KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.6.2007
KOM(2007) 325 endelig

2007/0110 (ACC)
2007/0111 (ACC)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om underskrivelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

1. Kommissionen anmodede den 24. november 2003 Rådet om bemyndigelse til at føre forhandlinger om en bilateral aftale med Amerikas Forenede Stater om gensidig anerkendelse af certificeringsresultater inden for civil luftfartssikkerhed og af miljømæssig godkendelse.

2. Rådet gav sin bemyndigelse den 9. marts 2004, hvor det pålagde Kommissionen at gennemføre disse forhandlinger i overensstemmelse med en række forhandlingsdirektiver og udpegede et særligt udvalg til at bistå den med denne opgave.

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

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

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

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 følgende muligheder påpeget i forhandlingsdirektiverne:

   (a) parternes krav og kontrolprocesser kan harmoniseres gradvist

   (b) der kan skabes tillid til parternes certificeringssystemer, så alle medlemsstaters kompetente myndigheder inden for en rimelig tid får mulighed for at udføre samme opgaver på vegne af USA's kompetente myndighed, den amerikanske luftfartsadministration (FAA), som dem, de skal udføre i henhold til forordning (EF) nr. 1592/2002

   (c) 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 nødvendig for udstedelse af dens egne godkendelser

   (d) samarbejdet kan forbedres, ved at der afholdes 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

(e) der kan oprettes et system for løbende kontrol af, at aftalen fungerer efter hensigten, og dette gælder især for gennemførelsesprocedurerne, 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 i rette tid at finde og foreslå løsninger på problemer, som måtte opstå ved aftalens gennemførelse.

2. FORHANDLINGSPROCESSEN

6. Under forhandlingerne med USA er der lagt vægt på, hvordan der kan åbnes for gensidig anerkendelse af certificering af luftdygtighed af luftfartøjer samt 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 visse procedurer for luftdygtighed og vedligeholdelse.

7. Under forhandlingerne besluttede de to parter at fastlægge de nærmere bestemmelser i disse procedurer i særskilte bilag til aftalen og udtrykkelig fastslå (se artikel 4, stk. F), at parterne er bundet af såvel aftalen som de tilhørende bilag. Dette var nødvendigt, fordi de hidtidige bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande, herunder Amerikas Forenede Stater, om luftfartssikkerhed er udformet således, at gennemførelsesprocedurer for specifikke områder som f.eks. vedligeholdelse og luftdygtighed er fastlagt i dokumenter, der ikke er en integrerende del af aftalen med tredjelandet. De er alle uden undtagelse blevet aftalt mellem de civile luftfartsmyndigheder med juridisk status som en samarbejdsordning, hvorimod aftalerne om sikkerhed er forhandlet mellem regeringerne.

8. Forhandlingerne er gennemført sideløbende med tillidsskabende foranstaltninger:

   (a) nationale myndigheders inspektioner med henblik på at lade dem være omfattet af både IPA og MIP. Derudover er selve EASA også blevet inspiceret af FAA i januar 2005, og der er foretaget et opfølgende besøg i februar 2006.

   (b) "skyggecertificeringsprojekter": USA's myndigheder har anmodet om at lade FAA følge EASA's udførelse af certificeringsprojekter for at gøre sig bekendt med de procedurer, som agenturet følger. FAA og EASA er blevet enige om et antal certificeringsprojekter angående typecertificering og supplerende typecertifikater, som skal "skygges" af FAA.

9. Siden bemyndigelsen til at indlede forhandlinger er givet, har de to forhandlingsdelegationer foruden talrige tekniske møder afholdt 9 møder: Bruxelles, 10.-11. marts og 12.-13. juli, Washington, 9.-10. november 2004; Bruxelles, 13.-14. april, 14.–15. december, Washington, 7.–8. juli 2005; Washington, 29.-30. marts, Bruxelles, 14. juni 2006 og 1. marts 2007.

10. Det særlige udvalg, der er nedsat af Rådet i forbindelse med bemyndigelsen af Kommissionen, mødtes 3 gange for at granske teksten: 6. juli 2006, 25. januar og 19. marts 2007.

3. AFTALENS RETSGRUNDLAG

11. 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].

12. Endvidere har Fællesskabet med ikrafttrædelsen i september 2002 af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA) 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 miljørigtighed. Denne forordning er suppleret med en række gennemførelsesforanstaltninger (Kommissionens forordning (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.

13. 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

14. 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 Amerikas Forenede Stater. 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 den sidstnævnte kan udstede sit eget certifikat uden at skulle dublere alle den eksporterende myndigheds vurderinger, samt procedurer til bilæggelse af tvister for så vidt angår ændring af aftalen.

15. Det fastlægges således i aftalens bilag, hvordan parterne skal samarbejde og anerkende den anden parts certificeringsresultater på området luftdygtighed og vedligeholdelse (metoder, hvilke produkter eller tjenesteydelser er omfattet samt regelforskelle, der også kaldes "særlige betingelser"). På dette punkt afviger den forhandlede aftale fra de eksisterende BASA'er mellem medlemsstater og tredjelande, herunder Amerikas Forenede Stater. 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

---

[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.

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. Derfor insisterede Kommissionen under forhandlingerne på, at procedurerne for gensidig anerkendelse af certificeringsresultater på området luftdygtighed og vedligeholdelse bør optages i bilag som en integrerende del af aftalen.

16. Som det er tilfældet med BASA, hvor gennemførelsesprocedurerne er udformet med en nødvendig fleksibilitet af hensyn til en gnidningsløs daglig forvaltning for at lette den administrative byrde for både de berørte myndigheder og enhederne (de forskellige certifikatindehavere og ansøgere under deres respektive kontrolmyndighed), indeholder den forhandlede aftale bilag, som stort set afspejler Fællesskabets gennemførelsesregler vedrørende luftdygtighed (Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003) og vedligeholdelse (Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003), og som parterne kan ændre i kraft af en beslutning i Det Bilaterale Tilsynsudvalg.

5. AFTALENS INDHOLD

5.1. Entydige rettigheder og forpligtelser for begge parter

17. Aftalen indeholder ingen forslag, der går videre, end hvad hver parts gældende lovgivning åbner mulighed for. For Det Europæiske Fællesskab findes den relevante lovgivning i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur samt de tilhørende gennemførelsesforanstaltninger og eventuelle ændringer.

18. 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 sådant materiel og sådanne komponenter. Dette fremgår navnlig af artikel 3 (Udøvende myndighed), artikel 4 (Generelle bestemmelser) og artikel 19 (Ikrafttræden, ændringer og ophør).

5.2. Klare midler til at opfylde mandatets mål

19. I udkastet fastsættes det, at hver part skal anerkende den anden parts konstateringer af overensstemmelse, når kontrollen er foretaget i henhold til bestemmelserne i bilagene – artikel 4, stk. A.

20. 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 5, stk. A.

21. For at sikre, at den gensidige tillid bevares, er der i aftalen fastsat et system for løbende samarbejde og samråd gennem øget samarbejde inden for rammerne af revision, inspektioner, rettidige underretninger og samråd om alle spørgsmål inden for anvendelsesområdet – artikel 6 om regelsamarbejde og åbenhed.

5.3. Regelmæssigt samråd og hurtig tvistbilæggelse

22. Udkastet til aftale er udformet til at sikre en gnidningsløs afvikling af det daglige arbejde, således at der hurtigst muligt findes svar på tekniske spørgsmål, som opstår i forbindelse med gennemførelsen.

23. Der nedsættes til dette formål et fælles udvalg - Det Bilaterale Tilsynsudvalg (i det følgende benævnt udvalget) og underudvalgene Det Fælles Tilsynsudvalg for Certificering og Det Fælles Koordineringsudvalg for Vedligeholdelse, som rapporterer til udvalget og kontrollerer anvendelsen af bilagene. Udvalget og underudvalgene har både samråds- og mæglingsfunktioner, således at en gnidningsløs afvikling af aftalen sikres ved at oprette et forum for at løse konflikter mellem parterne – artikel 3 (Udøvende myndighed) og artikel 5 (bilagene).

24. Det Bilaterale Tilsynsudvalg får til opgave at drøfte og træffe afgørelse om en eventuel ændring af gennemførelsesprocedurerne eller tilføjelse af en gennemførelsesprocedure til aftalen i overensstemmelse med mandatet.

25. Der kan til enhver tid anmodes om samråd – artikel 17. Dog bør parterne så vidt muligt søge at løse tekniske problemer på det lavest mulige niveau, inden de udvikler sig til "tvister".

5.4. En høj grad af tillid til den anden parts systemer opretholdes

26. For at opretholde en høj grad af tillid til den anden sides system til certificering af luftdygtighed forpligter Fællesskabet og Amerikas Forenede Stater sig til:

- at sikre, at deres tekniske repræsentanter og nationale luftfartsmyndigheder lever op til deres ansvar i henhold til aftalen – artikel 4, stk. D

- at samarbejde om kvalitetssikring og tillade, at den anden part deltager i standardinspektioner og myndigheders og foretagenders kontrolfunktioner) – artikel 7

- at samarbejde om håndhævelsesforanstaltninger i relation til en behørig vurdering af produkters, processers eller tjenesteydelsers overensstemmelse, jf. de relevante bilag – artikel 8

- at udveksle sikkerhedsdata – disponible oplysninger om ulykker og hændelser – artikel 9, og sikre en passende fortrolighed under udvekslingen af oplysninger – artikel 11

- at underrette den anden part om alle gældende krav – artikel 10, konsultere den anden part om reguleringsmæssige og organisatoriske ændringer i en tidlig fase – artikel 15, stk. B og C.

5.5. Strenge beskyttelsesforanstaltninger

27. Udkastet til aftale 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 15,

stk. A og B. Der er fastsat specifikke procedurer for at sætte de to sider i stand til at håndtere sådanne situationer, uden at aftalens gyldighed bringes i fare.

28. Men hvis parterne skulle være ude af stand til på tilfredsstillende vis at afhjælpe en specifik situation, åbner udkastet til aftale mulighed for i første omgang at suspendere anerkendelsen af den omstridte kompetente myndigheds konstateringer – artikel 18, og dernæst findes der muligheder og procedurer, som benyttes til at bringe en del af eller hele aftalen til ophør – artikel 19, stk. D og F.

2007/0110 (ACC)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om underskrivelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om regelsamarbejde inden for 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[2], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets vegne ført forhandlinger om en aftale om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed med Amerikas Forenede Stater i overensstemmelse med Rådets afgørelse om at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger[3].

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

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Underskrivelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om regelsamarbejde inden for 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 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.

---

2 EUT C […] af […], s. […].

3 SEK(2003) 1319 endelig af 24.11.2003.

Artikel 2

Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at deres bilaterale aftaler med Amerikas Forenede Stater, der er opført i tillæg 1 til aftalen, om nødvendigt kan ændres eller opsiges ved denne aftales ikrafttræden.

Udfærdiget i Bruxelles, den […]

På Rådets vegne
Formand […]

2007/0111 (ACC)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om regelsamarbejde inden for 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[4], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets vegne ført forhandlinger om en aftale om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed med Amerikas Forenede Stater 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 fælles udvalg, som skal nedsættes efter 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 Amerikas Forenede Stater om samme emne om nødvendigt ændres eller opsiges på datoen for denne aftales ikrafttræden -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

(1) Aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed godkendes herved på Fællesskabets vegne.

---

[4] EUT C […] af […], s. […].

(2) Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

(3) Formanden for Rådet bemyndiges hermed til at udpege den person, der er beføjet til at foranstalte den notifikation, der er omhandlet i aftalens artikel 19, stk. 1.

Artikel 2

(1) Fællesskabet skal være repræsenteret i Det Bilaterale Tilsynsudvalg, som nedsættes ved aftalens artikel 3, af Europa-Kommissionen, der bistås af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og ledsages af luftfartsmyndighederne som medlemsstaternes repræsentanter.

(2) Fællesskabet skal være repræsenteret i Tilsynsudvalget for Certificering, jf. afsnit 2.2.1 i aftalens bilag 1, og i Det Fælles Koordineringsudvalg for Vedligeholdelse, jf. afsnit 3.3.1 i aftalens bilag 2, 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 Det Bilaterale Tilsynsudvalg med hensyn til følgende spørgsmål:

– Vedtagelse eller ændring af Det Bilaterale Tilsynsudvalgs interne procedurer, der er omfattet af aftalens artikel 3, stk. B.

– Eventuelle ændringer af bilagene til aftalen, der foretages i overensstemmelse med aftalens artikel 19, stk. B, som dog skal være i overensstemmelse med og ikke må medføre nogen ændring af den relevante fællesskabslovgivning.

(2) Kommissionen kan efter høring af det særlige udvalg, der omhandles i stk. 1, iværksætte følgende foranstaltninger:

– Vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger i overensstemmelse med aftalens artikel 15, stk. B.

– Anmodning om samråd i overensstemmelse med aftalens artikel 17, stk. A.

– Suspendering af anerkendelse af konstateringer og tilbagekalde sådanne suspenderinger i overensstemmelse med aftalens artikel 18.

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

– Vedtagelse af yderligere bilag i overensstemmelse med aftalens artikel 3, stk. C, nummer 7), og artikel 19, stk. C.

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

– Opsigelse af individuelle bilag i overensstemmelse med aftalens artikel 19, stk. E.

Artikel 4

Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at deres bilaterale aftaler med Amerikas Forenede Stater, der er opført i tillæg 1 til aftalen, om nødvendigt ændres eller opsiges ved denne aftales ikrafttræden.

Udfærdiget i Bruxelles, den […]

På Rådets vegne
Formand […]

BILAG

AFTALE MELLEM

AMERIKAS FORENEDE STATER

OG

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed

AMERIKAS FORENEDE STATER OG DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB (i det følgende benævnt "parterne"),

som ønsker at bygge videre på årtiers transatlantisk samarbejde om civil luftfarts-sikkerhed samt miljømæssig afprøvning og godkendelse,

som søger at forbedre det mangeårige samarbejde mellem Europa og USA for at sikre et højt niveau for civil luftfartssikkerhed verden over og minimere den økonomiske byrde for luftfartsindustrien og operatører ved overflødigt forskriftsmæssigt tilsyn,

som påtager sig at sikre civile luftfartøjers vedvarende operative sikkerhed og en rettidig udveksling af driftsrelaterede oplysninger,

som påtager sig at udvikle et komplet system for regelsamarbejde om civil luftfartssikkerhed samt miljømæssig afprøvning og godkendelse på grundlag af løbende kommunikation og gensidig tillid, og

som anerkender Amerikas Forenede Staters og Det Europæiske Fællesskabs medlems-staters (i det følgende benævnt "medlemsstaterne") rettigheder og forpligtelser i medfør af konventionen angående international civil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. december 1944 ("Chicago-konventionen") med tilhørende bilag -

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

Artikel 1

Definitioner

I denne konvention forstås ved:

A. “Luftdygtighedsgodkendelse”: en konstatering af, at konstruktionen eller ændringen af konstruktionen af et civilt luftfartsprodukt opfylder de relevante standarder, eller at et

individuelt produkt er i overensstemmelse med en konstruktion, for hvilken opfyldelsen af disse standarder er påvist tidligere, og som er i sikker operativ stand.

B. "Luftfartsmyndighed": en ansvarlig regeringsinstans eller -enhed i en EU-medlemsstat som udøver retlig kontrol på vegne af Det Europæiske Fællesskab over regulerede enheder og fastslår, hvorvidt de opfylder de relevante standarder, bestemmelser og andre krav inden for Det Europæiske Fællesskabs retsmyndighed.

C. "Civilt luftfartsprodukt": ethvert civilt luftfartøj og luftfartøjsmotor, propel, apparatur, del eller komponent, der skal installeres derpå.

D. "Miljømæssig godkendelse": en konstatering af, at konstruktionen eller ændringen af konstruktionen af et civilt luftfartsprodukt opfylder de relevante standarder for støj, brændstofluftning eller udstødningsemission.

E. "Miljømæssig afprøvning": en proces, ved hvilken konstruktionen eller ændringen af konstruktionen af et civilt luftfartsprodukt vurderes med hensyn til overensstemmelse med de relevante standarder og procedurer for støj, brændstofluftning eller udstødnings-emission.

F. "Teknisk repræsentant": den amerikanske luftfartsadministration Federal Aviation Administration (FAA) for Amerikas Forenede Stater; og Det Europæiske Luftfartssikker-hedsagentur (EASA) for Det Europæiske Fællesskab.

G. "Vedligeholdelse": udførelse af en eller flere af følgende aktiviteter: inspektion, overhaling, reparation, foranstaltninger til bevarelse samt udskiftning af dele, materialer, apparaturer eller komponenter i et civilt luftfartsprodukt for at sikre produktets fortsatte luftdygtighed; eller installation af tidligere godkendte ændringer og modifikationer, der er udført i overensstemmelse med krav, som er fastsat af den pågældende tekniske repræsentant.

H. "Kontrol": det periodiske tilsyn med henblik på at fastslå, at de relevante standarder fortsat overholdes.

I. "Reguleret enhed": fysiske eller juridiske personer, hvis aktiviteter på området civil luftfartssikkerhed samt miljømæssig afprøvning og godkendelse er underlagt en eller begge parters love og administrative bestemmelser.

Artikel 2

Formål og anvendelsesområde

A. Det er formålet med denne aftale at:

(1) åbne mulighed for om gensidig anerkendelse, jf. bilagene til denne aftale, af konstateringer af overensstemmelse og godkendelser, som er udstedt af tekniske repræsentanter og luftfartsmyndigheder.

(2) fremme en høj grad af sikkerhed inden for lufttransport

(3) sikre at regelsamarbejdet og harmoniseringen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab fastholdes på et højt niveau på de områder, der er omfattet af stk. B.

B. Samarbejdet i henhold til denne aftale omfatter:

(1) luftdygtighedsgodkendelse og kontrol af civile luftfartsprodukter

(2) miljømæssig afprøvning og miljømæssig godkendelse af civile luftfartsprodukter og

(3) godkendelse og kontrol af vedligeholdelsesanlæg.

C. Parterne kan aftale samarbejde og anerkendelse på yderligere områder ved skriftlig ændring af denne aftale i overensstemmelse med artikel 19.

Artikel 3

Udøvende myndighed

A. Parterne nedsætter herved Det Bilaterale Tilsynsudvalg (i det følgende benævnt "udvalget"), som får overdraget ansvaret for at sikre, at aftalen fungerer efter hensigten, og som mødes regelmæssigt for at evaluere gennemførelsen.

B. Udvalget sammensættes af repræsentanter fra:

Federal Aviation Administration (medformand) for Amerikas Forenede Stater, og

Europa-Kommissionen (medformand), der bistås af Det Europæiske Luftfartssikkerheds-agentur og ledsages af luftfartsmyndighederne, for Det Europæiske Fællesskab.

Udvalget kan opfordre eksperter med specifikke fagkundskaber til at deltage ad hoc. Udvalget kan nedsætte og føre tilsyn med arbejdet i tekniske arbejdsgrupper. Udvalget opstiller og vedtager interne procedurer. Udvalgets beslutninger træffes ved konsensus, hvor hver part har én stemme. Disse beslutninger nedfældes skriftligt og underskrives af parternes repræsentanter i udvalget.

C. Udvalget kan tage ethvert anliggende vedrørende denne aftale op til overvejelse. Den får bl.a. til opgave at:

(1) håndtere tvister, jf. artikel 17

(2) om nødvendigt ændre bilagene, jf. artikel 19, stk. B

(3) danne forum for drøftelse af spørgsmål, som måtte opstå, og ændringer, som måtte påvirke denne aftales gennemførelse.

(4) danne forum for drøftelse af fælles indfaldsvinkler til sikkerhed og miljøspørgsmål inden for rammerne af denne aftale og for regelmæssig udveksling af oplysninger om betænkeligheder vedrørende luftfartssikkerheden, herunder samråd om foreslåede nye og ændring af eksisterende sikkerhedsforanstaltninger

(5) danne forum for varsling og drøftelse af parternes udkast til regler og love

(6) udveksle oplysninger om planlagte organisatoriske ændringer

(7) om nødvendigt vedtage yderligere bilag

(8) fremsætte forslag, i givet fald, til parterne om på anden måde at ændre denne aftale.

Artikel 4

Generelle bestemmelser

A. Hver part anerkender den anden parts tekniske repræsentants konstateringer af overensstemmelse og godkendelser, og for USA's vedkommende anerkendes også luftfartsmyndighedernes konstateringer og godkendelser på de betingelser, der er anført i bilagene til denne aftale.

B. Medmindre andet er anført i bilagene til denne aftale, medfører intet i denne aftale en forpligtelse til gensidig accept eller anerkendelse af den anden parts standarder eller tekniske bestemmelser.

C. Parterne anerkender den anden parts systemer for delegation til udpegede eller regulerede enheder, der består på datoen for denne aftales ikrafttræden, som ækvivalente med henblik på opfyldelsen af hver parts respektive retlige krav. Parterne tillægger disse udpegede eller regulerede enheders konstateringer af overensstemmelse efter bestemmelserne i bilagene samme gyldighed som konstateringer, der foretages direkte af en teknisk repræsentant eller luftfartsmyndighed. Delegationssystemer, der indføres efter datoen for denne aftales ikrafttræden, skal underkastes tillidsskabende foranstaltninger.

D. Parterne sikrer, at deres tekniske repræsentanter og luftfartsmyndigheder lever op til deres ansvar i henhold til denne aftale og de tilhørende bilag.

E. Hvis indehaveren af en konstruktionsgodkendelse overfører sin godkendelse til en anden enhed, underretter den tekniske repræsentant, der har ansvaret for konstruktionsgodkendelsen, straks den anden tekniske repræsentant om overførslen.

F. Denne aftale og de tilhørende bilag er bindende for begge parter.

Artikel 5

Bilag

A. I spørgsmål, som henhører under anvendelsesområdet for artikel 2, stk. B, nr. 1), 2) og 3), er parterne enige om, at hver parts standarder, regler, praksis og procedurer for civil luftfart er tilstrækkeligt kompatible til, at der kan indrømmes gensidig anerkendelse af godkendelser og konstateringer af overensstemmelse med aftalte standarder, som den ene part foretager på vegne af den anden, jf. bilagene. Parterne er også enige om, at der er tekniske forskelle mellem deres systemer for civil luftfart, og disse behandles nærmere i bilagene.

B. I forbindelse med spørgsmål, der føjes til anvendelsesområdet for artikel 2, stk. B, i henhold til artikel 2, stk. C, opstiller parterne eller deres repræsentanter i udvalget nye bilag med en beskrivelse af betingelserne for gensidig anerkendelse af sådanne konstateringer af overensstemmelse og godkendelser, når de aftaler, at hver parts standarder, regler, praksis og procedurer for civil luftfart på nogle af de tilføjede områder er tilstrækkeligt kompatible til, at der kan indrømmes gensidig anerkendelse af godkendelser og konstateringer af overensstemmelse med aftalte standarder, som den ene part foretager på vegne af den anden.

C. Hvert af bilagene skal som minimum indeholde:

(1) bestemmelser om at etablere og opretholde tillid til, at hver parts tekniske repræsentanter og eventuelle relevante luftfartsmyndigheder teknisk er i stand til at foretage konstateringer på vegne af den anden part

(2) procedurer for at acceptere og suspendere anerkendelse af specifikke luftfartsmyndigheders konstateringer af overensstemmelse og godkendelser

(3) et defineret anvendelsesområde for anerkendelse af konstateringer af overensstemmelse og godkendelser mellem parterne

(4) bestemmelser om tekniske samråd mellem de tekniske repræsentanter

(5) bestemmelser om fælles koordineringsorganer, hvis dette er relevant

(6) bestemmelser, der bemyndiger de tekniske repræsentanter til at opstille og indgå aftaler om tekniske gennemførelsesprocedurer.

Artikel 6

Regelsamarbejde og åbenhed

A. De tekniske repræsentanter opstiller og vedtager procedurer for regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed og miljømæssig afprøvning og godkendelse under hensyn til relevante retningslinjer for regelsamarbejde mellem parterne. Disse procedurer skal så vidt muligt åbne mulighed for samråd og deltagelse af eksperter fra en parts tekniske repræsentant, luftfartsmyndigheder og erhvervslivet i de tidlige faser af den anden parts udarbejdelse af regelmateriale om civil luftfart.

B. Under forbehold af, at de fornødne midler er til rådighed, sikrer parterne om fornødent et løbende transatlantisk samarbejde om væsentlige initiativer inden for civil luftfarts-sikkerhed.

Artikel 7

Samarbejde om kvalitetssikring og inspektion af standardisering

For at fremme den fortsatte forståelse af og forenelighed mellem hver parts regelsystemer for civil luftfartssikkerhed kan hver teknisk repræsentant deltage i den anden parts interne kvalitetssikring og inspektion af standardisering i relation til akkreditering og kontrol, jf. bilagene.

Artikel 8

Samarbejde om håndhævelse

Parterne er enige om, at de medmindre andet fremgår af gældende love og regler via deres tekniske repræsentanter, eller i givet fald luftfartsmyndigheder, gensidigt samarbejder om og yder bistand til enhver efterforsknings- eller håndhævelsessag om påståede eller formodede overtrædelser af love og regler inden for denne aftales anvendelsesområde. Hver part skal desuden straks underrette den anden part om enhver efterforskning, når fælles interesser står på spil.

Artikel 9

Udveksling af data om sikkerhed

Med forbehold af gældende love og regler aftaler parterne:

A. I rette tid og efter anmodning at forelægge den anden part oplysninger, som deres tekniske repræsentanter har til rådighed, om ulykker eller hændelser, hvor civile luftfartsprodukter eller regulerede enheder er impliceret, og

B. At udveksle andre sikkerhedsoplysninger i overensstemmelse med procedurer, som de tekniske repræsentanter opstiller.

Artikel 10

Gældende krav, procedurer og vejledende materiale

Parterne er enige om at underrette den anden part om alle gældende krav, procedurer og vejledende materialer på de af denne aftale omfattede områder.

Artikel 11

Beskyttelse af ophavsretligt beskyttede data og anmodning om oplysninger

A. Parterne anerkender, at oplysninger af relevans for denne aftale, som forelægges af en reguleret enhed eller en part, kan indeholde intellektuel ejendom, forretningshemmeligheder, fortrolige forretningsoplysninger, ophavsretligt beskyttede oplysninger eller andre data, som denne regulerede enhed eller anden person har holdt fortrolig (fortrolige oplysninger). Medmindre andet er fastsat ved lov, må ingen af parterne kopiere, videregive eller forevise oplysninger, der er udpeget som fortrolige, til andre end denne parts ansatte uden forudgående skriftligt samtykke fra den person eller enhed, som har interesse i at holde oplysningerne fortrolige.

B. I det omfang, Det Europæiske Fællesskab udveksler fortrolige oplysninger med en luftfartsmyndighed eller en anden enhed, der har fået til opgave at efterforske ulykker og hændelser inden for civil luftfart, behandler Det Europæiske Fællesskab disse fortrolige oplysninger som følsomme dokumenter og sikrer, at disse luftfartsmyndigheder eller enheder ikke kopierer, videregiver eller udveksler sådanne oplysninger med andre end lufthavnsmyndighedens eller enhedens ansatte uden forudgående skriftligt samtykke fra den person eller enhed, som har interesse i at holde oplysningerne fortrolige.

C. Anmodninger fra offentligheden om oplysninger, jf. denne artikels stk. A, herunder aktindsigt, skal forelægges i overensstemmelse med de love og bestemmelser, som gælder hos den part, der modtager sådanne anmodninger. En teknisk repræsentant, der modtager en anmodning om sådanne oplysninger afgivet af den anden part eller dennes regulerede myndigheder, skal konsultere den anden parts tekniske repræsentant, inden sådanne oplysninger videregives. De tekniske repræsentanter yder om nødvendigt den anden part bistand ved besvarelsen af disse anmodninger.

Artikel 12

Anvendelse

Medmindre andet fremgår af bilagene til denne aftale, finder denne aftale anvendelse dels på Amerikas Forenede Staters regelsystem for civil luftfart, således som det anvendes i Amerikas Forenede Staters territorium, og dels på Det Europæiske Fællesskabs regelsystem for civil luftfart, således som det anvendes i de territorier, som traktaten om

oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse på og på de vilkår, der er fastlagt i traktaten (og alle senere instrumenter).

Artikel 13

Uhindret adgang

Med henblik på overvågning og inspektioner bistår hver parts tekniske repræsentant og luftfartsmyndigheder den anden parts tekniske repræsentant med henblik på at opnå uhindret adgang til regulerede enheder, der er underlagt dets retsmyndighed.

Artikel 14

Gebyrer

Hver part tilstræber at sikre, at gebyrer, som deres tekniske repræsentanter pålægger ansøgere og regulerede enheder med henblik på certificerings– og godkendelsesydelser i henhold til denne aftale, er retfærdige, rimelige og står i forhold til ydelserne.

Artikel 15

Bevarelse af den regeludstedende myndighed

Intet i denne aftale begrænser en parts myndighed til:

A. I kraft af love, forskrifter og administrative foranstaltninger at fastlægge det beskyttelsesniveau, den finder hensigtsmæssigt for civil luftfartssikkerhed samt miljømæssig afprøvning og godkendelse,

B. at træffe alle egnede og øjeblikkelige foranstaltninger, der er nødvendige for at eliminere eller minimere brud på sikkerheden. Træffer en af parterne foranstaltninger, som får indflydelse på aktiviteter inden for denne aftales anvendelsesområde, oplyser den den anden part herom via en teknisk repræsentant, eller i givet fald en luftfartsmyndighed, så snart det er muligt, men senest 15 dage efter at en sådan foranstaltning er iværksat, og

C. at foretage ændringer af bestemmelser, procedurer eller standarder og lade dens regulerede enheder være omfattet heraf. Påvirker en sådan ændring denne aftales gennemførelse, kan hver part eller dennes repræsentant anmode om samråd i henhold til artikel 17 med henblik på at ændre denne aftale. Uanset resultatet af sådanne høringer forhindrer intet i denne aftale den pågældende part i at foretage ændringen og lade sine regulerede myndigheder være omfattet heraf.

Artikel 16

Andre aftaler

A. 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 i henhold til denne aftale.

B. I lyset af og ved ikrafttrædelsen af denne aftale vil Amerikas Forenede Stater træffe de nødvendige foranstaltninger til - og Det Europæiske Fællesskab vil ifølge traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab sikre, at EU-medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til - om fornødent at ændre eller opsige de bilaterale aftaler, der er opført i tillæg 1, mellem Amerikas Forenede Stater og individuelle EU-medlemsstater.

C. Medmindre andet er fastsat i bilagene, anser parterne til denne aftale konstateringer af overensstemmelse og godkendelser, som er gyldige ved denne aftales ikrafttræden, og som Amerikas Forenede Stater eller en EU-medlemsstat tidligere har accepteret i henhold til en af de bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler eller bilaterale luftdygtighedsaftaler, jf. tillæg 1, for at være gyldige på de betingelser, der er fastsat i de nævnte aftaler, indtil godkendelserne er udskiftet eller annulleret.

Artikel 17

Samråd og bilæggelse af tvister

A. 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.

B. Parternes tekniske repræsentanter tilstræber at løse eventuelle indbyrdes uoverensstemmelser i forbindelse med deres samarbejde i henhold til denne aftale ved samråd efter bestemmelserne i bilagene til denne aftale.

C. Hvis de tekniske repræsentanter ikke er i stand til at løse tvister, jf. stk. B, kan hver af de tekniske repræsentanter forelægge tvisten for udvalget, der holder samråd om spørgsmålet.

Artikel 18

Suspendering af anerkendelse af konstateringer

A. Hvis uenighed angående konstateringer af overensstemmelse og godkendelser ikke kan løses med samråd ifølge artikel 17, kan hver part underrette den anden part om, at den har til hensigt at suspendere den omtvistede anerkendelse af konstateringer af

overensstemmelse og godkendelser. En sådan underretning foretages skriftligt, og der redegøres for grundene til suspenderingen.

B. 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. Denne suspendering får ingen indflydelse på gyldigheden af konstateringer af overensstemmelse, certifikater og godkendelser, der foretages af partens pågældende tekniske repræsentanter eller luftfartsmyndigheder 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 19

Ikrafttræden, ændringer og ophør

A. Denne aftale **og dens bilag** træder i kraft på den første dag i den anden måned efter den dato, på hvilken parterne har udvekslet diplomatiske noter, der bekræfter gennemførelsen af deres respektive procedurer for aftalens ikrafttræden.

B. Aftalen kan ændres skriftligt efter fælles overenskomst mellem parterne. Sådanne ændringer træder i kraft på den første dag i den anden måned efter den dato, på hvilken parterne har udvekslet diplomatiske noter, der bekræfter gennemførelsen af deres respektive procedurer for ikrafttrædelsen af aftalen eller eventuelle ændringer heraf. Udvalget kan træffe beslutning om at ændre bilagene.

C. Eventuelle individuelle bilag, der udarbejdes af udvalget **efter datoen for denne aftales ikrafttræden**, træder i kraft efter, at udvalget har truffet beslutning herom.

D. Denne aftale gælder, indtil den opsiges af en af parterne. En sådan opsigelse træder i kraft med tres dages varsel efter en skriftlig underretning fra den ene part til den anden. En sådan opsigelse virker også som opsigelse for eventuelle ændringer af denne aftale og alle bilag til aftalen. Opsigelsen får ingen indflydelse på gyldigheden af eventuelle certifikater og andre godkendelser, som parterne har tildelt på betingelserne i denne aftale med tilhørende bilag.

E. Hver part kan opsige individuelle bilag til aftalen. Opsigelse af individuelle bilag træder i kraft tres dage efter datoen for modtagelse af underretningen om opsigelse fra den ene part til den anden, medmindre den nævnte underretning er trukket tilbage. Hvis et eller flere bilag opsiges, forbliver de øvrige bilag i kraft. Parterne holder dog samråd om, hvorledes den resterende del af aftalen bevares. Kan der ikke skabes konsensus om dette, kan hver part opsige denne aftale. Opsigelsen træder i kraft tres dage efter datoen for modtagelse af den skriftlige underretning herom fra den ene part til den anden.

F. Efter at der er underrettet om opsigelse af denne aftale i sin helhed eller af nærmere bestemte bilag hertil, opfylder parterne fortsat deres forpligtelser i henhold til denne aftale og eventuelle bilag hertil indtil den dato, hvor opsigelsen får virkning.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget hertil af deres respektive regeringer, undertegnet denne aftale.

Udfærdiget i … den … 2007 i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, irsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk. I tilfælde af afvigende fortolkninger af de forskellige sprogudgaver af teksterne har den engelske tekst forrang

FOR AMERIKAS FORENEDE STATER: FOR DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB:

TILLÆG 1

Land	**Bilateral aftale**
Østrig	Aftale om fremme af sikkerhed for luftfarten; undertegnet i Wien, den 14. januar 1997 Aftale om gensidig anerkendelse af luftdygtighedsbeviser for importerede luftfartøjer; effektueret ved udveksling af noter i Washington den 30. april 1959
Belgien	Aftale om gensidig anerkendelse af luftdygtighedsbeviser; effektueret ved udveksling af noter i Bruxelles, den 12. februar og 14. maj 1973
Tjekkiet	Operationsprocedurer mellem Federal Aviation Administration (FAA) og Tjekkiets Civil Aviation Inspectorate (CAI) angående godkendelse af konstruktion, luftdygtighedscertificering, vedvarende luftdygtighed samt gensidigt samarbejde og teknisk bistand i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Tjekkoslovakiet, der er underskrevet den 29. januar 1996 Aftale mellem Amerikas Forenede Stater og Tjekkoslovakiet om gensidig anerkendelse af luftdygtighedsbeviser for importerede luftfartøjer; effektueret ved udveksling af noter i Prag, den 1. og 21. oktober 1970
Danmark	Aftale om fremme af sikkerhed for luftfarten; underskrevet i København, den 6. november 1998 Aftale om gensidig anerkendelse af luftdygtighedsbeviser; effektueret ved udveksling af noter i Washington den 6. januar 1982
Finland	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Helsinki den 2. november 2000 Aftale om gensidig anerkendelse af luftdygtighedsbeviser for importerede civile svævefly og civilt luftfartøjsapparatur; effektueret ved udveksling af noter i Washington den 7. marts 1974
Frankrig	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Paris den 14. maj 1996 Gennemførelsesprocedurer vedrørende konstruktionsgodkendelse, produktionsaktiviteter, eksportluftdygtighedsbevis, godkendelsesaktiviteter efter konstruktionsfasen og teknisk bistand mellem myndighederne i henhold til aftalen om fremme af luftfartssikkerheden mellem Amerikas Forenede Staters regering og Den Franske Republiks regering,

	underskrevet den 24. august 2001 Vedligeholdelsesudførelsesprocedurer i henhold til aftalen om fremme af luftfartssikkerheden mellem Amerikas Forenede Staters regering og Den Franske Republiks regering, underskrevet den 14. maj 1996
Tyskland	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Milwaukee den 23. maj 1996 Gennemførelsesprocedurer vedrørende konstruktionsgodkendelse, produktionsaktiviteter, eksportluftdygtighedsbevis, godkendelsesaktiviteter efter konstruktionsfasen og teknisk bistand mellem myndighederne i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Staters regering og Forbundsrepublikken Tysklands regering om fremme af luftfartssikkerheden, rev. 1, underskrevet den 3. juni 2002 Vedligeholdelsesudførelsesprocedurer i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Staters regering og Forbundsrepublikken Tysklands regering om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet den 6. juni 1997
Irland	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Dublin den 5. februar 1997 Vedligeholdelsesudførelsesprocedurer i henhold til aftalen om fremme af luftfartssikkerheden mellem Amerikas Forenede Staters regering og Irlands regering, underskrevet den 5. februar 1999 20. april 1999
Italien	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Rom den 27. oktober 1999 Gennemførelsesprocedurer vedrørende konstruktionsgodkendelse, produktionsaktiviteter, eksportluftdygtighedsbevis, godkendelsesaktiviteter efter konstruktionsfasen og teknisk bistand mellem myndighederne i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Staters regering og Italiens regering om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet den 4. juni 2002
Nederlandene	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Haag den 13. september 1995 Gennemførelsesprocedurer vedrørende konstruktionsgodkendelse, produktionsaktiviteter, eksportluftdygtighedsbevis, godkendelsesaktiviteter efter konstruktionsfasen og teknisk bistand mellem myndighederne i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Staters regering og

	Nederlandenes regering om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet den 3. juni 2002
Polen	Aftale om gensidig anerkendelse af luftdygtighed for importerede civile luftfartsprodukter med senere ændringer; effektueret ved udveksling af noter i Washington den 8. november 1976
Rumænien	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Bukarest den 10. september 2002 Aftale om gensidig anerkendelse af luftdygtighedsbeviser for importerede civile svævefly; effektueret ved udveksling af noter i Washington den 7. december 1976 (*Bemærk: Amerikas Forenede Stater anmodede om at bringe denne aftale til ophør i februar 2007. Den bringes til ophør med en underretning fra Amerikas Forenede Stater og et rumænsk svar herpå*. Gennemførelsesprocedurer vedrørende konstruktionsgodkendelse, produktionsaktiviteter, eksportluftdygtighedsbevis, godkendelsesaktiviteter efter konstruktionsfasen og teknisk bistand mellem myndighederne i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Staters regering og Rumæniens regering om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet den 24. september 2002
Spanien	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Washington den 23. september 1999 Aftale om gensidig anerkendelse af luftdygtighedsbeviser for importerede luftfartøjer, som ændret; effektueret ved udveksling af noter i Madrid den 23. september 1957
Sverige	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i Stockholm den 9. februar 1998 Gennemførelsesprocedurer vedrørende konstruktionsgodkendelse, produktionsaktiviteter, eksportluftdygtighedsbevis, godkendelsesaktiviteter efter konstruktionsfasen og teknisk bistand mellem myndighederne i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Staters regering og Sveriges regering om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet den 3. juni 2002
Det Forenede Kongerige	Aftale om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet i London den 20. december 1995 Gennemførelsesprocedurer vedrørende konstruktionsgodkendelse, produktionsaktiviteter, eksportluftdygtighedsbevis, godkendelsesaktiviteter

	efter konstruktionsfasen og teknisk bistand mellem myndighederne i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Staters regering og regeringen for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om fremme af luftfartssikkerheden, underskrevet den 23. maj 2002 Gennemførelsesprocedurer vedrørende flysimulatorer i henhold til aftalen om fremme af luftfartssikkerheden af 20. december 1995 mellem Amerikas Forenede Staters regering og regeringen for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, rev. 1, underskrevet den 6. oktober 2005

BILAG 1:

LUFTDYGTIGHEDS- OG MILJØCERTIFICERING

1. ANVENDELSESOMRÅDE

1.1 Dette bilag omfatter for det første den gensidige anerkendelse af konstateringer af overensstemmelse, godkendelser og dokumentation, og for det andet teknisk bistand vedrørende:

a) luftdygtighed og vedvarende luftdygtighed for civile luftfartsprodukter (i det følgende benævnt "produkter") og

b) støj, brændstofluftning og udstødningsemissioner.

1.2 Parterne anerkender gensidigt den anden parts konstateringer, der foretages i henhold til de tekniske repræsentanters eller luftfartsmyndigheders systemer, jf. aftalens artikel 4, medmindre andet fremgår af bestemmelserne i dette bilag og, hvor dette er relevant, de tekniske gennemførelsesprocedurer, som de tekniske repræsentanter indgår.

2. ET FÆLLES KOORDINERINGSORGAN

2.1 Sammensætning

2.1.1 Et fælles teknisk koordineringsorgan benævnt Tilsynsudvalget for Certificering, som er ansvarlig over for Det Bilaterale Tilsynsudvalg, nedsættes herved under de tekniske repræsentanters fælles lederskab. Det sammensættes af ansatte fra hver teknisk repræsentant med ansvar for luftdygtighed, miljøcertificering, kvalitetsstyringssystemer og opstilling af regler.

2.1.2 Det fælles lederskab kan opfordre andre til at deltage for at gøre det lettere at opfylde Tilsynsudvalget for Certificerings mandat.

2.2 Mandat

2.2.1 Tilsynsudvalget for Certificering mødes regelmæssigt for at sikre, at dette bilag fungerer og gennemføres effektivt. Det får bl.a. til opgave at:

a) udvikle, godkende og revidere tekniske gennemførelsesprocedurer

b) udveksle oplysninger om væsentlige sikkerhedsspørgsmål og opstille handlingsplaner for at imødegå dem

c) sikre en ensartet anvendelse af dette bilag

d) løse tekniske spørgsmål, der hører under de tekniske repræsentanters ansvarsområde, og undersøge andre tekniske spørgsmål, som ikke kan løses på et lavere niveau

e) udvikle effektive midler til at samarbejde, yde bistand og udveksle oplysninger om sikkerhed og miljøstandarder, certificeringssystemer, kvalitetsstyringssystemer og standardiseringssystemer

f) administrere listen over luftfartsmyndigheder, der er udpeget i tillæg 1 til dette bilag, i henhold til Det Bilaterale Tilsynsudvalgs beslutninger

g) foreslå ændringer af dette bilag til Det Bilaterale Tilsynsudvalg.

2.2.2 Tilsynsudvalget for Certificering henviser uløste spørgsmål til Det Bilaterale Tilsynsudvalg og sikrer gennemførelsen af de beslutninger, som træffes af Det Bilaterale Tilsynsudvalg angående dette bilag.

3. GENNEMFØRELSE

3.1 Generelt

3.1.1 De tekniske repræsentanter udarbejder tekniske gennemførelsesprocedurer med henblik på gennemførelsen af dette bilag under særlig hensyntagen til forskelle mellem parternes luftdygtigheds- og miljøcertificeringssystemer.

3.1.2 Hver teknisk repræsentant, og i givet fald dennes luftfartsmyndigheder, skal støtte den anden parts tekniske repræsentants, og i givet fald dennes luftfartsmyndigheders, anmodninger om aktindsigt under den anden tekniske repræsentants, og i givet fald dennes luftfartsmyndigheders, kontrolmyndighed med henblik på at udføre aktiviteterne i dette bilag.

3.2 Konstruktionsgodkendelser

3.2.1 Amerikas Forenede Staters tekniske repræsentant udfører de designstatsfunktioner, der påhviler Amerikas Forenede Stater i henhold til bilag 8 i konventionen angående international civil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. december 1944 ("Chicago-konventionen") for de regulerede enheder der henhører under dets retsmyndighed.

3.2.2 Fællesskabets tekniske repræsentant udfører på EU-medlemsstaternes vegne de designstatsfunktioner, der påhviler dem i henhold til Chicago-konventionens bilag 8 for de regulerede enheder, der henhører under dets retsmyndighed.

3.2.3 For at opnå gensidig anerkendelse i henhold til denne aftale:

a) fungerer EASA som certificeringsmyndighed og anerkender alene ansøgninger fra ansøgere inden for Det Europæiske Fællesskabs område, med henblik på den første godkendelse af deres konstruktion, konstruktionsændringer og reparationsdata,

b) fungerer FAA som certificeringsmyndighed og anerkender alene ansøgninger fra ansøgere inden for Amerikas Forenede Staters område, med henblik på den første godkendelse af deres konstruktion, konstruktionsændringer og reparationsdata.

3.2.4 Hver teknisk repræsentant anvender en valideringsproces til godkendelse af:

a) luftfartøjers samt luftfartøjsmotorers, propellers og apparaturs konstruktion,

b) supplerende typecertifikater,

c) visse større ændringer i typekonstruktioner, som fastlagt i de tekniske gennemførelsesprocedurer, og

d) ændringer mht. støj og emissioner

der er, eller er i færd med at blive, godkendt af den anden parts tekniske repræsentant i forbindelse med udførelsen af designstats-funktionerne. Valideringsprocessen, der er fastlagt i den tekniske gennemførelsesprocedure, skal i videst mulige omfang bygge på den anden tekniske repræsentants tekniske evalueringer, afprøvninger, inspektioner og certificeringer af overensstemmelse. Det grundlag for luftdygtighedscertificering, der opstilles i løbet af processen til validering af luftfartøjer, luftfartøjsmotorer eller propeller, skal omfatte de gældende luftdygtighedsstandarder eller –koder, som er i kraft på dagen, hvor ansøgningen om udførelse af designstats-funktionerne er forelagt den tekniske repræsentant. Grundlaget for miljøcertificering skal opstilles med baggrund i de ansøgningsfrister, der er foreskrevet i de tekniske gennemførelsesprocedurer.

3.2.5 De tekniske repræsentanter sikrer, at oplysninger om operationelle krav, der får indflydelse på konstruktionen, stilles til rådighed for den anden part i løbet af valideringsprocessen. Luftfartsmyndighederne stiller sådanne oplysninger til rådighed for EASA.

3.2.6 De tekniske repræsentanter kan om fornødent benytte en fælles certificeringsproces. Fælles certificering er en alternativ form for validering efter indbyrdes aftale mellem ansøgeren og begge tekniske repræsentanter som fastlagt i de tekniske gennemførelsesprocedurer. Fælles certificering er især hensigtsmæssig, når komponenter af et nyt produkt er konstrueret af

en reguleret enhed, der befinder sig inden for den anden parts territorium. I forbindelse med fælles certificering forventes demonstration og konstatering af overensstemmelse at blive foretaget lokalt af den anden parts tekniske repræsentant.

3.2.7 Da parternes regelsystemer for dele, reparationskonstruktionsdata og konstruktionsændringer, bortset fra dem, som er omhandlet i 3.2.4, anses for at være tilstrækkeligt sammenlignelige, til at der ikke er behov for en særskilt godkendelse af den importerende parts tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed, skal den importerende tekniske repræsentant anerkende dele, reparationskonstruktionsdata og konstruktionsændringer, som den anden parts tekniske repræsentant allerede har godkendt eller på anden måde anerkendt i forbindelse med udførelsen af designstats-funktionerne for de omhandlede dele, reparationskonstruktionsdata og konstruktionsændringer. Det skal fastlægges i de tekniske gennemførelses-procedurer, hvornår der er behov for en særskilt godkendelse fra den importerende tekniske repræsentant.

3.2.8 Erklæringer om certificering i relation til godkendelse af konstruktion, herunder oplysninger om støj- og emissionsniveauer, fastlægges i de tekniske gennemførelsesprocedurer.

3.2.9 Hvis indehaveren af en konstruktionsgodkendelse overfører sin godkendelse til en anden enhed, underretter den tekniske repræsentant, der har ansvaret for konstruktionsgodkendelsen, straks den anden tekniske repræsentant om overførslen. De tekniske repræsentanter fastlægger procedurer i de tekniske gennemførelsesprocedurer for at lette overførslen af certifikater mellem parternes regulerede myndigheder.

3.2.10 EASA anerkender Amerikas Forenede Staters certificeringsprocedurer som et acceptabelt alternativ til Det Europæiske Fællesskabs krav om demonstration af en ansøgers kompetence.

3.3 Vedvarende luftdygtighed

3.3.1 De tekniske repræsentanter påtager sig at træffe forholdsregler for at imødegå sikkerhedsmæssige problemer for produkter, som de har certificeret. De tekniske repræsentanter udveksler oplysninger om svigt, mangler og fejl, som de modtager fra certifikatindehaverne, for at støtte den anden tekniske repræsentants efterforskning af driftsrelaterede vanskeligheder eller andre potentielle sikkerhedsspørgsmål. Med udvekslingen af disse oplysninger mellem de tekniske repræsentanter anses hver indehaver af en godkendelse for at have opfyldt forpligtelsen til at rapportere om svigt, mangler og fejl til den anden parts tekniske repræsentant i henhold til den anden parts gældende love. Forholdsregler mod sikkerhedsmæssige problemer og udveksling af sikkerhedsoplys-ninger fastlægges i de tekniske gennemførelsesprocedurer.

3.3.2 Medmindre en af parternes tekniske repræsentant meddeler andet:

a) udfører FAA de designstatsfunktioner angående vedvarende luftdygtighed, der gælder for Amerikas Forenede Stater i henhold til bilag 8 i Chicago-konventionen, for luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller og apparatur i hele produktets driftslevetid

b) udfører EASA på vegne af EU-medlemsstaterne de designstatsfunktioner angående vedvarende luftdygtighed, der gælder for disse i henhold til bilag 8 i Chicago-konventionen, for luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller og apparatur i hele produktets driftslevetid.

3.3.3 FAA udøver de fabrikationsstatsfunktioner, der gælder for Amerikas Forenede Stater i henhold til bilag 8 i Chicago-konventionen, for luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller og apparatur i hele driftslevetiden for produkter, der henhører under dets retsmyndighed. Luftfartsmyndighederne og i givet fald EASA udøver de fabrikationsstatsfunktioner, der gælder for EU-medlemsstaterne i henhold til bilag 8 i Chicago-konventionen, for luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller og apparatur i hele driftslevetiden for produkter, der henhører under dets retsmyndighed. Forholdsregler mod sikkerhedsmæssige problemer fastlægges i de tekniske gennemførelsesprocedurer.

3.3.4 Eventuelle ændringer af ejerforholdet eller luftdygtighedsstatus med hensyn til certifikater, der er udstedt af en af parternes tekniske repræsentant, meddeles rettidigt den anden tekniske repræsentant.

3.4 Produktion

3.4.1 De tekniske repræsentanter, og i givet fald luftfartsmyndighederne, tildeler produktionsgodkendelser på grundlag af et acceptabelt produktions/kvalitets/inspektionssystem til en fabrikant inden for deres eget regelsystem, når denne fabrikant deltager i eksport af luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller, apparatur eller dele til den anden part. Med sådanne produktionsgodkendelser sikres det, at alle luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller, apparatur eller dele er i overensstemmelse med en af den importerende part godkendt konstruktion, at de om fornødent er underkastet en driftskontrol, og at de er i sikker operativ stand på eksporttidspunktet.

3.4.2 Da parternes regelsystemer med hensyn til produktion anses for at være tilstrækkeligt sammenlignelige, udsteder den importerende tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed ikke sin egen produktionsgodkendelse til de fabrikanter, der er underlagt den eksporterende part.

3.4.3 Hver teknisk repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndighederne, anerkender den anden tekniske repræsentants eller luftfartsmyndighedernes produktionsgodkendelser, herunder:

a) produktionsgodkendelser, der tildeles eller forlænges med henblik på fremstilling af luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller, apparatur eller dele inden for deres territorier; og for fremstilling af luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller eller dele uden for deres territorier, og

b) produktionsgodkendelser, der tildeles med henblik på fremstilling af luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller eller dele på grundlag af en licensaftale om fremstilling eller hensigtsmæssige ordninger med en indehaver af en konstruktionsgodkendelse inden for den anden parts territorium eller et tredjeland. Når en licensaftale om produktion af luftfartøjer, samt luftfartøjsmotorer, propeller eller dele medfører en opsplitning af designstats- og fabrikationsstatsansvarsområderne mellem de to parter, indgår FAA og EASA, eller i givet fald en luftfartsmyndighed, en samarbejdsordning.

3.4.4 Hver teknisk repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndigheder, skal opfylde deres respektive regulerende forpligtelser med hensyn til at overvåge fabrikanter og leverandører, som er godkendt i henhold til fabrikanternes kvalitetssystem, og som ligger inden for den anden parts territorium, ved at støtte sig til den anden parts overvågningssystem, når alle de følgende betingelser er opfyldt:

a) den tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed med ansvar for overvågning af indehaveren af produktionsgodkendelsen anmoder officielt om bistand til overvågningen

b) produktionsanlægget har derudover fået tildelt en produktionsgodkendelse af et tilsvarende omfang, som er udstedt af enten den tekniske repræsentant eller luftfartsmyndigheden på det territorium, hvor anlægget findes

c) den anden parts tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed er villig og i stand til at påtage sig disse aktiviteter i det omfang, ressourcerne tillader det

d) de tekniske repræsentanter eller luftfartsmyndigheden skal om fornødent dokumentere de nærmere bestemmelser for aftaler om bistand til overvågning.

3.4.5 Hvad angår dele, der fabrikeres i henhold til den ene parts regelsystem på et anlæg, der ligger inden for den anden parts territorium, anerkender de tekniske agenter og luftfartsmyndigheder autoriserede frigivelsesbeviser

eller andre dokumenter efter nærmere aftale i stedet for deres egen dokumentation på følgende betingelser:

a) produktionsanlægget har fået tildelt en produktionsgodkendelse af et tilsvarende omfang, som er udstedt af enten en teknisk repræsentant eller en luftfartsmyndighed, som er opført i tillæg 1, og som varetager kontrolmyndigheden for dette produktionsanlæg, samt om fornødent:

b) med henblik på levering til en slutbruger har indehaveren af den gældende godkendelse givet sin leverandør skriftlig tilladelse, når dette er tilladt i henhold til regelsystemet for indehaveren af godkendelsen.

3.4.6 For produkter, der fremstilles i henhold til en licensaftale, fastlægger de tekniske repræsentanter procedurer for at sikre, at alle ændringer af konstruktionen, som licenstageren foretager, godkendes af indehaveren af konstruktionsgodkendelsen og den tekniske repræsentant, der udfører designstatsfunktionerne for produktet.

3.5 Eksportluftdygtighedscertificering

3.5.1 Hver parts tekniske repræsentant, eller i givet fald luftfartsmyndighederne, anerkender den anden parts luftdygtighedsbeviser for alle produkter, der er eksporteret fra en parts retsområde til den anden parts retsområde med det relevante luftdygtighedsbevis. De tekniske repræsentanter, og i givet fald luftfartsmyndighederne eller behørigt godkendte organisationer, tildeler følgende luftdygtighedsbeviser i forbindelse med hver eksport:

a) et eksportluftdygtighedsbevis for et nyt eller brugt luftfartøj som fastlagt i de tekniske gennemførelsesprocedurer

b) enten et eksportluftdygtighedsbevis eller et autoriseret frigivelsescertifikat for en ny luftfartøjsmotor eller propel

c) et autoriseret frigivelsescertifikat for en ny del eller nyt apparatur.

3.5.2 For nye produkter certificerer de tekniske repræsentanter eller luftfartsmyndigheder, der er nævnt i tillæg 1 (eller eventuelt deres udpegede regulerede enheder), ved udstedelsen af specifik dokumentation for luftdygtighed med henblik på eksport, at luftfartøjer samt luftfartøjsmotorer, propeller, dele eller apparatur:

a) er i overensstemmelse med en konstruktion, der er godkendt af den importerende tekniske repræsentant og specificeret i typecertifikatets specifikationsblad eller anden konstruktionsgodkendelse, herunder eventuelle yderligere supplerende typecertifikater

b) er i sikker operativ stand, herunder i overensstemmelse med luftdygtighedsdirektiver (hvis dette er relevant) eller meddelelser om sikkerhedsoplysninger fra den importerende tekniske repræsentant samt andre obligatoriske sikkerhedstiltag (hvis dette er relevant) angående fremstilling eller vedligeholdelse, jf. den relevante importerende luftfartsmyndigheds meddelelse

c) er underkastet en afsluttende driftskontrol, hvis dette er relevant

d) er påført hensigtsmæssig mærkning eller identifikation i overensstemmelse med den importerende tekniske agents krav

e) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende tekniske repræsentant, og

f) at motoren, for så vidt angår ombyggede luftfartøjsmotorer, er ombygget af motorens producent.

3.5.3 De tekniske repræsentanter eller luftfartsmyndigheder, der er nævnt i tillæg 1 (eller eventuelt deres udpegede regulerede enheder), anerkender også kun et brugt civilt luftfartøj med henblik på et standard luftdygtighedsbevis eller et særligt/begrænset luftdygtighedsbevis, hvis der findes en indehaver af et typecertifikat eller et europæisk begrænset typecertifikat til støtte for luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, og når den anden parts tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed certificerer, at luftfartøjet:

a) er vedligeholdt korrekt i dets samlede driftslevetid (påvist med relevant dokumentation for vedligeholdelse), og

b) opfylder kravene i afsnit 3.5.2, litra a) til e).

I de tekniske gennemførelsesprocedurer findes der nærmere oplysninger om den inspektions- og vedligeholdelsesdokumentation, der skal ledsage et brugt luftfartøj.

3.5.4 Al luftdygtighedsdokumentation skal indeholde passende erklæringer om certificering, jf. de tekniske gennemførelsesprocedurer.

3.5.5 Hvis den eksporterende tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed i forbindelse med sin certificering af luftdygtighed ikke er i stand til at opfylde alle krav i afsnit 3.5.2, litra a) til f), eller 3.5.3, skal den eksporterende tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed:

a) øjeblikkeligt underrette den importerende tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed herom

b) koordinere med den importerende tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed som angivet i de tekniske gennemførelsesprocedurer, hvorvidt de accepterer eller afviser undtagelserne fra kravene, inden certificeringen af luftdygtighed afsluttes og

c) dokumentere eventuelle accepterede undtagelser i forbindelse med eksporten af produktet.

3.5.6 Foruden de produkter, der er opført i tillæg 1 til bilag 1, anerkender FAA fortsat produkter, som var optaget inden for rammerne af en bilateral aftale om luftdygtighed, jf. aftalens tillæg 1, og som opfylder en FAA-godkendt konstruktion, forudsat at de er fremstillet og har fået udstedt et passende luftdygtighedsbevis forud for datoen for ikrafttrædelse af denne aftale.

3.5.7 Det Europæiske Fællesskab stiller ikke krav om specifik mærkning i henhold til den europæiske delgodkendelse (European Parts Approval - EPA) for dele, der importeres fra Amerikas Forenede Stater, medmindre EASA fungerer som designstat.

4. ANERKENDELSE AF KONSTATERINGER OG GODKENDELSER

4.1. Kvalifikationskrav med henblik på anerkendelse af konstateringer og godkendelser

4.1.1 De tekniske repræsentanter, og i givet fald luftfartsmyndighederne, opstiller et certificerings- og tilsynssystem for de forskellige aktiviteter, der hører under dette bilags anvendelsesområde. Dette system skal dokumenteres, og herunder fastlægges den organisationsstruktur, og de personalekvalifikationer og interne politikker og procedurer, der benyttes til at udføre disse aktiviteter.

4.1.2 Hver teknisk repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndighederne, skal påvise, at den råder over tilstrækkelig viden om den anden parts system, hvad angår luftdygtighed og miljøkrav, tilhørende politikker og vejledende materialer, procedurer og organisationsstruktur.

4.1.3 Hver teknisk repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndighederne, skal sikre, at personalet besidder de rette kvalifikationer og har tilstrækkelig viden, erfaring og uddannelse til at udføre deres opgaver i henhold til denne aftale.

4.1.4 Disse systemer underkastes interne kvalitetsrevisioner, akkreditering eller standardiseringsinspektioner. I de tekniske gennemførelsesprocedurer fastlægges hver teknisk repræsentants periodiske deltagelse i den anden parts interne kvalitetsrevisioner, akkreditering eller standardiseringsinspektioner, herunder inspektioner af de luftfartsmyndigheder, som beskrives i

afsnit 4.2.3, for at opretholde gensidig tillid til den anden parts systemer. De tekniske repræsentanter og luftfartsmyndighederne skal stille sig til rådighed for sådanne inspektioner og sikre, at de regulerede enheder giver begge tekniske repræsentanter adgang.

4.2. De tekniske repræsentanters og luftfartsmyndighedernes kvalifikationer

4.2.1 Medmindre andre betingelser er fastlagt i de tekniske gennemførelsesprocedurer, anses de tekniske repræsentanter for at opfylde de krav, der er specificeret i afsnit 4.1.1 til 4.1.3, efter en tillidsskabende proces. Den tillidsskabende proces angående luftdygtighedsbeviser er afsluttet, hvilket fremgår af, at bilaget er indføjet i aftalen. Den tillidsskabende proces angående miljøcertificering defineres i de tekniske gennemførelsesprocedurer

4.2.2 De luftfartsmyndigheder, der opfylder kravene i afsnit 4.1.1 til 4.1.3, hvad angår produktions- og luftdygtighedsfunktioner, er opført i tillæg 1 til dette bilag sammen med deres arbejdsområder.

4.2.3 Konstaterer Det Europæiske Fællesskab, efter at EASA har udført en standardiseringsinspektion, at andre luftfartsmyndigheder opfylder kravene i afsnit 4.1.1 til 4.1.3, følger de tekniske repræsentanter den proces, som er skitseret i sektion 1 i de tekniske gennemførelsesprocedurer. Når processen er afsluttet, foreslår de tekniske repræsentanter, hvis de finder dette berettiget, Det Bilaterale Tilsynsudvalg eventuelle ændringer af tillæg 1, herunder ændringer af en luftfartsmyndigheds arbejdsområder.

4.2.4 Er en af de tekniske repræsentanter af den opfattelse, at den anden tekniske agents eller en af luftfartsmyndighedernes tekniske kompetencer ikke længere er tilstrækkelig, holder de tekniske repræsentanter samråd og foreslår en handlingsplan, herunder eventuelle tillidsskabende aktiviteter, med henblik på at imødegå sådanne mangler. Tilsvarende holder de tekniske repræsentanter samråd, hvis en af de tekniske repræsentanter er af den opfattelse, at en luftfartsmyndigheds anerkendelse af konstateringer eller godkendelser bør suspenderes. Hvis tilliden ikke genskabes med en gensidigt tilfredsstillende løsning, kan hver af de tekniske repræsentanter henvise sagen til Det Bilaterale Tilsynsudvalg. Er det ikke muligt at finde en gensidigt tilfredsstillende løsning på problemet, kan hver part underrette den anden part i henhold til aftalens artikel 18, stk. A.

4.2.5 Tilsvarende holder de tekniske repræsentanter samråd, når en af de tekniske repræsentanter foreslår at genoptage en luftfartsmyndighed, som Det Bilaterale Tilsynsudvalg tidligere har fjernet fra tillæg 1, eller hvis konstateringer eller godkendelser har været suspenderet.

5. MEDDELELSER

Alle meddelelser mellem de tekniske repræsentanter, og i givet fald luftmyndigheder, herunder dokumentation, affattes på engelsk. De tekniske repræsentanter kan aftale undtagelser for data vedrørende certificering af overensstemmelse fra sag til sag.

6. TEKNISKE SAMRÅD

De tekniske repræsentanter er enige om at løse problemer i forbindelse med gennemførelsen af dette bilag via samråd. De tekniske repræsentanter bestræber sig i videst muligt omfang på at løse problemer på det lavest mulige tekniske niveau ved at anvende den proces, der skitseres i de tekniske gennemførelsesprocedurer, inden emnet behandles i Det Bilaterale Tilsynsudvalg.

7. TEKNISK BISTAND

7.1 Efter opfordring og i fælles forståelse kan hver parts tekniske repræsentant, eller i givet fald luftfartsmyndighed, yde teknisk bistand til den anden parts tekniske repræsentant, eller i givet fald en luftfartsmyndighed, med henblik på certificering og tilsynsaktiviteter for vedvarende luftdygtighed i relation til konstruktion, produktion, luftdygtighed og miljøcertificering inden for den anden parts territorier. Denne bistand ydes efter en proces, som er beskrevet i de tekniske gennemførelsesprocedurer.

7.2 De tekniske repræsentanter eller luftfartsmyndigheder kan afslå at yde denne tekniske bistand på grund af mangel på disponible ressourcer, fordi produktet ikke er omfattet af denne aftale, eller fordi anlægget ikke er underlagt disses kontrolmyndighed.

7.3 Når der ydes teknisk bistand, skal den tekniske repræsentant, eller i givet fald den luftfartsmyndighed, der yder bistanden, anvende sit eget regelsystem og egne procedurer, medmindre de tekniske repræsentanter, eller i givet fald luftfartsmyndigheden, aftaler andet. Teknisk bistand, og herunder overensstemmelseskontrol, overværelse af prøvninger og fastlæggelse af overensstemmelse kan udføres af godkendte/bemyndigede organisationer. I de tilfælde, hvor en organisation, der er godkendt af Det Europæiske Fællesskab, ikke har disse beføjelser ifølge sin produktionstilladelse, kan luftfartsmyndigheder yde denne bistand direkte eller ved at give organisationen disse beføjelser. I de tilfælde, hvor en organisation, der er godkendt af Det Europæiske Fællesskab, ikke har sådanne beføjelser ifølge sin konstruktionstilladelse, kan EASA yde den tekniske bistand direkte eller ved at give organisationen disse beføjelser.

7.4 Der kan også anmodes om teknisk bistand i forbindelse med import af brugte luftfartøjer, der oprindeligt er eksporteret fra Amerikas Forenede

Stater eller Det Europæiske Fællesskab. Hver parts tekniske repræsentant, eller i givet fald luftfartsmyndigheder, yder bistand til den anden parts tekniske repræsentant, eller i givet fald luftfartsmyndighed, med henblik på at fremskaffe oplysninger om luftfartøjets konfiguration på det tidspunkt, hvor det blev overdraget af producenten.

8. UNDERRETNING OM UNDERSØGELSER ELLER HÅNDHÆVELSESFORANSTALTNINGER

Hver parts tekniske repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndighederne, underretter straks den anden parts tekniske repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndighederne, om deres egne undersøgelser eller håndhævelsesforanstaltninger, der omhandler 1) et produkt eller reguleret enhed, hvad angår luftdygtighed eller miljøcertificering, eller 2) en teknisk repræsentants eller luftfartsmyndigheds foranstaltning, der tilsyneladende ikke er i overensstemmelse med dette bilag. Hver teknisk repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndighederne, samarbejder om at udveksle oplysninger, som er nødvendige for sådanne undersøgelser eller håndhævelsesforanstaltninger eller for at afslutte dem.

PRODUKTER, DER ER GODKENDT AF EASA, LUFTFARTSMYNDIGHED OG USA, TILHØRENDE EKSPORTDOKUMENTATION OG

TEKNISK BISTAND,

DER ACCEPTERES I HENHOLD TIL DENNE AFTALE

Det Europæiske Fællesskabs tekniske repræsentant	**PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND**
EASA	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en EASA produktions-organisationsgodkendelse (Production Organisation Approval – POA), og som ledsages af en EASA Form 27. • Nye motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en EASA-udstedt produktionsorganisationsgodkendelse (POA) (afsnit 3.4.3), og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en EASA-udstedt POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstats-funktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Konstruktionsdata (overensstemmelseserklæringer) og overværelse af prøvninger. • Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

.

	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Østrig	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye små flyvemaskiner, meget lette flyvemaskiner VLA, svævefly og motorsvævefly, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en østrigsk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et østrigsk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et østrigsk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en østrigsk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en østrigsk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en østrigsk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktions-godkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Belgien	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et belgisk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en belgisk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Nye bemandede balloner, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til Subpart F i EASA Part 21 eller en belgisk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et belgisk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en belgisk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
FAA	teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Tjekkiet	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye små flyvemaskiner, meget lette flyvemaskiner VLA og svævefly, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tjekkisk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et tjekkisk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye bemandede balloner, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tjekkisk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et tjekkisk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2007. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et tjekkisk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tjekkisk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tjekkisk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en tjekkisk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktions-godkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
	delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Danmark	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et dansk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en dansk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en dansk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstats-funktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Finland	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et finsk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en finsk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en finsk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstats-funktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Frankrig	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye flyvemaskiner, helikoptere, meget lette flyvemaskiner VLA og svævefly, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en fransk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et fransk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye bemandede balloner, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til Subpart F i EASA Part 21 eller en fransk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et fransk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et fransk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en fransk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en fransk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en fransk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
	de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.
Anerkendelse af fransk dokumentation af dele, som er fremstillet i Frankrig i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater	• EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat, anerkendes for dele, der fremstilles i henhold til det kvalitetssystem, som benyttes af en amerikansk indehaver af en produktionsgodkendelse (Production Approval Holder - PAH), af en PAH-leverandør i Frankrig, når denne leverandør også er indehaver af en fransk POA for den samme del.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Tyskland	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye flyvemaskiner, helikoptere, meget lette flyvemaskiner VLA, svævefly og motorsvævefly, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tysk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et tysk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye bemandede balloner, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til Subpart F i EASA Part 21 eller en tysk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et tysk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye luftskibe, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tysk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et tysk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et tysk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tysk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en tysk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en tysk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
	➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstats-funktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.
Anerkendelse af tysk dokumentation af dele, som er fremstillet i Tyskland i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater	• EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat, anerkendes for dele, der fremstilles i henhold til det kvalitetssystem, som benyttes af en amerikansk indehaver af en produktionsgodkendelse (Production Approval Holder - PAH), af en PAH-leverandør i Tyskland, når denne leverandør også er indehaver af en tysk POA for den samme del.

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Italien	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye flyvemaskiner, helikoptere og meget lette flyvemaskiner VLA, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en italiensk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et italiensk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et italiensk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en italiensk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en italiensk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktions-godkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.
Anerkendelse af italiensk dokumen-	• EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat, anerkendes for dele, der fremstilles i henhold til det kvalitetssystem, som benyttes af en amerikansk

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
tation af dele, som er fremstillet i Italien i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater	indehaver af en produktionsgodkendelse (Production Approval Holder - PAH), af en PAH-leverandør i Italien, når denne leverandør også er indehaver af en italiensk POA for den samme del.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Litauen	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye svævefly og motorsvævefly, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en litauisk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et litauisk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en litauisk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en litauisk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ Reservedele til de ovennævnte produkter

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Luxembourg	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en luxembourgsk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Nederlandene	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et nederlandsk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en nederlandsk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en nederlandsk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstats-funktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Polen	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye flyvemaskiner, helikoptere, meget lette flyvemaskiner VLA og svævefly, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en polsk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et polsk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et polsk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en polsk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en polsk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en polsk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ Reservedele til de ovennævnte polske produkter ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
	med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstats-funktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• **Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand.** • **Overensstemmelseskontrol.**

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Rumænien	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye svævefly, motorsvævefly og VLA, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en rumænsk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et rumænsk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en rumænsk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• **Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand.** • **Overensstemmelseskontrol.**

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Slovakiet	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en slovakisk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Spanien	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye flyvemaskiner og VLA, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en spansk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et spansk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et spansk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye bemandede balloner, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en spansk POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et spansk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en spansk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en spansk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
	ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Sverige	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et svensk eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en svensk POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en svensk POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer ➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstats-funktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

.

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
Det Forenede Kongerige	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i Amerikas Forenede Stater	• Nye små flyvemaskiner og VLA, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en UK POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et UK eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye luftskibe, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en UK POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et UK eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye bemandede balloner, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en UK POA, og som ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et UK eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Brugte flyvemaskiner, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med EASA Part 145 eller Part M alt efter tilfældet, når de ledsages af en EASA Form 27, eksportluftdygtighedsbevis, eller et UK eksportluftdygtighedsbevis, der er udstedt inden den 28. september 2008. • Nye motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en UK POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en FAA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en UK POA, og som ledsages af en EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en UK POA, som er i overensstemmelse med FAA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en FAA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en EASA Form 1 eller en JAA Form One, der er udstedt før den 28. september 2005): ➢ reservedele uanset designstat for produktet og/eller apparatet

Luftfartsmyndighed i den nævnte EU-medlemsstat	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
	➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer, hvor EASA fungerer som designstat for en EU-ansøgers ændring af konstruktionen. Når disse modifikationsdele er tilknyttet en EASA-STC, skal denne STC ligge inden for rammerne af de tekniske gennemførelsesprocedurer

	➢ modifikationsdele til eventuelle produkter, hvor Amerikas Forenede Stater er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, og delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af Amerikas Forenede Staters konstruktionsgodkendelse (når designstats- og fabrikationsstatsfunktionen er delt).
Teknisk bistand, der udføres på vegne af FAA	• Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.
Anerkendelse af UK dokumentation af dele, som er fremstillet i Italien i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater	• EASA Form 1, autoriseret frigivelsescertifikat, anerkendes for dele, der fremstilles i henhold til det kvalitetssystem, som benyttes af en amerikansk indehaver af en produktionsgodkendelse (Production Approval Holder - PAH), af en PAH-leverandør i UK, når denne leverandør også er indehaver af en UK POA for den samme del.

Amerikas Forenede Staters tekniske repræsentant	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
FAA	
Produkter og tilhørende eksportdokumentation, der accepteres i forbindelse med import i EU	• Nye luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en EASA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater, og som ledsages af en FAA Form 8130-4, Export Certificate of Airworthiness. • Nye bemandede balloner, som er i overensstemmelse med en EASA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater, og som ledsages af en FAA Form 8130-4, Export Certificate of Airworthiness. • Nye luftskibe, som er i overensstemmelse med en EASA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater, og som ledsages af en FAA Form 8130-4, Export Certificate of Airworthiness. • Brugte luftfartøjer, som er i overensstemmelse med en EASA-godkendt konstruktion, som er vedligeholdt i overensstemmelse med FAA's autoriserede system (dvs. 14 CFR parts 43, 65, 121, 125, 135, 145 eller 129.14), når de ledsages af en FAA Form 8130-4, eksportluftdygtighedsbevis. • Nye og ombyggede motorer og propeller, som er i overensstemmelse med en EASA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater, og som ledsages af en FAA Form 8130-4, Export Certificate of Airworthiness. • Nye apparater, som er i overensstemmelse med en EASA-godkendt konstruktion, som er fremstillet i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater, og som ledsages af en FAA Form 8130-3, Authorized Release Certificate. • Følgende nye dele, som er fremstillet i henhold til en produktionsgodkendelse fra Amerikas Forenede Stater, som er i overensstemmelse med EASA-godkendte konstruktionsdata, og som er kvalificerede til installation i et produkt eller apparat, som har fået tildelt en EASA-konstruktionsgodkendelse (ledsaget af en FAA Form 8130-3, Authorized Release Certificate): ➢ Reservedele for produktet og/eller apparatet, herunder dele, der er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af en EASA-konstruktionsgodkendelse ➢ modifikationsdele til konstruktionsmæssige ændringer,

Amerikas Forenede Staters tekniske repræsentant	PRODUKTER, EKSPORTDOKUMENTATION OG TEKNISK BISTAND
	hvor FAA er designstat for den konstruktionsmæssige ændring, eller hvor delene er produceret i henhold til en licensaftale med indehaveren af en EASA-konstruktionsgodkendelse. ➢ Reservedele og modifikationsdele, som er godkendt i henhold til PMA (parts manufacturer approval), jf. de tekniske gennemførelsesprocedurer når de ledsages af en FAA Form 8130-3 med relevante erklæringer om certificering.
Teknisk bistand, der udføres på vegne af EASA	• Konstruktionsdata (overensstemmelseserklæringer) og overværelse af prøvninger. • Overvågning af og tilsyn med produktionen, der gennemføres som teknisk bistand. • Overensstemmelseskontrol.

BILAG 2:

VEDLIGEHOLDELSE

1. FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE

Hver part har vurderet den anden parts standarder og systemer for godkendelse af reparationsværksteder/vedligeholdelsesorganisationer, som beskæftiger sig med vedligeholdelse af civile luftfartsprodukter. I overensstemmelse med aftalens artikel 4, stk. A, omfatter dette bilag gensidig anerkendelse af konstateringer af overensstemmelse, godkendelser og dokumentation, samt teknisk bistand til godkendelse og kontrol af reparationsværksteder/vedligeholdelsesorganisationer som angivet i de tilhørende tillæg. Intet i dette bilag kan udlægges som en begrænsning af en parts ret til at handle i overensstemmelse med aftalens artikel 15.

2. DEFINITIONER

2.1 "Overhaling": en proces, hvormed det sikres, at luftfartsartiklen er i fuld overensstemmelse med de gældende servicetolerancer, der er specificeret i typecertifikatindehaverens eller udstyrsfabrikantens instrukser for vedvarende luftdygtighed, eller med data, som er godkendt eller anerkendt af myndigheden. En artikel kan ikke beskrives som værende underkastet en overhaling, medmindre den som minimum har været demonteret, renset, inspiceret, om nødvendig repareret, monteret på ny og afprøvet i overensstemmelse med de ovennævnte data.

2.2 "*Æ*ndring eller modifikation": en ændring i konstruktionen, konfigurationen, ydeevnen, de miljømæssige karakteristika eller de operationelle begrænsninger af vedkommende civile luftfartsprodukt.

2.3 "FAA-godkendt data": data, som er godkendt af FAA-administratoren eller administratorens udpegede repræsentant, herunder EF-konstruktionsdata som er gensidigt anerkendt i henhold til bilag 1.

2.4 "EASA-godkendt data": data, som er godkendt af EF's tekniske repræsentant eller af en organisation, der er godkendt af denne tekniske repræsentant, herunder USA-konstruktionsdata som er gensidigt anerkendt i henhold til bilag 1.

2.5 "Særlige betingelser": de krav i enten afsnit 14 i United States Code of Federal Regulations, parts 43 og 145 (i det følgende benævnt 14 CFR part 43 eller 145 alt efter tilfældet) eller i bilag II til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 (i det følgende benævnt EASA Part-145), for hvilke det på grundlag af en sammenligning af de lovbestemte vedligeholdelsessystemer er konstateret, at de ikke er fælles for begge systemer, og som er tilstrækkeligt vigtige, til at de må tages op til behandling.

3. ET FÆLLES KOORDINERINGSORGAN

3.1 Sammensætning

3.1.1 Der nedsættes herved et Fælles Koordineringsudvalg for Vedligeholdelse (Joint Maintenance Coordination Board - JMCB) henhørende under Det Bilaterale Tilsynsudvalg under fælles ledelse af EASA's direktør med ansvar for godkendelse af organisationer og FAA Director of Flight Standards. Ansatte fra de tekniske repræsentanter med ansvar for vedligeholdelse, kvalitetsstyrings-systemer og opstilling af regler deltager heri, når dette er relevant.

3.1.2 Den fælles ledelse kan opfordre andre til at deltage for at gøre det lettere at opfylde JMCB's mandat.

3.2 Mandat

3.2.1 JMCB afholder møde mindst en gang om året for at sikre, at dette bilag fungerer og gennemføres effektivt. Det har bl.a. til opgave at:

a) udarbejde, godkende og revidere udførlige vejledninger, der skal anvendes i de processer, som er omfattet af dette bilag

b) udveksle oplysninger om væsentlige sikkerhedsspørgsmål og opstille handlingsplaner for at imødegå dem

c) sikre en ensartet anvendelse af dette bilag

d) løse tekniske spørgsmål, der hører under de tekniske repræsentanters ansvarsområde og undersøge andre tekniske spørgsmål, som ikke kan løses på et lavere niveau

e) udarbejde, godkende og revidere udførlige vejledninger, der skal anvendes i forbindelse med konvertering, samarbejde, bistand og udveksling af oplysninger samt deltage i den anden parts interne kvalitetsrevisioner, standardisering og stikprøveinspektioner angående vedligeholdelse, kvalitetsstyring og standardiseringssystemer

f) føre listen over luftfartsmyndigheder, der er udpeget i tillæg 2 til dette bilag, i henhold til Det Bilaterale Tilsynsudvalgs beslutninger

g) foreslå ændringer af dette bilag til Det Bilaterale Tilsynsudvalg.

3.2.2 JMCB henviser uløste spørgsmål til Det Bilaterale Tilsynsudvalg og sikrer gennemførelsen af de beslutninger, som træffes af Det Bilaterale Tilsynsudvalg angående dette bilag.

4. GENNEMFØRELSE

4.1 Med forbehold af bestemmelserne i dette bilag aftaler parterne, at deres tekniske repræsentanter anerkender inspektioner og kontrol med reparationsværksteder/ vedligeholdelsesorganisationer, som foretages af den anden tekniske repræsentant, eller i givet fald luftfartsmyndighederne, hvad angår konstatering af overensstemmelse med deres respektive krav, som grundlag for udstedelse og fortsat gyldighed af certifikater.

4.2 Et certifikat, der udstedes af en teknisk repræsentant i medfør af dette bilag, må ikke være mere omfattende end anvendelsesområdet for de ratings og begrænsninger i det certifikat, som er udstedt af den anden tekniske repræsentant eller luftfartsmyndighed.

4.3 FAA-certifikater

4.3.1 Uden at dette berører FAA-administrators skønsbeføjelser i henhold til 14 CFR part 145, skal der udstedes et FAA-certifikat og driftsrelaterede specifikationer til en vedligeholdelsesorganisation, hvis dennes vedligeholdelsesaktiviteter er godkendt af en luftfartsmyndighed, der er optaget i tillæg 2 til dette bilag i overensstemmelse med bilag II til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, hvis den opfylder betingelserne i dette bilag, herunder FAA's særlige betingelser, jf. tillæg 1, og hvis en luftfartsmyndighed har fremsat en henstilling om certificering til FAA eller har givet sit samtykke til dette.

4.3.2 FAA-certifikatet skal kun omfatte yderligere faste stationer inden for en medlemsstat, der er optaget i tillæg 2. Hver yderligere fast lokalitet skal også være under tilsyn af en luftfartsmyndighed, der er optaget i tillæg 2.

4.3.3 FAA-certifikatet omfatter alene linjestationer, som befinder sig inden for en EU-medlemsstat, og som er under tilsyn af en luftfartsmyndighed, der er optaget i tillæg 2.

4.4 EASA-certifikater

4.4.1 Der udstedes et EASA-certifikat til et reparationsværksted, jf. tillæg 4, hvis dettes vedligeholdelsesaktiviteter er godkendt af FAA i overensstemmelse med 14 CFR part 145, hvis det opfylder betingelserne i dette bilag, herunder EASA's særlige betingelser, jf. tillæg 1, og hvis FAA har fremsat en henstilling om godkendelse til EASA eller har givet sit samtykke til dette, medmindre EASA's administrerende direktør er af den opfattelse, at en sådan handling ikke er nødvendig for at vedligeholde eller modificere luftfartsprodukter, som er registreret eller konstrueret i en EU-medlemsstat, eller monterede dele på disse produkter, eller at EASA ikke kan behandle ansøgningen på grund af manglende ressourcer.

4.4.2. EASA-certifikatet omfatter alene linjestationer, som befinder sig inden for Amerikas Forenede Staters territorium.

4.5. De tekniske repræsentanter, og i givet fald luftfartsmyndighederne, har til opgave at:

a) afgive henstillinger om eller samtykke til certificering af reparationsværksteder til FAA og af vedligeholdelsesorganisationer til EASA

b) føre tilsyn med og udarbejde rapporter om vedvarende overensstemmelse med de krav, der er beskrevet i dette bilag, for så vidt angår vedligeholdelsesorganisationer i Det Europæiske Fællesskab og reparationsværksteder i Amerikas Forenede Stater

c) anerkende eller godkende, alt efter tilfældet, supplementet til organisationens håndbog/MOE, som er forelagt af ansøgeren og fundet i overensstemmelse med tillæg 1

d) overholde procedurerne, jf. tillæg 3.

4.6. Hver parts tekniske repræsentant, eller i givet fald en luftfartsmyndighed, yder efter opfordring teknisk bistand med henblik på vedligeholdelsesaktiviteter til den anden parts tekniske repræsentant, eller i givet fald en luftfartsmyndighed, for at fremme målene med dette bilag. De tekniske repræsentanter eller luftfartsmyndigheder kan afslå at yde denne tekniske bistand på grund af mangel på disponible ressourcer, fordi vedligeholdelsesaktiviteten ikke er omfattet af dette bilag, eller fordi anlægget ikke er underlagt disses kontrolmyndighed. Denne bistand kan omfatte følgende områder (listen er ikke udtømmende):

a) gennemførelse af og rapportering om undersøgelser efter anmodning

b) fremskaffelse og forelæggelse af data med henblik på rapporter efter anmodning.

4.7 De tekniske repræsentanter kan i overensstemmelse med aftalens artikel 15, stk. B, udføre uafhængige inspektioner hos reparationsværksteder/vedligeholdelsesorganisationer, når specifikke betænkeligheder vedrørende sikkerheden gør dette berettiget.

4.8 Parterne aftaler, at vedligeholdelse og ændringer eller modifikationer af et civilt luftfartsprodukt under den ene parts kontrolmyndighed kan udføres, og produktet kan sættes i drift igen, af reparationsværksteder/vedligeholdelsesorganisationer under den anden parts kontrolmyndighed, når dette er godkendt efter bestemmelserne i dette bilag.

4.9 Parterne aftaler, at hastende eller ekstraordinær vedligeholdelse kan udføres uden for det territorium, der angives i aftalens artikel 12, med henblik på at vedligeholde et luftfartøj eller en komponent med forbehold af forudgående godkendelse. Godkendelsen af hastende eller ekstraordinær vedligeholdelse tildeles efter procedurer, som fastlægges af JMCB.

4.10 Grundlaget for gennemførelsen af dette bilag kan påvirkes, hvis parterne foretager ændringer af deres civile luftfartsorganisationer, regler, procedurer eller standarder, herunder også internt i de tekniske repræsentanter og luftfartsmyndighederne. I overensstemmelse hermed underretter hver part via de tekniske repræsentanter, og i givet fald luftfartsmyndighederne, ved førstkommende lejlighed den anden part om planlagte ændringer, og det drøftes, i hvilket omfang sådanne planlagte ændringer påvirker grundlaget for dette bilag. Hvis samråd i henhold til aftalens artikel 15, stk. C, munder ud i en aftale om at ændre dette bilag, søger parterne af sikre, at en sådan ændring træder i kraft samtidig med eller snarest mulig efter ikrafttrædelsen eller gennemførelsen af den ændring, som gav anledning til at ændre bilaget.

5. MEDDELELSE OG SAMARBEJDE

5.1 Via JMCB udveksler parterne en liste over kontaktpunkter vedrørende dette bilags forskellige tekniske aspekter. Denne liste føres af de tekniske repræsentanter.

5.2 Alle meddelelser mellem parterne, herunder teknisk dokumentation, der forelægges til gennemgang eller godkendelse, jf. dette bilag, skal være affattet på engelsk.

5.3 Når hastende eller usædvanlige situationer opstår, underretter de tekniske repræsentanters, og i givet fald luftfartsmyndighedernes, kontaktpunkter herom og sikrer, at der øjeblikkeligt træffes egnede foranstaltninger.

6. KVALIFIKATIONSKRAV MED HENBLIK PÅ ANERKENDELSE AF KONSTATERINGER OG GODKENDELSER

6.1. Grundlæggende krav

6.1.1 Hver parts tekniske repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndigheder, skal over for den anden parts tekniske repræsentant dokumentere deres respektive systemer for tilsyn med reparationsværksteder/vedligeholdelsesorganisationer. Med henblik på at føre tilsyn med reparationsværksteder/vedligeholdelsesorganisationer på vegne af den anden part, skal hver parts tekniske repræsentanter, og i givet fald luftfartsmyndigheder, påvise, at de råder over en effektiv og tilstrækkelig:

a) juridisk og reguleringsmæssig struktur

b) organisationsstruktur

c) ressourcer, herunder tilstrækkeligt kvalificeret personale

d) uddannelsesprogrammer

e) interne politikker, processer og procedurer

f) dokumentation og fortegnelser

g) aktivt certificerings- og tilsynsprogram

h) myndighed over regulerede enheder.

6.2 Tillid i opstartsfasen

6.2.1 De tekniske repræsentanter og luftfartsmyndigheder, der er optaget i tillæg 2 til dette bilag på tidspunktet for denne aftales ikrafttræden, opfylder kravene i dette bilag efter den tillidsskabende proces, der er gennemført med henblik på at indgå denne aftale.

6.2.2. Når JMCB fastslår, at en luftfartsmyndighed med succes har afsluttet en vurdering af overensstemmelse med kravene i dette bilag, forelægger den Det Bilaterale Tilsynsudvalg et forslag om at optage denne luftfartsmyndighed i tillæg 2.

6.3. Vedvarende tillid

6.3.1 De tekniske repræsentanter og luftfartsmyndigheder skal fortsat påvise, at deres tilsyn er effektivt, jf. afsnit 6.1.1, i henhold til JMCB's procedurer.

a) De tekniske repræsentanter og luftfartsmyndigheder skal bl.a.:

i) have ret til at deltage i den anden parts kvalitetsrevisioner, standardisering og stikprøveinspektioner og oprette en årlig plan for stikprøveinspektioner, herunder med potentielle ændringer for at tilpasse sig omstændighederne

ii) stille sig til rådighed for inspektioner, som fastlagt i 6.3.1, litra a), nummer i)

iii) sikre, at regulerede enheder giver adgang til begge tekniske repræsentanter i forbindelse med revision og inspektion

iv) stille rapporter til rådighed fra kvalitetsrevisioner, standardisering og stikprøveinspektioner gældende for dette bilag

v) stille egnet personale til rådighed for deltagelse i stikprøveinspektionen

vi) stille fortegnelser, inspektionsrapporter og herunder afsluttede håndhævelsesforanstaltninger vedrørende vedligeholdelsesorganisationen til rådighed

vii) yde tolkebistand i lufthavnsmyndighedens kontor under gennemgangen af vedligeholdelsesorganisationens interne fortegnelser og dokumentation, som er registreret på det nationale sprog

viii) bistå den anden part med at få færdigbehandlet eventuelle konstaterede mangler i forbindelse med inspektionen og

ix) sikre, at alle stikprøveinspektioner er defineret ud fra og bygger på en risikoanalyse og objektive kriterier, uden at dette berører de tekniske repræsentanters skønsbeføjelser

b) De tekniske repræsentanter underretter ved førstkommende lejlighed hinanden, hvis en teknisk repræsentant eller luftfartsmyndighed ikke er i stand til at opfylde et af kravene i dette afsnit. Hvis en af de tekniske repræsentanter er af den opfattelse, at de tekniske kompetencer ikke længere er tilstrækkelige, holder de tekniske repræsentanter samråd og foreslår en handlingsplan, herunder eventuelle afhjælpende foranstaltninger, med henblik på at imødegå sådanne mangler

c) Hvis en teknisk repræsentant eller luftfartsmyndighed ikke afhjælper mangler inden for den tidsramme, der er anført i handlingsplanen, kan hver af de tekniske repræsentanter forelægge sagen for JMCB

d) Når en part har til hensigt at suspendere anerkendelsen af konstateringer eller godkendelser, der er foretaget af en teknisk repræsentant eller en luftfartsmyndighed, skal parten straks underrette den anden part herom i overensstemmelse med aftalens artikel 18, stk. A.

7. UNDERRETNING OM UNDERSØGELSER ELLER HÅNDHÆVELSESFORANSTALTNINGER

7.1 I overensstemmelse med bestemmelsen i aftalens artikel 8 underretter hver part via sin tekniske repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndighederne, straks den anden part om undersøgelser og efterfølgende foranstaltninger til at afhjælpe manglende overensstemmelse med dette bilags anvendelsesområde hos reparationsværksteder/vedligeholdelsesorganisationer under den anden parts kontrolmyndighed, hvis dette kunne resultere i en håndhævelsesforanstaltning i form af en bod eller tilbagekaldelse, inddragelse eller begrænsning af et certifikat.

7.2 Meddelelsen skal sendes til den anden parts relevante kontaktpunkt, som er anført i listen, der er omhandlet i dette bilags artikel 5.

7.3 Parterne bevarer retten til at træffe sådanne håndhævelsesforanstaltninger. I nogle tilfælde kan en part dog vælge at granske en afhjælpende foranstaltning, som den anden part har truffet. Samrådsprocessen vedrørende håndhævelse i henhold til dette bilag vil blive gennemgået regelmæssigt i fællesskab af JMCB.

7.4 I tilfælde af, at et reparationsværksteds FAA 14 CFR part 145-certifikat eller en vedligeholdelsesorganisations certifikat i henhold til bilag II til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 inddrages eller tilbagekaldes, underretter den tekniske repræsentant, og i givet fald luftfartsmyndigheden, den anden tekniske repræsentant om inddragelsen eller tilbagekaldelsen.

8. KONVERTERINGSBESTEMMELSER

8.1 Med henblik på konverteringen af godkendelser, som er udstedt i henhold til de bilaterale aftaler mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater, jf. aftalens tillæg 1, og som er gyldige på tidspunktet for dette bilags ikrafttræden, aftaler parterne følgende konverteringsbestemmelser.

8.2 Uanset artikel 16, stk. C, anser parterne til denne aftale reparationsværksteders/ vedligeholdelsesorganisationers godkendelser, som er udstedt af en teknisk repræsentant eller luftfartsmyndighed i henhold til vedligeholdelsesudførelses-procedurer (Maintenance Implementation Procedures – i det følgende benævnt "MIP"), og som er gyldige på tidspunktet for ikrafttrædelsen af dette bilag, for at

være gyldige på de fastsatte betingelser i en toårsperiode fra ikrafttrædelsen af dette bilag, forudsat at reparationsværkstedet/vedligeholdelsesorganisationen, der modtog sådanne godkendelser, fortsat overholder de særlige betingelser i MIP med ændringer, indtil de konverterer til de særlige betingelser i dette bilag.

9. OVERDRAGELSESBESTEMMELSER

Parterne aftaler, at konverteringen af godkendelser af reparationsværksteder, som ligger i EU-medlemsstaterne, og som er opført i tillæg 2, men som er under direkte tilsyn af FAA på datoen for ikrafttrædelsen af dette bilag, skal fuldføres i overensstemmelse med de følgende transferbestemmelser.

– Luftfartsmyndighederne skal afslutte uddannelsen af deres personale i procedurer vedrørende aftalen, dette bilag og FAA's særlige betingelser, inden reparations-værkstederne overdrages.

– Når et tilstrækkeligt antal ansatte har afsluttet uddannelsen, til at der kan føres tilsyn med de anlæg, der overdrages i overensstemmelse med dette bilag, overdrager FAA sine inspektions-, kontrol- og tilsynsaktiviteter, hvad angår kvalificerede 14 CFR part 145-reparationsværksteder, til den relevante luftfartsmyndighed.

– Overdragelsen til luftfartsmyndighederne finder sted inden to år efter datoen for denne aftales ikrafttræden i henhold til JMCB's godkendte procedurer.

10. GEBYRER

Der opkræves gebyrer i overensstemmelse med aftalens artikel 14 og de gældende regelkrav.

Tillæg 1

SÆRLIGE BETINGELSER

1. EASA'S SÆRLIGE BETINGELSER FOR REPARATIONSVÆRKSTEDER MED BASE I USA

1.1. Et reparationsværksted skal opfylde alle følgende særlige betingelser for at blive godkendt i overensstemmelse med EASA Part-145 i henhold til betingelserne i dette bilag.

1.1.1. Reparationsværkstedet forelægger en ansøgning i en form og på en måde, som EASA kan godkende.

a) Ansøgningen om såvel den første som en fornyet EASA-godkendelse skal indeholde en erklæring, hvormed det påvises, at EASA's certifikat og/eller rating er nødvendig for at opretholde eller ændre luftfartsprodukter, der er registreret eller konstrueret i en EU-medlemsstat, eller dele, som det er udstyret med.

b) Reparationsværkstedet forelægger et supplement til sin reparationsværkstedsmanual (RSM), som er verificeret og godkendt af FAA på vegne af EASA. Alle revisioner af supplementet skal godkendes af FAA. Supplementet skal indeholde følgende:

i) En erklæring af den ansvarlige leder af reparationsværkstedet, efter definitionen i den nugældende version af EASA Part 145, hvorved reparationsværkstedet forpligtes til at overholde dette bilag og de opstillede særlige betingelser.

ii) Udførlige procedurer for driften af et uafhængigt kvalitetsovervågningssystem, herunder tilsyn med alle multiple anlæg og linjestationer, som befinder sig inden for Amerikas Forenede Staters territorium.

iii) Procedurer for frigivelse eller godkendelse af tilbagevenden til tjeneste, som opfylder kravene i EASA Part-145 for luftfartøjer, og for anvendelse af FAA Form 8130-3 for luftfartøjskomponenter samt alle øvrige oplysninger, som kræves af ejeren eller operatøren alt efter tilfældet.

iv) Procedurer for luftfartøjsskrog/luftfartøjsklassificerede anlæg, hvormed det sikres, at luftdygtighedsbeviset og luftdygtighedseftersynsbeviset (Airworthiness Review Certificate) er gyldige forud for udstedelsen af et dokument om frigivelse til tjeneste.

v) Procedurer, hvormed det sikres, at reparationer og ændringer defineret ved EASA's krav udføres i overensstemmelse med data, som EASA har godkendt.

vi) En procedure, hvorved reparationsværkstedet sikrer, at det FAA-godkendte basis- og efteruddannelsesprogram og eventuelle revisioner heraf omfatter uddannelse i menneskelige faktorer.

vii) Procedurer for rapportering af ikke-luftdygtige forhold, jf. EASA Part-145 om civile luftfartsprodukter, til EASA, organisationen, der har konstrueret luftfartøjet, og kunden eller operatøren.

viii) Procedurer til at sikre udtømmende og fuld overholdelse af kundens eller operatørens arbejdsordre eller kontrakt, herunder meddelte EASA-luftdygtighedsdirektiver og andre meddelte obligatoriske instrukser.

ix) Procedurer, der er indført for at sikre, at kontrahenter opfylder betingelserne i disse gennemførelsesprocedurer, dvs. benytter en EASA-godkendt Part-145-organisation eller, hvis der benyttes en organisation, som ikke er indehaver af en EASA Part-145-godkendelse, er reparationsværkstedet, som frigiver produktet til tjeneste, ansvarlig for at sikre dets luftdygtighed.

x) Procedurer, der gør det muligt jævnligt at arbejde uden for den faste lokalitet, når dette er aktuelt.

xi) Procedurer til sikring af, at egnede overdækkede hangarer er til rådighed for grundlæggende vedligeholdelse af luftfartøjer.

1.2. Et reparationsværksted skal opfylde følgende for at bevare sin godkendelse i overensstemmelse med EASA Part-145 i henhold til betingelserne i dette bilag. FAA verificerer, at reparationsværkstedet:

a) tillader, at EASA, eller FAA på vegne af EASA, inspicerer det med hensyn til vedvarende overensstemmelse med kravene i 14 CFR part 145 og disse særlige betingelser (dvs., EASA Part-145)

b) accepterer, at EASA kan foretage undersøgelser og iværksætte håndhævelsesforanstaltninger i overensstemmelse med relevante EF-bestemmelser og EASA-procedurer

c) samarbejder med EASA om dennes undersøgelser eller håndhævelses-foranstaltninger

d) løbende overholder 14 CFR part 43 og part 145 samt disse særlige betingelser.

2. FAA'S SÆRLIGE BETINGELSER FOR GODKENDTE VEDLIGEHOLDELSES-ORGANISATIONER (APPROVED MAINTENANCE ORGANISATIONS - AMOS) MED BASE I EU

2.1 En AMO skal opfylde alle følgende særlige betingelser for at blive godkendt i overensstemmelse med CFR Part 145 i henhold til betingelserne i dette bilag.

2.1.1 AMO forelægger en ansøgning i en form og på en måde, som FAA kan godkende.

a) Ansøgningen om såvel den første som en fornyet FAA-certificering skal indeholde:

i) en erklæring, hvormed det påvises, at FAA's reparationsværksteds-certifikat og/eller rating er nødvendig for at opretholde eller ændre luftfartsprodukter, der er registreret i Amerikas Forenede Stater, eller udenlandsk registrerede luftfartsprodukter, som opereres i henhold til bestemmelserne i 14 CFR

ii) en liste, der er godkendt af luftfartsmyndigheden, over vedligeholdel-sesfunktioner, der kan gives i kontrakt eller udliciteres med henblik på vedligeholdelse af civile luftfartsprodukter fra Amerikas Forenede Stater.

iii) ved transport af farligt gods en skriftlig bekræftelse af, at alle berørte ansatte er uddannet i transport af farligt gods i overensstemmelse med ICAO's standarder.

b) AMO forelægger et supplement på engelsk til sin Maintenance Organisation Exposition - MOE, som er godkendt af luftfartsmyndigheden, og som opbevares hos AMO. Når luftfartsmyndigheden har godkendt dette, anses supplementet for anerkendt af FAA. Alle revisioner af supplementet skal godkendes af luftfartsmyndigheden. FAA-supplementet til MOE skal indeholde følgende:

i) En dateret og underskrevet erklæring af den ansvarlige leder, hvorved organisationen forpligtes til at overholde dette bilag.

ii) En sammenfatning af dens kvalitetssystem, som også skal omfatte FAA's særlige betingelser.

iii) Procedurer for frigivelse eller godkendelse af tilbagevenden til tjeneste, som opfylder kravene i 14 CFR part 43 for luftfartøjer, og for anvendelse af EASA Form 1 for komponenter. Dette omfatter de oplysninger, der kræves ifølge 14 CFR sektion 43.9 og 43.11, og alle oplysninger, der kræves afgivet eller opbevaret af ejeren eller operatøren, om fornødent på engelsk.

iv) Procedurer for indberetning til FAA af svigt, mangler og fejl og mistanke om ikke-godkendte dele (Suspected Unapproved Parts - SUP), der er opdaget eller bestemt til at blive monteret på luftfartsprodukter fra Amerikas Forenede Stater.

v) Procedurer med henblik på at underrette FAA om eventuelle ændringer af linjestationer, der:

(1) er beliggende i en EU-medlemsstat og

(2) vedligeholder luftfartøjer, som er registreret i Amerikas Forenede Stater og

(3) som vil få indflydelse på FAA's driftsspecifikationer.

vi) Procedurer med henblik på at kvalificere og overvåge yderligere faste lokaliteter inden for EU-medlemsstaternes liste i tillæg 2 til dette bilag.

vii) Procedurer, der er indført for at verificere, at alle aktiviteter, som gives i kontrakt eller udliciteres, er omfattet af bestemmelser om, at ikke-FAA-certificerede kilder skal returnere artiklen til AMO med henblik på afsluttende inspektion/afprøvning og frigivelse til drift.

viii) Procedurer for forelæggelse af kvartalsvise rapporter for FAA med angivelse af de 10 væsentligste kontrahenter/underkontrahenter (outsource Maintenance providers).

ix) Procedurer til sikring af, at større reparationer og større ændringer/modifikationer (jf. definitionen i 14 CFR) udføres i overensstemmelse med data, som er godkendt af FAA.

x) Procedurer til sikring af overensstemmelse med luftfartselskabers vedligeholdelsesprogram med henblik på vedvarende luftdygtighed (Continuous Airworthiness Maintenance Program - CAMP), herunder adskillelse af vedligeholdelse fra inspektion for de enheder, der af luftfartsselskabet/kunden er udpeget som enheder, som obligatorisk skal inspiceres (Required Inspection Items - RII).

xi) Procedurer til sikring af overensstemmelse med fabrikantens vedligeholdelseshåndbøger eller instrukser med henblik på vedvarende luftdygtighed (instructions for continued airworthiness - ICA) og håndtering af afvigelser. Procedurer til sikring af, at alle nuværende og gældende luftdygtighedsdirektiver (airworthiness directives - AD), som FAA har offentliggjort, står til rådighed for vedligeholdelsespersonalet på det tidspunkt, hvor arbejdet udføres.

xii) Procedurer til bekræftelse af, at AMO's ledere og ansatte med ansvar for den afsluttende inspektion og frigivelse til drift af luftfartsprodukter fra Amerikas Forenede Stater er i stand til at læse, skrive og forstå engelsk.

xiii) Procedurer, der gør det muligt jævnligt at arbejde uden for den faste lokalitet, når dette er aktuelt.

2.2 En AMO skal opfylde følgende for at bevare sin godkendelse i overensstemmelse med 14 CFR part 43 og part 145 i henhold til betingelserne i dette bilag. Luftfartsmyndigheden verificerer, at AMO:

a) tillader, at FAA, eller luftfartsmyndigheden på vegne af FAA, inspicerer den med hensyn til vedvarende overensstemmelse med kravene i EASA Part-145 og disse særlige betingelser (dvs. 14 CFR part 43 og part 145)

b) accepterer, at FAA's undersøgelser og håndhævelse foretages i overensstemmelse med FAA's regler og direktiver

c) samarbejder om eventuelle undersøgelser eller håndhævelses-foranstaltninger

d) fortsat overholder EASA Part-145 og disse særlige betingelser.

e) Når reglerne er overholdt, kan FAA forny AMO's oprindelige certificering efter 12 måneder og derefter hver 24. måned.

Tillæg 2

De følgende tekniske repræsentanter betragtes som kvalificerede med hensyn til opfyldelse af dette bilags bestemmelser:

Federal Aviation Administration

Det Europæiske Agentur for Luftfartssikkerhed

De følgende EU-medlemsstaters luftfartsmyndigheder betragtes som kvalificerede med hensyn til opfyldelse af dette bilags bestemmelser:

Republikken Østrig

Kongeriget Belgien

Den Tjekkiske Republik

Kongeriget Danmark

Republikken Finland

Den Franske Republik

Forbundsrepublikken Tyskland

Irland

Den Italienske Republik

Storhertugdømmet Luxembourg

Republikken Malta

Kongeriget Nederlandene

Republikken Polen

Den Portugisiske Republik

Kongeriget Spanien

Kongeriget Sverige

Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland

Tillæg 3

LUFTFARTSMYNDIGHEDERNES PROCEDURER

Luftfartsmyndighederne udfører på vegne af FAA og i overensstemmelse med aftalte JMCB-retningslinjer og –procedurer følgende aktiviteter:

1) I forbindelse med vedligeholdelsesorganisationers første ansøgning:

   a) Ansøgerens dokumentation i ansøgningen om FAA-certifikatet granskes.

   b) Ansøgeren underrettes om alle relevante procedurer.

   c) Alle oplysninger i ansøgningen granskes forud for indgivelsen til FAA, og FAA underrettes herom.

   d) Ansøgerens FAA-supplement til AMOs MOE granskes og godkendes.

   e) Der gennemføres en revision/inspektion af, hvorvidt AMO er i overensstemmelse med det gældende vejledende materiale.

   f) En komplet ansøgningspakke, herunder en kopi af tilsynsrapporten og en underskrevet henstilling om FAA-certificering, godkendes og forelægges FAA.

   g) En aktuel kopi af FAA-supplementet opbevares.

2) I forbindelse med en fornyelse af en vedligeholdelsesorganisations FAA-certifikat:

   En fornyelse foretages 12 måneder efter den første certificering og hver 24. måned derefter.

   a) Ansøgerens dokumentation i ansøgningen om FAA-certifikatet granskes.

   b) Det verificeres, at de(n) krævede inspektion(er) af anlægget har fundet sted.

   c) Eventuelle ændringer af FAA-supplementet til AMOs MOE granskes og godkendes.

   d) FAA underrettes om eventuelle konstateringer af relevans for den komplette inspektion af anlægget.

   e) En komplet ansøgningspakke, herunder en kopi af tilsynsrapporten og en underskrevet henstilling om fornyelse af FAA-certificeringen, godkendes og forelægges FAA.

3) I forbindelse med ændring af FAA-certifikatet:

a) Det sikres, at der ved alle ændringer som minimum forelægges en ansøgning.

b) I forbindelse med tilføjelse af linjestationer eller faste lokaliteter forelægges en rapport og en henstilling for FAA.

EASA FORM 3 – USA-GODKENDELSESCERTIFIKAT

GODKENDELSESCERTIFIKAT

REFERENCE EASA.145.XXXX

under henvisning til bestemmelserne i artikel 9, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 og den gældende bilaterale aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater certificerer Det europæiske luftfartssikkerheds-agentur (EASA) herved:

VIRKSOMHEDENS NAVN

ADDRESSE

ADDRESSE

ADDRESSE

som en del-145 vedligeholdelsesorganisation, der er godkendt til at vedligeholde de produkter, der er opført i FAA's Air Agency Certificate og tilhørende driftsspecifikationer, og udstede certifikater om frigivelse til tjeneste under anvendelse af ovennævnte reference med forbehold af følgende betingelser:

1. Omfanget af godkendelsen er afgrænset, jf. 14 CFR part 145 reparationsværk-stedets Air Agency Certificate og tilhørende driftsspecifikationer for arbejde, som udføres i Amerikas Forenede Stater (medmindre der i særlige tilfælde er truffet anden aftale med EASA).

2. Omfanget af godkendelsen går ikke videre end de tilladte EASA Part-145 ratings, jf. forordning (EF) nr. 2042/2003.

3. Denne godkendelse forudsætter vedvarende overensstemmelse med 14 CFR part 145 og forskellene som specificeret i vedligeholdelsesudførelses-procedurerne, herunder anvendelsen af FAA Form 8130-3 for frigivelse til drift for komponenter til og med kraftaggregater.

4. I certifikater for tilbagevenden til tjeneste henvises der til det ovennævnte EASA Part-145 godkendelsesreferencenummer og 14 CFR part 145 Air Agency Certificate number.

5. Under forbehold af, at ovenstående betingelser opfyldes, er denne godkendelse gyldig indtil den:

   [to års gyldighedsperiode]

   medmindre godkendelsen overdrages, afløses, inddrages eller tilbagekaldes.

Udstedelsesdato

Underskrevet

På EASA's vegne