för bedömning av överensstämmelse som används ska, till den mottagande partens belåtenhet, säkerställa en överensstämmelse med den partens lagstadgade, reglerande och administrativa åtgärder som är likvärdig med det säkerställande som erbjuds genom den mottagande partens egna förfaranden.

2. Punkt 1 i denna artikel ska endast gälla när övergångsöverenskommelser, som kan fastställas i bilagorna till detta avtal, har slutförts.

3. Detta avtal ska inte tolkas som att det innebär ömsesidigt godkännande av parternas standarder eller tekniska föreskrifter och det ska, om inget annat föreskrivs i detta avtal, inte innebära ömsesidigt erkännande av standarders eller tekniska föreskrifters likvärdighet.

4. Ingenting i detta avtal ska tolkas som en begränsning av en parts befogenhet att, genom sina lagstadgade, reglerande och administrativa åtgärder, fastställa den skyddsnivå som den anser vara lämplig för säkerhet, för miljön och i annat avseende med hänsyn till risker som faller inom tillämpningsområdet för den tillämpliga bilagan till detta avtal.

5. Resultat som tagits fram av bemyndigade personer eller godkända organisationer, vilka enligt endera parts tillämpliga lagstiftning har tillstånd att ta fram samma resultat som en behörig myndighet, ska ges samma giltighet som de som tas fram av en behörig myndighet för detta avtals syften. En parts enhet med ansvar för detta avtals genomförande i enlighet med artikel 7 kan, vid behov och efter förhandsmeddelande till sin motpart vid den andra parten, interagera direkt med en av den andra partens bemyndigad eller godkänd organisation.

Artikel 4

Allmänt tillämpningsområde

1. Detta avtal är tillämpligt på

   (a) luftvärdighetsgodkännande och övervakning av civila flygtekniska produkter,

   (b) fortsatt luftvärdighet för luftfartyg i drift,

   (c) godkännande och övervakning av produktions- och tillverkningsanläggningar,

   (d) godkännande och övervakning av underhållsanläggningar,

   (e) miljögodkännande och miljöprovning av civila flygtekniska produkter, och

   (f) därtill hörande samarbetsverksamhet.

2. När Europeiska gemenskapens behörighet utövas med avseende på verksamhet med luftfartyg, licensiering av flygbesättningar och godkännande av syntetiska utbildningshjälpmedel, får parterna komma överens om kompletterande bilagor, inklusive övergångsöverenskommelser, vilka ska vara specifika för varje område i enlighet med det förfarande som anges i artikel 16.

Artikel 5

Behöriga myndigheter

1. När en enhet är behörig enligt en parts lagstiftning, ska den erkännas som behörig myndighet av den andra parten, så snart enheten har granskats av sin part för att fastställa att den

   (a) fullständigt iakttar sin parts lagstiftning,

   (b) är insatt i den andra partens krav, med avseende på typen av och tillämpningsområdet för den certifiering den ansöker om, och

   (c) är i stånd att uppfylla de skyldigheter som fastställs i bilagorna.

2. En part ska underrätta den andra parten om den behöriga myndighetens identitet så snart den har slutfört revisionen och godkänt myndigheten i fråga. Den andra parten kan bestrida den behöriga myndighetens tekniska kompetens eller överensstämmelse i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

3. De enheter som identifieras i tilläggen 1 och 2 ska anses vara överensstämmande med bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel för genomförandet av bilaga A respektive B vid tidpunkten för detta avtals ikraftträdande.

4. Parterna ska se till att deras behöriga myndigheter är och förblir i stånd att korrekt bedöma överensstämmelsen för produkter eller organisationer, i enlighet med vad som är tillämpligt och omfattas av bilagorna till detta avtal. Parterna ska i detta avseende säkerställa att deras behöriga myndigheter omfattas av regelbundna revisioner eller granskningar.

5. Parterna ska vid behov samråda för att säkerställa att förtroendet upprätthålls för förfarandena för bedömning av överensstämmelse. Detta samråd kan inbegripa en parts

deltagande i de ordinarie revisionerna avseende bedömning av överensstämmelse eller andra bedömningar som görs av den andra partens behöriga myndigheter.

6. Om en part bestrider en behörig myndighets tekniska kompetens eller överensstämmelse, ska den bestridande parten skriftligt underrätta den andra parten om sitt bestridande av den relevanta behöriga myndighetens tekniska kompetens eller överensstämmelse och om dess avsikt att återkalla erkännandet av den relevanta behöriga myndighetens konstateranden. En sådan underrättelse ska ske på ett objektivt och motiverat sätt.

7. Varje bestridande som har meddelats i enlighet med punkt 6 i denna artikel ska diskuteras av den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 9, vilken kan besluta att tillfälligt dra in erkännandet av den behöriga myndighetens konstateranden eller att en kontroll av dess tekniska kompetens är nödvändig. En sådan kontroll ska normalt utföras i god tid av den part som har jurisdiktion över den behöriga myndigheten i fråga, men kan även utföras gemensamt av parterna om de så beslutar.

8. Om den gemensamma kommittén inte har kunnat avgöra ett bestridande som har meddelats i enlighet med punkt 6 i denna artikel inom 30 dagar efter underrättelsen, får den bestridande parten tillfälligt dra in erkännandet av de konstateranden som gjorts av den behöriga myndigheten i fråga, men den ska erkänna de konstateranden som denna behöriga myndighet har gjort före dagen för underrättelsen. En sådan tillfällig indragning kan gälla tills den gemensamma kommittén har avgjort ärendet.

Artikel 6

Skyddsåtgärder

1. Ingenting i detta avtal ska tolkas som en begränsning av en parts befogenhet att vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst det finns en rimlig risk för att en produkt eller en tjänst kan

   (a) äventyra människors hälsa eller säkerhet,

   (b) underlåta att uppfylla partens tillämpliga lagstadgade, reglerande och administrativa åtgärder inom ramen för tillämpningsområdet för detta avtal, eller

   (c) på annat sätt inte uppfyller ett krav som omfattas av tillämpningsområdet för den tillämpliga bilagan till detta avtal.

2. När endera parten vidtar åtgärder enligt punkt 1 i denna artikel ska den skriftligt informera den andra parten inom 15 arbetsdagar om dessa åtgärders vidtagande och skälen för detta.

Artikel 7

Meddelanden

1. Parterna är ense om att meddelanden mellan dem själva för genomförandet av detta avtal ska hanteras av

   (a) när det gäller tekniska frågor, de tekniska ombuden, och

(b) när det gäller alla andra frågor,

– för Kanada: det kanadensiska transportministeriet,

– för Europeiska gemenskapen: Europeiska kommissionen och i förekommande fall medlemsstaternas behöriga myndigheter.

2. Vid undertecknandet av detta avtal ska parterna underrätta varandra om de relevanta kontaktpunkterna.

Artikel 8

Ömsesidigt samarbete, bistånd och insyn

1. Varje part ska se till att den andra parten är underrättad om dess relevanta lagar, föreskrifter, standarder och krav, samt om dess certifieringssystem.

2. Parterna ska underrätta varandra om föreslagna ändringar av betydelse av deras relevanta lagar, föreskrifter, standarder och krav samt certifieringssystem, i den mån dessa ändringar kan inverka på detta avtal. De ska så långt möjligt ge varandra möjlighet att kommentera sådana ändringar och ta vederbörlig hänsyn till sådana kommentarer.

3. Parterna ska, vid behov, utveckla förfaranden för regleringssamarbete och insyn för all verksamhet som de bedriver och som omfattas av tillämpningsområdet för detta avtal.

4. Parterna är ense om att, i enlighet med respektive tillämpliga lagstiftning, tillhandahålla varandra, på begäran och i god tid, information om olyckor, incidenter och händelser som avser de ämnesområden som omfattas av detta avtal.

5. I syfte att undersöka och lösa säkerhetsfrågor genom ömsesidigt samarbete, ska parterna ge varandra tillstånd att delta i varandras inspektioner och revisioner på grundval av stickprov eller att vid behov utföra gemensamma inspektioner och revisioner.

Artikel 9

Parternas gemensamma kommitté

1. En gemensam kommitté inrättas, bestående av företrädare från båda parter. Den gemensamma kommittén ska ha ansvaret för att detta avtal fungerar effektivt och den ska sammanträda regelbundet för att utvärdera genomförandets effektivitet.

2. Den gemensamma kommittén får behandla alla frågor som hänför sig till detta avtals funktioner och genomförande. Den ska särskilt ha ansvaret för följande:

(a) Att granska och vidta lämpliga åtgärder med avseende på de bestridanden som anges i artikel 5.

(b) Att avgöra alla frågor som avser tillämpningen och genomförandet av detta avtal, inklusive de frågor som inte på annat sätt kan avgöras av den gemensamma sektorkommitté som inrättas enligt den relevanta bilagan.

(c) Att behandla sätt att förstärka genomförandet av detta avtal och vid behov göra rekommendationer till parterna avseende ändringar av detta avtal.

(d) Att behandla särskilda ändringar av bilagorna.

(e) Att vid behov samordna utvecklingen av kompletterande bilagor.

(f) Att vid behov anta arbetsförfaranden på områdena för regleringssamarbete och insyn för all verksamhet som avses i artikel 4 och som inte på annat sätt utvecklas av de gemensamma sektorkommittéerna.

1. Den gemensamma kommittén ska fastställa sin egen arbetsordning inom ett år efter detta avtals ikraftträdande.

Artikel 10

Tillfälligt indragande av ömsesidigt erkännande av skyldigheter

1. En part kan tillfälligt dra in, alla eller delar av, sina skyldigheter enligt en bilaga till detta avtal,

(a) om den andra parten inte uppfyller sina skyldigheter enligt den bilagan till detta avtal,

(b) om en eller flera av dess behöriga myndigheter inte kan genomföra nya eller kompletterande krav som antagits av den andra parten på det område som omfattas av den bilagan till avtalet, eller

(c) om den andra parten inte upprätthåller de lagstadgade och reglerande medel och åtgärder som krävs för att genomföra bestämmelserna i detta avtal.

2. Innan den tillfälligt drar in sina skyldigheter ska en part begära samråd enligt artikel 15. Om samråden inte leder till lösning av en meningsskiljaktighet som avser någon av bilagorna, får endera parten underrätta den andra parten om sin avsikt att tillfälligt dra in erkännandet av de konstateranden avseende överensstämmelse och godkännanden enligt bilagan som meningsskiljaktigheten gäller. En sådan underrättelse ska vara skriftlig och innehålla en redogörelse för skälen till tillfälligt indragande.

3. Ett indragande av detta slag ska träda i kraft 30 dagar efter dagen för underrättelsen, om inte den part som inledde förfarandet för indragande skriftligt underrättar den andra parten om att den drar tillbaka sin underrättelse. Indragandet ska inte påverka giltigheten avseende konstateranden av överensstämmelse, certifikat och godkännanden som har utfärdats av partens tekniska ombud eller behöriga myndighet i fråga före den dag då indragandet trädde i kraft. Indraganden av detta slag som har trätt i kraft kan upphävas med omedelbar verkan efter en skriftväxling mellan parterna i detta syfte.

Artikel 11

Konfidentialitet

1. Båda parter avtalar att, i den utsträckning som krävs enligt respektive lagstiftning, upprätthålla konfidentialiteten avseende information som erhålls av den andra parten enligt detta avtal.

2. Parterna ska särskilt, i enlighet med respektive lagstiftning, varken lämna ut till allmänheten eller tillåta en behörig myndighet att lämna ut till allmänheten, sådan information som erhålls från varandra enligt detta avtal som utgör företagshemligheter, konfidentiella kommersiella eller finansiella uppgifter, eller uppgifter som avser en pågående undersökning. Sådana uppgifter ska för detta ändamål anses vara konfidentiella och vara lämpligt märkt som sådana.

3. En part eller en behörig myndighet får, vid utlämnande av uppgifter till den andra parten eller en av den andra partens behöriga myndigheter, ange vilka delar av uppgifterna som den anser vara undantagen från utlämnande.

4. Båda parter ska vidta alla rimliga åtgärder för att skydda uppgifter som mottagits enligt detta avtal från otillåtet utlämnande.

Artikel 12

Återvinning av kostnader

1. Ingen av parterna ska, från fysiska eller juridiska personer vilkas verksamhet regleras enligt detta avtal, ta ut avgifter eller betalning för tjänster avseende bedömning av överensstämmelse som omfattas av detta avtal och tillhandhålls av den andra parten.

2. Båda parter ska sträva efter att säkerställa att avgifter eller betalningar som av deras tekniska ombud tas ut från fysiska eller juridiska personer vilkas verksamhet regleras enligt detta avtal är rättvisa, rimliga och står i proportion till de tjänster som tillhandahålls, samt inte utgör ett handelshinder.

3. Båda parters tekniska ombud ska ha rätt att, genom avgifter och betalningar som tillämpas på fysiska och juridiska personer vilkas verksamhet regleras enligt detta avtal, återvinna de kostnader som avser genomförandet av den tillämpliga bilagan samt de revisioner och inspektioner som utförs i enlighet med artiklarna 5.5 och 8.5.

Artikel 13

Andra avtal

1. Om inget annat anges i bilagorna, ska skyldigheter som ingår i avtal som av endera parten ingås med ett tredjeland som inte omfattas av detta avtal varken äga giltighet eller ha verkan för den andra parten i form av erkännande av resultaten av förfaranden för bedömning av överensstämmelse i tredjelandet.

2. Vid ikraftträdandet ska detta avtal ersätta de bilaterala avtalen om luftfartssäkerhet mellan Kanada och Europeiska unionens medlemsstater med avseende på alla frågor som omfattas av detta avtal.

3. Detta avtal ska inte påverka parternas rättigheter och skyldigheter enligt andra internationella avtal.

Artikel 14

Territoriell tillämpning

Detta avtal ska, med undantag för vad som anges i bilagorna till detta avtal, dels tillämpas på de territorier på vilka fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas samt enligt de villkor som fastställs i det fördraget, dels på Kanadas territorium.

Artikel 15

Samråd och lösning av meningsskiljaktigheter

1. En part får begära samråd med den andra parten i alla frågor som kan uppkomma i samband med detta avtal. Den andra parten ska omedelbart svara på en sådan begäran och inleda samråd vid en tidpunkt som fastställs av parterna inom 45 dagar.

2. Parterna ska anstränga sig till det yttersta för att lösa alla meningsskiljaktigheter mellan dem rörande deras samarbete enligt detta avtal på lägsta möjliga nivå, genom samråd i enlighet med bestämmelserna i bilagorna till detta avtal.

3. Om en meningsskiljaktighet inte kan lösas i enlighet med punkt 2 i denna artikel, kan endera tekniskt ombud hänskjuta meningsskiljaktigheten till parternas gemensamma kommitté, som ska samråda i frågan.

Artikel 16

Ikraftträdande, ändringar och upphävande

1. Detta avtal ska träda i kraft den dag då den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter i vilket parterna underrättar varandra om att deras nödvändiga interna förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. Avtalet ska gälla till dess att någon av parterna säger upp det.

2. En part kan säga upp avtalet när som helst genom sex månaders skriftlig varsel till den andra parten, om inte denna anmälan om uppsägning har dragits tillbaka enligt parternas ömsesidiga samtycke före utgången av denna period.

3. Om en part försöker ändra avtalet genom att stryka en eller flera bilagor och bevara de andra bilagorna, ska parterna försöka ändra detta avtal i samförstånd i enlighet med förfarandena i denna artikel. Om ett sådant samförstånd inte kan uppnås ska avtalet upphöra att gälla efter sex månader, räknat från dagen för anmälan, om inget annat avtalas av parterna.

4. Parterna får ändra detta avtal genom ömsesidigt skriftligt medgivande. En ändring av detta avtal ska träda i kraft dagen för den senaste skriftliga underrättelsen från en part till den andra om att dess inhemska förfaranden för ikraftträdande har slutförts.

5. Trots bestämmelserna i punkt 4 i denna artikel får parterna komma överens om att ändra de befintliga bilagorna eller lägga till nya bilagor genom utväxling av diplomatiska noter mellan parterna. Dessa ändringar ska träda i kraft enligt de villkor som fastställs i utväxlingen av diplomatiska noter.

6. Efter anmälan om upphävande av detta avtal, ska parterna upprätthålla giltigheten hos alla luftvärdighetsgodkännanden, miljögodkännanden eller certifikat som har utfärdats enligt detta avtal före dess upphävande, förutsatt deras fortsatta överensstämmelse med den partens tillämpliga lagar och föreskrifter.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigande för detta ändamål, undertecknat detta avtal, UTFÄRDAT i XX, den XX 2008, på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska och ungerska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

FÖR EUROPEISKA GEMENSKAPEN/FÖR KANADA

_____/_____

Tillägg 1

Förteckning över behöriga myndigheter, som anses uppfylla bestämmelserna i artikel 5.1 med avseende på bilaga A

1. Behöriga myndigheter med avseende på godkännande av konstruktion

För Kanada: den kanadensiska organisationen med ansvar för civil luftfart.

För Europeiska gemenskapen: Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

2. Behöriga myndigheter med avseende på produktionsövervakning

För Kanada: den kanadensiska organisationen med ansvar för civil luftfart.

För Europeiska gemenskapen: Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, och

medlemsstaternas behöriga medlemsstater.

Tillägg 2

Behöriga myndigheter i de 27 medlemsstaterna, som anses uppfylla bestämmelserna i artikel 5.1 med avseende på bilaga B

BILAGA A

Förfarande för certifiering av civila flygtekniska produkter

1. TILLÄMPNINGSOMRÅDE

1.1. Detta förfarande (nedan kallat *förfarandet*) är tillämpligt på följande områden:

1.1.1. Ömsesidigt erkännande av konstaterad överensstämmelse med konstruktions- och miljökrav samt konstruktionsrelaterade driftskrav för civila flygtekniska produkter, vilka gjorts av det tekniska ombudet för den part som uppträder som den bemyndigade företrädaren för konstruktionsstaten.

1.1.2. Ömsesidigt erkännande av konstateranden av att nya eller begagnade civila flygtekniska produkter överensstämmer med endera partens importkrav avseende luftvärdighet och miljökrav, samt ömsesidigt erkännande av godkännanden av konstruktionsändringar och reparationskonstruktioner av civila flygtekniska produkter som utförts enligt endera partens befogenhet.

1.1.3. Samarbete och bistånd avseende fortsatt luftvärdighet för luftfartyg i drift.

1.2. I detta förfarande gäller följande definitioner:

(a) Auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg: en deklaration utfärdad av en person eller organisation inom den exporterande partens jurisdiktion om att en civil flygteknisk produkt, som inte är ett fullständigt luftfartyg, antingen är en nytillverkad produkt eller släpps ut efter att genomgått underhåll.

(b) Luftvärdighetsbevis för export: en exportdeklaration utfärdad av en person eller organisation inom den exporterande partens jurisdiktion om att ett fullständigt luftfartyg, som också omfattas av den exporterande partens jurisdiktion, överensstämmer med de krav på luftvärdighet och miljökrav som meddelats av den importerande parten.

(c) Exporterande part: den part från vilken en civil flygteknisk produkt exporteras.

(d) Importerande part: den part till vilken en civil flygteknisk produkt importeras.

2. GEMENSAM SEKTORKOMMITTÉ FÖR CERTIFIERING

2.1. Sammansättning

2.1.1. En gemensam sektorkommitté för certifiering inrättas härmed. Denna kommitté ska bestå av företrädare från vardera part, med ansvar på ledningsnivå för

2.1.1.1. certifiering av civila flygtekniska produkter,

2.1.1.2. produktion, med undantag för de personer som omfattas av punkt 2.1.1.1,

2.1.1.3. certifieringsbestämmelser och standarder, samt

2.1.1.4. interna standardiseringsinspektioner eller system för kvalitetskontroll.

2.1.2. Varje annan person som kan underlätta för den gemensamma sektorkommittén för certifiering att fullgöra sitt uppdrag får, enligt gemensamt beslut av parterna, bjudas in till kommittén.

2.1.3. Den gemensamma sektorkommittén för certifiering ska fastställa sin egen arbetsordning.

2.2. Uppdrag

2.2.1. Den gemensamma sektorkommittén för certifiering ska sammanträda minst en gång om året för att se till att detta förfarande fungerar och genomförs effektivt. Den ska bland annat

(a) i lämplig utsträckning fatta beslut om de arbetsförfaranden som ska användas för att underlätta certifieringsprocessen,

(b) i lämplig utsträckning fatta beslut om materialstandarder för utrustningsenheter för de ändamål som avses i punkt 3.3.7 i detta förfarande,

(c) utvärdera ändringar i båda parters lagstiftning för att se till att certifieringskraven förblir aktuella,

(d) i lämplig utsträckning utarbeta förslag till den gemensamma kommittén avseende ändringar av detta förfarande, med undantag för de som avses i punkt 2.2.1 b,

(e) se till att parterna tolkar detta förfarande på samma sätt,

(f) se till att parterna tillämpar detta förfarande på ett konsekvent sätt,

(g) lösa alla meningsskiljaktigheter rörande tekniska frågor som uppstår på grundval av tolkningen eller genomförandet av detta förfarande, inklusive meningsskiljaktigheter som uppstår när det gäller fastställandet av grunder för certifiering eller tillämpningen av särskilda villkor, undantag och avvikelser,

(h) i lämplig utsträckning organisera ömsesidigt deltagande av en part i den andra partens interna standardisering eller system för kvalitetskontroll,

(i) i lämplig utsträckning identifiera kontaktpunkter med ansvar för certifieringen av varje civil flygteknisk produkt som importeras eller exporteras mellan parterna, och

(j) utveckla effektiva metoder för samarbete, bistånd och utbyte av information rörande säkerhet, miljöstandarder, och certifieringssystem för att i så stor utsträckning som möjligt minimera meningsskiljaktigheter mellan parterna.

2.2.2. Om den gemensamma sektorkommittén för certifiering inte kan lösa meningsskiljaktigheter i enlighet med punkt 2.2.1 g i detta förfarande, ska den rapportera frågan till den gemensamma kommittén och säkerställa genomförandet av det beslut som fattas av den kommittén.

3. KONSTRUKTIONSGODKÄNNANDEN

3.1. Allmänna bestämmelser

3.1.1. Detta förfarande omfattar konstruktionsgodkännanden och förändringar i dessa, för typcertifikat, reparationer, delar och utrustningar.

3.1.2. För genomförandet av detta förfarande, avtalar parterna att bevisande av en konstruktionsorganisations förmåga att åta sig sina skyldigheter är tillräckligt kontrollerad av endera parten, för att tillgodose varje skillnad i den andra partens särskilda krav.

3.1.3. En ansökan om konstruktionsgodkännande ska vid behov göras till den importerande parten genom den exporterande parten.

3.1.4. De organ som ska ansvara för genomförandet av denna avdelning 3 rörande konstruktionsgodkännanden ska vara de tekniska ombuden.

3.2. Grund för certifiering

3.2.1. För utfärdande av typcertifikat ska den importerande parten använda de egna tillämpliga standarderna för en liknande produkt som gällde när ansökan avseende det ursprungliga typcertifikatet inlämnades till den exporterande parten.

3.2.2. Den importerande parten ska, i enlighet med punkt 3.2.5 och för godkännande av en konstruktionsändring eller reparationskonstruktion, ange en förändring i grunden för certifiering enligt punkt 3.2.1 om den anser att en sådan ändring är lämplig för konstruktionsändringen eller reparationskonstruktionen.

3.2.3. Den importerande parten ska, i enlighet med punkt 3.2.5, ange alla särskilda villkor som tillämpats eller ska tillämpas på nya eller ovanliga egenskaper hos en produkts konstruktion som inte omfattas av tillämpliga luftvärdighets- och miljöstandarder.

3.2.4. Den importerande parten ska, i enlighet med punkt 3.2.5, ange alla undantag eller avvikelser från de tillämpliga standarderna.

3.2.5. När särskilda villkor, undantag, avvikelser eller ändringar avseende grunden för certifiering anges, ska den importerande parten ta vederbörlig hänsyn till den exporterande partens villkor, undantag, avvikelser och ändringar, och inte ställa högre

krav på den exporterande partens produkter än den skulle göra för sina egna produkter av samma typ. Den importerande parten ska underrätta den exporterande parten om alla sådana särskilda villkor, undantag, avvikelser eller ändringar avseende grunden för certifiering.

3.3. Certifieringsprocess

3.3.1. Den exporterande parten ska tillhandahålla den importerande parten alla uppgifter som krävs för att den importerande parten ska kunna bli och förbli insatt i den exporterande partens enskilda civila flygtekniska produkter och deras certifiering.

3.3.2. Parterna ska för varje konstruktionsgodkännande utveckla ett certifieringsprogram, på grundval av de arbetsförfaranden som, vid behov, fastställs av den gemensamma sektorkommittén för certifiering.

3.3.3. Den importerande parten ska utfärda ett typcertifikat eller kompletterande typcertifikat för ett luftfartyg, en motor eller en propeller, när

(a) den exporterande parten har utfärdat sitt eget certifikat,

(b) den exporterande parten intygar för den importerande parten att en produkts typkonstruktion överensstämmer med den grund för certifiering som avses i punkt 3.2, och

(c) alla frågor som uppkommit under certifieringsprocessen har lösts.

3.3.4. Ändringar i en typkonstruktion för en civil flygteknisk produkt, för vilken den importerande parten har utfärdat ett typcertifikat, ska godkännas enligt följande:

3.3.4.1. Den exporterande parten ska klassificera konstruktionsändringarna i två kategorier i enlighet med de arbetsförfaranden som fastställs av den gemensamma sektorkommittén för certifiering.

3.3.4.2. För den kategori av konstruktionsändringar som kräver den importerande partens medverkan, ska den importerande parten godkänna konstruktionsändringarna efter mottagande av en skriftlig förklaring från den exporterande parten om att konstruktionsändringarna överensstämmer med grunden för certifiering enligt punkt 3.2. För att fullgöra sina skyldigheter enligt detta stycke, får den exporterande parten utfärda enskilda förklaringar för varje konstruktionsändring eller kollektiva förklaringar för förteckningar över godkända konstruktionsändringar.

3.3.4.3. För alla andra konstruktionsändringar utgör den exporterande partens godkännande ett giltigt godkännande för den importerande parten, utan ytterligare åtgärd.

3.3.5. Ändringar i konstruktionen av en civil flygteknisk produkt, för vilken den importerande parten har utfärdat ett kompletterande typcertifikat, ska godkännas enligt följande:

3.3.5.1. Den exporterande parten ska klassificera konstruktionsändringarna i två kategorier i enlighet med de arbetsförfaranden som fastställs av den gemensamma sektorkommittén för certifiering.

3.3.5.2. För den kategori av konstruktionsändringar som kräver den importerande partens medverkan, ska den importerande parten godkänna konstruktionsändringarna efter

mottagande av en skriftlig förklaring från den exporterande parten om att konstruktionsändringarna överensstämmer med grunden för certifiering enligt punkt 3.2. För att fullgöra sina skyldigheter enligt detta stycke, får den exporterande parten utfärda enskilda förklaringar för varje konstruktionsändring eller kollektiva förklaringar för förteckningar över godkända konstruktionsändringar.

3.3.5.3. För alla andra konstruktionsändringar utgör den exporterande partens godkännande ett giltigt godkännande för den importerande parten, utan ytterligare åtgärd.

3.3.6. Reparationskonstruktioner av civila flygtekniska produkter, för vilka den importerande parten har utfärdat ett typcertifikat, ska godkännas enligt följande:

3.3.6.1. Den exporterande parten ska klassificera reparationskonstruktionerna i två kategorier i enlighet med de arbetsförfaranden som fastställs av den gemensamma sektorkommittén för certifiering.

3.3.6.2. För den kategori av reparationskonstruktioner som kräver den importerande partens medverkan, ska den importerande parten godkänna konstruktionerna efter mottagande av en skriftlig förklaring från den exporterande parten om att reparationskonstruktionerna överensstämmer med grunden för certifiering enligt punkt 3.2. För att fullgöra sina skyldigheter enligt detta stycke, får den exporterande parten utfärda enskilda förklaringar för varje viktig reparationskonstruktion eller kollektiva förklaringar för förteckningar över godkända reparationskonstruktioner.

3.3.6.3. För alla andra reparationskonstruktioner utgör den exporterande partens godkännande ett giltigt godkännande för den importerande parten, utan ytterligare åtgärd.

3.3.7. För delar och utrustning som godkänns på grundval av materialstandarder för utrustningsenheter som fastställts av den gemensamma sektorkommittén för certifiering enligt punkt 2.2 i detta förfarande, ska det godkännande av delar och utrustning som utfärdas av den exporterande parten erkännas av den importerande parten som likvärdigt med de egna godkännandena i enlighet med dess lagstiftning och förfaranden.

3.4. Konstruktionsrelaterade driftskrav

3.4.1. Den importerande parten ska på begäran av den exporterande parten informera denna om sina aktuella konstruktionsrelaterade driftskrav.

3.4.2. Den importerande parten ska tillsammans med den exporterande parten fastställa, antingen från fall till fall eller genom utvecklande av en förteckning över särskilda konstruktionsrelaterade driftskrav för vissa kategorier av produkter och/eller drift, de konstruktionsrelaterade driftskrav för vilka det ska godta en skriftlig certifiering och förklaring om överensstämmelse från den exporterande parten.

3.5. Fortsatt luftvärdighet

3.5.1. De två parterna ska samarbeta i analysen av luftvärdighetsaspekter på olyckor och incidenter som inträffar i samband med civila flygtekniska produkter som omfattas av detta avtals tillämpningsområde och som är av en sådan art att de skulle ge upphov till frågor rörande produkternas luftvärdighet.

3.5.2. Den exporterande parten ska, med avseende på civila flygtekniska produkter vars konstruktion eller tillverkning omfattas av dess jurisdiktion, fastställa alla lämpliga

åtgärder som krävs för att korrigera säkerhetsmässiga problem med typkonstruktionen som kan upptäckas efter att en civil flygteknisk produkt har tagits i drift, inklusive åtgärder rörande komponenter som konstruerats och/eller tillverkats av en leverantör som omfattas av ett avtal med en huvudleverantör på det territorium som omfattas av den exporterande partens jurisdiktion.

3.5.3. Den exporterande parten ska, med avseende på civila flygtekniska produkter vars konstruktion eller tillverkning omfattas av dess jurisdiktion, biträda den importerande parten vid fastställandet av de åtgärder som denna anser vara nödvändiga för produkternas fortsatta luftvärdighet.

3.5.4. Båda parter ska hålla den andra parten underrättad om alla obligatoriska luftvärdighetsdirektiv, eller andra åtgärder som den anser vara nödvändiga för den fortsatta luftvärdigheten när det gäller civila flygtekniska produkter som konstrueras eller tillverkas inom endera partens jurisdiktion och som omfattas av detta avtal.

4. PRODUKTIONSGODKÄNNANDE

4.1. För genomförandet av detta förfarande, avtalar parterna att bevisande av en produktionsorganisations förmåga att åta sig kvalitetssäkring av produktionen och kontroll av civila flygtekniska produkter är tillräckligt kontrollerad genom övervakningen av organisationen i fråga av endera parts behöriga myndighet, för att tillgodose varje skillnad i den andra partens särskilda krav.

4.2. Om ett produktionsgodkännande enligt en parts lagstadgade tillsyn inkluderar tillverkningsanläggningar och andra anläggningar på den andra partens territorium eller i ett tredjeland, ska den förstnämnda parten förbli ansvarig för övervakningen och tillsynen av dessa tillverkningsanläggningar och andra anläggningar.

4.3. Parterna får begära bistånd från den civila luftfartsmyndigheten i ett tredjeland för att fullgöra deras lagstadgade övervaknings- och tillsynsfunktioner när ett godkännande har beviljats av endera parten eller utfärdats genom formellt avtal eller formell överenskommelse med det tredjelandet.

4.4. De organ som ska ansvara för genomförandet av denna avdelning 4 rörande produktionsgodkännanden ska vara de behöriga myndigheter som avses i artikel 5 i detta avtal.

5. LUFTVÄRDIGHETSGODKÄNNANDEN FÖR EXPORT

5.1. Allmänna bestämmelser

5.1.1. Den exporterande parten ska utfärda luftvärdighetsgodkännanden för civila flygtekniska produkter som exporteras till den importerande parten enligt de villkor som fastställs i punkterna 5.2 och 5.3.

5.1.2. Den importerande parten ska godta de luftvärdighetsgodkännanden för export som utfärdats av den exporterande parten i enlighet med punkterna 5.2 och 5.3.

5.1.3. Identifieringen av delar och utrustning med den särskilda märkning som krävs enligt den exporterande partens lagstiftning ska erkännas av den importerande parten såsom överensstämmande med dess egna lagstadgade krav.

5.2. Luftvärdighetsbevis för export

5.2.1. Nya luftfartyg

5.2.1.1. För ett nytt luftfartyg, ska den exporterande parten genom den av dess behöriga myndigheter som har ansvaret för genomförandet av detta förfarande utfärda ett luftvärdighetsbevis för export, i vilket det ska intyga att luftfartyget

(a) överensstämmer med en typkonstruktion som godkänts av den importerande parten i enlighet med detta förfarande,

(b) är i ett tillstånd som medger säker drift, inklusive överensstämmelse med den importerande partens tillämpliga luftvärdighetsdirektiv, i enlighet med dess underrättelser, och

(c) uppfyller alla ytterligare krav som föreskrivs av den importerande parten, i enlighet med dess underrättelser.

5.2.2. Begagnade luftfartyg

5.2.2.1. För ett begagnat luftfartyg, för vilket ett konstruktionsgodkännande har beviljats av den importerande parten, ska den exporterande parten, genom den av dess behöriga myndigheter som har ansvaret för tillsynen av luftfärdighetsbeviset för det luftfartyget, intyga att luftfartyget

(a) överensstämmer med en typkonstruktion som godkänts av den importerande parten i enlighet med detta förfarande,

(b) är i ett tillstånd som medger säker drift, inklusive överensstämmelse med den importerande partens tillämpliga luftvärdighetsdirektiv, i enlighet med dess underrättelser,

(c) har omfattats av lämpligt underhåll genom användning av godkända förfaranden och metoder under den tid det har varit i drift, i enlighet med vad som framgår av loggböcker och underhållsdokumentation, och

(d) uppfyller alla ytterligare krav som föreskrivs av den importerande parten, i enlighet med dess underrättelser.

5.2.2.2. För begagnade luftfartyg som tillverkats inom respektive jurisdiktion, avtalar parterna att på begäran biträda den andra parten med att få fram information rörande

(a) luftfartygets konfiguration vid den tidpunkt då det lämnade tillverkaren, och

(b) senare installationer på luftfartyget som den har godkänt.

5.2.2.3. Parterna ska även erkänna varandras luftvärdighetsbevis för export för begagnade luftfartyg som tillverkats och/eller monterats samman i ett tredjeland, om villkoren i punkterna 5.2.2.1 a–5.2.2.1 d har uppfyllts.

5.2.2.4. Den importerande parten kan begära inspektions- och underhållsdokumentation som inkluderar, men inte är begränsad till,

(a) ett luftvärdighetsbevis eller likvärdigt dokument för export i original eller en legaliserad kopia av ett sådant, utfärdat av den exporterande parten,

(b) dokumentation som styrker att alla översyner, viktiga ändringar och reparationer har utförts i enlighet med de krav som godkänts eller erkänts av den exporterande parten, och

(c) underhållsdokument och logguppgifter som styrker att det begagnade luftfartyget har omfattats av lämpligt underhåll under den tid det har varit i drift, i enlighet med kraven i ett godkänt underhållsprogram.

5.3. Auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg

5.3.1. Nya motorer och propellrar

5.3.1.1. Den importerande parten ska bara erkänna den exporterande partens auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg för en ny motor eller propeller, om intyget styrker att motorn eller propellern i fråga

(a) överensstämmer med en typkonstruktion som godkänts av den importerande parten i enlighet med detta förfarande,

(b) är i ett tillstånd som medger säker drift, inklusive överensstämmelse med den importerande partens tillämpliga luftvärdighetsdirektiv, i enlighet med dess underrättelser, och

(c) uppfyller alla ytterligare krav som föreskrivs av den importerande parten, i enlighet med dess underrättelser.

5.3.1.2. Den exporterande parten ska exportera alla nya motorer och propellrar med ett auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg som utfärdats i enlighet med dess lagstiftning och förfaranden.

5.3.2. Nya underenheter, delar och utrustningar

5.3.2.1. Den importerande parten ska bara erkänna den exporterande partens auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg för en ny underenhet eller del, inklusive en ändrad del och/eller reservdel samt utrustning, om intyget styrker att underenheten eller delen i fråga

(a) överensstämmer med de konstruktionsuppgifter som godkänts av den importerande parten,

(b) är i ett tillstånd som medger säker drift, och

(c) uppfyller alla ytterligare krav som föreskrivs av den importerande parten, i enlighet med dess underrättelser.

5.3.2.2. Den exporterande parten ska exportera alla nya delar med ett auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg som utfärdats i enlighet med dess lagstiftning och förfaranden.

6. TEKNISKT BISTÅND

6.1. Parterna ska i tillämpliga fall och genom sina behöriga myndigheter, på begäran ge varandra tekniskt bistånd.

6.2. Detta bistånd kan inkludera, men är inte begränsat till, följande områden:

6.2.1. Fastställande av uppfyllelse

(a) bevittnade provningar,

(b) uppfyllande avseende utförande och inspektioner av överensstämmelse,

(c) granskningsrapporter, och

(d) datainsamling.

6.2.2. Övervakning och tillsyn

(a) bevittnande av första inspektion av delar,

(b) övervakning av kontroller av särskilda processer,

(c) stickprovskontroller av produktionsdelar,

(d) övervakning av verksamhet som utförs av bemyndigade personer eller godkända organisationer enligt artikel 3.5 i detta avtal,

(e) undersökningar av driftsrelaterade svårigheter, och

(f) utvärdering och tillsyn av system för produktionskvalitet.

Bilaga B

Förfarande för underhåll

1. TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Detta förfarande (nedan kallat *förfarandet*) är tillämpligt på det ömsesidiga erkännandet av konstateranden på området för luftfartygsunderhåll för luftfartyg och komponenter som är avsedda att installeras i dessa.

2. TILLÄMPLIG LAGSTIFTNING

Parterna avtalar att, för detta förfarandes syften, uppfyllande av en parts tillämpliga lagstiftning avseende underhåll och av de krav som anges i tillägg B1 i detta förfarande innebär uppfyllande av den andra partens tillämpliga lagstiftning.

Parterna avtalar, för detta förfarandes syften, att varje parts behöriga myndigheters certifieringsrutiner och certifieringsförfaranden utgör ett likvärdigt bevis för uppfyllande av de krav som avses i ovanstående punkt.

Parterna avtalar, för detta förfarandes syften, att parternas respektive standarder gällande licensiering av underhållspersonal ska anses vara likvärdiga.

3. DEFINITIONER

I detta förfarande gäller följande definitioner:

(a) *Luftfartyg:* anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.

(b) *Komponent*: varje motor, propeller, del eller utrustning.

(c) *Stort luftfartyg*: ett luftfartyg klassificerat som ett flygplan med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg, eller en flermotorig helikopter.

(d) *Modifiering*: en förändring av konstruktion, konfiguration, prestanda, miljöegenskaper eller operativa begränsningar för en civil flygteknisk produkt.

4. GEMENSAM SEKTORKOMMITTÉ FÖR UNDERHÅLL

4.1. Sammansättning

4.1.1. En gemensam sektorkommitté för underhåll inrättas härmed. Denna kommitté ska bestå av företrädare från vardera part, med ansvar på ledningsnivå för

(a) godkännande av underhållsorganisationer,

(b) genomförande av lagstiftning och standarder som gäller underhållsorganisationer, och

(c) interna standardiseringsinspektioner eller system för kvalitetskontroll.

4.1.2. Varje annan person som kan underlätta för den gemensamma sektorkommittén för certifiering att fullgöra sitt uppdrag får, enligt gemensamt beslut av parterna, bjudas in till kommittén.

4.1.3. Den gemensamma sektorkommittén för underhåll ska fastställa sin egen arbetsordning.

4.2. Uppdrag

4.2.1. Den gemensamma sektorkommittén för underhåll ska sammanträda minst en gång om året för att se till att detta förfarande fungerar och genomförs effektivt. Den ska bland annat

(a) utvärdera ändringar i parternas lagstiftning för att se till att de krav som anges i tillägg B1 till detta förfarande förblir aktuella,

(b) se till att parterna tolkar detta förfarande på samma sätt,

(c) se till att parterna tillämpar detta förfarande på ett konsekvent sätt,

(d) lösa alla meningsskiljaktigheter rörande tekniska frågor som uppstår på grundval av tolkningen eller genomförandet av detta förfarande, inklusive meningsskiljaktigheter som kan uppstå på grundval av tolkningen eller genomförandet av detta förfarande,

(e) i lämplig utsträckning organisera ömsesidigt deltagande av en part i den andra partens interna standardisering eller system för kvalitetskontroll, och

(f) i lämplig utsträckning utarbeta förslag till den gemensamma kommittén avseende ändringar av detta förfarande.

4.2.2. Om den gemensamma sektorkommittén för underhåll inte kan lösa meningsskiljaktigheter i enlighet med punkt 4.2.1 d i detta förfarande, ska den rapportera frågan till den gemensamma kommittén och säkerställa genomförandet av det beslut som fattas av den kommittén.

5. GODKÄNNANDE AV UNDERHÅLLSORGANISATION

5.1. En parts underhållsorganisationer ska, om de har certifierats av en av den parten godkänd behörig myndighet för att utföra underhållsuppgifter, vara skyldiga att ha ett tillägg till sin underhållshandbok för att uppfylla de krav som fastställs i tillägg B1 till detta förfarande. När det konstaterats att tillägget uppfyller de krav som fastställs i tillägg B1, ska den behöriga myndigheten utfärda ett godkännande som betygar uppfyllande av den andra partens tillämpliga krav och anger räckvidden för de uppgifter som

underhållsorganisationen kan utföra på luftfartyg som är registrerade på den andra partens territorium. Denna räckvidd för behörigheter och begränsningar ska inte överskrida den som ingår i det egna certifikatet.

5.2. **Det godkännande som utfärdas av en parts behöriga myndighet i enlighet med punkt 5.1 ska meddelas den andra parten och utgöra ett giltigt godkännande för den andra parten utan ytterligare åtgärd.**

5.3. **Erkännande av ett godkännandecertifikat enligt punkt 5.2 ska vara tillämpligt på underhållsorganisationen och dess huvudsakliga säte, samt på dess övriga platser som identifieras i den relevanta handboken och omfattas av en behörig myndighets tillsyn.**

5.4. **Parterna får begära bistånd från den civila luftfartsmyndigheten i ett tredjeland för att fullgöra deras lagstadgade övervaknings- och tillsynsfunktioner när ett godkännande har beviljats av endera parten eller utfärdats genom formellt avtal eller formell överenskommelse med det tredjelandet.**

5.5. **En part ska genom sin behöriga myndighet omedelbart underrätta den andra parten om alla ändringar av räckvidden för de godkännanden som den har utfärdat i enlighet med punkt 5.1, inklusive återkallanden eller tillfälliga indraganden av godkännandet.**

6. BRISTANDE EFTERLEVNAD

6.1. **Varje part ska underrätta den andra parten om viktiga brister i efterlevnaden av tillämplig lagstiftning eller något av de villkor som fastställs i detta förfarande, och som hindrar en organisation som godkänts av den andra parten från att utföra underhåll i enlighet med villkoren i detta förfarande. Efter en sådan underrättelse ska den andra parten göra de undersökningar som krävs och till den anmälande parten rapportera varje åtgärd som vidtas inom 15 arbetsdagar.**

6.2. **I händelse av meningsskiljaktigheter mellan parterna rörande effektiviteten i de åtgärder som vidtagits av den anmälande parten, kan den andra parten vidta omedelbara åtgärder för att hindra organisationen från att utföra underhållsuppgifter på civila flygtekniska produkter som omfattas av dess tillsynsområde. Skulle den andra parten underlåta att vidta sådana åtgärder inom 15 arbetsdagar på begäran av den anmälande parten, ska de befogenheter som den behöriga myndigheten beviljas av den andra parten enligt detta förfarande tillfälligt dras in till dess att frågan tillfredsställande har lösts av den gemensamma kommittén, i enlighet med bestämmelserna i detta avtal. Till dess att den gemensamma kommittén utfärdar ett beslut i frågan, får den anmälande parten vidta de åtgärder den anser vara nödvändiga för att hindra organisationen från att utföra underhållsuppgifter på civila flygtekniska produkter som omfattas av dess tillsynsområde.**

6.3. **De organ som ska ansvara för genomförandet av denna avdelning 6 ska vara de tekniska ombuden.**

7. TEKNISKT BISTÅND

7.1. Parterna ska i tillämpliga fall och genom sina behöriga myndigheter, på begäran ge varandra tekniskt bistånd.

7.2. Detta bistånd kan inkludera, men är inte begränsat till, följande områden:

(a) Övervakning och rapportering rörande fortsatt överensstämmelse med de krav som beskrivs i detta förfarande, med avseende på underhållsorganisationer inom endera partens jurisdiktion.

(b) Genomförande och rapportering av undersökningar.

(c) Teknisk utvärdering.

Tillägg B1

Särskilda reglerande krav

En parts erkännande av en underhållsorganisation inom den andra partens jurisdiktion enligt avdelning 5 i detta förfarande ska vara baserat på att underhållsorganisationen antar ett tillägg till sin underhållshandbok, vilket minst ska innehålla följande:

(a) En åtagandeförklaring undertecknad av den verksamhetsansvarige chefen, som anger att organisationen ska uppfylla handboken och dess tillägg,

(b) att organisationen ska följa kundens arbetsorder och ta särskild hänsyn till begärda luftvärdighetsdirektiv, modifieringar och reparationer, samt till kravet att alla delar som används har tillverkats eller underhållits av organisationer som den andra parten kan godta,

(c) att den kund som utfärdar arbetsordern har erhållit godkännande från lämplig behörig myndighet för alla konstruktionsdata avseende modifieringar och reparationer,

(d) att utfärdande av underhållsintyg för civila flygtekniska produkter sker i enlighet med tillämplig lagstiftning och reglerande krav,

(e) att alla civila flygtekniska produkter inom den andra partens jurisdiktion som befinns vara icke-luftvärdiga ska rapporteras till den andra parten och till kunden.