EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 14.6.2007
KOM(2007) 325 slutlig

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

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om undertecknande av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ingående av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet

(framlagda av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

1. Den 24 november 2003 begärde kommissionen tillstånd från rådet att föra förhandlingar med Förenta staterna om ömsesidigt erkännande av certifieringsresultat i fråga om civil luftfartssäkerhet och miljömässig överensstämmelse.

2. Rådet gav sitt tillstånd den 9 mars 2004 och gav kommissionen instruktionerna att utföra dessa förhandlingar i enlighet med förhandlingsdirektiven samt utsåg en särskild kommitté skulle bistå kommissionen i detta.

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

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

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

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

5. För att uppnå detta krävs enligt förhandlingsdirektiven följande:

   (a) En progressiv tillnärmning av parternas krav och regleringsförfaranden.

   (b) Ett ökat förtroende för båda parters certifieringssystem så att alla medlemsstaternas behöriga myndigheter har möjlighet att i rimlig tid på Förenta staternas behöriga myndighets, dvs. luftfartsmyndigheten i USA (FAA), vägnar utföra de uppgifter som måste utföras för genomförandet av förordning (EG) nr 1592/2002.

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

   (d) Ett utökat samarbete baserat på regelbundna samråd mellan parterna i syfte att säkerställa att avtalet fungerar tillfredsställande, särskilt genom införande av lämpliga samarbetsmekanismer för ömsesidig kontroll av att de tillsynsmyndigheter som ansvarar för avtalets genomförande fortlöpande är lämpade för och klarar att sköta detta uppdrag.

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

2. FÖRHANDLINGSPROCESSEN

6. Förhandlingarna med USA har fokuserats på hur man kan möjliggöra ömsesidigt erkännande av godkännanden som intygar luftvärdigheten för luftfartyg, delar och anordningar monterade på dessa, samt av godkännanden för certifiering av organisationer som arbetar med konstruktion, produktion och underhåll. Godkännandena kommer att utfärdas av endera parten med tillämpning av vissa förfaranden i fråga om luftvärdighet och underhåll.

7. Under förhandlingarna beslutade de två sidorna att fastställa föreskrifter för dessa förfaranden i särskilda bilagor till avtalet och uttryckligen föreskriva (se artikel 4.F) att både avtalet och bilagorna är i lika hög grad bindande för parterna. Detta var nödvändigt eftersom bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer, inklusive Förenta staterna, fram till idag har varit utformade så att genomförandeförfarandena på särskilda områden som underhåll och luftvärdighet föreskrivits i dokument som inte utgjort en integrerad del av avtalet med tredjelandet. De har utan undantag avtalats mellan de civila luftfartsmyndigheterna med rättslig status som en samarbetsavtal, medan avtalen om luftfartssäkerhet har förhandlats mellan regeringar.

8. Förhandlingarna har skett parallellt med förtroendeskapande åtgärder:

(a) Inspektion av nationella myndigheter i syfte omfatta dem både av IPA och MIP. Även EASA har omfattas av en revision utförd av FAA i januari 2005, med ett uppföljningsbesök i februari 2006.

(b) ”Skuggning” av certifieringsprojekt: De amerikanska myndigheterna har begärt att FAA får följa certifieringsprojekt som utförs av EASA för att bekanta sig med de förfaranden som byrån använder. FAA och EASA har kommit överens om ett antal certifieringsprojekt för typcertifiering och kompletterande typcertifikat som kommer att ”skuggas” av FAA.

9. Sedan tillstånd att förhandla beviljades har de två förhandlingsteamen (vid sidan av ett flertal tekniska möten) sammanträtt nio gånger: I Bryssel den 10–11 mars och den 12–13 juli, och i Washington den 9–10 november 2004; i Bryssel den 13–1 april och den 14–15 december, och i Washington den 7–8 juli 2005; i Washington den 29–20 mars och i Bryssel den 14 juni 2006, samt i Bryssel den 1 mars 2007.

10. Den särskilda kommitté som inrättades av rådet i samband med att kommissionen beviljades tillstånd att förhandla sammanträdde tre gånger för att revidera texten: den 6 juli 2006 samt den 25 januari och den 19 mars 2007.

3. DEN RÄTTSLIGA GRUNDEN FÖR AVTALET

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

12. Vidare har gemenskapen uppnått inre harmonisering på de områden som täcks av förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EASA), dvs. på följande områden: Inledande och fortsatt luftvärdighet (inklusive underhåll) och miljömässig överensstämmelse för luftfartsprodukter. Denna förordning har kompletterats med en uppsättning tillämpningsföreskrifter (kommissionens förordningar nr 1702/2003 och nr 2042/2003) rörande de krav och förfaranden som skall iakttas av sökande, certifikatsinnehavare och myndigheter för att säkerställa kontinuerlig efterlevnad av de grundläggande kraven och målen enligt grundförordningen. Det föreslagna avtalet påverkar denna gemenskapslagstiftning i den mening som avses i domen i målet AETR.

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

4. AVTALETS STRUKTUR

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

15. Medlen för detta, dvs. att samarbeta och ömsesidigt godta respektive certifieringsresultat på området luftvärdighet och underhåll (metoder, tillämpningsområde när det gäller produkter eller tjänster, regleringsmässiga skillnader, även kallade ”särskilda villkor”) fastställs i bilagorna till avtalet. Det är här som det framförhandlade avtalet skiljer sig från existerande BASA-avtal mellan medlemsstaterna och tredjeländer, inklusive Förenta staterna. Det som anges i bilagorna till det föreliggande avtalet fastställs, när det gäller BASA-avtalen, vanligen i separata överenskommelser mellan civila luftfartsmyndigheter, och är därför inte bindande på samma sätt som ett fördrag. Dessa avtal kallas vanligen genomförandeförfaranden för underhåll (MIP) och genomförandeförfaranden för luftvärdighet (IPA). BASA-bestämmelser kan i praktiken endast träda i kraft efter undertecknande av ett IPA och/eller ett MIP, eftersom dessa texter anger hur de mål som fastställs i BASA-avtalen skall kunna uppnås. Detta är skälet till att

---

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

kommissionen under förhandlingarna har insisterat på att de förfaranden som styr ömsesidigt erkännande av certifieringsresultat på området luftvärdighet och underhåll bör integreras i avtalet som bilagor.

16. Liksom BASA-avtalen, vars tillämpningsförfaranden har den flexibilitet som krävs för en smidig daglig tillämpning med underlättad administrativ börda för alla inblandade myndigheter och enheter (olika certifikatsinnehavare och sökande som står under deras respektive tillsyn), innehåller det framförhandlade avtalet bilagor som stort sett återger innehållet i gemenskapens tillämpningsföreskrifter för luftvärdighetscertifiering (kommissionens förordning nr 1702/2003) och underhåll (kommissionens förordning nr 2042/2003) som kommer att ändras av parterna genom beslut fattat av den bilaterala tillsynsstyrelsen.

5. AVTALETS INNEHÅLL

5.1. Tydliga rättigheter och skyldigheter för båda parter

17. Avtalet går inte längre än vad som är tillåtet enligt tillämplig lagstiftning hos båda parter. Den tillämpliga lagstiftningen i Europeiska gemenskapen är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeiska byrå för luftfartssäkerhet samt dess tillämpningsföreskrifter inklusive eventuella ändringar av dessa.

18. Detta innebär att gemenskapssystemet återspeglas helt i utkastet till text som innehåller tydliga bestämmelser om ansvarsfördelning när det gäller certifiering av luftfartsprodukter och komponenter samt av organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning och underhåll av sådana produkter och komponenter. Detta framgår särskilt av artikel 3 (verkställande ledning), artikel 4 (allmänna bestämmelser) och artikel 19 (ikraftträdande, ändringar och upphävande).

5.2. Tydliga medel att uppnå målen enligt bemyndigandet

19. I utkastet anges att respektive parter skall godta överensstämmelse som konstaterats av den andra parten när detta har skett i enlighet med bestämmelserna i bilagorna – artikel 4.A.

20. I utkastet godkänns respektive parts tillsynsmyndighet för utfärdande av certifikat som intygar överensstämmelse med den andra partens system på denna andra parts vägnar – artikel 5.A.

21. För att upprätthålla parternas förtroende för varandra, innehåller avtalet föreskrifter om ett system för kontinuerligt samarbete och samråd som skall fungera genom ökat samarbete inom ramen för revision, inspektioner samt genom utan dröjsmål utfärdade meddelanden och samråd i alla frågor som faller inom avtalets tillämpningsområde – artikel 6 rörande samarbete inom regelgivning samt insyn.

5.3. Samarbete inom regelgivning och snabb tvistlösning

22. Avtalsutkastet har utformats för att fungera smidigt i det dagliga arbetet, så att tekniska frågor som uppstår i samband med dess tillämpning kan lösas så snabbt som möjligt.

23. En gemensam kommitté – den bilaterala tillsynsstyrelsen (styrelsen) – har skapats i detta syfte. Det har också inrättats två delkommittéer (den gemensamma tillsynsstyrelsen för certifiering och den gemensamma samordningsstyrelsen för underhåll) som skall rapportera till styrelsen och övervaka tillämpningen av bilagorna. Styrelsen och delkommittéerna har både samråds- och medlingsfunktioner; detta forum för konfliktlösning mellan parterna gör det möjligt för avtalet att fungera smidigt – artikel 3 (verkställande ledning) och 5 (bilagor).

24. Den bilaterala tillsynsstyrelsen har i uppdrag att diskutera och besluta om eventuella ändringar av tillämpningsförfarandena eller huruvida det behövs införas ett kompletterande förfarande i avtalet, i enlighet med bemyndigandet.

25. Samråd kan begäras oavsett tidpunkt – artikel 17. Parterna bör dock anstränga sig till det yttersta att lösa tekniska frågor på lägsta möjliga nivå, innan de förvandlas till ”tvistemål”.

5.4. Upprätthålla en hög nivå av förtroende för varandras system

26. För att upprätthålla en hög nivå av förtroende när det gäller båda sidors system för luftvärdighetscertifiering, måste gemenskapen och Förenta staterna uppfylla vissa skyldigheter:

- Säkerställa att deras tekniska ombud eller nationella luftfartsmyndigheter uppfyller sina skyldigheter enligt avtalet – artikel 4.D.

- Samarbeta inom kvalitetssäkring och möjliggöra för varandra att delta i standardiseringskontroller och övervakning av funktioner, myndigheter och företag – artikel 7.

- Samarbeta med att genomföra åtgärder knutna till en korrekt bedömning av överensstämmelsen när det gäller produkter, processer eller tjänster, i enlighet med tillämpliga bilagor – artikel 8.

- Utbyta säkerhetsuppgifter – tillgänglig information om olyckor och incidenter – artikel 9, och att säkerställa lämplig konfidentialitet vid informationsutbyte – artikel 11.

- Meddela varandra alla tillämpliga krav – artikel 10, att samråda med varandra om regleringsmässiga och organisatoriska ändringar på ett tidigt stadium – artikel 15. B och C.

5.5. Kraftfulla skyddsåtgärder

27. Avtalsutkastet har utformats i syfte att ge parterna den flexibilitet som krävs för att omedelbart reagera när det uppstår säkerhetsproblem eller för att införa den högre skyddsnivå de anser vara nödvändigt för säkerheten – artikel 15.A och B. Särskilda

förfaranden har föreskrivits för att ge båda sidor möjlighet att hantera sådana situationer, utan att avtalets giltighet äventyras.

28. Om parterna ändå skulle vara oförmögna att åtgärda en viss situation tillfredsställande, ger avtalstexten först och främst möjlighet att tillfälligt dra in erkännandet av den ifrågasatta behöriga myndighetens resultat – artikel 18 och sedan föreskrivs förfaranden för upphävande av en del av eller hela avtalet

2007/0110 (ACC)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om undertecknande av ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

med beaktande av kommissionens förslag[2], och

av följande skäl:

(1) Kommissionen har, på gemenskapens vägnar och i enlighet med rådets beslut om bemyndigande av kommissionen att inleda förhandlingar[3] , förhandlat fram ett avtal med Amerikas förenta stater om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Undertecknandet av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Förenta staterna om lagstiftningssamarbete på området civil luftfartssäkerhet (nedan kallat avtalet), godkänns härmed på gemenskapens vägnar, med förbehåll för rådsbeslut om ingående av avtalet. Texten till avtalet åtföljer detta beslut.

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

Artikel 2

Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att deras bilaterala avtal med Förenta staterna enligt tillägg 1 till detta avtal, beroende på vad som är lämpligt, kan antingen ändras eller upphävas när detta avtal träder i kraft.

---

2 EUT C […], […], s. […].

3 KOM (2003) 1319 slutlig, 24.11.2003.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På rådets vägnar
Ordförande

2007/0111 (ACC)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ingående av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

med beaktande av kommissionens förslag[4], och

av följande skäl:

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

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

(3) Avtalet bör godkännas.

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

(5) Medlemsstaterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att se till att deras bilaterala avtal med Amerikas förenta stater på samma område, beroende på vad som är lämpligt, antingen ändras eller upphävs den dag avtalet träder i kraft.

[4] EUT C […], […], s. […].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

(1) Avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet godkänns härmed på gemenskapens vägnar.

(2) Texten till avtalet åtföljer detta beslut.

(3) Rådets ordförande bemyndigas att utse den person som skall ha rätt att överlämna det meddelande som föreskrivs i artikel 19.2 i avtalet.

Artikel 2

(1) I den bilaterala tillsynsstyrelsen som inrättas genom artikel 3 i avtalet skall gemenskapen företrädas av Europeiska kommissionen biträdd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet och åtföljd av luftfartsmyndigheterna i egenskap av företrädare för medlemsstaterna.

(2) I tillsynsstyrelsen för certifiering som inrättas enligt punkt 2.1.1 i bilaga 1 till avtalet och den gemensamma samordningsstyrelsen för underhåll som inrättas enligt punkt 3.1.1 i bilaga 2 till avtalet skall gemenskapen företrädas av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet biträdd av de luftfartsmyndigheter som är direkt berörda av dagordningen för varje möte.

Artikel 3

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

– Antagande eller ändring av den bilaterala tillsynsstyrelsens interna förfaranden i enlighet med artikel 3.B i avtalet.

– Eventuella ändringar av bilagorna till avtalet i enlighet med artikel 19.B i avtalet, vilka är förenliga med och inte medför någon ändring av gemenskapens lagstiftning.

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

– Anta skyddsåtgärder i enlighet med artikel 15.B i avtalet.

– Begära samråd i enlighet med artikel 17.A i avtalet.

– Tillfälligt dra in ett erkännande av resultat samt återkalla indragningen i enlighet med artikel 18 i avtalet.

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

– Antagande av ytterligare bilagor i enlighet med artikel 3.C.7 och artikel 19.C i avtalet.

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

– Upphävande av enskilda bilagor i enlighet med artikel 19.E i avtalet.

Artikel 4

Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att deras bilaterala avtal med Förenta staterna enligt tillägg 1 till detta avtal, beroende på vad som är lämpligt, ändras eller upphävs när detta avtal träder i kraft.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

AVTAL MELLAN

FÖRENTA STATERNA

OCH

EUROPEISKA GEMENSKAPEN,

om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet

FÖRENTA STATERNA OCH EUROPEISKA GEMENSKAPEN (nedan kallade parterna),

som önskar bygga vidare på tiotals år av transatlantiskt samarbete när det gäller säkerheten inom den civila luftfarten och miljöprovning och godkännanden,

som strävar efter att förbättra det mångåriga samarbetet mellan Europa och Förenta staterna i syfte att garantera en hög nivå av säkerhet inom den civila luftfarten över hela världen samt att minska det ekonomiska trycket på luftfartsindustrin och aktörer när det gäller onödig regelmässig tillsyn.

som är beslutna att garantera fortsatt driftsäkerhet inom den civila luftfartsflottan och ett snabbt utbyte av information inom sektorn,

som är beslutna att utveckla ett omfattande system för lagstiftningssamarbete på områdena luftfartssäkerhet och miljöprovning och godkännanden, baserat på kontinuerlig kommunikation och ömsesidigt förtroende, och

som erkänner Förenta staternas och Europeiska gemenskapens medlemsstaters (”medlemsstaternas”) rättigheter och skyldigheter enligt konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1994 (”Chicago-konventionen”) och dess bilagor,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner:

A. *luftvärdighetsgodkännande*: ett resultat som visar att en konstruktion eller en konstruktionsändring av en civil flygteknisk produkt överensstämmer med tillämpliga

standarder eller att en enskild produkt överensstämmer med en konstruktionslösning som har befunnits överensstämma med nämnda standarder och därmed är i ett skick som innebär säker användning.

B. *luftfartsmyndighet*: en ansvarig statlig byrå eller –enhet i en medlemsstat i Europeiska unionen som på Europeiska gemenskapens vägnar utövar rättslig tillsyn över reglerade enheter och fastställer huruvida de iakttar tillämpliga standarder, föreskrifter och andra krav inom ramen för Europeiska gemenskapens behörighet.

C. *civil flygteknisk produkt*: civilt luftfartyg, luftfartygsmotor eller propeller, eller utrustning, del eller komponent som är avsedd att monteras på därpå.

D. *miljögodkännande*: som visar att en konstruktion eller en konstruktionsändring av en luftfartsprodukt överensstämmer med tillämpliga standarder rörande buller, utsläpp av bränsleångor eller avgaser.

E. *miljöprovning*: en process genom vilken en konstruktion eller en konstruktionsändring av en luftfartsprodukt utvärderas med avseende på överensstämmelse med tillämpliga standarder rörande buller, utsläpp av bränsleångor eller avgaser.

Teknisk ombud: för Förenta staterna, Federal Aviation Administration (FAA) och och för Europeiska gemenskapen, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).

G. *underhåll*: utövande av en eller flera av följande uppgifter: inspektion, översyn, skyddande åtgärder, eller utbyte av delar, material, utrustning eller komponenter till en civil luftfartsprodukt i syfte att säkerställa fortsatt luftvärdighet för en sådan produkt, eller installation av i förväg godkända ändringar eller modifieringar som utförs i enlighet med de krav som fastställts av lämpligt teknisk ombud.

H. *övervakning*: regelbunden övervakning för att fastställa oavbruten överensstämmelse med tillämpliga standarder.

I. *reglerad enhet*: en fysisk eller juridisk person vars verksamhet för provning av civil luftfartssäkerhet och miljööverensstämmelse samt för godkännande omfattas av en eller båda parternas lagstiftnings- eller regleringsområde.

Artikel 2

Syfte och tillämpningsområde

A. Syftet med detta avtal är följande:

(1) Att möjliggöra ömsesidigt erkännande, i enlighet med bilagorna till denna förordning, av konstaterad överensstämmelse samt godkännanden som utfärdats av tekniska ombud och luftfartsmyndigheter.

(2) Att främja en hög nivå av säkerhet inom lufttransporter.

(3) Att säkerställa en fortsatt hög nivå av regleringssamarbete och harmonisering mellan Förenta staterna och Europeiska gemenskapen, på de områden som anges under B.

B. Tillämpningsområdet för samarbetet enligt detta avtal är följande:

(1) Luftvärdighetsgodkännanden och övervakning av civila flygtekniska produkter.

(2) Miljöprovning och miljögodkännande av civila flygtekniska produkter.

(3) Godkännanden och övervakning av underhållsanläggningar.

C. Parterna får godkänna ytterligare områden för samarbete och erkännande genom skriftlig ändring av detta avtal i enlighet med artikel 19.

Artikel 3

Verkställande ledning

A. Parterna inrättar härmed en bilateral tillsynsstyrelse (”styrelsen”) som skall vara ansvarig för att detta avtal fungerar tillfredsställande och som skall sammanträda regelbundet för att utvärdera genomförandets effektivitet.

B. Styrelsen skall vara sammansatt av företrädare för

Förenta staterna, vars företrädare är Federal Aviation Administration (delat ordförandeskap), och

Europeiska gemenskapen, vars företrädare är Europeiska kommissionen (delat ordförandeskap) biträdd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet och åtföljd av medlemsstaternas luftfartsmyndigheter.

Styrelsen får tillfälligt bjuda in experter på specifika områden att delta i styrelsens sammanträden. Styrelsen får upprätta tekniska arbetsgrupper och skall övervaka deras arbete. Styrelsen skall utarbeta och anta interna förfaranden. Alla styrelsens beslut skall fattas i samförstånd och varje part skall ha en röst. Dessa beslut skall vara skriftliga och undertecknade av parternas företrädare i styrelsen.

C. Styrelsen får behandla alla frågor som hänför sig till tillämpningen av detta avtal. Styrelsen skall särskilt ha följande uppgifter:

(1) Ansvara för tvistlösning enligt artikel 17.

(2) Vid behov, göra ändringar i bilagorna i enlighet med artikel 19.B.

(3) Vara ett diskussionsforum för frågor som kan uppstå och ändringar som kan påverka genomförandet av detta avtal.

(4) Vara ett forum för diskussion av gemensamma strategier för säkerhets- och miljöfrågor inom ramen för detta avtal och för regelbundet utbyte av information om luftfartssäkerhetsfrågor, samt för samråd om föreslagna nya säkerhetsåtgärder samt ändringar av redan existerande sådana.

(5) Vara ett forum för förvarningsdiskussioner när det gäller parternas respektive utkast till nya förordningar eller lagstiftning.

(6) Vara ett forum för utbyte av information om planerade organisatoriska förändringar.

(7) Vid behov, anta kompletterande bilagor.

(8) Vid behov, lägga fram förslag för parterna om ändringar av detta avtal.

Artikel 4

Allmänna bestämmelser

A. Båda parter skall godta överensstämmelse som konstaterats och godkännande som utfärdats av den andra partens tekniska ombud samt, i USA:s fall överensstämmelse konstaterad och godkännanden utfärdade av luftfartsmyndigheterna, i enlighet med krav och villkor som fastställ i bilagorna till detta avtal.

B. Med undantag för vad som anges i bilagorna till detta avtal, skall avtalet inte vara utformat så att det innebär ömsesidigt godkännande eller erkännande av parternas standarder eller tekniska föreskrifter.

C. Parterna skall erkänna varandras system för delegering till av parterna utsedda personer eller reglerade enheter som existerar den dag detta avtal träder i kraft såsom likvärdiga när det gäller att uppfylla respektive parts lagstadgade krav. Parterna skall tilldöma överensstämmelse som konstaterats av dessa utsedda personer eller reglerade enheter, i enlighet med bilagornas bestämmelser, samma giltighet som överensstämmelse som konstaterats direkt av ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet. Delegeringssystem som genomförts efter det att denna förordning trätt i kraft skall omfattas av förtroendeskapande åtgärder.

D. Parterna skall se till att deras tekniska ombud och luftfartsmyndigheter uppfyller sina skyldigheter enligt detta avtal, inklusive bilagor.

E. Om en innehavare av typgodkännande överför sitt godkännande till en annan enhet, skall det tekniska ombud som ansvarar för typgodkännandet omedelbart underrätta det andra tekniska ombudet om överföringen.

F. Detta avtal, samt dess bilagor, är bindande för båda parter.

Artikel 5

Bilagor

A. För de områden som faller inom ramen för artikel 2.B.1, 2.B.2 och 2.B.3 är parterna ense om att respektive parts standarder, bestämmelser, rutiner och förfaranden för luftfart är tillräckligt med varandra överensstämmande för att det skall vara möjligt att ömsesidigt godta sådana godkännanden och konstateranden av överensstämmelse med överenskomna standarder som görs av en part på den andra partens vägnar, i enlighet med bilagorna. Parterna är också ense om att det finns tekniska skillnader mellan deras respektive luftfartssystem och att dessa tas upp i bilagorna.

B. När det gäller områden som läggs till i tillämpningsområdet för artikel 2.B i enlighet med artikel 2.C, skall parterna eller deras företrädare i styrelsen utarbeta nya bilagor som beskriver krav och villkor för ömsesidigt godkännande av sådan konstaterad överensstämmelse och sådana godkännanden, när de är överens om att båda parters standarder, regler, rutiner och förfaranden för luftfart på alla de samarbetsområden som läggs till är tillräckligt förenliga med varandra för att det skall vara möjligt att ömsesidigt godta sådana godkännanden samt konstateranden av överensstämmelse med överenskomna standarder son görs av en part på den andra partens vägnar

C. Var och en av bilagorna skall minst innehålla följande:

(1) Bestämmelser som gör det möjligt att skapa och upprätthålla förtroende för respektive parts tekniska ombud samt för alla aktuella luftfartsmyndigheters tekniska förmåga att uppnå resultat på den andra partens vägnar.

(2) Förfaranden för införande och tillfällig indragning av erkännande av konstaterad överensstämmelse samt godkännanden som utfärdats av en viss luftfartsmyndighet.

(3) En fastställd räckvidd för erkännande av konstaterad överensstämmelse och godkännanden mellan parterna.

(4) Bestämmelser rörande tekniska samråd mellan de tekniska ombuden.

(5) Bestämmelser för gemensamma samordningsorgan, när så är lämpligt.

(6) Bestämmelser som ger de tekniska ombuden tillstånd att utarbeta och underteckna tekniska genomförandeförfaranden.

Artikel 6

Lagstiftningssamarbete och insyn

A. De tekniska ombuden skall utarbeta och anta förfaranden för regleringssamarbete inom civil luftfartssäkerhet samt miljöprovning och godkännanden, med beaktande av relevanta riktlinjer för lagstiftningssamarbete mellan parterna. Dessa förfaranden skall omfatta möjligheter till samråd med experter från en av parternas tekniska ombud, luftfartsmyndigheter och näring samt möjlighet för dessa att på ett tidigt stadium delta i den andra partens utarbetande av regleringsmaterial på det civila luftfartsområdet.

B. I den mån det finns tillgängliga medel skall parterna, om så är lämpligt, säkerställa oavbrutet transatlantiskt samarbete inom viktigare initiativ på luftfartssäkerhetsområdet.

Artikel 7

Samarbete inom verksamhet för kvalitetssäkring och standardiseringskontroll

För att främja fortsatt förståelse av samt överensstämmelse mellan parternas regleringssystem på området civil luftfartssäkerhet har de tekniska ombuden rätt att delta i varandras respektive interna verksamhet för kvalitetssäkring och standardiseringskontroll som är knuten till ackreditering och övervakning, i enlighet med föreskrifterna i bilagorna.

Artikel 8

Samarbete inom verkställighet

Med förbehåll för tillämpliga lagar och andra förordningar enas parterna om att genom sina tekniska ombud eller luftfartsmyndigheter erbjuda samarbete och bistånd i alla eventuella undersöknings- eller verkställighetsförfaranden när det gäller föregivna eller misstänkta överträdelser av lagar eller andra förordningar som omfattas av detta avtal. Parterna skall dessutom omedelbart underrätta den andra parten om alla undersökningar som berör ömsesidiga intressen.

Artikel 9

Utbyte av säkerhetsuppgifter

Med förbehåll för tillämpliga lagar och andra förordningar är parterna ense om följande:

A. Att på begäran och i god tid förse varandra med sådan information rörande olyckor eller incidenter som involverar civila flygtekniska produkter eller reglerade enheter och som de tekniska ombuden har tillgång till.

B. Att utbyta annan säkerhetsinformation i enlighet med förfaranden som utarbetats av de tekniska ombuden.

Artikel 10

Tillämpliga krav, förfaranden och anvisningar

Parterna är ense om att underrätta varandra om alla tillämpliga krav, förfaranden och anvisningar på de områden som omfattas av detta avtal.

Artikel 11

Skydd av konfidentiella uppgifter och begäran om information

A. Parterna erkänner att information knuten till detta avtal som lämnas in av en reglerad enhet eller en part kan innehålla immaterialrätter, handelshemligheter, hemlig affärsinformation, konfidentiella uppgifter eller andra uppgifter som hålls hemliga av den reglerade enheten eller en annan person (skyddade uppgifter). Om inte annat föreskrivs enligt lag, får ingen av parterna kopiera, släppa eller visa information som identifierats som skyddad för någon annan person än en av den partens anställda, såvida inte den person eller enhet som har konfidentiellt intresse av den skyddade informationen har gett sitt skriftliga medgivande till detta.

B. I den mån Europeiska gemenskapen lämnar ut uppgifter till en luftfartsmyndighet eller någon annan enhet som utreder olyckor och incidenter inom civil luftfart, skall Europeiska gemenskapen behandla sådana skyddade uppgifter som känsliga dokument och säkerställa att berörd luftfartsmyndighet eller enhet inte kopierar, släpper eller lämnar ut sådana uppgifter till någon annan än personer som är anställda vid en berörd luftfartsmyndighet eller enhet, såvida inte den person eller enhet som har konfidentiellt intresse av den skyddade informationen har gett sitt skriftliga medgivande till detta.

C. Begäran från allmänheten om att få sådana uppgifter som avses i punkt A i denna artikel, inklusive tillträde till dokument, skall behandlas i enlighet med de lagar och andra förordningar som gäller i den part som mottar en sådan begäran. Ett tekniskt ombud som mottar en begäran om sådana uppgifter som tillhandahålls av den andra parten eller dess reglerade enheter skall samråda med den andra partens tekniska ombud innan sådan information får lämnas ut. Vid behov skall de tekniska ombuden hjälpa varandra att behandla den här typen av ansökningar.

Artikel 12

Tillämplighet

Om inte annat föreskrivs i bilagorna till detta avtal skall detta avtal dels tillämpas på Förenta staternas regleringssystem på området civil luftfart så som det tillämpas på Förenta staternas territorium och dels på Europeiska gemenskapernas regleringssystem på området civil luftfart så som det tillämpas på de territorier på vilka fördraget om

upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas samt enligt de villkor som fastställs i det fördraget (eller eventuella senare antagna instrument).

Artikel 13

Obehindrat tillträde

Av övervaknings- och kontrollskäl skall respektive parts tekniska ombud och luftfartsmyndigheter bistå den andra partens tekniska ombud så att detta kan få obehindrat tillträde till reglerade enheter som omfattas av dess behörighet.

Artikel 14

Avgifter

Respektive part skall sträva efter att säkerställa att de avgifter som deras tekniska ombud tar ut av sökande och reglerade enheter för tjänster som rör certifiering och godkännande inom ramen för detta avtal är rättvisa, rimliga och står i proportion till tjänsterna.

Artikel 15

Upprätthållande av regleringsbefogenheter

Inget i detta avtal skall vara utformat så att det begränsar en parts befogenheter när det gäller följande:

A. Att via sina lagstiftande och administrativa åtgärder samt regleringsåtgärder fastställa den skyddsnivå den anser lämplig för civilt luftfartskydd och miljöprovning och godkännanden.

B. Att vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder för att begränsa eller minimera eventuella undantag ifrån säkerhetsbestämmelserna. Om någon av parterna vidtar sådana åtgärder som påverkar verksamheten inom ramen för detta avtal skall den, i tillämpliga fall, informera den andra parten via ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet så snart som möjligt men inte senare än 15 dagar efter vidtagen åtgärd.

C. Att ändra sina lagar, förfaranden eller standarder och tillämpa dem på sina reglerade enheter. Om sådana ändringar skulle påverka genomförandet av detta avtal kan endera parten, eller dess tekniska ombud, begära samråd enligt artikel 17, i syfte att ändra detta avtal. Oavsett resultaten av sådana samråd skall inget i detta avtal hindra den berörda parten från att genomföra ändringen och tillämpa den på sina reglerade enheter.

Artikel 16

Andra avtal

A. Om inte annat anges i bilagorna till detta avtal skall rättigheter och skyldigheter som ingår i andra avtal som endera parten ingår med en tredjepart varken äga giltighet eller ha verkan för den andra parten i detta avtal.

B. Mot bakgrund av och vid ikraftträdandet av detta avtal skall Förenta staterna vidta nödvändiga åtgärder, och Europeiska gemenskapen skall, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, säkerställa att medlemsstaterna i Europeiska unionen vidtar nödvändiga åtgärder i syfte att, beroende på vad som är lämpligt, ändra eller upphäva de i tillägg 1 förtecknade bilaterala avtalen mellan Förenta staterna och enskilda medlemsstater i Europeiska unionen.

C. Om inte annat föreskrivs bilagorna skall konstaterad överensstämmelse samt godkännanden som är giltiga den dag detta avtal träder i kraft och som tidigare godtagits av Förenta staterna eller en medlemsstat i Europeiska unionen inom ramen för något av de bilaterala luftfartssäkerhetsavtal eller bilaterala luftvärdighetsavtal som förtecknas i tillägg 1, betraktas som giltiga av parterna i detta avtal i enlighet med de villkor som godtagits inom ramen för de förtecknade avtalen, till dess att de ersätts eller upphävs.

Artikel 17

Samråd och tvistlösning

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

B. Parternas tekniska ombud skall sträva efter att lösa alla meningsskiljaktigheter dem emellan rörande sitt samarbetet enligt detta avtal; detta skall ske genom samråd i enlighet med bestämmelserna i bilagorna till detta avtal.

C. Om de tekniska ombuden inte kan lösa tvisten i enlighet med föreskrifterna i punkt B, kan endera tekniskt ombud hänskjuta tvisten till styrelsen, som skall samråda i frågan.

Artikel 18

Tillfälligt återkallande av erkännande av resultat

A. Om samråden enligt artikel 17 inte leder till lösning av meningsskiljaktigheter som rör påvisad överensstämmelse och godkännanden får den ena parten underrätta den andra parten om sin avsikt att tillfälligt återkalla de erkännanden av konstaterad överensstämmelse och godkännanden som meningsskiljaktigheten gäller. En sådan underrättelse skall ske skriftligt och skälen till återkallandet skall anges.

B. Ett återkallande av detta slag skall träda i kraft 30 dagar efter underrättelsen, om inte den part som inledde förfarandet för återkallande före utgången av denna period skriftligen underrättar den andra parten om att den drar tillbaka sin underrättelse. Återkallandet skall inte påverka giltigheten i fråga om konstaterad överensstämmelse, certifikat och godkännanden som utfärdats av berört tekniskt ombud eller berörd luftfartsmyndighet hos parten före den dag återkallandet trädde i kraft. Återkallanden som trätt i kraft kan upphävas med omedelbar verkan efter en skriftväxling mellan parterna i detta syfte.

Artikel 19

Ikraftträdande, ändringar och upphävande

A. Detta avtal, inklusive bilagor, träder i kraft den första dagen i den andra månad som följer på den dag då parterna utväxlat diplomatiska noter som bekräftar att deras respektive interna förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts.

B. Avtalet får endast ändras skriftligen i samförstånd mellan parterna. Sådana ändringar träder i kraft den första dagen i den andra månad som följer på den dag då parterna utväxlat diplomatiska noter som bekräftar att deras respektive interna förfaranden för avtalets ikraftträdande eller ändringar av detta har slutförts. Bilagorna kan endast ändras efter beslut fattat av styrelsen.

C. Eventuella enskilda bilagor som utarbetas av styrelsen **efter dagen för detta avtals ikraftträdande** skall träda i kraft efter beslut fattat av styrelsen.

D. Detta avtal skall gälla till dess att en någon av parterna säger upp det. En sådan uppsägning skall ske med sextio dagars varsel och enligt skriftlig anmälan från den ena parten till den andra. Uppsägningen skall också innebära att alla ändringar av detta avtal och alla bilagor till avtalet upphör att gälla. Uppsägningen skall inte påverka giltigheten hos certifikat och andra godkännanden som beviljats av parterna enligt detta avtal, inklusive dess bilagor.

E. Enskilda bilagor till avtalet kan sägas upp av endera parten. Upphävande av enskilda bilagor skall träda i kraft sextio dagar efter den dag då den ena parten mottog den andra partens anmälan om uppsägning, såvida nämnda anmälan inte har återkallats. Vid upphävande av en eller flera bilagor, skall återstående bilagor fortsätta att gälla. Parterna skall dock samråda om det återstående avtalets fortsatta existens. Om de inte kan nå fram till ett samförstånd, kan avtalet upphävas av endera parten. Upphävandet skall träda i kraft sextio dagar från och med dagen för skriftlig anmälan av detta från den ena parten till den andra.

F. Efter en anmälan om upphävande av hela avtalet eller någon bilagorna till detta, skall parterna fortsätta att uppfylla sina skyldigheter enligt avtalet eller bilagorna till detta fram till den dag då upphävandet faktiskt träder i kraft.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Undertecknat i _____ den _____ 2007, i två original på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, holländska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska och ungerska. Om det föreligger tolkningsskillnader mellan texterna på de olika språken, skall den engelska texten ha företräde.

FÖR AMERIKAS FÖRENTA STATER: FÖR EUROPEISKA GEMENSKAPEN:

TILLÄGG 1

Land	**Bilaterala**
Österrike	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet; undertecknat i Wien den 14 januari 1997. Avtal rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighetsbevis för importerade luftfartyg; verkställt genom notväxling i Washington den 30 april 1959.
Belgien	Avtal rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighetscertifiering; verkställt genom notväxling i Bryssel den 12 februari och den 14 maj 1973.
Tjeckien	Tillämpningsförfaranden mellan FAA och Tjeckiens tillsynsmyndighet för den civila luftfarten när det gäller godkännande av typkonstruktion, luftvärdighetscertifiering, fortsatt luftvärdighet samt ömsesidigt samarbete och tekniskt bistånd inom ramen för avtalet mellan Förenta staterna och Tjeckoslovakien, undertecknat den 29 januari 1996. Avtal mellan Förenta staterna och Tjeckoslovakien rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighetsbevis för importerade luftfartyg; verkställt genom notväxling i Prag den 1 februari och den 21 oktober 1970.
Danmark	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet; undertecknat i Köpenhamn den 6 november 1998. Avtal rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighetscertifiering; verkställt genom notväxling i Washington 6 januari 1982.
Finland	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Helsingfors den 2 november 2000. Avtal rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighetsbevis för importerade importerade civila glidflygplan och civil luftfartsutrustning; verkställt genom notväxling i Washington den 7 mars 1974.
Frankrike	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Paris den 14 maj 1996. Genomförandeförfaranden för godkännande av typkonstruktion, produktionsverksamhet, verksamhet efter godkännande av typkonstruktion och tekniskt bistånd mellan myndigheter inom ramen för avtalet för främjande av flygsäkerhet mellan Amerikas förenta staters regering och Republiken Frankrikes regering, undertecknat de 24 augusti 2001. Genomförandeförfaranden för underhåll inom ramen för avtalet för

	främjande av luftfartssäkerhet mellan Amerikas förenta staters regering och Republiken Frankrikes regering, undertecknat den 14 maj 1996.
Tyskland	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Paris 23 maj 1996. Genomförandeförfaranden för godkännande av typkonstruktion, produktionsverksamhet, verksamhet efter godkännande av typkonstruktion och tekniskt bistånd mellan myndigheter inom ramen för avtalet mellan Amerikas Förenta stater och Förbundsrepubliken Tysklands regering, undertecknat de 3 augusti 2002. Genomförandeförfaranden för underhåll inom ramen för avtalet för främjande av luftfartssäkerhet mellan Amerikas förenta staters regering och Förbundsrepubliken Tysklands regering, undertecknat den 14 maj 1996.
Irland	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Dublin den 5 februari 1997. Genomförandeförfaranden för underhåll inom ramen för avtalet för främjande av luftfartssäkerhet mellan Amerikas förenta staters regering och Irlands regering, undertecknat den 5 februari 1999. 20 april 1999
Italien	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Rom den 27 oktober 1999. Genomförandeförfaranden för godkännande av typkonstruktion, produktionsverksamhet, verksamhet efter godkännande av typkonstruktion och tekniskt bistånd mellan myndigheter inom ramen för avtalet mellan Amerikas Förenta stater och Italiens regering, undertecknat de 4 juni 2002.
Nederländerna	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Haag den 13 september 1995. Genomförandeförfaranden för godkännande av typkonstruktion, produktionsverksamhet, verksamhet efter godkännande av typkonstruktion och tekniskt bistånd mellan myndigheter inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Nederländernas regering, undertecknat de 3 juni 2002.
Polen	Avtal rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighet för importerade luftfartsprodukter, i dess ändrade lydelse; verkställt genom notväxling i Washington den 8 november 1976.

Rumänien	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Bukarest den 10 september 2002. Avtal rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighetsbevis för importerade civila glidflygplan; verkställt genom notväxling i Washington den 7 december 1976. (*Anm. Förenta staterna begärde uppsägning av detta avtal i februari 2007. USA:s anmälan och Rumäniens svar kommer att innebära upphävande.)* Genomförandeförfaranden för godkännande av typkonstruktion, produktionsverksamhet, verksamhet efter godkännande av typkonstruktion och tekniskt bistånd mellan myndigheter inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Rumäniens regering, undertecknat den 24 september 2002.
Spanien	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i Washington den 23 september 1999. Avtal rörande ömsesidigt erkännande av luftvärdighetsbevis för importerade luftfartyg, i dess ändrade lydelse; verkställt genom notväxling i Madrid den 23 september 1957.
Sverige	Överenskommelse med Amerikas förenta stater för främjande av flygsäkerhet, undertecknat i Stockholm den 9 februari 1998. Genomförandeförfaranden för godkännande av typkonstruktion, produktionsverksamhet, verksamhet efter godkännande av typkonstruktion och tekniskt bistånd mellan myndigheter inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Sveriges regering, undertecknat de 3 juni 2002.
Förenade kungariket	Avtal för främjande av luftfartssäkerhet, undertecknat i London den 20 december 1995. Genomförandeförfaranden för godkännande av typkonstruktion, produktionsverksamhet, verksamhet efter godkännande av typkonstruktion och tekniskt bistånd mellan myndigheter inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Förenade kungariket Storbritanniens och Nordirlands regering, undertecknat 23 maj 2002. Genomförandeförfaranden för simulatorer inom ramen för avtalet för främjande av luftfartssäkerhet av den 20 december 1995 mellan Amerikas förenta staters regering och Förenade kungariket Storbritanniens och Nordirlands regering, revision 1, undertecknat den 6 oktober 2005.

BILAGA 1:

LUFTVÄRDIGHETSBEVIS OCH MILJÖCERTIFIERING

1. TILLÄMPNINGSOMRÅDE

1.1 Denna bilaga täcker 1) ömsesidigt erkännande av konstaterad överensstämmelse, godkännanden och dokumentation när det gäller

a) luftvärdighet och fortsatt luftvärdighet hos flygtekniska produkter (nedan kallade produkter), och

b) buller, utsläpp av bränsleångor eller avgaser.

1.2 Parterna skall, med stöd av artikel 4 i avtalet, ömsesidigt godta de resultat som respektive part uppnår inom ramen för de system som tillämpas av de tekniska ombuden eller luftfartsmyndigheterna, i enlighet med bestämmelserna i denna bilaga och, i tillämpliga fall, de tekniska genomförandeförfaranden som antas av de tekniska ombuden.

2. GEMENSAMMA SAMORDNINGSORGANET

2.1 Sammansättning

2.1.1 Ett gemensamt tekniskt samordningsorgan kallat tillsynsstyrelsen för certifiering och som är ansvarigt inför bilaterala tillsynsstyrelsen inrättas härmed under de tekniska ombudens gemensamma ledning. Den skall omfatta företrädare för varje tekniskt ombud som ansvarar för luftvärdighets- och miljöcertifiering, system för kvalitetsförvaltning och reglering.

2.1.2 Den gemensamma ledningen kan bjuda in deltagare i syfte att underlätta för tillsynsstyrelsen för certifiering att fullgöra sitt uppdrag.

2.2 Mandat

2.2.1 Tillsynsstyrelsen för certifiering skall sammanträda regelbundet i syfte att se till att denna bilaga fungerar och genomförs tillfredsställande. Den skall ha till uppgift att

a) utveckla, godkänna och se över de tekniska genomförandeförfarandena,

b) utbyta information rörande viktiga säkerhetsfrågor samt utarbeta åtgärdsplaner för att åtgärda dem,

c) säkerställa konsekvent tillämpning av denna bilaga,

d) lösa tekniska frågor som faller inom de tekniska ombudens ansvarsområde och utreda andra tekniska frågor som inte kan lösas på lägre nivå,

e) utveckla effektiva metoder för samarbete, bistånd och utväxling av information rörande säkerhet och miljöstandarder, certifieringssystem samt kvalitetsförvaltnings- och standardiseringssystem,

f) förvalta förteckningen över luftfartsmyndigheter som anges i tillägg I till denna bilaga i enlighet med de beslut som fattas av bilaterala tillsynsstyrelsen,

g) föreslå ändringar rörande denna bilaga för bilaterala tillsynsstyrelsen.

2.2.2 Tillsynsstyrelsen för certifiering skall rapportera olösta frågor till bilaterala tillsynsstyrelsen och säkerställa att beslut som fattas av bilaterala tillsynsstyrelsen rörande denna bilaga genomförs.

3. GENOMFÖRANDE

3.1 Allmänt

3.1.1 De tekniska ombuden skall utarbeta tekniska genomförandeförfaranden för genomförandet av denna bilaga särskilt med beaktande av till skillnaderna mellan parternas system för luftvärdighets- och miljöcertifiering.

3.1.2 Respektive tekniskt ombud och, i tillämpliga fall, respektive luftfartsmyndighet skall stödja begäran från den andra partens tekniska ombud och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndighet om tillträde till uppgifter som står under det andra tekniska ombudets och, i tillämpliga fall, den andra luftfartsmyndighetens kontroll, i syfte att genomföra verksamhet enligt denna bilaga.

3.2 Typgodkännande

3.2.1 USA:s tekniska ombud skall utföra de konstruktionsstatsfunktioner som åligger Amerikas förenta stater i enlighet med bilaga 8 till konventionen angående internationell luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1994 (Chicagokonventionen) med avseende på reglerade enheter som omfattas av dess behörighet.

3.2.2 EG:s tekniska ombud skall på medlemsstaternas vägnar utföra de konstruktionsstatsfunktioner som åligger dem i enlighet med bilaga 8 till

Chicagokonventionen, för reglerade enheter som omfattas av dess behörighet.

3.2.3 För att omfattas av ömsesidigt erkännande enligt detta avtal skall

a) EASA fungera som certifieringsmyndighet och endast godta certifieringsansökningar från sökande inom Europeiska gemenskapens territorium för ett första godkännande av deras konstruktioner, konstruktionsändringar och reparationsdata,

b) FAA fungera som certifieringsmyndighet och endast godta certifieringsansökningar från sökande inom Förenta staternas territorium för ett första godkännande av deras konstruktioner, konstruktionsändringar och reparationsdata.

3.2.4 Respektive tekniskt ombud skall via en valideringsprocess godkänna

a) utformning av luftfartyg, luftfartygsmotorer, propellrar och utrustning,

b) kompletterande typcertifikat,

c) vissa större ändringar av typkonstruktion, enligt definitionen i det tekniska genomförandeförfarandet, och

d) ändringar vad avser akustik och utsläpp

som har godkänts eller är på väg att godkännas av den andra partens tekniska ombud i samband med att det utövar sina konstruktionsstatsfunktioner. Valideringsprocessen, i enlighet med definitionen i de tekniska genomförandeförfarandena, skall så långt som det är praktiskt möjligt baseras på de tekniska utvärderingar, tester, inspektioner och den överensstämmelsecertifiering som utförts av det andra tekniska ombudet. Den grund för luftvärdighetscertifiering som utvecklats under valideringsprocessen för ett luftfartyg, en luftfartygsmotor eller propeller skall omfatta de standarder och koder för luftvärdighet som är i kraft den dag då ansökningarna inkommer till det tekniska ombud som utövar konstruktionsstatsfunktionerna. Grunden för miljöcertifiering skall utarbetas mot bakgrund av de ansökningsdatum som föreskrivs i de tekniska genomförandeförfarandena.

3.2.5 De tekniska ombuden skall se till att uppgifter rörande driftskrav som påverkar konstruktionen ställs till den andra partens förfogande under valideringsprocessen. Luftfartsmyndigheterna skall ställa sådana uppgifter till EASA:s förfogande.

3.2.6 De tekniska ombuden kan, när så är lämpligt, också använda en gemensam certifieringsprocess. Gemensam certifiering är en alternativ form av validering efter inbördes överenskommelse mellan den sökande och båda tekniska ombuden, i enlighet med de tekniska genomförandeförfarandena. Gemensam certifiering är särskilt lämpligt när komponenter i en ny produkt har konstruerats av en reglerad enhet som utövar sin verksamhet inom den andra partens territorium. Vid gemensam certifiering förväntas demonstration och konstaterande av överensstämmelse utföras lokalt av den andra partens tekniska ombud.

3.2.7 Eftersom parternas regleringssystem för andra delar, reparationskonstruktionsdata och konstruktionsändringar än de som täcks av punkt 3.2.4 betraktas som tillräckligt likvärdiga, vilket innebär att det inte krävs ett separat godkännande av den importerande partens tekniska ombud eller luftfartsmyndighet, skall det importerande tekniska ombudet godta delar, reparationskonstruktionsdata eller konstruktionsändringar som den andra partens tekniska ombud redan har godkänt eller på annat sätt godtagit i samband med utövandet av sina konstruktionsstatsfunktioner för dessa delar, reparationskonstruktionsdata eller konstruktionsändringar. De tekniska genomförandeförfarandena skall innehåll uppgifter om när det krävs ett separat godkännande från det tekniska ombudet.

3.2.8 Certifieringsförklaringar rörande godkännanden av typkonstruktion, inklusive information om buller- och utsläppsnivåer, skall anges i de tekniska genomförandeförfarandena.

3.2.9 Om en innehavare av typgodkännande överför sitt godkännande till en annan enhet, skall det tekniska ombud som ansvarar för typgodkännandet omedelbart underrätta det andra tekniska ombudet om överföringen. Det tekniska ombudet skall utarbeta förfaranden för att underlätta överföringen av certifikat mellan parternas reglerade enheter inom ramen för sina tekniska genomförandeförfaranden.

3.2.10 EASA skall godkänna USA:s certifieringsförfaranden som ett godtagbart alternativ till Europeiska gemenskapens krav när det gäller att styrka en sökandes kompetens.

3.3 Fortsatt luftvärdighet

3.3.1 De tekniska ombuden förbinder sig att vidta åtgärder för att avhjälpa säkerhetsmässiga problem med produkter som de har certifierat. Det tekniska ombuden skall utväxla information om rapporter om fel, störningar och defekter från certifikatinnehavarna, i syfte att stödja det andra tekniska ombudets undersökningar i fråga om driftsrelaterade svårigheter eller andra potentiella säkerhetsfrågor. Med utbytet av denna information mellan tekniska ombud skall den skyldighet som åligger innehavare av godkännande att rapportera fel, störningar och defekter till

den andra partens tekniska ombud inom ramen för den partens tillämpliga lagstiftning anses vara uppfylld. Åtgärder för att avhjälpa säkerhetsmässiga problem samt för utbyte av säkerhetsinformation skall definieras i de tekniska genomförandeförfarandena.

3.3.2 Om inte annat anges av respektive parts tekniska ombud gäller följande:

a) FAA skall utföra de konstruktionsstatsfunktioner för fortsatt luftvärdighet som åligger Amerikas förenta stater i enlighet med bilaga 8 till konventionen angående internationell luftfart när det gäller luftfartyg samt luftfartygsmotorer, propellrar och utrustning för hela produktens livscykel.

b) EASA skall på EU:s medlemsstaters vägnar utföra de konstruktionsstatsfunktioner för fortsatt luftvärdighet som åligger dem i enlighet med bilaga 8 till konventionen angående internationell luftfart när det gäller luftfartyg samt luftfartygsmotorer, propellrar och utrustning för hela produktens livscykel.

3.3.3 FAA skall utföra de tillverkarstatsfunktioner som åligger Amerikas förenta stater i enlighet med bilaga 8 till konventionen angående internationell luftfart när det gäller luftfartyg samt luftfartygsmotorer, propellrar och utrustning för hela livscykeln för den produkt som omfattas av deras behörighet. Luftfartsmyndigheterna och, i tillämpliga fall, EASA skall utföra de tillverkarstatsfunktioner som åligger EU:s medlemsstater i enlighet med bilaga 8 till konventionen angående internationell luftfart när det gäller luftfartyg samt luftfartygsmotorer, propellrar och utrustning för hela livscykeln för den produkt som omfattas av deras behörighet. Åtgärder för att avhjälpa säkerhetsmässiga problem skall definieras i de tekniska genomförandeförfarandena.

3.3.4 Eventuella ändringar av ägarförhållandet eller luftvärdighetsstatus i ett certifikat utfärdat av endera partens tekniska ombud skall meddelas det andra tekniska ombudet så snart som möjligt.

3.4 Produktion

3.4.1 De tekniska ombuden och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheterna skall, baserat på ett godtagbart produktionskvalitets-/inspektionssystem, utfärda produktionsgodkännanden till en tillverkare enligt det egna regleringssystemet, när denna tillverkare är involverad i export av luftfartyg, luftfartygsmotorer, propellrar och utrustning eller delar till den andra parten. Sådana produktionsgodkännanden skall garantera att alla luftfartyg, luftfartygsmotorer, propellrar, utrustning och delar överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts i den

importerande parten, har genomgått driftskontroll (i tillämpliga fall) och vid exporttillfället är i ett tillstånd som medger säker drift.

3.4.2 Eftersom parternas regleringssystem för produktion betraktas som tillräckligt likvärdiga, skall importerande tekniskt ombud eller luftfartsmyndighet inte utfärda sitt eget produktionsgodkännande för de tillverkare som regleras av den exporterande parten.

3.4.3 Varje tekniskt ombud och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndighet skall erkänna det andra tekniska ombudets eller den andra luftfartsmyndighetens produktionsgodkännande samt

a) produktionsgodkännanden som beviljats eller förlängts för tillverkare av luftfartyg, luftfartygsmotorer, propellrar, utrustning och delar inom deras territorium, samt för tillverkning av luftfartyg, luftfartygsmotorer, propellrar eller delar utanför deras territorium, och

b) produktionsgodkännanden för tillverkning av luftfartyg, luftfartygsmotorer, propellrar eller delar som beviljas på grundval av en tillverkares licensavtal eller lämpliga överenskommelse med en innehavare av godkännande av typkonstruktion på den andra partens territorium eller i ett tredjeland. När ett licensavtal för produktion av ett luftfartyg, en luftfartygsmotor eller en propeller innebär en uppdelning av konstruktionsstatsansvar och tillverkarstatsansvar mellan de två parterna, skall FAA och EASA eller, i tillämpliga fall, en luftfartsmyndighet ingå ett samarbetsavtal.

3.4.4 Respektive parts tekniska ombud och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheter skall uppfylla sina respektive tillsynsskyldigheter när det gäller tillverkare och leverantörer som godkänts enligt tillverkarens kvalitetssystem och vars anläggningar är belägna på den andra partens territorium, genom att förlita sig på den andra partens övervakningssystem när följande villkor är uppfyllda:

a) Det tekniska ombud eller den luftfartsmyndighet som ansvarar för övervakningen av innehavaren av produktionsgodkännande begär officiellt övervakningsbistånd.

b) Tillverkningsanläggningen har beviljats ett kompletterande produktionsgodkännande med liknande räckvidd, som utfärdats antingen av det tekniska ombudet eller luftfartsmyndigheten på det territorium där anläggningen är belägen.

c) Den andra partens tekniska ombud eller luftfartsmyndighet är villig och i stånd att utföra sådan verksamhet i den mån deras resurser tillåter.

d) De tekniska ombuden eller luftfartsmyndigheterna skall i lämplig utsträckning dokumentera de föreskrifter som gäller för allt sådant avtalat övervakningsbistånd.

3.4.5 För delar som tillverkas enligt den ena partens regleringssystem vid en anläggning belägen på den andra partens territorium skall de tekniska ombuden och luftfartsmyndigheterna godta auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg eller andra dokument enligt överenskommelse i stället för sin egen dokumentation, på följande villkor:

a) Tillverkningsanläggningen har beviljats ett produktionsgodkännande med liknande räckvidd, utfärdat antingen av ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet förtecknad i tillägg 1 som har tillsynsbefogenheter över denna tillverkningsanläggning. I tillämpliga fall, även följande:

b) Innehavaren av tillämpligt godkännande har beviljat leverantören skriftligt tillstånd för leverans till slutanvändaren, när detta är tillåtet enligt det regleringssystem som gäller för innehavaren av godkännandet.

3.4.6 För produkter som tillverkas enligt licensavtal skall de tekniska ombuden utarbeta förfaranden som säkerställer att alla konstruktionsändringar som införs av licensinnehavaren, via innehavaren av godkännandet av typkonstruktion, har godkänts av det tekniska ombud som utövar sitt konstruktionsstatsansvar för produkten i fråga.

3.5 Luftvärdighetsbevis för export

3.5.1 Respektive parts tekniska ombud eller, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheter, skall ömsesidigt erkänna den andra partens luftvärdighetsbevis för alla produkter när en produkt med tillämpligt luftvärdighetsbevis exporteras från den ena partens regleringsområde till den andra partens regleringsområde. De tekniska ombuden och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheterna eller vederbörligen godkända organisationer skall i samband med varje export utfärda följande luftvärdighetshandlingar:

a) Ett luftvärdighetsbevis för export för nya eller begagnade luftfartyg, i enlighet med definitionen i de tekniska genomförandeförfarandena.

b) Antingen ett luftvärdighetsbevis för export eller ett auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg för en ny luftfartygsmotor eller propeller.

(c) Ett auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg för ny del eller utrustning.

3.5.2 För nya produkter skall de tekniska ombud eller luftfartsmyndigheter som förtecknas i tillägg 1 (eller i tillämpliga fall deras utsedda regleringsenheter) genom utfärdande av ett särskilt luftvärdighetsdokument för export intyga att ett luftfartyg, en luftfartygsmotor eller propeller, en del eller utrustning

a) överensstämmer med en konstruktion som godkänts av det tekniska ombudet och som specificeras i databladet för godkännande av typkonstruktion, inklusive eventuella kompletterande typgodkännanden,

b) är i ett tillstånd som medger säker drift, inklusive förenlighet med alla luftvärdighetsdirektiv (om tillämpliga) eller säkerhetsinformationsnoter som utfärdas av det tekniska ombudet samt alla obligatoriska säkerhetsåtgärder (om tillämpliga) rörande tillverkning och underhåll vilka meddelas av relevant importerande luftfartsmyndighet,

c) har genomgått slutlig driftskontroll (om tillämpligt),

d) är försedda med lämplig märkning eller identifiering i enlighet med det importerande tekniska ombudets krav,

e) uppfyller alla kompletterande krav som föreskrivs och meddelas av det importerande tekniska ombudet, och

f) när det gäller ombyggda luftfartygsmotorer, att motorn har byggts om av motorns tillverkare.

3.5.3 De tekniska ombud eller luftfartygsmyndigheter som förtecknas i tillägg 1 (eller, i tillämpliga fall, deras utsedda reglerade enheter) skall endast godta ett begagnat civilt luftfartyg med antingen luftvärdighetsbevis av standardtyp eller ett särskilt/begränsat luftvärdighetsbevis under förutsättning att det finns en innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för Europa som kan styrka luftfartygets fortsatta luftvärdighet och att den andra partens tekniska ombud eller luftfartsmyndighet kan intyga att luftfartyget

a) har omfattats av lämpligt underhåll under den tid det varit i drift (vilket framgår av lämpliga underhållsregister) och

b) uppfyller kraven i punkt 3.5.2 a-e.

De inspektions- och underhållsregister som skall åtfölja begagnade luftfartyg beskrivs i de tekniska genomförandeförfarandena.

3.5.4 Alla luftvärdighetshandlingar skall innehålla lämpliga certifieringsförklaringar, i enlighet med de tekniska genomförandeförfarandena.

3.5.5 Om det exporterande tekniska ombudet eller den exporterande luftfartsmyndigheten i sitt arbete för att utfärda ett luftvärdighetsbevis inte kan uppfylla alla de krav som anges i punkt 3.5.2 a-f eller 3.5.2, skall det exporterande tekniska ombudet eller den exporterande luftfartsmyndigheten

a) omedelbart underrätta det importerande tekniska ombudet eller den importerande luftfartsmyndigheten,

b) samordnat med det importerande tekniska ombudet eller den importerande luftfartsmyndigheten, i enlighet med anvisningarna i de tekniska genomförandeförfarandena, besluta om godkännande eller avvisande av undantagen från kraven, innan luftvärdighetscertifieringen kan avslutas, och

c) dokumentera alla undantag som godkänts i samband med exporten av produkten.

3.5.6 Utöver de produkter som förtecknas i tillägg 1 till bilaga 1 skall FAA fortsätta att godta produkter som omfattades av ett bilateralt avtal rörande luftvärdighet förtecknat i tillägg 1 till avtalet och som är förenliga med en FFA-godkänd typkonstruktion, under förutsättning att de har tillverkats och har omfattats av utfärdande av lämpligt luftvärdighetsbevis före ikraftträdandet av detta avtal.

3.5.7 Europeiska gemenskapen skall inte kräva EPA-märkning (*European Parts Approval*) för delar som importeras från Förenta staterna utom när EASA agerar konstruktionsstat.

4. ERKÄNNANDE AV KONSTATERANDEN OCH GODKÄNNANDEN

4.1. Krav som skall uppfyllas för erkännande av resultat och godkännanden

4.1.1 De tekniska ombuden och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheterna skall införa ett certifierings- och övervakningssystem för de olika verksamheter som omfattas av denna bilaga. Systemet skall dokumenteras och omfatta organisationsstrukturen, personalens yrkeskvalifikationer samt de interna metoder och förfaranden som tillämpas för att utföra ovannämnda verksamheter.

4.1.2 Respektive tekniskt ombud och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndighet skall uppvisa tillräckliga kunskaper om varandras system vad gäller

luftvärdighets- och miljökrav, policy och riktlinjer knutna till detta samt förfaranden och organisationsstruktur.

4.1.3 Respektive tekniskt ombud och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndighet skall se till att personalen har lämpliga kvalifikationer och tillräcklig kunskap, erfarenhet och utbildning för att utöva sitt ansvar enligt detta avtal.

4.1.4 Dessa system skall omfattas av intern kvalitetsgranskning samt förfaranden för ackreditering eller standardiseringskontroll. De tekniska genomförandeförfarandena skall innehålla föreskrifter om de tekniska ombudens regelbundna deltagande i respektive ombuds interna kvalitetsgranskning samt förfaranden för ackreditering och standardiseringskontroll, samt i luftfartsmyndigheternas inspektioner i enlighet med punkt 4.2.3, i syfte att ömsesidigt upprätthålla förtroendet för den andra partens system. De tekniska ombuden och luftfartsmyndigheterna skall ställa sig till förfogande för sådana inspektioner samt se till att reglerade enheter garanterar tillträde för båda de tekniska ombuden.

4.2. <u>De tekniska ombudens och luftfartsmyndigheternas kvalifikationer</u>

4.2.1 Om inte annat föreskrivs i de tekniska genomförandeförfarandena, skall de tekniska ombuden anses uppfylla de krav som anges i punkt 4.1.1–4.1.3 efter fullbordad förtroendeskapande processs. När det gäller luftvärdighetscertifiering har den förtroendeskapande processen fullbordats, vilket framgår av att denna bilaga fogats till avtalet. När det gäller miljöcertifiering definieras den förtroendeskapande processen i de tekniska genomförandförfarandena.

4.2.2

Luftfartsmyndigheter som uppfyller kraven i punkt 4.1.1–4.1.3 för funktioner som rör produktion och luftvärdighetscertifiering förtecknas i tillägg 1 till denna bilaga, inklusive tillämpningsområdet för deras verksamhet.

4.2.3 Om Europeiska gemenskapen till följd av en standardiseringsinspektion utförd av EASA fastställer att andra luftfartsmyndigheter uppfyller kraven enligt punkt 4.1.1–4.1.3 skall de tekniska ombuden följa den process som anges i avsnitt 1 i de tekniska genomförandeförfarandena. Efter fullbordad process skall de tekniska ombuden föreslå bilaterala tillsynsstyrelsen eventuella ändringar av tillägg 1 som de anser vara lämpliga, inklusive eventuella ändringar av tillämpningsområdet för luftfartsmyndighetens verksamhet.

4.2.4

Om ett tekniskt ombud anser att det andra tekniska ombudets eller någon av luftfartsmyndigheterna inte längre besitter adekvat teknisk kompetens, skall de tekniska ombuden samråda och föreslå en åtgärdsplan, inklusive lämplig förtroendeskapande verksamhet, i syfte att åtgärda bristerna.

Om ett av de tekniska ombuden anser att erkännandet av konstateranden eller godkännanden som utfärdats av en luftfartsmyndighet tillfälligt bör upphöra att gälla, skall de tekniska ombuden samråda. Om förtroendet inte återupprättas genom ömsesidigt godtagbara åtgärder, kan endera tekniskt ombud hänskjuta frågan till bilaterala tillsynsstyrelsen. Om problemet inte kan lösas genom ömsesidigt godtagbara åtgärder, kan endera parten underrätta den andra parten i enlighet med artikel 18.A i avtalet.

4.2.5 De tekniska ombuden skall samråda så snart ett av de tekniska ombuden föreslår återinsättande av en luftfartsmyndighet som tidigare har strukits ur tillägg 1 av bilaterala tillsynsstyrelsen eller vars konstateranden eller godkännanden tillfälligt har återkallats.

5. MEDDELANDEN

All kommunikation mellan de tekniska ombuden och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheterna samt all dokumentation, skall ske på engelska. De tekniska ombuden får, från fall till fall, enas om undantag för uppgifter rörande certifiering av överensstämmelse.

6. TEKNISKA SAMRÅD

De tekniska ombuden enas om att lösa problem i samband med genomförandet av denna bilaga genom samråd. De tekniska ombuden skall anstränga sig att lösa problem på lägsta möjliga tekniska nivå med hjälp av det förfarande som anges i de tekniska genomförandeförfarandena, innan de hänskjuter frågan till bilaterala tillsynsstyrelsen.

7. TEKNISKT BISTÅND

7.1 På begäran och efter gemensam överenskommelse skall endera partens tekniska ombud eller, i tillämpliga fall, en luftfartsmyndighet erbjuda den andra partens tekniska ombud eller, i tillämpliga fall, en luftfartsmyndighet tekniskt bistånd inom ramen för certifiering och övervakning av fortsatt luftvärdighet när det gäller konstruktion, produktion, luftvärdighet och miljöcertifiering på den andra partens territorium. Förfarandet för sådant bistånd beskrivs i de tekniska genomförandeförfarandena.

7.2 De tekniska ombuden eller luftfartsmyndigheterna kan neka att tillhandahålla tekniskt bistånd på grund av bristande resurser, på grund av att produkten inte omfattas av detta avtal eller om anläggningen inte står under dess kontroll.

7.3 Vid tillhandahållande av tekniskt bistånd skall det tekniska ombud eller, i tillämpliga fall, den luftfartsmyndighet som står för biståndet tillämpa sin respektive parts regleringssystem och –förfaranden, såvida inte annat

avtalats av de tekniska ombuden eller, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheten. Tekniskt bistånd inklusive överensstämmelsekontroll, provningsövervakning och styrkande av överensstämmelse kan utföras av godkända/bemyndigade organisationer. Om en organisation som är godkänd i Europeiska gemenskapen inte har sådana befogenheter inom ramen för sitt produktionstillstånd, kan luftfartsmyndigheterna tillhandahålla sådant bistånd direkt eller genom att ge organisationen sådana befogenheter. Om en organisation som är godkänd i Europeiska gemenskapen inte har sådana befogenheter inom ramen för sitt konstruktionstillstånd, kan EASA tillhandahålla tekniskt bistånd direkt eller genom att ge organisationen sådana befogenheter.

7.4 Tekniskt bistånd kan också begäras i samband med import av begagnade luftfartyg som ursprungligen exporterats från Förenta staterna till Europeiska gemenskapen. Respektive parts tekniska ombud eller, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheter, skall bistå den andra partens tekniska ombud eller luftfartsmyndighet med att få fram information rörande luftfartygets konfiguration vid den tidpunkt då det lämnade tillverkaren.

8. ANMÄLAN AV UNDERSÖKNINGS– ELLER TILLSYNSÅTGÄRDER

Respektive parts tekniska ombud och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheter skall omgående underrätta den andra partens tekniska ombud och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheter om egna undersökningar eller tillsynsåtgärder som kan komma att omfatta 1) en produkt eller en reglerad enhet, vad avser luftvärdighets- eller miljöcertifiering eller 2) en åtgärd vidtagen av ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet som förefaller vara oförenlig med denna bilaga. De tekniska ombuden och, i tillämpliga fall, luftfartsmyndigheterna skall samarbeta genom att utbyta den information som behövs för undersökningar och tillsynsåtgärder av detta slag, inklusive för deras avslutande.

PRODUKTER GODKÄNDA AV EASA, LUFTFARTSMYNDIGHETER OCH FÖRENTA STATERNA,

TILLHÖRANDE EXPORTHANDLINGAR SAMT

TEKNISKT BISTÅND

SOM GODKÄNNS ENLIGT DETTA AVTAL

Europeiska gemenskapens tekniska ombud	**PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND**
EASA	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya luftfartyg som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade inom ramen för ett av EASA utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27. • Nya motorer och propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett EASA-utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation (POA) (punkt 3.4.3) och åtföljda av en EASA blankett 1 – auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg. • Följande nya delar tillverkade enligt ett av EASA utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation, som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som	• Konstruktionsdata (överensstämmelseintyg) och provningsövervakning.

Europeiska gemenskapens tekniska ombud	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

.

	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Österrike	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya små flygplan, mycket lätta flygplan (VLA), segelflygplan och motorsegelflygplan som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett österrikiskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett österrikiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett österrikiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya motorer och propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade inom ramen för en österrikisk tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, Auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett österrikiskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar tillverkade enligt ett av EASA utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation, som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en JAA blankett 1): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd.

	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
FAA	• Kontroll av överensstämmelse.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Belgien	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett belgiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett belgiskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Nya bemannade ballonger som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt EASA Part 21 subpart F eller enligt ett belgiskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett belgiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett belgiskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Tjeckien	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya små flygplan, mycket lätta flygplan (VLA), segelflygplan och motorsegelflygplan som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett tjeckiskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett tjeckiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 december 2008. Nya bemannade ballonger som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett tjeckiskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett tjeckiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2007. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett tjeckiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya motorer och propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett tjeckiskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkad enligt ett tjeckiskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljd av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett tjeckisk godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
	konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Danmark	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett danskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett danskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett danskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Finland	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett finskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett finskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett finskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	**PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND**
Frankrike	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya flygplan, helikoptrar, mycket lätta flygplan och segelflygplan som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett franskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett franskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya bemannade ballonger som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt EASA Part 21 subpart F eller enligt ett franskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett franskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett franskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya motorer och propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett franskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett franskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett franskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	**PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND**
	➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.
Godkännande av fransk dokumentation om delar tillverkade i Frankrike enligt ett amerikanskt produktionsgodkännande	• EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, skall godtas för delar tillverkade enligt det kvalitetssystem som tillämpas av en amerikansk innehavare av produktionsgodkännande (PAH), vid dennes leverantör i Frankrike, när leverantören även innehar ett franskt godkännande av tillverkningsorganisation (POA) för samma del.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Tyskland	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya flygplan, helikoptrar, mycket lätta flygplan, segelflygplan och motorsegelflygplan som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett tyskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett tyskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya bemannade ballonger som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt EASA Part 21 subpart F eller enligt ett tyskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett tyskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett tyskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett tyskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett tyskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya motorer och propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett tyskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett tyskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett tyskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
	omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.
Godkännande av tysk dokumentation om delar tillverkade i Tyskland enligt ett amerikanskt produktionsgodkännande	• EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, skall godtas för delar tillverkade enligt det kvalitetssystem som tillämpas av en amerikansk innehavare av produktionsgodkännande (PAH), vid dennes leverantör i Tyskland, när leverantören även innehar ett tyskt godkännande av tillverkningsorganisation (POA) för samma del.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Italien	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya flygplan, helikoptrar och mycket lätta flygplan (VLA) som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt italienskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett italienskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett italienskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett italienskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar tillverkade enligt ett italienskt godkännande av tillverkningsorganisation, som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en JAA blankett 1): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.
Godkännande av italiensk dokumentation om delar tillverkade i	• EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, skall godtas för delar tillverkade enligt det kvalitetssystem som tillämpas av en

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Italien enligt ett amerikanskt produktionsgodkännande	amerikansk innehavare av produktionsgodkännande (PAH), vid dennes leverantör i Italien, under förutsättning att leverantören även innehar ett italienskt godkännande av tillverkningsorganisation (POA) för samma del.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Litauen	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya segelflygplan och motorsegelflygplan som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett litauiskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett litauiskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett litauiskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett litauiskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar för ovan förtecknade produkter.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Luxemburg	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Följande nya delar som är tillverkade enligt ett luxemburgskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Nederländerna	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett nederländskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett nederländskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett nederländskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Polen	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya flygplan, helikoptrar, mycket lätta flygplan och segelflygplan som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett polskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett polskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett polskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya motorer och propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett polskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett polskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett polskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar för ovan förtecknade polska produkter. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
	konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Rumänien	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya segelflygplan, motorsegelflygplan och mycket lätta flygplan (VLA) som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett rumänskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett rumänskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett rumänskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkten. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd**.** • Kontroll av överensstämmelse**.**

.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Slovakien	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Följande nya delar som är tillverkade enligt ett slovakiskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Spanien	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya flygplan och mycket lätta flygplan som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett spanskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett spanskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett spanskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya bemannade ballonger som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett spanskt godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett spanskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett spanskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett spanskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
	ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Sverige	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett svenskt luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett svenskt godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett svenskt godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena. ➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
Förenade kungariket	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till USA	• Nya små flygplan och mycket lätta flygplan (VLA) som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenade kungariket utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett av Förenade kungariket utfärdat luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya luftfartyg som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenade kungariket utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett av Förenade kungariket utfärdat luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya bemannade ballonger som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenade kungariket utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation, samt åtföljda av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett av Förenade kungariket utfärdat luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Begagnade flygplan som överensstämmer med en FAA-godkänd konstruktion, som underhålls i enlighet med EASA Part 145 eller Part M och som åtföljs av en EASA blankett 27, ett luftvärdighetsbevis för export eller ett av Förenade kungariket utfärdat luftvärdighetsbevis för export utfärdat före den 28 september 2008. • Nya motorer och propellrar som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenade kungariket utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Ny utrustning som överensstämmer med en FFA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenade kungariket utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation och åtföljda av en EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, eller de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005. • Följande nya delar som är tillverkade enligt ett av Förenade

Luftfartsmyndighet i förtecknad EU-medlemsstat	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
	kungariket utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation och som är förenliga med FFA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett FAA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en EASA blankett 1 eller en JAA blankett 1, utfärdad före den 28 september 2005): ➢ Reservdelar oavsett konstruktionsstat vad avser produkt och/eller utrustning. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där EASA agerar konstruktionsstat för en konstruktionsändring för en sökande från EU. När dessa modifieringsdelar är knutna till ett STC-intyg från EASA, måste STC-intyget omfattas av de tekniska tillämpningsförfarandena.

	➢ Modifieringsdelar för alla produkter där USA agerar konstruktionsstat för konstruktionsändringen och delarna tillverkats enligt licensavtal med den amerikanska innehavaren av typgodkännandet (olika konstruktions- och tillverkarstat).
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för FAA	• Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.
Godkännande av Förenade kungarikets dokumentation om delar tillverkade i Förenade kungariket enligt ett amerikanskt produktionsgodkännande	• EASA blankett 1, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, skall godtas för delar tillverkade enligt det kvalitetssystem som tillämpas av en amerikansk innehavare av produktionsgodkännande (PAH), vid dennes leverantör i Förenade kungariket, under förutsättning att leverantören även innehar ett av Förenade kungariket utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation (POA) för samma del.

.

Förenta staternas tekniska ombud	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
FAA	
Produkter och tillhörande exporthandlingar som godtas för import till EU	• Nya luftfartyg som överensstämmer med en EASA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenta staterna utfärdat produktionsgodkännande samt åtföljda av en FFA blankett 8130-4, luftvärdighetsbevis för export. • Nya bemannade ballonger som överensstämmer med en EASA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenta staterna utfärdat produktionsgodkännande samt åtföljda av en FFA blankett 8130-4, luftvärdighetsbevis för export. • Nya luftfartyg som överensstämmer med en EASA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenta staterna utfärdat produktionsgodkännande samt åtföljda av en FFA blankett 8130-4, luftvärdighetsbevis för export. • Begagnade luftfartyg som överensstämmer med en EASA-godkänd konstruktion, underhållna enligt ett av FFA godkänt system (dvs. 14 CFR (Förenta staternas federala författningssamling) delarna 43, 65, 121, 125, 135, 145 or 129.14), åtföljda av en FAA blankett 8130-4, flygvärdighetsbevis för export. • Nya och ombyggda motorer, samt propellrar som överensstämmer med en EASA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenta staterna utfärdat produktionsgodkännande, samt åtföljda av en FAA blankett 8130-4, luftfärdighetsbevis för export. • Ny utrustning som överensstämmer med en EASA-godkänd konstruktion, tillverkade enligt ett av Förenta staterna utfärdat produktionsgodkännande samt åtföljda av en FFA blankett 8130-3, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg. • Följande nya delar tillverkade enligt ett av Förenta staterna utfärdat godkännande av tillverkningsorganisation, som är förenliga med EASA-godkända konstruktionsdata och får installeras i en produkt eller utrustning som omfattas av ett EASA-godkännande av typkonstruktion (åtföljda av en FAA blankett 8130-3, auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg): ➢ Reservdelar för produkten och/eller utrustningen inklusive delar som tillverkats enligt licensavtal med en innehavare av ett typgodkännande utfärdat av EASA. ➢ Modifieringsdelar för konstruktionsändringar där FAA utgör konstruktionsstat för konstruktionsändring eller

Förenta staternas tekniska ombud	PRODUKTER, EXPORTHANDLINGAR OCH TEKNISKT BISTÅND
	de delar som tillverkas under licensavtal med en innehavare av ett typgodkännande utfärdat av EASA. ➢ Reserv- och modifieringsdelar (PMA) enligt definitionen i de tekniska tillämpningsförfarandena, åtföljda av en FAA blankett 8130-3 med lämpliga certifieringsförklaringar.
Verksamhet för tekniskt bistånd som utförs för EASA	• Konstruktionsdata (överensstämmelseintyg) och provningsövervakning. • Produktionsövervakning och tillsyn som utförs som tekniskt bistånd. • Kontroll av överensstämmelse.

BILAGA 2:

UNDERHÅLL

1. SYFTE OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Parterna har gjort en bedömning av varandras standarder och system för godkännande av reparationsverkstäder/underhållsorganisationer som utför underhåll på civila flygtekniska produkter. I överensstämmelse med artikel 4.A i detta avtal omfattar denna bilaga ömsesidigt godtagande av konstaterad överensstämmelse, godkännanden, dokumentation och tekniskt bistånd när det gäller godkännanden och övervakning av reparationsverkstäder/underhållsorganisationer såsom anges i tilläggen till detta avtal. Inget i detta avtal skall tolkas så att det begränsar en parts befogenheter att agera i enlighet med artikel 15 i avtalet.

2. DEFINITIONER

2.1 *översyn:* en process som säkerställer att luftfartsartikeln helt överensstämmer med de tillämpliga toleranser vid drift som anges i typcertifikatinnehavarens eller utrustningstillverkarens anvisningar för fortsatt luftvärdighet eller i de data som godkänns eller godtas av myndigheten,
Ingen person får ange att en artikel varit föremål för översyn om den inte åtminstone tagits isär, rengjorts, inspekterats, undergått nödvändiga reparationer, monterats ihop och testats i enlighet med ovan angivna data.

2.2 *ändring eller modifiering:* en förändring av konstruktion, konfiguration, prestanda, miljöegenskaper eller operativa begränsningar för den berörda civila flygtekniska produkten.

2.3 *FAA-godkända data:* data som godkänts av FAA-administratören eller administratörens utsedda företrädare, inbegripet EG-konstruktionsdata som ömsesidigt godtas enligt bilaga 1.

2.4 *EASA-godkända data:* data som godkänts av EG:s tekniska ombud eller av en organisation som godkänts av det tekniska ombudet, inbegripet amerikanska konstruktionsdata som ömsesidigt godkänns enligt bilaga 1.

2.5 *särskilda villkor:* de krav i antingen avdelning 14 i Förenta staternas Code of Federal Regulations, delarna 43 och 145 (nedan kallad 14 CFR part 43 eller 14 CFR part 145) eller i bilaga II till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 (nedan kallad EASA del-145) som man på grundval av en jämförelse av de lagstadgade underhållssystemen fastställt som ej gemensamma för de båda systemen och som är så viktiga att de måste behandlas.

3. GEMENSAMT SAMORDNINGSORGAN

3.1 Sammansättning

3.1.1 En gemensam samordningsstyrelse för underhåll (Joint Maintenance Coordination Board, JMCB) som är ansvarig inför den bilaterala tillsynsstyrelsen, inrättas härmed under gemensam ledning av EASA:s direktör med ansvar för organisationsgodkännanden och FAA:s direktör för flygstandarder. JMCB skall bestå av lämpliga företrädare med ansvar för underhåll och kvalitetsförvaltningssystem och reglering från varje tekniskt ombud.

3.1.2 Den gemensamma ledningen får bjuda in ytterligare deltagare för att underlätta fullgörandet av JMCB:s mandat.

3.2 Mandat

3.2.1 JMCB skall sammanträda minst en gång per år för att säkerställa att den här bilagan fungerar och genomförs effektivt. JMCB skall ha till uppgift att

a) utveckla, godkänna och revidera riktlinjer för sådana processer som omfattas av den här bilagan,

b) förmedla information om viktiga säkerhetsfrågor och utarbeta handlingsplaner för hur dessa skall åtgärdas,

c) se till att denna bilaga tillämpas på ett konsekvent sätt,

d) lösa tekniska frågor som tillhör de tekniska ombudens ansvarsområden och granska andra tekniska frågor som inte kan lösas på lägre nivå,

e) utveckla, godkänna och revidera detaljerade riktlinjer för övergång, samarbete, bistånd, informationsutbyte och deltagande i varandras interna kvalitetsgranskningar, standardiseringsarbete och stickprovsinspektioner avseende underhåll och kvalitetsförvaltnings- och standardiseringssystem,

f) upprätthållande av den förteckning över luftfartsmyndigheter som anges i tillägg 2 till den här bilagan i enlighet med de beslut som fattas av den bilaterala tillsynsstyrelsen,

g) lämna förslag till den bilaterala tillsynsstyrelsen om ändringar av den här bilagan.

3.2.2 JMCB skall rapportera olösta frågor till den bilaterala tillsynsstyrelsen och se till att de beslut avseende den här bilagan som fattas av den bilaterala tillsynsstyrelsen genomförs.

4. GENOMFÖRANDE

4.1 Om inte annat följer av villkoren i den här bilagan är parterna överens om att deras tekniska ombud skall godta inspektioner och övervakning av reparationsverkstäder/underhållsorganisationer som görs av det andra tekniska ombudet, eller om tillämpligt, luftfartsmyndigheter, när det gäller konstateranden av överensstämmelse med deras respektive krav som grundval för utfärdande av och fortsatt giltighet för certifikat.

4.2 Certifikat som utfärdas av ett tekniskt ombud enligt denna bilaga skall inte överskrida räckvidden för behörigheter och begränsningar i det certifikat som utfärdas av det andra tekniska ombudet eller den andra luftfartsmyndigheten.

4.3 FAA-certifikat

4.3.1 Utan att det påverkar FAA-administratörens bestämmanderätt enligt 14 CFR part 145 skall FAA-certifikat och driftsspecifikationer utfärdas för en underhållsorganisation om den har godkänts för underhåll av en luftfartsmyndighet som anges i tillägg 2 till den här bilagan i enlighet med bilaga II till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, om den uppfyller de villkor som anges i denna bilaga, inbegripet de särskilda FAA-villkor som anges i tillägg 1, och en luftfartsmyndighet har utfärdat en rekommendation till FAA om certifiering eller gett sitt samtycke till detta.

4.3.2 FAA-certifikatet skall endast omfatta ytterligare fasta stationer belägna inom en medlemsstat som finns förtecknad i tillägg 2. Varje ytterligare fast lokalisering måste också övervakas av en luftfartsmyndighet som anges i tillägg 2.

4.3.3 FAA-certifikatet skall endast omfatta linjestationer som är belägna i en EU-medlemsstat och som övervakas av en luftfartsmyndighet som anges i tillägg 2.

4.4 EASA-certifikat

4.4.1 EASA-certifikat skall utfärdas för en reparationsverkstad såsom anges i tillägg 4 om denna av FAA har godkänts för underhåll i enlighet med 14 CFR part 145, uppfyller de villkor som anges i denna bilaga, inbegripet EASA:s särskilda villkor som anges i tillägg 1, och FAA har utfärdat en rekommendation om godkännande till EASA eller gett sitt stöd till detta, utom om EASA:s verkställande direktör finner att denna åtgärd inte är nödvändig för underhåll eller ändring av flygtekniska produkter som är registrerade eller konstruerade i en EU-medlemsstat eller delar som monterats på dessa produkter eller om EASA:s resurser inte tillåter en handläggning av ansökan.

4.4.2. EASA-certifikatet skall endast omfatta linjestationer belägna på Förenta staternas territorium.

4.5. De tekniska ombuden, och i tillämpliga fall luftfartsmyndigheterna, skall göra följande:

a) Utfärda rekommendationer till FAA om certifiering av reparationsverkstäder eller ge sitt samtycke till detta, eller till EASA när det gäller underhållsorganisationer.

b) Övervaka och tillhandahålla rapporter om hur underhållsorganisationer i Europeiska gemenskapen och reparationsverkstäder i Förenta staterna fortsätter att uppfylla de krav som beskrivs i den här bilagan.

c) Godta eller godkänna, såsom lämpligt, det supplement till organisationens manual/verkstadshandbok som lämnas av den sökande och som befinns uppfylla kraven i tillägg 1.

d) Följa de förfaranden som anges i tillägg 3.

4.6. Varje parts tekniska ombud, eller i tillämpliga fall luftfartsmyndighet, skall på begäran bistå den andra partens tekniska ombud, eller i tillämpliga fall luftfartsmyndighet, i samband med underhållsåtgärder, för att främja syftena med den här bilagan. De tekniska ombuden eller luftfartsmyndigheterna kan neka att tillhandahålla sådant tekniskt bistånd på grund av bristande resurser, på grund av att underhållsåtgärden inte omfattas av den här bilagan eller om anläggningen inte står under dess kontroll. Sådant bistånd kan innefatta, men är inte begränsat till

a) att på begäran utföra och rapportera om undersökningar, och

b) att på begäran ta fram och tillhandahålla data för rapporter.

4.7 De tekniska ombuden får utföra oberoende inspektioner av reparationsverkstäder/underhållsorganisationer när det är motiverat av särskilda säkerhetsskäl i enlighet med artikel 15.B i avtalet.

4.8 Parterna är överens om att underhåll och ändringar eller modifieringar av civila flygtekniska produkter som står under en parts jurisdiktion får göras och att en reparationsverkstad/underhållsorganisation som står under den andra partens jurisdiktion får fastställa att den berörda produkten åter får tas i bruk, när den har godkänts i enlighet med bestämmelserna i den här bilagan.

4.9 Parterna är överens om att akut eller ej rutinmässigt underhåll får utföras utanför det territorium som anges i artikel 12 i avtalet för att underhålla luftfartyg eller komponenter, efter förhandsgodkännande. Akut eller ej rutinmässigt underhåll skall godkännas i enlighet med förfaranden som fastställs av JMCB.

4.10 Eventuella ändringar som endera parten gör av sina civila luftfartsorganisationer, föreskrifter, förfaranden eller standarder, inklusive de tekniska ombudens och luftfartsmyndigheternas, kan påverka grunden för genomförandet av den här

bilagan. Följaktligen skall parterna, genom de tekniska ombuden, och om tillämpligt luftfartsmyndigheterna, underrätta varandra om planer till sådana förändringar vid första möjliga tillfälle och diskutera i vilken omfattning sådana planerade förändringar påverkar grunden för den här bilagan. Om samråd i enlighet med artikel 15.C i avtalet mynnar ut i samförstånd om att ändra den här bilagan skall parterna sträva efter att se till att sådana ändringar träder i kraft samtidigt som, eller snarast möjligt efter, ikraftträdandet eller genomförandet av den förändring som föranledde ändringen.

5. KOMMUNIKATION OCH SAMARBETE

5.1 Parterna skall, genom JMCB, utbyta en förteckning över kontaktpunkter för olika tekniska aspekter av den här bilagan. Denna förteckning skall upprätthållas av det tekniska ombudet.

5.2 All kommunikation mellan parterna, inklusive teknisk dokumentation som tillhandahålls för granskning eller godkännande såsom anges i den här bilagan, skall vara på engelska.

5.3 När akuta eller ovanliga situationer inträffar skall de tekniska ombudens, och i förekommande fall luftfartsmyndigheternas, kontaktpunkter kommunicera och se till att lämpliga åtgärder vidtas utan dröjsmål.

6. KVALIFIKATIONSKRAV FÖR GODTAGANDE AV KONSTATERAD ÖVERENSSTÄMMELSE

6.1. Grundregel

6.1.1 Varje parts tekniska ombud, eller i tillämpliga fall luftfartsmyndigheter, skall för den andra partens tekniska ombud demonstrera sina respektive system för tillsyn över reparationsverkstäder/underhållsorganisationer. För att utöva tillsyn över reparationsverkstäder/underhållsorganisationer på den andra partens vägnar skall varje parts tekniska ombud, eller om tillämpligt luftfartsmyndigheter, i synnerhet demonstrera att följande är effektivt och ändamålsenligt:

a) Rättslig och regleringsmässig struktur.

b) Organisatorisk struktur.

c) Resurser, t.ex. tillräckligt stor, kvalificerad personal.

d) Utbildningsprogram.

e) Interna strategier, processer och förfaranden.

f) Dokumentation och registrering.

g) Aktiva program för certifiering och övervakning.

h) Befogenheter över reglerade enheter.

6.2 Förtroende i den inledande fasen

6.2.1 De tekniska ombud och luftfartsmyndigheter som anges i tillägg 2 till den här bilagan uppfyller vid tidpunkten för det här avtalets ikraftträdande kraven i den här bilagan, efter förtroendeskapande åtgärder som genomförts med sikte på ingåendet av avtalet.

6.2.2. När JMCB fastställer att en luftfartsmyndighet med framgång slutfört en bedömning av om kraven i den här bilagan uppfyllts, skall JMCB lägga fram ett förslag till den bilaterala tillsynsstyrelsen om att den luftfartsmyndigheten skall införas i tillägg 2.

6.3. Fortsatt förtroende

6.3.1 De tekniska ombuden och luftfartsmyndigheterna skall fortsätta att utöva effektiv tillsyn såsom anges i punkterna 6.1.1 i enlighet med JMCB:s förfaranden.

a) De tekniska ombuden och luftfartsmyndigheterna skall framför allt göra följande:

i) Ha rätt att delta i varandras kvalitetsgranskningar, standardiseringsarbete och stickprovsinspektioner och utarbeta en årlig tidsplan för stickprovsinspektioner, som även omfattar ändringar som kan krävas som en anpassning till omständigheterna.

ii) Underkasta sig inspektioner enligt 6.3.1 a i.

iii) Se till att reglerade enheter ger båda tekniska ombuden tillträde för revision och inspektion.

iv) Tillhandahålla rapporterna från kvalitetsgranskningar, standardiseringsarbete och stickprovsinspektioner som är tillämpliga på den här bilagan.

v) Frigöra den personal som behövs för stickprovsinspektion.

vi) Ge tillgång till underhållsorganisationens arkiv och inspektionsrapporter, vilket även omfattar slutförda åtgärder för att säkerställa efterlevnaden.

vii) Tillhandahålla tolkning vid luftfartsmyndighetens kontor i samband med granskningen av underhållsorganisationers interna arkiv och dokumentation som är skrivna på det nationella språket.

viii) Bistå varandra vid färdigbehandlingen av eventuella resultat från inspektionen.

ix) Se till att varje stickprovsinspektion är identifierad och baserad på riskanalys och objektiva kriterier, utan att det påverkar de tekniska ombudens befogenheter.

b) De tekniska ombuden skall snarast möjligt meddela varandra om ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet inte klarar att uppfylla kraven i det här stycket. Om det ena tekniska ombudet anser att den tekniska kompetensen inte längre är tillfredsställande skall de tekniska ombuden samråda och föreslå en åtgärdsplan, som även omfattar eventuella korrigeringsåtgärder som är nödvändiga, för att avhjälpa bristerna.

c) Om ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet inte avhjälper brister inom den tidsram som anges i åtgärdsplanen får endera tekniska ombudet hänskjuta ärendet till JMCB.

d) När en part avser att tillfälligt dra in erkännanden av konstateranden eller godkännanden som gjort av ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet skall parten utan dröjsmål underrätta den andra parten i enlighet med artikel 18.A i avtalet.

7. ANMÄLAN AV UNDERSÖKNINGAR ELLER TILLSYNSÅTGÄRDER

7.1 I enlighet med artikel 8 i avtalet skall parterna, genom sina tekniska ombud, och i tillämpliga fall luftfartsmyndigheter, utan dröjsmål underrätta varandra om varje undersökning och färdigbehandling av ärenden som handlar om att en reparationsverkstad/underhållsverkstad som står under den andra partens jurisdiktion brister i efterlevnaden av sådant som omfattas av den här bilagan och denna brist skulle kunna leda till en tillsynsåtgärd i form av sanktioner eller i form av återkallande, tillfällig indragning eller begränsning av ett certifikat.

7.2 Denna underrättelse skall sändas till lämplig kontaktpunkt för den andra parten enligt den förteckning som avses i artikel 5 i denna bilaga.

7.3 Parterna förbehåller sig rätten att vidta sådana tillsynsåtgärder för att säkerställa efterlevnaden. I en del fall kan dock en part välja att granska de avhjälpande åtgärder som vidtas av den andra parten. Samrådsprocessen enligt den här bilagan om sådana åtgärder kommer att vara föremål för regelbunden gemensam översyn av JMCB.

7.4 Vid återkallande eller tillfällig indragning av ett certifikat enligt FAA 14 CFR part 145 för en reparationsverkstad eller ett certifikat för en godkänd underhållsorganisation enligt bilaga II till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, skall det tekniska ombudet, och i tillämpliga fall luftfartsmyndigheten, underrätta det andra tekniska ombudet om återkallandet eller den tillfälliga indragningen.

8. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

8.1 För överföring av godkännanden som utfärdats i enlighet med bilaterala avtal mellan Förenta staterna och medlemsstater i Europeiska gemenskapen som finns förtecknade i tillägg 1 till avtalet och som gäller när den här bilagan träder i kraft, är parterna eniga om följande övergångsbestämmelser.

8.2 Trots artikel 16.C skall godkännanden av reparationsverkstäder/underhållsorganisationer som utfärdas av ett tekniskt ombud eller en luftfartsmyndighet i enlighet med genomförandeförfaranden för underhåll

(nedan kallade MIP) enligt bilaterala avtal som finns förtecknade i tillägg 1 till avtalet och som gäller när den här bilagan träder i kraft, betraktas som gällande av parterna i detta avtal i enlighet med de villkor som godtas enligt de förtecknade avtalen under en tvåårsperiod från det här tilläggets ikraftträdande, under förutsättning att den reparationsverkstad/underhållsorganisation som erhållit sådana godkännanden fortfarande uppfyller de särskilda MIP-villkoren, i deras ändrade lydelse, fram till övergången till de särskilda villkoren enligt denna bilaga.

9. BESTÄMMELSER OM ÖVERFÖRING

Parterna är överens om att godkännanden för reparationsverkstäder belägna i EU-medlemsstater som finns förtecknade i tillägg 2, men som står under direkt FAA-tillsyn den dag då den här bilagan träder i kraft, skall överföras i enlighet med följande bestämmelser:

– Luftfartsmyndigheterna måste utbilda sin personal om förfaranden kopplade till det här avtalet, den här bilagan och de särskilda FAA-villkoren innan reparationsverkstäderna överförs.

– När tillräckligt många anställda har genomgått utbildningen för att tillhandahålla tillsyn över de anläggningar som överförs i enlighet med den här bilagan, skall FAA överföra inspektion, kontroll och övervakning av kvalificerade reparationsverkstäder enligt 14 CFR part 145 till lämplig luftfartsmyndighet.

– Överföringen till luftfartsmyndigheterna skall ske inom två år från dagen för det här tilläggets ikraftträdande i enlighet med JMCB-godkända förfaranden.

10. AVGIFTER

Avgifter skall tas ut i enlighet med artikel 14 i avtalet och i enlighet med tillämpliga bestämmelser i lagstiftning.

Tillägg 1

SÄRSKILDA VILLKOR

1. SÄRSKILDA EASA-VILLKOR TILLÄMPLIGA PÅ REPARATIONSVERKSTÄDER BASERADE I FÖRENTA STATERNA

1.1. För att godkännas enligt EASA del-145, i enlighet med villkoren i det här avtalet, måste reparationsverkstaden uppfylla alla särskilda villkor nedan:

1.1.1. Reparationsverkstadens ansökan skall lämnas i en form och på ett sätt som kan godtas av EASA.

a) Ansökningar om både inledande och fortsatt EASA-godkännande skall innehålla en förklaring som visar att EASA-certifikatet och/eller behörigheten är en förutsättning för underhåll eller ändring av flygtekniska produkter registrerade eller konstruerade i en EU-medlemsstat eller av delar som är monterade på sådana.

b) Reparationsverkstaden skall tillhandahålla ett supplement till sin reparationsverkstadsmanual (RSM) som är kontrollerad och godtagen av FAA på EASA:s vägnar. Alla ändringar av supplementet måste godkännas av FAA. Supplementet skall innehålla följande:

i) Supplementet måste innehålla en förklaring från den verksamhetsansvarige chefen för reparationsverkstaden, enligt definitionen i den gällande versionen av EASA del 145, där reparationsverkstaden förbinder sig att uppfylla kraven i den här bilagan och de särskilda villkor som anges.

ii) Detaljerade förfaranden för tillämpningen av ett oberoende kvalitetsövervakningssystem som omfattar tillsyn över alla olika anläggningar och linjestationer inom Förenta staternas territorium.

iii) Förfaranden för underhållsintyg/tillverkningsintyg eller godkännanden av att en produkt åter tas i bruk som uppfyller kraven i EASA del-145 för luftfartyg och användning av FAA blankett 8130-3 för luftfartygskomponenter och varje annan uppgift som krävs av ägaren eller operatören.

iv) För anläggningar med behörighet för flygplansskrov/luftfartyg, förfaranden för att säkerställa att luftvärdighetsbeviset och Airworthiness Review Certificate är giltiga innan ett underhållsintyg/tillverkningsintyg utfärdas.

v) Förfaranden för att säkerställa att reparationer och modifieringar enligt definitionen i EASA-krav utförs i enlighet med data som godkänns av EASA.

vi) Ett förfarande så att reparationsverkstäderna kan säkerställa att FAA-godkända program för introduktionsutbildning och fortbildning och varje ändring av sådana program, omfattar utbildning om mänskliga faktorer.

vii) Förfaranden för rapportering om villkor för icke-luftvärdighet såsom krävs i EASA del-145 om civila flygtekniska produkter till EASA, lutfartygkonstruktionsorganisationen och kunden eller operatören.

viii) Förfaranden för att säkerställa att kundens eller operatörens arbetsorder är fullständig och följs, inbegripet anmälda EASA-luftvärdighetsdirektiv och andra anmälda bindande anvisningar.

ix) Fungerande förfaranden för att säkerställa att underleverantörer uppfyller villkoren i dessa genomförandeförfaranden, dvs. användning av EASA-godkänd del-14-organisation eller, om en organisation som inte innehar ett godkännande enligt EASA del-145 används, att den reparationsverkstad som fastställer att produkten åter får tas i bruk har ansvaret för att garantera dess luftvärdighet.

x) Förfaranden som tillåter återkommande arbete på annan plats än den fasta lokaliseringen, om tillämpligt.

xi) Förfaranden för att säkerställa att lämpliga täckta hangarer finns tillgängliga för basunderhåll av luftfartyg.

1.2. För att fortsätta vara godkända enligt EASA del-145, i enlighet med villkoren i den här bilagan, måste reparationsverkstaden uppfylla kraven nedan. FAA skall kontrollera att reparationsverkstaden

a) tillåter att EASA, eller FAA på EASA:s vägnar, gör inspektioner för att kontrollera att kraven i 14 CFR part 145 och dessa särskilda villkor (dvs. EASA del-145) fortfarande uppfylls,

b) godtar att EASA kan vidta utredningsåtgärder eller åtgärder för att säkerställa efterlevnaden i enlighet med varje tillämplig EG-förordning och EASA-förfarande,

c) samarbetar med varje EASA-undersökning eller -åtgärd för att säkerställa efterlevnaden,

d) fortsätter att uppfylla kraven i 14 CFR part 43 och part 145 samt dessa särskilda villkor.

2. SÄRSKILDA FAA-VILLKOR SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ GODKÄNDA UNDERHÅLLSORGANISATIONER (AMO) SOM ÄR BASERADE I EU

2.1 För att godkännas enligt CFR part 145, i enlighet med villkoren i den här bilagan, måste den godkända underhållsorganisationen uppfylla alla särskilda villkor nedan.

2.1.1 Den godkända underhållsorganisationens ansökan skall lämnas i en form och på ett sätt som kan godtas av FAA.

a) Ansökan om både inledande och förnyad FAA-certifiering skall innehålla följande:

i) En förklaring som visar att FAA:s certifikat för reparationsverkstäder och/eller behörighet är en förutsättning för underhåll eller ändring av USA-registrerade flygtekniska produkter eller utlandsregistrerade flygtekniska produkter som är i bruk enligt bestämmelserna i 14 CFR.

ii) En förteckning över underhållsuppgifter, som godkänts av luftfartsmyndigheten, som skall läggas ut på entreprenad eller underentreprenad för utförande av underhåll på amerikanska civila flygtekniska produkter.

iii) När det gäller transport av farligt gods, en skriftlig bekräftelse som visar att alla berörda anställda har fått utbildning om transport av farligt gods i enlighet med ICAO-standarder.

b) Den godkända underhållsorganisationen måste tillhandahålla ett supplement på engelska till sin verkstadshandbok som godkänns av luftfartsmyndigheten och upprätthålls av den godkända underhållsorganisationen. När supplementet har godkänts av luftfartsmyndigheten skall det anses som godkänt av FAA. Alla ändringar av supplementet måste godkännas av luftfartsmyndigheten. FAA-supplementet till verkstadshandboken skall innehålla följande:

i) En undertecknad och daterad förklaring från verksamhetsansvarig chef där organisationen förbinder sig att uppfylla kraven i bilagan.

ii) En sammanfattning av dess kvalitetssystem som också skall omfatta de särskilda FAA-villkoren.

iii) Förfaranden för godkännande av underhållsintyg/tillverkningsintyg eller godkännanden av att en produkt åter tas i bruk som uppfyller kraven i 14 CFR part 43 för luftfartyg och användning av EASA-blankett 1 för komponenter. Detta innefattar de uppgifter som är ett krav enligt 14 CFR avsnitt 43.9 och 43.11 och alla eventuella

uppgifter som ägaren eller operatören måste föra eller förvara på engelska.

iv) Förfaranden för rapportering till FAA om fel, felfunktioner eller defekter och misstänkta ej godkända delar (Suspected Unapproved Parts, SUP) som upptäcks eller som är avsedda att monteras på amerikanska flygtekniska produkter.

v) Förfaranden för att underrätta FAA om varje förändring av linjestationer som

(1) är belägna i en EU-medlemsstat, och

(2) utför underhåll på USA-registrerade luftfartyg, och

(3) som kommer att påverka FAA:s driftsspecifikationer.

vi) Förfaranden för kvalifikationsprövning och övervakning av ytterligare fasta lokaliseringar inom ramen för EU-medlemsstaternas förteckning i tillägg 2 till den här bilagan.

vii) Fungerande förfaranden för att verifiera att all verksamhet som lagts ut på entreprenad/underentreprenad omfattar bestämmelser om att ej FAA-certifierade källor skall sända tillbaka artikeln till den godkända underhållsorganisationen för slutinspektion/testning och godkännande av att den åter tas i bruk.

viii) Förfaranden för inlämning av kvartalsvisa utnyttjanderapporter till FAA där de tio mest använda leverantörerna/underleverantörerna (tillhandahållande av underhåll på entreprenad).

ix) Förfaranden för att garantera att väsentliga reparationer och modifieringar (enligt definitionen i 14 CFR) utförs i enlighet med FAA-godkända data.

x) Förfaranden för att se till att lufttrafikföretagets program för fortlöpande luftfärdighetsunderhåll (Continuous Airworthiness Maintenance Program, CAMP), inbegripet separering av underhåll och inspektion för de punkter som av lufttrafikföretaget/kunden identifieras som obligatoriska inspektionspunkter (Required Inspection Items, RII).

xi) Förfaranden för att säkerställa att tillverkarens underhållsmanualer eller anvisningar för fortsatt luftfärdighet (continued airworthiness, ICA) och hantering av avvikelser följs. Förfaranden för att säkerställa att alla gällande och tillämpliga luftvärdighetsdirektiv (airworthiness

directives, AD) som offentliggörs av FAA finns tillgängliga för underhållspersonalen vid den tidpunkt då arbetet utförs.

(xii) Förfaranden för att bekräfta att den godkända underhållsorganisationens arbetsledare och anställda med ansvar för slutlig inspektion och för godkännande av att amerikanska flygtekniska produkter åter tas i bruk kan läsa, skriva och förstå engelska.

(xiii) Förfaranden som tillåter återkommande arbete på annan plats än den fasta lokaliseringen, om tillämpligt.

2.2 För att fortsätta vara godkända enligt 14 CFR part 43 och part 145, i enlighet med villkoren i den här bilagan, måste godkända underhållsorganisationer uppfylla kraven nedan. Luftfartsmyndigheten skall kontrollera följande när det gäller den godkända underhållsorganisationen:

a) FAA, eller luftfartsmyndigheten på FAA:s vägnar, måste tillåtas göra inspektioner där för att kontrollera att kraven i EASA del-145 och dessa särskilda villkor (dvs. 14 CFR part 43 och part 145) fortfarande uppfylls.

b) FAA måste få göra undersökningar och vidta åtgärder för att säkerställa efterlevnaden i enlighet med FAA:s regler och direktiv.

c) Den godkända underhållsorganisationen måste samarbeta med varje undersökning eller åtgärd för att säkerställa efterlevnaden.

d) Den godkända underhållsorganisationen måste fortsätta att uppfylla kraven i EASA del-145 och dessa särskilda villkor.

e) När kraven i bestämmelserna fortsätter att uppfyllas har FAA rätt att förlänga den godkända underhållsorganisationens inledande certifiering efter 12 månader och därefter var 24:e månad.

Tillägg 2

Följande tekniska ombud anses behöriga för denna bilagas syften:

Federal Aviation Administration.

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

Luftfartsmyndigheter i följande EU-medlemsstater anses behöriga för denna bilagas syften:

Republiken Österrike.

Konungariket Belgien.

Republiken Tjeckien.

Konungariket Danmark.

Republiken Finland.

Republiken Frankrike.

Förbundsrepubliken Tyskland.

Irland.

Republiken Italien.

Storhertigdömet Luxemburg.

Republiken Malta.

Konungariket Nederländerna.

Republiken Polen.

Republiken Portugal.

Konungariket Spanien.

Konungariket Sverige.

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.

Tillägg 3

LUFTFARTSMYNDIGHETERNAS FÖRFARANDEN

Luftfartsmyndigheter som handlar på FAA:s vägnar skall utföra följande, i enlighet med anvisningar och förfaranden som fastställs av JMCB:

1) I samband med underhållsorganisationens inledande ansökan:

   a) Granska den sökandes dokumentation för FAA-certifikatet.

   b) Inrätta de förfaranden som krävs för ansökan.

   c) Granska och se till att FAA får tillgång all information som föregår ansökan.

   d) Granska och godkänna den sökandes FAA-supplement till underhållsorganisationens AMO-verkstadshandbok.

   e) Genomföra en revision/inspektion av den godkända underhållsorganisationen för att fastställa om tillämpliga anvisningar följs.

   f) Godkänna och se till att FAA får tillgång till hela ansökningspaketet, inklusive en kopia av övervakningsrapporten och en undertecknad rekommendation om FAA-certifiering.

   g) Inneha en aktuell kopia av FAA-supplementet.

2) I samband med förlängning av en underhållsorganisations FAA-certifiering:

   Certifieringen skall förlängas 12 månader efter den inledande certifieringen och därefter var 24:e månad.

   a) Granska den sökandes dokumentation för FAA-certifikatet.

   b) Kontrollera att föreskrivna inspektioner (en eller flera) av anläggningarna genomförts.

   c) Granska och godkänna varje ändring av FAA-supplementet till underhållsorganisationens AMO-verkstadshandbok.

   d) Ge FAA råd om alla resultat som är relevanta för en komplett inspektion av anläggningarna.

   e) Godkänna och se till att FAA får tillgång till hela ansökningspaketet, inklusive en kopia av övervakningsrapporten och en undertecknad rekommendation om förlängning av FAA-certifiering.

3) I samband med ändring av FAA-certifieringen:

a) Se till att alla ändringar som ett minimum innefattar inlämnandet av en ansökan.

b) För tillägg av linjestationer eller fasta lokaliseringar skall en rapport och rekommendation lämnas till FAA.

EASA BLANKETT 3 - USA GODKÄNNANDECERTIFIKAT

GODKÄNNANDECERTIFIKAT

REFERENS EASA.145.XXXX

Med beaktande av artikel 9.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1592/2002 och det nu gällande bilaterala avtal mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater intygar Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) härmed följande:

FÖRETAGETS NAMN

ADRESS

ADRESS

ADRESS

är en underhållsorganisation enligt del-145 som godkänts för underhåll av produkter som finns förtecknade i FAA:s Air Agency Certificate och därmed förbundna driftsspecifikationer och för att utfärda relaterade underhållsintyg/tillverkningsintyg med användning av referensen ovan, under förutsättning att följande villkor uppfylls.

1. Godkännandets räckvidd är begränsad till den som anges i 14 CFR part 145 för reparationsverkstäders Air Agency Certificate och därmed förbundna driftsspecifikationer för arbete som utförs i Förenta staterna (om inte annat avtalas med EASA i det enskilda fallet).

2. Godkännandets räckvidd skall inte överskrida tillåtna EASA del-145-behörigheter enligt förordning EG (nr) 2042/2003.

3. Detta godkännande förutsätter ett fortsatt uppfyllande av kraven i 14 CFR part 145 och de skillnader som anges i underhållsförfarandena (Maintenance Implementation Procedures), inbegripet användning av FAA blankett 8130-3 för underhållsintyg/tillverkningsintyg/godkännande av att en produkt åter tas i bruk för komponenter, vilket inbegriper motoranläggningar.

4. Intyg om att en produkt åter får tas i bruk måste innehålla det ovan angivna referensnumret för godkännande enligt EASA del-145 och Air Agency Certificate-nummer enligt 14 CFR part 145 Air Agency Certificate.

5. Om ovan angivna villkor uppfylls skall det här godkännandet gälla till och med:

   [giltighetstid på två år]

   om inte godkännandet återlämnas, ersätts, upphävs eller återkallas.

Utfärdandedatum

Underskrift

På EASA:s vägnar