



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.5.2010
KOM(2010)266 endelig

2010/0143 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

**om indgåelse af en aftale mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik
Brasilien om civil luftfartssikkerhed**

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

- 1.1. Kommissionen anmodede den 4. august 2009 Rådet om bemyndigelse til at føre forhandlinger om en bilateral aftale med Den Føderative Republik Brasilien om gensidig anerkendelse af certificeringsresultater inden for civil luftfartssikkerhed og af miljøgodkendelse¹.
- 1.2. Rådet gav sin bemyndigelse den 9. oktober 2009 og pålagde Kommissionen at gennemføre disse forhandlinger i overensstemmelse med en række forhandlingsdirektiver og udpegede et særligt udvalg til at bistå Kommissionen med denne opgave.
- 1.3. Ifølge Kommissions bemyndigelse var det hensigten at indgå en aftale om gensidig anerkendelse af konstateringer – i første omgang med hovedvægt på certificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat. I bemyndigelsen bekræftedes det endvidere, at aftalen efter en tillidsskabende proces også kan omfatte godkendelse af og tilsyn med organisationer og personale, der deltager i vedligeholdelse af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat. En aftale mellem EU og Den Føderative Republik Brasilien bør sikre, at:
 - a) produkter, som konstrueres, fremstilles, ændres eller repareres under den ene parts myndighedskontrol, uden vanskelighed kan opnå de nødvendige godkendelser og registreres eller anvendes under den anden parts myndighedskontrol
 - b) fly, som registreres eller opereres under den ene parts myndighedskontrol, kan vedligeholdes af organisationer under den anden parts myndighedskontrol.
- 1.4. Hovedformålet med en sådan aftale vil være at lette handelen med varer og tjenesteydelser, der er omfattet af aftalen, og i videst muligt omfang begrænse dobbeltarbejde i forbindelse med vurderinger, prøver og kontrol til tilfælde med afgørende regelforskelle, idet det overlades til hver enkelt parts certificeringssystem at kontrollere overensstemmelsen med den anden parts krav.
- 1.5. Med henblik på at opfylde disse mål blev der peget på følgende i forhandlingsdirektiverne:
 - parternes krav og kontrolprocesser kan harmoniseres gradvist
 - hvordan tilliden til begge parters certificeringssystemer bevares ved at bygge på de vundne erfaringer fra samarbejdet mellem Den Føderative Republik Brasiliens civilluftfartsmyndighed (ANAC) og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur med henblik på at give alle medlemsstaters kompetente myndigheder mulighed

¹ Henstilling til Rådets afgørelse om at bemyndige Kommissionen til at føre forhandlinger om en bilateral aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Brasilien om gensidig anerkendelse af certificeringsresultater inden for civil luftfartssikkerhed og af miljøgodkendelser, SEK(2009) 1097 endelig af 3.8.2009.

for på vegne af ANAC at udføre de opgaver, de er pålagt at udføre i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 216/2008

- hver part kan gives mulighed for at overbevise sig om, at de organer, der forestår den anden parts kontrolprocesser, er i stand til på tilfredsstillende vis at udføre de overensstemmelsesvurderinger og lovpligtige tilsyn, som er nødvendige for udstedelse af dens egne godkendelser
- samarbejdet kan forbedres ved at afholde regelmæssige samråd mellem parterne for at sikre, at aftalen fungerer tilfredsstillende, navnlig ved at indføre hensigtsmæssige samarbejdsordninger, således at parterne på et gensidigt grundlag kan verificere, at de kontrolorganer, der står for gennemførelsen af aftalen, stadig er kvalificerede og kompetente
- der kan oprettes et system for løbende kontrol af, at aftalen fungerer efter hensigten, og dette gælder især for aftalens bilag, som udgør en integrerende del af aftalen, og aftalen kan administreres af et fælles udvalg bestående af repræsentanter for begge parter, som får til opgave hurtigt at finde løsninger på problemer, som opstår ved aftalens gennemførelse.

2. FORHANDLINGSPROCESSEN

- 2.1. Under forhandlingerne med Brasilien er der lagt vægt på, hvordan der kan åbnes for gensidig anerkendelse af certificering af luftdygtighed af luftfartøjer samt komponenter og apparatur, som er monteret i disse, og godkendelser af organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, produktion og vedligeholdelse heraf. Disse godkendelser udstedes af en af parterne under anvendelse af bestemte procedurer for luftdygtighed og vedligeholdelse. Under forhandlingerne blev de to parter enige om at nedfælde disse procedurer i separate bilag til aftalen.
- 2.2. Inden for rammerne af de forhandlinger, som blev påbegyndt i Bruxelles den 14. og 15. december 2009 - og som led i den tillidsskabende proces - udførte EASA et kontrolbesøg hos ANAC og den brasilianske luftfartsindustri fra den 22. til den 26. februar 2010. De væsentligste sikkerhedsområder, som var genstand for besøget, var konstruktionsgodkendelser samt certificerings- og produktionsgodkendelser. Derudover blev der i forbindelse med besøget foretaget en generel vurdering af det system til godkendelse af vedligeholdelse, som anvendes i Den Føderative Republik Brasilien. Som en del af kontrolbesøget blev der også aflagt besøg hos den brasilianske luftfartsindustri for at vurdere den måde, hvorpå ANAC varetager sit tilsyn heraf. Formålet med besøget blev opfyldt, idet det gav en bedre forståelse af ANAC's organisation og virkemåde samt af den brasilianske lovramme for civil luftfartssikkerhed, herunder af certificeringsaktiviteter vedrørende godkendelser af produktkonstruktion, og produktfremstilling samt vedligeholdelse og organisationer. Af besøget fremgår det, at det brasilianske system frembyder samme uafhængige verifikation af overensstemmelse, som er fastlagt i EU-lovgivningen (forordning (EF) nr. 216/2008 og (EF) nr. 1702/2003) i kraft af ANAC's direkte medvirken og anvendelsen af systemet med udpegede enheder (svarende til USA's system) til konstruktion og produktion. På vedligeholdelsesområdet viste besøget, at certificeringspraksis og -procedurer giver belæg for, at regelkravene overholdes på samme måde som for reglerne i EU-lovgivningen (forordning (EF) nr. 2042/2003).

Dog fremgik det også af besøget, at en yderligere tillidsskabende proces vil give et tydeligere billede af overvågningen af vedligeholdelsesorganisationer, som ANAC har godkendt.

- 2.3. Der er indgået en aftale ad referendum om indholdet af udkastet til aftale og to bilag om certificering af henholdsvis luftdygtighed og vedligeholdelse i Rio de Janeiro den 2. marts 2010.

3. AFTALENS RETSGRUNDLAG

- 3.1. Ifølge Domstolens retspraksis hører fjernelse af tekniske hindringer for samhandelen med varer inden for den fælles handelspolitikks anvendelsesområde, jf. EUF-traktatens artikel 207, stk. 1, og dermed under Den Europæiske Unions enekompetence².
- 3.2. Endvidere har Den Europæiske Union med ikrafttrædelsen i september 2002 af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA) opnået intern harmonisering på de områder, der er omfattet af denne forordning, det vil nærmere betegnet sige luftfartstekniske produkters oprindelige og vedvarende luftdygtighed (herunder vedligeholdelse) og miljørigtighed. Disse regler gælder som ændret ved forordning (EF) nr. 216/2008³. Denne forordning er suppleret med en række gennemførelsesforanstaltninger (Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 og (EF) nr. 2042/2003), hvori der fastlægges krav og procedurer, som skal følges af ansøgere, certifikatindehavere og myndigheder for at sikre, at grundforordningens væsentlige krav og mål altid efterkommes. Den foreslåede aftale får indflydelse på denne EU-lovgivning efter den retspraksis, der følger af AETR-dommen.
- 3.3. Derfor finder Kommissionen, at Den Europæiske Union har enekompetence til at indgå aftalen på grundlag af EUF-traktatens artikel 207, stk. 4, og artikel 100, stk. 2.

4. AFTALENS STRUKTUR

- 4.1. Den forhandlede aftale afspejler i det store og hele strukturen i en "klassisk" aftale om luftfartssikkerhed, kaldet "BASA" - Bilateral Aviation Safety Agreement, som betegner de eksisterende bilaterale flyvesikkerhedsaftaler mellem medlemsstater og tredjelande. Aftalen bygger i lighed med BASA'erne på gensidig tillid til den anden parts system og på sammenligningen af regelforskelle. Den fastlægger derfor forpligtelser og samarbejdsmetoder mellem den eksporterende og importerende myndighed, således at sidstnævnte kan udstede sit eget certifikat for luftfartsproduktet,

² Samling 1/94, WTO, [1994] Samling af afgørelser I-5267, præmis 33. I overensstemmelse med retspraksis indgås aftaler om gensidig anerkendelse for produkter almindeligvis på grundlag af EF-traktatens artikel 133. Se eksempelvis Rådets afgørelse 1999/78/EF af 22. juni 1998 om indgåelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Amerikas Forenede Stater om gensidig anerkendelse, EFT L 31 af 4.2.1999.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF, EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

-apparatet eller -delen uden at skulle dublere alle den eksporterende myndigheds vurderinger, samt procedurer til bilæggelse af tvister i forbindelse med ændring af aftalen.

- 4.2. Det fastlægges i aftalens bilag, hvordan parterne skal samarbejde og anerkende den anden parts certificeringskonstateringer på området luftdygtighed og vedligeholdelse (metoder, hvilke produkter eller tjenesteydelser er omfattet samt regelforskelle, der også kaldes "særlige betingelser"). Fra begyndelsen af forhandlingerne blev parterne enige om, at de særlige procedurer, som gør begge parter i stand til gensidigt at anerkende certificeringskonstateringer inden for de to områder, nemlig certificering af konstruktion og produktion og godkendelse af vedligeholdelsesorganisationer, skulle nedfældes i bilagene, som binder begge parter i samme omfang, og som er integrerende dele af aftalen.
- 4.3. Aftaleudkastet giver parterne mulighed for at overveje andre måder, hvorpå aftalens virkemåde kan forbedres, og for at fremsætte anbefalinger om ændringer via Det Fælles Udvalg, herunder om at tilføje nye bilag til aftalen. Det lader parterne frit vælge, hvordan aftalen og bilagene ændres, jf. proceduren, hvor parterne meddeler hinanden, at de nationale procedurer for ikrafttræden af en aftalt ændring er afsluttet. Navnlig, hvor ændringerne vedrører bestående bilag eller indføjelser af nye bilag, kan parterne enes om at ændre aftalen gennem en ukompliceret udveksling af diplomatiske noter.
- 4.4. Aftaleudkastet giver desuden Den Europæiske Union en nettofordel, fordi det etablerer gensidig anerkendelse af certificeringskonstateringer inden for alle luftfartsdygtighedsområder for alle medlemsstater. Det bør her bemærkes, at kun 6 medlemsstater har en bilateral aftale med Brasilien, som omfatter produktcertificering. Indtil nu har Transport Brasil også anerkendt europæiske myndigheders konstateringer, navnlig når disse var underlagt JAA's regi, i forbindelse med udstedelsen af deres egne godkendelser. På samme måde har JAA auditeret det brasilianske system og aftalt "outsourcingkontrakter" med de brasilianske myndigheder, som nøje beskriver de processer, der skal følges, for at JAA kan anbefale sine medlemmers myndigheder at anerkende konstateringerne. Samme fremgangsmåde bruges i forbindelse med godkendelsen af vedligeholdelsesorganisationer, hvor der kun findes 6 formelle aftaler. Også på dette område er der en "outsourcingordning" mellem Transport Brasilien og JAA, som gør, at JAA-medlemmernes myndigheder kan anerkende brasilianske reparationsstationer (vedligeholdelsesorganisationer), som de brasilianske myndigheder fører tilsyn med. Der er på nuværende tidspunkt ingen ordninger, der omfatter miljøcertificering af luftfartstekniske produkter.

5. AFTALENS INDHOLD

5.1. Entydige rettigheder og forpligtelser for parterne

- 5.1.1. Aftalen indeholder ingen forslag, der går videre, end hvad hver parts gældende lovgivning åbner mulighed for. Den gældende lovgivning for Den Europæiske Union er forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil med alle senere ændringer. Dette indebærer, at EU-systemet afspejles fuldt ud i tekstudkastet, hvor der fastsættes klare skel mellem opgaver, hvad angår certificering af

luftfartsprodukter og -komponenter og certificering af organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af sådanne produkter og sådanne komponenter.

5.1.2. På vedligeholdelsesområdet er ANAC's proces vedrørende personalekvalifikationer fundet fyldestgørende, men visse uddannelsesrelaterede processer mangler endnu at blive gennemført fuldt ud. På samme måde overvåges vedligeholdelsesorganisationer med en omfattende årlig audit, der udføres af to ANAC-auditorer, som benytter udførlige checklister. For at skabe fuld tiltro til det brasilianske overvågningssystem og bevare tilliden til dette system, fordi ANAC og EASA først for nylig er begyndt at samarbejde på vedligeholdelsesområdet, stiller aftalen forslag om alene at anerkende ANAC's certificering og overvågning fuldt ud, når der foreligger dokumentation for kapaciteten til at sikre overvågningen af vedligeholdelsesorganisationer. Når der er dokumentation for denne kapacitet, foreslås det i lighed med den bilaterale aftale mellem Den Europæiske Union og Canada om civil luftfartssikkerhed, at ANAC gives mulighed for at udstede godkendelser på vegne af EASA til vedligeholdelsesorganisationer, som befinder sig i Brasilien, og som udfører vedligeholdelse af luftfartøjer og dele, der er konstrueret i EU, uden at agenturet behøver at udstede sine egne certifikater/godkendelser på grundlag af de af ANAC udstedte certifikater/godkendelser. Dette er i overensstemmelse med europæiske lovkrav, jf. artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008, hvori det fastsættes, at inden for rammerne af en international aftale "kan" certifikater udstedes af EASA eller medlemsstaternes myndigheder på grundlag af certifikater udstedt af et tredjeland's myndigheder.

5.1.3. Kommissionen mener, at bestemmelserne i artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008 ikke er til hinder for, at Den Europæiske Union indgår en international aftale, hvorefter certifikater udstedt af et tredjeland's kompetente myndigheder automatisk gælder i Den Europæiske Union. Med dette mål for øje fastsættes følgende for vedligeholdelse i aftalen som overgangsforanstaltninger med henblik på at opbygge tillid:

- Parterne er enige om, at i forbindelse med proceduren for vedligeholdelse er overholdelse af den ene parts gældende lovgivning vedrørende vedligeholdelse og de regelkrav, der er fastsat i tillæg B1 til proceduren, det samme som overholdelse af den anden parts gældende lovgivning.
- Parterne er enige om, at i forbindelse med proceduren for vedligeholdelse anses de certificeringsmåder og -procedurer, der anvendes af hver af parternes kompetente myndigheder, for tilstrækkeligt bevis for overholdelsen af de ovenfor omhandlede krav.
- Parterne er enige om, at i forbindelse med proceduren for vedligeholdelse anses parternes respektive standarder for udstedelse af licenser til vedligeholdelsespersonale for at være ækvivalente.

5.2. Klare midler til at opfylde mandatets mål

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

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

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

5.3. Øget samarbejde om sikkerhedspolitik i kraft af gennemsigtighed og udveksling af sikkerhedsoplysninger

5.3.1. I aftaleudkastet gives parterne mulighed for at arbejde nært sammen om deres sikkerhedspolitik, idet de følger en proaktiv strategi for koordinering af deres sikkerhedspolitikker og -initiativer. Til dette formål foreslås det at udveksle oplysninger og data og udvikle fælles programmer for at øge kapaciteten til at forudsige og forebygge eller afbøde potentielle risici for den civile luftfart med henblik på at gennemføre et overvågningssystem for alle luftfartøjer, der opererer inden for deres territorier.

5.3.2. Samtidig med, at hemmeligholdelsen og beskyttelsen af (ophavsretligt) følsomme oplysninger opretholdes, giver aftalen (artikel 8a) begge parter mulighed for:

- a) efter anmodning hurtigt at forelægge den anden part oplysninger og bistand i relation til ulykker eller hændelser på områder, som er omfattet af denne aftale, og
- b) at udveksle andre sikkerhedsoplysninger om luftfartøjsoperationer og resultater af overvågningsaktiviteter, herunder rampeinspektioner af luftfartøjer, som anvender den ene parts lufthavne, efter procedurer, som opstilles af ANAC og EASA.

5.4. Regelmæssigt samråd og hurtig tvistbilæggelse

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

5.4.2. Det Fælles Udvalg har til opgave at drøfte og anbefale eventuelle ændringer til aftalen og dens bilag til parterne, og at udvikle arbejdsprocedurer for regelsamarbejde og åbenhed omkring alle aktiviteter, der ikke hører under sektorudvalgenes arbejdsområde. På denne måde kan der ske en konstruktiv drøftelse af spørgsmål, som ikke er omfattet af de to bilag, men omfattet af EU-lovgivningen (f.eks.

flyveoperationer, licenser og syntetiske træningsanordninger), som kan bane vejen for fremtidige ændringer af aftalen.

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

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

- 5.5.1. For at opretholde en høj grad af tillid til den anden parts system for certificering af luftdygtighed og vedvarende luftdygtighed forpligter Den Europæiske Union og Brasilien sig til:

- at meddele den anden part identiteten på den "kompetente myndighed"; for Den Europæiske Union indebærer dette en meddelelse til Brasilien om, at en national luftfartsmyndighed er auditeret (af EASA) med et positivt resultat, og at auditeringen viser, at den pågældende myndighed overholder Den Europæiske Unions lovgivning fuldt ud, at den er bekendt med kravene i brasiliansk lovgivning på de relevante områder, og at den kan opfylde de forpligtelser vedrørende certificering og vedligeholdelse, der følger af bilagene – artikel 5, stk. 2 og 3
- via regelmæssige audit at sikre, at de nationale luftfartsmyndigheder, der er meddelt som "kompetente myndigheder" til den anden part, fortsat er i stand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til aftalen og dens bilag – artikel 5, stk. 4 og 5
- at samarbejde om kvalitetssikring og tillade, at den anden part deltager i standardinspektioner og overensstemmelsesvurderinger (myndigheder og virksomheder) – artikel 5, stk. 6, og artikel 8, stk. 5
- at udveksle sikkerhedsdata – disponible oplysninger om ulykker og hændelser – artikel 8, stk. 4, og sikre en passende fortrolighed under udvekslingen af oplysninger – artikel 11
- at underrette den anden part om alle gældende krav og konsultere den anden part om reguleringsmæssige og organisatoriske ændringer i en tidlig fase – artikel 8.

5.6. Streng beskyttelsesforanstaltninger

- 5.6.1. Aftaleudkastet er udformet således, at parterne får den nødvendige fleksibilitet til at kunne reagere øjeblikkeligt over for sikkerhedsproblemer eller fastsætte et højere beskyttelsesniveau, som de anser for nødvendigt af sikkerhedshensyn – artikel 6. Der er fastsat specifikke procedurer for at sætte parterne i stand til at håndtere sådanne situationer, uden at aftalens gyldighed bringes i fare.

- 5.6.2. Hvis det viser sig, at parterne er ude af stand til på tilfredsstillende vis at afhjælpe en specifik situation, åbner aftalen mulighed for i første omgang at suspendere anerkendelsen af den omstridte kompetente myndigheds konstateringer – artikel 6 og 10, og dernæst findes der muligheder og procedurer, som kan benyttes til at bringe en del af eller hele aftalen til ophør – artikel 16, stk. 3.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasilien om civil luftfartssikkerhed

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, og 207, stk. 4, sammenholdt med artikel 218, stk. 6, litra a), og artikel 218, stk. 8, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴ og

under henvisning til godkendelse fra Europa-Parlamentet⁵ og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har på Den Europæiske Unions vegne ført forhandlinger om en aftale om civil luftfartssikkerhed med Den Føderative Republik Brasiliens regering i overensstemmelse med Rådets afgørelse om at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger.
- (2) Den af Kommissionen forhandlede aftale blev undertegnet den ... forbehold af senere indgåelse.
- (3) Aftalen bør godkendes.
- (4) Der skal fastsættes procedurer for Unionens deltagelse i de fælles udvalg, som skal nedsættes i henhold til aftalen, samt for vedtagelse af visse afgørelser om bl.a. ændring af aftalen og de tilhørende bilag, tilføjelse af nye bilag, opsigelse af individuelle bilag, samråd og bilæggelse af tvister og vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger.
- (5) Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at deres bilaterale aftaler med Brasilien om samme emne opsiges med virkning fra datoen for denne aftales ikrafttræden –

⁴ EUT C af , s. .

⁵ EUT C af , s. .

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasilien godkendes herved på Unionens vegne.
2. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.
3. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der er beføjet til at foranstalte den notifikation, der er omhandlet i aftalens artikel 16, stk. 1.

Artikel 2

1. Unionen skal i Det Fælles Udvalg, som nedsættes ved aftalens artikel 9, repræsenteres af Europa-Kommissionen, der bistås af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og ledsages af luftfartsmyndighederne som medlemsstaternes repræsentanter.
2. Unionen skal være repræsenteret i Det Fælles Sektorudvalg for Certificering, jf. afsnit 2.2.1 i aftalens bilag A, og i Det Fælles Sektorudvalg for Vedligeholdelse, jf. afsnit 4.1.1 i aftalens bilag B, ved Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som bistås af de luftfartsmyndigheder, der direkte er berørt af dagsordenen for hvert møde.

Artikel 3

1. Efter høring af det særlige udvalg, der er udnævnt af Rådet, fastlægger Kommissionen den holdning, som Unionen indtager i parternes fælles udvalg med hensyn til følgende spørgsmål:
 - vedtagelse eller ændring af procedurereglerne for parternes fælles udvalg, der er omhandlet i aftalens artikel 9.
2. Kommissionen kan efter høring af det særlige udvalg, der er omhandlet i stk. 1, iværksætte følgende foranstaltninger:
 - vedtage beskyttelsesforanstaltninger i overensstemmelse med aftalens artikel 6
 - anmode om samråd i overensstemmelse med aftalens artikel 15
 - træffe foranstaltninger med henblik på suspendering i overensstemmelse med aftalens artikel 10
 - ethvert andet tiltag fra en part ifølge aftalen med forbehold af stk. 3 og EU-lovgivningen.
3. Rådet træffer med kvalificeret flertal afgørelse i følgende spørgsmål på forslag af Kommissionen:

- vedtagelse af yderligere bilag i overensstemmelse med aftalens artikel 16, stk. 5
- eventuelle andre ændringer af aftalen, der ikke henhører under anvendelsesområdet i stk. 1.
- ophævelse af individuelle bilag i overensstemmelse med aftalens artikel 16, stk. 3.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Rådets vegne
Formand
[...]



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.5.2010
KOM(2010) 266 endelig

BILAG

AFTALE

**mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasilien om civil
luftfartssikkerhed**

Ledsagedokument til

forslaget til

RÅDETS AFGØRELSE

**om indgåelse af en aftale mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik
Brasilien om civil luftfartssikkerhed**

BILAG

AFTALE

mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasilien om civil luftfartssikkerhed

Ledsagedokument til

forslaget til

RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af en aftale mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasilien om civil luftfartssikkerhed

DEN EUROPÆISKE UNION og DEN FØDERATIVE REPUBLIK BRASILIEN, i det følgende samlet benævnt "parterne" —

SOM TAGER HENSYN TIL, at parterne hver især har besluttet, at den anden parts standarder og systemer til certificering af luftdygtighed og til miljøcertificering eller anerkendelse af civile luftfartsprodukter i tilstrækkelig grad svarer til sine egne til at gøre en aftale praktisabel,

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

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

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

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

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

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

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

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

SOM PÅTAGER SIG at udvikle et komplet system for regelsamarbejde om civil luftfartssikkerhed samt miljømæssig afprøvning og godkendelse på grundlag af løbende kommunikation og gensidig tillid,

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

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

Artikel 1

Mål

Målene for denne aftale er:

- a) i overensstemmelse med den gældende lovgivning for hver part at fastlægge principper og ordninger, som muliggør den gensidige anerkendelse af godkendelser udstedt af parternes kompetente myndigheder inden for de områder, der er omfattet af denne aftale, jf. artikel 4
- b) at give parterne mulighed for at tilpasse sig den voksende tendens hen imod multinational konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og udveksling af civile luftfartsprodukter, der vedrører parternes fælles interesse i civil luftfartssikkerhed og miljøkvalitet
- c) at fremme et samarbejde, som understøtter sikkerheds- og miljøkvalitetsmål
- d) at fremme og lette en vedvarende udveksling af civile luftfartsprodukter og -tjenester.

Artikel 2

Definitioner

I denne aftale forstås ved:

- a) "luftdygtighedsgodkendelse": en konstatering af, at konstruktionen eller ændringen af konstruktionen af et civilt luftfartsprodukt opfylder de standarder for luftdygtighed, der er fastlagt i en af parternes gældende lovgivning, eller at et produkt er i overensstemmelse med en konstruktion, for hvilken opfyldelsen af disse standarder tidligere er påvist, og som er i driftssikker stand
- b) "civilt luftfartsprodukt": ethvert civilt luftfartøj, luftfartøjsmotor, propel, underenhed, apparatur eller del, der er eller bliver monteret derpå
- c) "kompetent myndighed": et statsligt agentur eller en statslig enhed, som er udpeget som den kompetente myndighed af en part i forbindelse med denne aftale, og som udøver en lovfæstet ret til at vurdere overensstemmelsen af og til

at føre tilsyn med og kontrollere brugen eller salget af civile luftfartsprodukter eller -tjenester inden for en af parternes jurisdiktion, og som kan træffe håndhævelsesforanstaltninger med henblik på at sikre, at sådanne produkter og tjenester, der placeres på markedet inden for den pågældende parts jurisdiktion, overholder de gældende lovkrav

- d) "konstruktionsrelaterede driftskrav": drifts- eller miljøkrav, som enten påvirker produktets konstruktionskarakteristika eller konstruktionsdata vedrørende produktets drift eller vedligeholdelse, som gør det egnet til en bestemt slags drift
- e) "miljømæssig godkendelse": en konstatering af, at et civilt luftfartsprodukt opfylder standarder, der er fastsat i parternes gældende relevante lovgivning, for støj og/eller udstødningsemission
- f) "vedligeholdelse": gennemførelse af inspektion, overhaling, reparation, foranstaltninger til bevarelse eller udskiftning af dele, apparatur eller komponenter for et civilt luftfartsprodukt, med undtagelse af inspektion før flyvning, med henblik på at sikre produktets vedvarende luftdygtighed; det omfatter også udførelse af ændringer, men ikke projektering af reparationer og ændringer
- g) "kontrol": det periodiske tilsyn, som en kompetent myndighed gennemfører, med henblik på at fastslå, at de relevante gældende standarder fortsat overholdes
- h) "teknisk repræsentant": den nationale civile luftfartsmyndighed (ANAC) for Den Føderative Republik Brasilien og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) for Den Europæiske Union.

Artikel 3

Generelle forpligtelser

1. Parterne accepterer eller anerkender hver især, jf. bilagene til denne aftale, der udgør en integrerende del af aftalen, konstateringer i henhold til anførte procedurer, der anvendes ved vurderingen af overensstemmelse med den pågældende parts angivne love, forskrifter og administrative foranstaltninger, og som foretages af den anden parts kompetente myndigheder, idet det er underforstået, at de anvendte procedurer til vurdering af overensstemmelse sikrer overensstemmelsen til den modtagende parts tilfredshed, overensstemmelsen med denne parts love, forskrifter og administrative foranstaltninger og giver en sikkerhed, som svarer til den modtagende parts egne procedurer.
2. Stk. 1 finder først anvendelse, når eventuelle overgangsordninger, jf. bilagene til denne aftale, er afsluttet.
3. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det indebærer en gensidig anerkendelse af parternes standarder eller tekniske forskrifter og, medmindre andet er anført i denne aftale, ej heller derhen, at det indebærer gensidig anerkendelse af standarders eller tekniske forskrifters ækvivalens.

4. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser en parts beføjelse til med lovgivning, forskrifter eller administrative foranstaltninger at fastlægge et sikkerhedsniveau, som den pågældende part finder passende, i sikkerheds- og miljøspørgsmål og med hensyn til risici, der er omfattet af bilagene til denne aftale.
5. Konstatninger forelagt af delegerede personer eller godkendte organisationer, som via en af parternes gældende lovgivning er bemyndiget til at udføre en kompetent myndigheds opgaver, har samme gyldighed som konstatninger fra en kompetent myndighed i forbindelse med denne aftale. Den enhed hos en part, der er ansvarlig for gennemførelsen af denne aftale, jf. artikel 7, kan lejlighedsvis og efter forudgående meddelelse til modpartens gennemførelsesenhed, træde i direkte kontakt med en delegeret person eller godkendt organisation hos den anden part.
6. Parterne sikrer, at deres tekniske repræsentanter og/eller kompetente myndigheder lever op til deres ansvar i henhold til denne aftale og de tilhørende bilag.
7. Denne aftale og de tilhørende bilag er bindende for begge parter.

Artikel 4

Anvendelsesområde

1. Denne aftale gælder for:
 - a) luftdygtighedsgodkendelse og kontrol af civile luftfartsprodukter
 - b) vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer i drift
 - c) godkendelse og kontrol af produktion og produktionsanlæg
 - d) godkendelse og kontrol af vedligeholdelsesanlæg
 - e) miljømæssig godkendelse og miljømæssig afprøvning af civile luftfartsprodukter
 - f) dermed forbundne samarbejdsaktiviteter og
 - g) sikkerhedsinitiativer og udveksling af relevant sikkerhedsinformation.
2. Når parterne er enige om, at hver parts standarder, regler, praksis og procedurer for civil luftfart på andre samarbejdsområder – navnlig inden for flyveoperationer, certificering af flyvebesætninger og godkendelse af syntetiske træningsanordninger – er tilstrækkeligt kompatible til, at der kan indrømmes anerkendelse af konstatninger af overensstemmelse med aftalte standarder, som den ene part foretager på vegne af den anden, kan parterne i Det Fælles Udvalg aftale yderligere bilag, herunder overgangsordninger, med henblik på at udvide samarbejdet til disse andre områder, jf. proceduren i artikel 16.

Artikel 5

Kompetente myndigheder

1. En enhed, som er kvalificeret i henhold til en parts lovgivning, anerkendes som en kompetent myndighed af den anden part, når den er auditeret af den udpegede part med henblik på at fastslå, at enheden:
 - fuldt ud opfylder den auditerende parts lovgivning
 - er bekendt med den anden parts krav i forbindelse med den certificeringstype og det certificeringsomfang, der er ansøgt om, og
 - er i stand til at opfylde de forpligtelser, der er anført i bilagene.
2. Hver part underretter den anden part om identiteten af en kompetent myndighed, når der er gennemført en audit med et positivt resultat. Den anden part kan gøre indsigelse mod den pågældende kompetente myndigheds tekniske kompetence eller overensstemmelse, jf. stk. 6.
3. De i tillæg 1 og 2 opførte enheder skal anses for at opfylde bestemmelserne i stk. 1 for så vidt angår gennemførelsen af bilagene på denne aftales ikrafttrædelsestidspunkt.
4. Parterne sikrer, at deres kompetente myndigheder er og forbliver i stand til at foretage en korrekt overensstemmelsesvurdering af produkter eller organisationer i det omfang, det er relevant og omfattet af bilagene til denne aftale. Parterne sikrer i denne forbindelse, at der foretages periodisk auditering eller vurdering af deres kompetente myndigheder.
5. Parterne afholder samråd efter behov for at sikre, at tilliden til procedurene for overensstemmelsesvurdering bevares. Samrådet kan omfatte en parts deltagelse i den anden parts periodiske audit af overensstemmelsesvurderingsaktiviteter eller andre vurderinger af kompetente myndigheder.
6. Gør en part indsigelse mod en kompetent myndigheds tekniske kompetence eller overensstemmelse, underretter den part, der gør indsigelse, den anden part skriftligt om indsigelsen mod den pågældende kompetente myndigheds tekniske kompetence eller overensstemmelse og om sin hensigt om at suspendere sin anerkendelse af konstateringer fra den pågældende kompetente myndighed. Sådanne indsigelser skal være objektive og velbegrundede.
7. Enhver indsigelse anmeldt i henhold til stk. 6 drøftes i Det Fælles Udvalg, som er nedsat i henhold til artikel 9, og som kan beslutte at suspendere anerkendelsen af konstateringer fra den pågældende kompetente myndighed, eller at der er behov for en verifikation af dens tekniske kompetence. En sådan verifikation foretages normalt hurtigt af den part, der har jurisdiktion over den pågældende kompetente myndighed, men kan foretages af parterne i fællesskab, hvis de beslutter det.
8. Hvis Det Fælles Udvalg ikke har kunnet løse en tvist vedrørende en indsigelse, der er anmeldt i henhold til stk. 6, inden 30 dage fra underretningen, kan den part, der gør indsigelse, suspendere sin anerkendelse af konstateringer fra den pågældende kompetente myndighed, men skal anerkende konstateringer fra den kompetente myndighed, som ligger forud for datoen for underretningen. En sådan suspensering forbliver i kraft, indtil Det Fælles Udvalg har løst problemet.

Artikel 6

Beskyttelsesforanstaltninger

1. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser en parts beføjelse til omgående at træffe alle passende foranstaltninger, hvis der er risiko for, at et produkt eller en tjenesteydelse:
 - a) bringer personers helbred eller sikkerhed i fare
 - b) ikke opfylder den pågældende parts gældende love, forskrifter og administrative foranstaltninger inden for denne aftales anvendelsesområde eller
 - c) på anden vis ikke opfylder et krav inden for anvendelsesområdet af det relevante bilag til denne aftale.
2. Træffer en part foranstaltninger i medfør af stk. 1, fremsender den en skriftlig begrundelse herfor til den anden part inden 15 hverdage efter at have truffet foranstaltningerne.

Artikel 7

Meddelelse

1. Parterne er enige om, at meddelelser mellem dem i forbindelse med gennemførelsen af denne aftale behandles af følgende instanser:
 - a) tekniske spørgsmål: de tekniske repræsentanter
 - b) alle andre spørgsmål:
 - for Den Føderative Republik Brasilien: udenrigsministeriet og ANAC alt efter tilfældet
 - for Den Europæiske Union: Europa-Kommissionen og medlemsstaternes kompetente myndigheder alt efter tilfældet.
2. Ved undertegnelsen af denne aftale meddeler parterne hinanden de relevante kontaktoplysninger.

Artikel 8

Forskriftssamarbejde, bistand og åbenhed

1. Hver part underretter den anden part om alle sine relevante love, forskrifter, standarder og krav og om sit certificeringssystem.
2. Parterne underretter hinanden om påtænkte væsentlige ændringer af deres relevante love, forskrifter, standarder og krav og af deres certificeringssystem i det omfang, ændringerne kan påvirke denne aftale. Parterne giver så vidt, det er praktisk muligt,

hinanden mulighed for at fremsætte bemærkninger til sådanne ændringer og tager behørigt hensyn til sådanne bemærkninger.

3. Parterne udvikler, hvis det er relevant, procedurer for regelsamarbejde og åbenhed omkring alle aktiviteter, som de gennemfører og som er omfattet af denne aftale.
4. For at fremme den fortsatte forståelse af og forenelighed mellem hver parts regelsystemer for civil luftfartssikkerhed kan hver teknisk repræsentant deltage i den anden parts interne kvalitetssikring.
5. I forbindelse med samarbejde om undersøgelse og løsning af sikkerhedsproblemer giver parterne hinanden mulighed for at deltage i hinandens inspektioner og audit, enten stikprøvevis eller ved at gennemføre fælles inspektioner og audit efter behov. Med henblik på overvågning og inspektioner bistår hver parts tekniske repræsentant og kompetente myndigheder den anden parts tekniske repræsentant med henblik på at opnå uhindret adgang til regulerede enheder, der er underlagt dens retsmyndighed.
6. Parterne er enige om, at de medmindre andet fremgår af gældende love og regler via deres tekniske repræsentanter, eller i givet fald kompetente myndigheder, gensidigt samarbejder om og yder bistand til enhver efterforsknings- eller håndhævelsessag om påståede eller formodede overtrædelser af love og regler inden for denne aftales anvendelsesområde. Hver part skal desuden straks underrette den anden part om enhver efterforskning, når fælles interesser står på spil.

Artikel 8a

Udveksling af sikkerhedsoplysninger

1. Parterne er enige om, at de medmindre andet fremgår af gældende love og regler vil følge en proaktiv strategi, koordinere sikkerhedspolitikker og -initiativer, udveksle oplysninger og data og udvikle fælles programmer for at øge kapaciteten til at forudsige og forebygge eller afbøde potentielle risici for den civile luftfart med henblik på at gennemføre et overvågningssystem for alle luftfartøjer, der opererer inden for deres territorier.
2. I overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 11 og med forbehold af deres gældende lovgivning er parterne enige om:
 - a) efter anmodning hurtigt at forelægge den anden part oplysninger og bistand i relation til ulykker eller hændelser på emneområder, som er omfattet af denne aftale, og
 - b) at udveksle andre sikkerhedsoplysninger om luftfartøjsoperationer og resultater af overvågningsaktiviteter, herunder rampeinspektioner af luftfartøjer, som anvender den ene parts lufthavne, efter procedurer, som opstilles af de tekniske repræsentanter.

Artikel 9

Parternes fælles udvalg

1. Der nedsættes et fælles udvalg bestående af repræsentanter fra hver part. Det Fælles Udvalg sikrer, at denne aftale fungerer effektivt, og mødes regelmæssigt for at evaluere dens gennemførelse.
2. Det Fælles Udvalg kan tage ethvert anliggende vedrørende denne aftales funktion og gennemførelse op til overvejelse. Det får bl.a. til opgave at:
 - a) gennemgå og træffe passende foranstaltninger i henseende til indsigelser, jf. artikel 5
 - b) løse problemer i forbindelse med anvendelsen og gennemførelsen af denne aftale, herunder dem, der ikke på anden vis løses i henhold til den procedure, der er fastsat i bilagene
 - c) overveje, hvordan aftalen kan komme til at fungere bedre og efter behov fremsætte anbefalinger til parterne om ændring af aftalen i medfør af artikel 16, stk. 4
 - d) overveje specifikke ændringer til bilagene, jf. artikel 16, stk. 5
 - e) samordne udarbejdelsen af yderligere bilag, hvis det er hensigtsmæssigt, jf. artikel 16, stk. 5, og
 - f) vedtage arbejdsprocedurer, hvis det er nødvendigt, for forskriftssamarbejde og åbenhed om alle i artikel 4 omhandlede aktiviteter.
3. Det Fælles Udvalg fastsætter sin egen forretningsorden inden et år efter denne aftales ikrafttræden.

Artikel 10

Suspendering af forpligtelsen til gensidig anerkendelse

1. Parterne kan hver især helt eller delvis suspendere deres forpligtelser i henhold til et bilag til denne aftale, hvis:
 - a) modparten ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til det pågældende bilag til denne aftale
 - b) en eller flere af en parts egne kompetente myndigheder ikke kan gennemføre nye eller yderligere krav vedtaget af den anden part inden for det område, som er omfattet af bilaget til denne aftale, eller
 - c) den anden part ikke bibeholder de lovgivnings- og forskriftsmæssige metoder og foranstaltninger, der er påkrævet for at gennemføre denne aftales bestemmelser.
2. Parterne skal anmode om samråd, jf. artikel 15, før de suspenderer deres forpligtelser. Hvis uenighed angående bilagene ikke kan løses ved samråd, kan en part underrette den anden part om, at den har til hensigt at suspendere anerkendelse af konstateringer af overensstemmelser og godkendelser i henhold til det bilag, som

der er uenighed om. En sådan underretning foretages skriftligt, og der redegøres for grundene til suspenderingen.

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

Artikel 11

Fortrolig behandling af oplysninger

1. Parterne er enige om, at de hver især i det omfang, det er krævet i henhold til deres respektive lovgivning, behandler oplysninger modtaget fra den anden part som led i denne aftale fortroligt.
2. Parterne må – med forbehold af deres respektive lovgivning – hverken offentliggøre eller tillade, at en kompetent myndighed offentliggør oplysninger modtaget fra den anden part som led i denne aftale, hvis der er tale om forretningshemmeligheder, intellektuel ejendom, fortrolige kommercielle eller finansielle oplysninger, ophavsretligt beskyttede data, eller oplysninger, som vedrører en igangværende undersøgelse. Sådanne oplysninger skal i denne forbindelse anses for at være ophavsretligt beskyttede oplysninger og være passende mærket som sådanne.
3. En part eller en kompetent myndighed kan, når den stiller oplysninger til rådighed for den anden part eller en af den anden parts kompetente myndigheder, fastlægge, hvilke dele af oplysningerne, den anser for at være fritaget for offentliggørelse.
4. Parterne træffer alle rimelige forebyggende foranstaltninger for at beskytte oplysninger, der modtages som led i denne aftale, mod uautoriseret offentliggørelse.

Artikel 12

Omkostningsdækning

1. Parterne må ikke pålægge fysiske eller juridiske personer, hvis aktiviteter reguleres af denne aftale, gebyrer og afgifter for overensstemmelsesvurderingstjenester omfattet af denne aftale og leveret af modparten.
2. Parterne bestræber sig hver især på at sikre, at eventuelle gebyrer og afgifter, som en parts tekniske repræsentant pålægger en fysisk eller juridisk person, hvis aktiviteter reguleres af denne aftale, er rimelige, står i et rimeligt forhold til leverede certificerings- og tilsynstjenester og ikke skaber handelshindringer.
3. Hver parts tekniske repræsentant har ret til via gebyrer og afgifter, som pålægges fysiske eller juridiske personer, hvis aktiviteter reguleres af denne aftale, at dække

sine omkostninger i forbindelse med gennemførelsen af et relevant bilag og udgifterne til audit og inspektioner i medfør af artikel 5, stk. 5, og artikel 8a.

Artikel 13

Andre aftaler

1. Medmindre andet fremgår af bilagene til denne aftale, vil forpligtelser i medfør af aftaler, som en af parterne indgår med tredjeparter, hverken få retskraft eller virkning for den anden part, for så vidt angår anerkendelse af konstateringer som led i overensstemmelsesvurderingsprocedurer i tredjelandet.
2. Ved sin ikrafttræden træder denne aftale i stedet for eventuelle bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler eller -ordninger, der er indgået mellem Den Føderative Republik Brasilien og medlemsstater i Den Europæiske Union, for så vidt angår alle spørgsmål omfattet af denne aftale. Ved sin ikrafttræden træder denne aftale ligeledes i stedet for eventuelle ordninger, der er indgået mellem de tekniske repræsentanter.
3. Denne aftale berører ikke parternes rettigheder og forpligtelser i medfør af andre internationale aftaler.

Artikel 14

Geografisk anvendelse

Medmindre andet er anført i bilagene til denne aftale, gælder aftalen på den ene side på de områder, der er omfattet af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og på de betingelser, der er fastlagt i denne traktat, og på den anden side på Den Føderative Republik Brasiliens område.

Artikel 15

Samråd og bilæggelse af tvister

1. Hver part kan anmode om samråd med den anden part om alle spørgsmål i forbindelse med denne aftale. Den anden part skal straks besvare en sådan anmodning og indlede samrådet efter aftale mellem parterne inden for 45 dage.
2. Parterne tilstræber at løse eventuelle indbyrdes uoverensstemmelser i forbindelse med deres samarbejde i henhold til denne aftale på det lavest mulige tekniske niveau ved samråd efter bestemmelserne i bilagene til denne aftale.
3. Hvis tvisten ikke kan løses, jf. stk. 2, kan hver af de tekniske repræsentanter forelægge tvisten for Det Fælles Udvalg, som derefter indleder samråd om spørgsmålet.

Artikel 16

Ikrafttræden, ophør og ændringer

1. Denne aftale træder i kraft på datoen for den sidste skriftlige underretning i parternes udveksling af diplomatiske noter, hvori parterne underretter hinanden om afslutningen af de interne procedurer, der er nødvendige for aftalens ikrafttrædelse. Denne aftale gælder, indtil den opsiges af en af parterne.
2. Parterne kan til enhver tid opsige denne aftale med seks måneders varsel ved skriftlig underretning af modparten, medmindre opsigelsen efter gensidig aftale mellem parterne trækkes tilbage før udløbet af denne frist.
3. Ønsker en part at ændre aftalen ved at fjerne eller tilføje et eller flere bilag og bibeholde andre bilag, søger parterne at nå en konsensus om ændringen af aftalen, jf. procedurerne i denne artikel. Når der ingen konsensus om at bevare de øvrige bilag, udløber aftalen ved udgangen af seks måneder efter datoen for underretningen herom, undtagen hvis parterne enes om noget andet.
4. Parterne kan ændre aftalen efter gensidig skriftlig aftale. En ændring til denne aftale træder i kraft på datoen for den sidste af de skriftlige underretninger, hvormed parterne meddeler hinanden, at de har afsluttet de interne procedurer, som aftalens ikrafttrædelse kræver.
5. Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan parterne aftale at ændre bestående bilag eller indsætte nye bilag ved hjælp af en udveksling af diplomatiske noter mellem dem. Disse ændringer træder i kraft i henhold til de betingelser, der er aftalt i udvekslingen af de diplomatiske noter.
6. Efter udløb af denne aftale bibeholder hver part gyldigheden af alle luftdygtighedsgodkendelser, miljømæssige godkendelser og certifikater, der er udstedt i medfør af denne aftale inden dens udløb, med forbehold af deres fortsatte overensstemmelse med den pågældende parts gældende love og forskrifter.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget hertil, i XX den XX. XXX 2010 undertegnet denne aftale, der er udfærdiget i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

FOR DEN EUROPÆISKE UNION / FOR REGERINGEN FOR DEN FØDERATIVE
REPUBLIC BRASILIEN

TILLÆG 1

LISTE OVER KOMPETENTE MYNDIGHEDER, DER ANSES FOR AT OPFYLDE BESTEMMELSERNE I ARTIKEL 5, STK. 1, FOR SÅ VIDT ANGÅR BILAG A

1. Kompetente myndigheder for konstruktionsgodkendelser:

for regeringen for Den Føderative Republik Brasilien: den nationale civile luftfartsmyndighed (ANAC);

for Den Europæiske Union: Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur – EASA.

2. Kompetente myndigheder for tilsyn med produktionen

for regeringen for Den Føderative Republik Brasilien: den nationale civile luftfartsmyndighed – ANAC;

for Den Europæiske Union: Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur – EASA og

medlemsstaternes kompetente myndigheder.

TILLÆG 2

KOMPETENTE MYNDIGHEDER, DER ANSES FOR AT OPFYLDE BESTEMMELSERNE I ARTIKEL 5, STK. 1, FOR SÅ VIDT ANGÅR BILAG B

1. Kompetente myndigheder i Den Føderative Republik Brasilien, der anses for at opfylde bestemmelserne i artikel 5, stk. 1, for så vidt angår bilag B: den nationale civile luftfartsmyndighed – ANAC.
2. Kompetente myndigheder i de 27 EU-medlemsstater, der anses for at opfylde bestemmelserne i artikel 5, stk. 1, for så vidt angår bilag B: medlemsstaternes kompetente myndigheder.

BILAG A

Procedure for certificering af civile luftfartsprodukter

1. Anvendelsesområde

- 1.1. Denne procedure (i det følgende benævnt "proceduren") finder anvendelse på:
- 1.1.1 Den gensidige anerkendelse af konstateringer af overensstemmelse med konstruktions- og miljøkrav og konstruktionsrelaterede driftskrav for civile luftfartsprodukter foretaget af den tekniske repræsentant for den part, der fungerer som den bemyndigede repræsentant for konstruktionsstaten.
 - 1.1.2. Den gensidige anerkendelse af konstateringer af, at nye eller brugte civile luftfartsprodukter overholder den ene eller anden parts luftdygtighedskrav og importmiljøkrav.
 - 1.1.3. Den gensidige anerkendelse af godkendelser af konstruktionsændringer og reparationskonstruktion for civile luftfartsprodukter, som gennemføres under den ene eller anden parts tilsyn.
 - 1.1.4. Samarbejde og teknisk bistand i forbindelse med fortsat luftdygtighed for luftfartøjer i drift.
- 1.2. I forbindelse med denne procedure forstås ved:
- a) "autoriseret frigivelsescertifikat": en erklæring fra en person eller organisation under den eksporterende parts jurisdiktion om, at et civilt luftfartsprodukt, der ikke er et komplet luftfartøj, enten er nyfremstillet eller frigives efter gennemført reparation
 - b) "eksportluftdygtighedscertifikat": en erklæring fra en person eller organisation under den eksporterende parts jurisdiktion om, at et komplet luftfartøj, som også er under den eksporterende parts jurisdiktion, opfylder de luftdygtigheds- og miljøkrav, der er meddelt af den importerende part
 - c) "eksporterende part": den part, som et civilt luftfartsprodukt eksporteres fra
 - d) "importerende part": den part, som et civilt luftfartsprodukt eksporteres til.

2. Det Fælles Sektorudvalg for Certificering

2.1. Sammensætning

- 2.1.1. Der nedsættes et fælles sektorudvalg for certificering. Udvalget skal omfatte repræsentanter fra hver part, som på ledelsesniveau er ansvarlige for:
- a) certificering af civile luftfartsprodukter
 - b) produktion, hvis der er tale om andre personer end de i denne procedures punkt 2.1.1, litra a), omhandlede

- c) certificeringsforskrifter og standarder og
 - d) interne standardiseringsinspektioner eller kvalitetssikringssystemer.
- 2.1.2. Enhver anden person, som parterne i fællesskab træffer beslutning om, og som kan fremme opfyldelsen af Det Fælles Sektorudvalg for Certificerings mandat, kan inviteres til at deltage i Udvalget.
- 2.1.3. Det Fælles Sektorudvalg for Certificering fastlægger selv sin forretningsorden.
- 2.2. Mandat
- 2.2.1. Det Fælles Sektorudvalg for Certificering afholder møde mindst en gang om året for at sikre, at denne procedure fungerer og gennemføres effektivt, og skal bl.a.:
- a) efter behov træffe beslutning om arbejdsprocedurer, som kan lette certificeringsprocessen
 - b) efter behov træffe beslutning om "technical standard orders" i forbindelse med denne procedures punkt 3.3.7
 - c) evaluere hver parts regelændringer for at sikre, at certificeringskravene er tidssvarende
 - d) efter behov udarbejde forslag på Det Fælles Udvalgs vegne om ændringer til denne procedure, med undtagelse af de, der omhandles i denne procedures punkt 2.2.1, litra b)
 - e) sikre, at parterne fortolker denne procedure ens
 - f) sikre, at parterne anvender denne procedure på en konsekvent måde
 - g) finde løsninger, hvis der er forskellige meninger om tekniske spørgsmål som følge af fortolkningen eller gennemførelsen af proceduren, herunder forskellige meninger om fastlæggelsen af certificeringsgrundlaget eller anvendelsen af særlige betingelser, undtagelser eller afvigelser
 - h) efter behov tilrettelægge gensidig deltagelse af en part i den anden parts interne standardiserings- eller kvalitetssikringssystem
 - i) efter behov udpege kontaktpunkter, som får ansvaret for certificering af hvert civilt luftfartsprodukt, som importeres eller eksporteres mellem parterne, og
 - j) udvikle effektive midler til at samarbejde, yde teknisk bistand og udveksle oplysninger om sikkerhed, miljøstandarder og certificeringssystemer for i videst muligt omfang at mindske meningsforskelle mellem parterne.
- 2.2.2. Hvis Det Fælles Sektorudvalg for Certificering ikke kan finde løsninger på uenigheder, jf. denne procedures punkt 2.2.1, litra g), indberetter det problemet til Det Fælles Udvalg og sikrer gennemførelsen af den beslutning, som Det Fælles Udvalg træffer.

3. Konstruktionsgodkendelser

3.1. Generelle bestemmelser

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

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

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

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

3.2. Certificeringsgrundlag

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

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

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

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

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

3.3. Certificeringsprocessen

- 3.3.1. Den eksporterende part stiller alle oplysninger til rådighed for den importerende part, der er nødvendige, så denne kan sætte sig ind i og holde sig orienteret om den eksporterende parts individuelle civile luftfartsprodukter og deres certificering.
- 3.3.2. For hver konstruktionsgodkendelse udarbejder parterne efter behov et certificeringsprogram på grundlag af de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Det Fælles Sektorudvalg for Certificering.
- 3.3.3. Den importerende part udsteder sit typecertifikat eller supplerende typecertifikat for et luftfartøj, en motor eller en propel, når:
- den eksporterende part har udstedt sit eget certifikat
 - den eksporterende part over for den importerende part bekræfter, at typekonstruktionen for et produkt er i overensstemmelse med det i denne procedures punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag, og
 - der er fundet en løsning på alle problemstillinger, som er blevet behandlet under certificeringsprocessen.

(2) *Ændringer af typecertifikater*

- 3.3.4. Ændringer af typekonstruktionen for et civilt luftfartsprodukt, som den importerende part har udstedt et typecertifikat for, godkendes på følgende måde:
- 3.3.4.1. Den eksporterende part inddeler konstruktionsændringerne i to kategorier i overensstemmelse med de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Det Fælles Sektorudvalg for Certificering.
- 3.3.4.2. For den kategori af konstruktionsændringer, som kræver, at den importerende part involveres, godkender den importerende part konstruktionsændringerne efter modtagelse af en skriftlig erklæring fra den eksporterende part om, at de er i overensstemmelse med det denne procedures i punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag. Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til dette punkt kan den eksporterende part forelægge en individuel erklæring for hver konstruktionsændring eller en samlet erklæring for en liste godkendte konstruktionsændringer.
- 3.3.4.3. For alle andre konstruktionsændringer udgør den eksporterende parts godkendelse en gyldig godkendelse fra den importerende parts side, uden at det er nødvendigt at foretage sig yderligere.

Ændringer af supplerende typecertifikater

- 3.3.5. Ændringer af konstruktionen for et civilt luftfartsprodukt, som den importerende part har udstedt et supplerende typecertifikat for, godkendes på følgende måde:
- 3.3.5.1. Den eksporterende part inddeler konstruktionsændringerne i to kategorier i overensstemmelse med de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Det Fælles Sektorudvalg for Certificering.

- 3.3.5.2. For den kategori af konstruktionsændringer, som kræver, at den importerende part involveres, godkender den importerende part konstruktionsændringerne efter modtagelse af en skriftlig erklæring fra den eksporterende part om, at de er i overensstemmelse med det denne procedures i punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag. Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til dette punkt kan den eksporterende part forelægge en individuel erklæring for hver konstruktionsændring eller en samlet erklæring for en liste godkendte konstruktionsændringer.
- 3.3.5.3. For alle andre konstruktionsændringer udgør den eksporterende parts godkendelse en gyldig godkendelse fra den importerende parts side, uden at det er nødvendigt at foretage sig yderligere.

Godkendelse af reparationskonstruktioner

- 3.3.6. Reparationskonstruktioner for civile luftfartsprodukter, som den importerende part har udstedt et typecertifikat for, godkendes på følgende måde:
- 3.3.6.1. Den eksporterende part inddeler reparationskonstruktionerne i to kategorier i overensstemmelse med de arbejdsprocedurer, der er fastlagt af Det Fælles Sektorudvalg for Certificering.
- 3.3.6.2. For den kategori af reparationskonstruktioner, som kræver, at den importerende part involveres, godkender den importerende part reparationskonstruktionerne efter modtagelse af en skriftlig erklæring fra den eksporterende part om, at de er i overensstemmelse med det denne procedures i punkt 3.2 omhandlede certificeringsgrundlag. Med henblik på at opfylde sine forpligtelser i henhold til dette punkt kan den eksporterende part forelægge en individuel erklæring for hver større reparationskonstruktion eller en samlet erklæring for en liste godkendte reparationskonstruktioner.
- 3.3.6.3. For alle andre konstruktionsændringer udgør den eksporterende parts godkendelse en gyldig godkendelse fra den importerende parts side, uden at det er nødvendigt at foretage sig yderligere.
- 3.3.7. For dele og apparatur, som godkendes på grundlag af technical standard orders, der besluttet af Det Fælles Sektorudvalg for Certificering, jf. punkt 2.2 i denne procedure, skal godkendelser af dele og apparatur, der er udstedt af den eksporterende part, anerkendes af den importerende part som ækvivalent med dens egne godkendelser udstedt i henhold til dens egen lovgivning og procedurer.
- 3.4. Konstruktionsrelaterede driftskrav
- 3.4.1. Den importerende part rådgiver efter anmodning fra den eksporterende part denne om sine aktuelle konstruktionsrelaterede driftskrav.
- 3.4.2. Den importerende part beslutter sammen med den eksporterende part — enten fra sag til sag eller ved at udarbejde en liste over specifikke aktuelle konstruktionsrelaterede driftskrav for bestemte kategorier af produkter og/eller aktiviteter — for hvilke konstruktionsrelaterede driftskrav den vil anerkende den eksporterende parts skriftlige certificerings- og overensstemmelseserklæring.

3.4.3. Den eksporterende part sikrer, at oplysninger om operationelle krav, der får indflydelse på konstruktionen, stilles til rådighed for den importerende part i forbindelse med certificeringsprocessen.

3.5. Vedvarende luftdygtighed

3.5.1. Parterne samarbejder om at analysere luftdygtighedsaspekterne ved ulykker og hændelser, som indtræffer i forbindelse med civile luftfartsprodukter, der er omfattet af denne aftale, og som er af en sådan art, at de giver anledning til at stille spørgsmålstejn ved sådanne produkters luftdygtighed. De tekniske repræsentanter udveksler med dette for øje relevante oplysninger om svigt, mangler, fejl eller andre hændelser, der berører civile luftfartsprodukter, som er omfattet af denne aftale, og som indberettes af deres respektive regulerede enheder. Med udvekslingen af disse oplysninger anses hver indehaver af en godkendelse for at have opfyldt forpligtelsen til at rapportere om svigt, mangler, fejl eller andre hændelser til den anden parts tekniske repræsentant i henhold til den anden parts gældende love.

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

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

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

4. Produktionsgodkendelse

4.1. Med henblik på gennemførelsen af denne procedure er parterne enige om, at påvisningen af en produktionsorganisations evne til at løse sine opgaver med kvalitetssikring af produktionen og kontrol med civile luftfartsprodukter er underlagt tilstrækkelig kontrol hos begge parter i form af tilsyn med sådanne organisationer udført af en kompetent myndighed til at tilgodese eventuelle forskelle i forhold til modpartens særlige krav.

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

4.3. Parterne kan anmode om bistand fra de civile luftfartsmyndigheder i et tredjeland i forbindelse med udøvelsen af deres lovfæstede kontrol- og tilsynsfunktioner i

tilfælde, hvor en af parterne har givet eller udvidet en godkendelse ved en formel aftale eller ordning med det pågældende tredjeland.

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

5. Eksportluftdygtighedsgodkendelser

5.1. Generelt

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

- 5.1.2. Den importerende part anerkender den eksporterende parts eksportluftdygtighedscertifikater udstedt i henhold til denne procedures punkt 5.2 og 5.3

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

5.2. Eksportluftdygtighedscertifikater

5.2.1. Nye luftfartøjer

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

- a) er i overensstemmelse med en typekonstruktion, der er godkendt af den importerende part i henhold til denne procedure
- b) er i en driftssikker tilstand, herunder i overensstemmelse med den importerende parts gældende luftdygtighedsdirektiver, som er meddelt af denne part
- c) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende part.

5.2.2. Brugte luftfartøjer

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

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

- b) er i en driftssikker tilstand, herunder i overensstemmelse med alle den importerende parts gældende luftdygtighedsdirektiver, som er meddelt af denne part
- c) er vedligeholdt korrekt i dets samlede driftslevetid under anvendelse af godkendte procedurer og metoder (påvist med logbøger og dokumentation for vedligeholdelse), og
- d) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende part.

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

- a) luftfartøjets konfiguration, da det forlod producenten, og
- b) senere installationer på luftfartøjet, som parten har godkendt.

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

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

- a) originalen eller en bekræftet genpart af et eksportluftdygtighedscertifikat eller et tilsvarende dokument udstedt af den eksporterende part
- b) dokumentation, som bekræfter, at alle overhalinger, større ændringer og reparationer blev udført i overensstemmelse med krav, som er godkendt eller anerkendt af den eksporterende part, og
- c) vedligeholdelsesdokumentation og logbøger, som underbygger, at det brugte luftfartøj er korrekt vedligeholdt i dets samlede driftslevetid i overensstemmelse med kravene i et godkendt vedligeholdelsesprogram.

5.3. Autoriseret frigivelsescertifikat

5.3.1. Nye motorer og propeller

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

- a) er i overensstemmelse med en typekonstruktion, der er godkendt af den importerende part i henhold til denne procedure
- b) er i en driftssikker tilstand, herunder i overensstemmelse med den importerende parts gældende luftdygtighedsdirektiver, som er meddelt af denne part, og

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

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

5.3.2. Nye underenheder, dele og apparatur

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

- a) er i overensstemmelse med de konstruktionsdata, som den importerende part har godkendt
- b) er i en driftsikker tilstand, og
- c) opfylder alle yderligere krav, som er foreskrevet og meddelt af den importerende part.

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

6. Støtte til certificeringsaktiviteter

6.1. Efter anmodning stiller parterne - eventuelt via deres kompetente myndigheder - teknisk støtte og oplysninger til rådighed med henblik på certificeringsaktiviteter.

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

6.2.1. I relation til data om driftsmæssig egnethed

Opstilling af mindstekrav til driftsmæssig egnethed (der bl.a. omfatter mindstekrav til flybesætnings og flyvebesætningsmedlemmers uddannelse)

6.2.2. I relation til bevis for overensstemmelse:

- a) at overvære tests
- b) at gennemføre overholdelses- og overensstemmelsesinspektioner
- c) at gennemgå rapporter og
- d) at indsamle data.

6.2.3. I relation til tilsyn og kontrol:

- a) at overvære den første inspektion af dele
- b) at overvåge kontrollen af særlige processer

- c) at foretage stikprøvekontrol af produktionsdele
- d) at overvåge de aktiviteter, der udføres af de i aftalens artikel 5, stk. 3, omhandlede delegerede personer eller godkendte organisationer
- e) at gennemføre undersøgelser af driftsproblemer og
- f) at evaluere og føre tilsyn med produktionskvalitetssystemer.

BILAG B

Procedure for vedligeholdelse

1. Anvendelsesområde

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

2. Gældende lovgivning

- 2.1. Parterne er enige om, at i forbindelse med denne procedure er overholdelse af den ene parts gældende lovgivning vedrørende vedligeholdelse og de regelkrav, der er fastsat i denne procedures punkt 8, det samme som overholdelse af den anden parts gældende lovgivning.
- 2.2. Parterne er enige om, at i forbindelse med denne procedure anses de certificeringsmåder og -procedurer, der anvendes af hver af parternes kompetente myndigheder, for tilstrækkeligt bevis for overholdelsen af de ovenfor omhandlede krav.
- 2.3. Parterne er enige om, at i forbindelse med denne procedure anses parternes respektive standarder for udstedelse af licenser til vedligeholdelsespersonale for at være ækvivalente.

3. Definitioner

I forbindelse med denne procedure forstås ved:

- a) "luftfartøj": enhver maskine, der i atmosfæren kan oppebæres af andre af luftens reaktioner end luftens reaktioner mod jordoverfladen
- b) "komponent": enhver motor, propel eller del eller ethvert apparatur
- c) "stort luftfartøj": et luftfartøj, der er klassificeret som en flyvemaskine med en maksimal startmasse på mere end 5.700 kg eller en flermotoret helikopter og
- d) "ændring eller modifikation": en ændring i konstruktionen af et civilt luftfartsprodukt, som berører konstruktionen, konfigurationen, ydeevnen, de miljømæssige karakteristika eller de operationelle begrænsninger
- e) "alteration": en ændring af et civilt luftfartsprodukt, som berører konstruktionen, konfigurationen, ydeevnen, de miljømæssige karakteristika eller de operationelle begrænsninger.

4. Det Fælles Sektorudvalg for Vedligeholdelse

4.1. Sammensætning

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

- a) godkendelse af vedligeholdelsesorganisationer
 - b) gennemførelse af lovgivning og standarder vedrørende vedligeholdelsesorganisationer
 - c) interne standardiseringsinspektioner eller kvalitetssikringssystemer.
- 4.1.2. Enhver anden person, som parterne i fællesskab træffer beslutning om, og som kan fremme opfyldelsen af Det Fælles Sektorudvalg for Vedligeholdelses mandat, kan inviteres til at deltage i Udvalget.
- 4.1.3. Det Fælles Sektorudvalg for Vedligeholdelse fastlægger selv sin forretningsorden.
- 4.2. Mandat
- 4.2.1. Det Fælles Sektorudvalg for Vedligeholdelse afholder møde mindst en gang om året for at sikre, at denne procedure fungerer og gennemføres effektivt, og skal bl.a.:
- a) evaluere parternes regelændringer for at sikre, at de krav, der er beskrevet i denne procedures punkt 8, forbliver tidssvarende
 - b) sikre, at parterne fortolker denne procedure ens
 - c) sikre, at parterne anvender denne procedure på en konsekvent måde
 - d) finde løsninger, hvis der er forskellige meninger om tekniske spørgsmål som følge af fortolkningen eller gennemførelsen af proceduren, herunder forskellige meninger om fortolkningen eller gennemførelsen af proceduren
 - e) efter behov tilrettelægge gensidig deltagelse af en part i den anden parts interne standardiserings- eller kvalitetssikringssystem og
 - f) efter behov udarbejde forslag til Det Fælles Udvalg om ændringer af denne procedure.
- 4.2.2. Hvis Det Fælles Sektorudvalg for Vedligeholdelse ikke kan finde løsninger på uenigheder, jf. punkt 4.2.1, litra d), indberetter det problemet til Det Fælles Udvalg og sikrer gennemførelsen af den beslutning, som Det Fælles Udvalg træffer.

5. Godkendelse af en vedligeholdelsesorganisation

- 5.1. En vedligeholdelsesorganisation hos en part, der af en af den pågældende parts kompetente myndigheder er blevet certificeret til at udføre vedligeholdelsesfunktioner, skal have et supplement til sin vedligeholdelsesorganisationshåndbog med henblik på at opfylde kravene i denne procedures punkt 8. Når det er godtgjort, at supplementet opfylder kravene i denne procedures punkt 8, udsteder ovennævnte kompetente myndighed en godkendelse, som attesterer overholdelsen af den anden parts gældende krav og nærmere angiver omfanget af de opgaver, som vedligeholdelsesorganisationen kan udføre på luftfartøjer, der er registreret på den anden parts område. Omfanget af disse ratings og begrænsninger må ikke overskride, hvad der er fastsat i dens eget certifikat.

- 5.2. Den godkendelse, der udstedes af en parts kompetente myndighed i henhold til denne procedures punkt 5.1, meddeles den anden part og udgør en gyldig godkendelse for den anden part, uden at der foretages yderligere.
- 5.3. Anerkendelsen af et godkendelsescertifikat i medfør af denne procedures punkt 5.2 gælder for vedligeholdelsesorganisationen på dens hovedforretningssted og andre forretningssteder, som er anført i den relevante håndbog og underlagt tilsyn af en kompetent myndighed.
- 5.4. Parterne kan anmode om bistand fra de civile luftfartsmyndigheder i et tredjeland i forbindelse med udøvelsen af deres lovfæstede kontrol- og tilsynsfunktioner i tilfælde, hvor en af parterne har givet eller udvidet en godkendelse ved en formel aftale eller ordning med det pågældende tredjeland.
- 5.5. En part underretter via sin kompetente myndighed straks den anden part om alle ændringer af omfanget af godkendelser, som den har udstedt i henhold til denne procedures punkt 5.1, herunder inddragelse eller suspendering af godkendelsen.

6. Overtrædelser

- 6.1. Parterne underretter hinanden om større overtrædelser af enhver gældende lovgivning eller nogen betingelse i denne procedure, som forringer en af den anden part godkendt organisations evne til at udføre vedligeholdelse i henhold til betingelserne i denne procedure. Efter en sådan underretning fra en part gennemfører den anden part de nødvendige undersøgelser og meddeler den underrettende part eventuelt iværksatte foranstaltninger inden 15 hverdage.
- 6.2. Hvis der er uenighed mellem parterne om, hvorvidt de iværksatte foranstaltninger er effektive, kan den underrettende part kræve, at den anden part umiddelbart træffer foranstaltninger for at forhindre organisationen i at udføre vedligeholdelsesopgaver for civile luftfartsprodukter, som er underlagt førstnævnte parts lovfæstede tilsyn. Træffer den anden part ikke sådanne foranstaltninger inden 15 hverdage efter anmodningen fra den underrettende part, suspenderes de beføjelser, der er givet den anden parts kompetente myndigheder i medfør af denne procedure, indtil problemet er løst på tilfredsstillende vis af Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med aftalens bestemmelser. Indtil Det Fælles Udvalg forelægger en beslutning om sagen, kan den underrettende part træffe enhver foranstaltning, den finder nødvendig, for at forhindre organisationen i at udføre vedligeholdelsesopgaver for civile luftfartsprodukter, som er underlagt dens lovfæstede tilsyn.
- 6.3. Det er de tekniske repræsentanter, der er de ansvarlige organer i forbindelse med kontakter og meddelelser under denne procedures punkt 6.

7. Teknisk bistand

- 7.1. Hvis der anmodes om det, yder parterne hinanden teknisk bistand, eventuelt via deres kompetente myndigheder.
- 7.2. Den tekniske bistand kan inkludere, men er ikke begrænset til følgende:
 - a) overvågning og indberetning af fortsat overholdelse af kravene i denne procedure af vedligeholdelsesorganisationer under en af parternes jurisdiktion

- b) gennemførelse af og rapportering om undersøgelser og
- c) tekniske vurderinger.

8. Særlige lovkrav

- 8.1. En parts anerkendelse af en vedligeholdelsesorganisation under den anden parts jurisdiktion i medfør af punkt 5 i denne procedure betinges af, at vedligeholdelsesorganisationen vedtager et supplement til sin vedligeholdeshåndbog, som mindst skal omfatte:
- a) en hensigtserklæring underskrevet af den aktuelle ansvarlige leder, hvorved organisationen forpligtes til at overholde håndbogen og supplementet til den
 - b) at organisationen overholder kundens arbejdsordre og tager særligt hensyn til krævede luftdygtighedsdirektiver, ændringer eller modifikationer og reparationer og til kravet om, at alle anvendte dele skal være fremstillet eller vedligeholdt af organisationer, der er anerkendt af den anden part
 - c) at den kunde, der har udstedt arbejdsordren, har opnået en godkendelse fra den relevante kompetente myndighed for alle konstruktionsdata for alterationer og reparationer
 - d) at frigivelsen af civile luftfartsprodukter er i overensstemmelse med gældende lovgivning og forskrifter
 - e) at alle civile luftfartsprodukter, der er underlagt den anden parts jurisdiktion, og som forefindes med alvorlige fejl eller i en ikke-luftdygtig tilstand, indberettes til den anden part og til kunden.
- 8.2. Anerkendelsen ifølge denne procedures punkt 8.1 finder anvendelse, når de tekniske repræsentanter har gennemført overgangsordninger til dokumentation af kapaciteten til at overvåge vedligeholdelsesorganisationer.

Tillæg 1

Særlige betingelser

1. EASA'S SÆRLIGE BETINGELSER FOR REPARATIONSVÆRKSTEDER MED BASE I BRASILIEN
 - 1.1. Et reparationsværksted skal opfylde alle følgende særlige betingelser for at blive godkendt i overensstemmelse med EASA Part 145 i henhold til betingelserne i dette bilag:
 - 1.1.1. Reparationsværkstedet forelægger en ansøgning i en form og på en måde, som EASA kan godkende.
 - a) Ansøgningen om såvel den første som en fornyet EASA-godkendelse skal indeholde en erklæring, hvormed det påvises, at EASA's certifikat og/eller rating er nødvendig for at opretholde eller ændre luftfartsprodukter, der er registreret eller konstrueret i en EU-medlemsstat, eller dele, som det er udstyret med.
 - b) Reparationsværkstedet forelægger et supplement til sin vedligeholdelsesorganisationshåndbog, som er verificeret og godkendt af ANAC på vegne af EASA. Alle revisioner af supplementet skal godkendes af ANAC. Supplementet skal indeholde følgende:
 - i) En erklæring af den ansvarlige leder af reparationsværkstedet, efter definitionen i den nugældende version af EASA Part 145, hvorved reparationsværkstedet forpligtes til at overholde dette bilag og de opstillede særlige betingelser.
 - ii) Udførlige procedurer for driften af et uafhængigt kvalitetsovervågningssystem, herunder tilsyn med alle multiple anlæg og linjestationer, som befinder sig inden for Den Føderative Republik Brasiliens territorium.
 - iii) Procedurer for frigivelse eller godkendelse af tilbagevenden til tjeneste, som opfylder kravene i EASA Part 145 for luftfartøjer, og for anvendelse af ANAC Form SEGVOO 003 for luftfartøjskomponenter samt alle øvrige oplysninger, som kræves af ejeren eller operatøren alt efter tilfældet.
 - iv) Procedurer for luftfartøjsskrog/luftfartøjsklassificerede anlæg, hvormed det sikres, at luftdygtighedsbeviset og luftdygtighedseftersynsbeviset (Airworthiness Review Certificate) er gyldige forud for udstedelsen af et dokument om frigivelse til tjeneste.
 - v) Procedurer, hvormed det sikres, at reparationer og ændringer defineret ved EASA's krav udføres i overensstemmelse med data, som EASA har godkendt.
 - vi) En procedure, hvorved reparationsværkstedet sikrer, at det ANAC-godkendte basis- og efteruddannelsesprogram og eventuelle revisioner heraf omfatter uddannelse i menneskelige faktorer.

- vii) Procedurer for rapportering af ikke-luftdygtige forhold, jf. EASA Part 145 om civile luftfartsprodukter, til EASA, organisationen, der har konstrueret luftfartøjet, og kunden eller operatøren.
 - viii) Procedurer til at sikre en fyldestgørende og fuld overholdelse af kundens eller operatørens arbejdsordre eller kontrakt, herunder meddelte EASA-luftdygtighedsdirektiver og andre meddelte obligatoriske instrukser.
 - ix) Procedurer, der er indført for at sikre, at kontrahenter opfylder betingelserne i disse gennemførelsesprocedurer, dvs. benytter en EASA-godkendt Part 145-organisation eller, hvis der benyttes en organisation, som ikke er indehaver af en EASA Part 145-godkendelse, er reparationsværkstedet, som frigiver produktet til tjeneste, ansvarlig for at sikre dets luftdygtighed.
 - x) Procedurer, der gør det muligt jævnligt at arbejde uden for den faste lokalitet, når dette er aktuelt.
 - xi) Procedurer til sikring af, at egnede overdækkede hangarer er til rådighed for grundlæggende vedligeholdelse af luftfartøjer.
- 1.2. Et reparationsværksted skal opfylde følgende for at bevare sin godkendelse i overensstemmelse med EASA Part 145 i henhold til betingelserne i dette bilag. ANAC verificerer, at reparationsværkstedet:
- a) tillader, at EASA, eller ANAC på vegne af EASA, inspicerer det med hensyn til vedvarende overensstemmelse med kravene i det brasilianske regulativ RBHA145 og disse særlige betingelser (dvs. EASA Part 145)
 - b) accepterer, at EASA kan foretage undersøgelser og iværksætte håndhævelsesforanstaltninger i overensstemmelse med relevante EU-bestemmelser og EASA-procedurer
 - c) samarbejder med EASA om dennes undersøgelser eller håndhævelsesforanstaltninger
 - d) løbende overholder det brasilianske regulativ RBHA145 samt disse særlige betingelser.

2. ANAC's SÆRLIGE BETINGELSER FOR GODKENDTE VEDLIGEHOLDESEORGANISATIONER (APPROVED MAINTENANCE ORGANISATIONS - AMOs) MED BASE I EU

2.1. En AMO skal opfylde alle følgende særlige betingelser for at blive godkendt i overensstemmelse med det brasilianske regulativ RBHA145 i henhold til betingelserne i dette bilag:

- 2.1.1. AMO forelægger en ansøgning i en form og på en måde, som ANAC kan godkende.
- a) Ansøgningen om såvel den første som en fornyet ANAC-certificering skal indeholde en erklæring, hvormed det påvises, at ANAC's reparationsværkstedscertifikat og/eller rating er nødvendig for at opretholde eller ændre luftfartsprodukter, der er registreret i Brasilien, eller udenlandsk registrerede

luftfartsprodukter, som opereres i henhold til bestemmelserne i det brasilianske regulativ RBHA.

- b) AMO forelægger et supplement på engelsk til sin Maintenance Organisation Exposition - MOE, som er godkendt af luftfartsmyndigheden, og som opbevares hos AMO. Når luftfartsmyndigheden har godkendt dette, anses supplementet for anerkendt af ANAC. Alle revisioner af supplementet skal godkendes af luftfartsmyndigheden. ANAC-supplementet til MOE skal indeholde følgende:
- i) En dateret og underskrevet erklæring af den ansvarlige leder, hvorved organisationen forpligtes til at overholde dette bilag.
 - ii) En sammenfatning af dens kvalitetssystem, som også skal omfatte ANAC's særlige betingelser.
 - iii) Procedurer for frigivelse eller godkendelse af tilbagevenden til tjeneste, som opfylder kravene i det brasilianske regulativ RBHA 43 for luftfartøjer, og for anvendelse af EASA Form 1 for komponenter. Dette omfatter de oplysninger, der kræves ifølge de brasilianske regulativer RBHA 43.9 og 43.11, og alle oplysninger, der kræves afgivet eller opbevaret af ejeren eller operatøren, om fornødent på engelsk.
 - iv) Procedurer for indberetning til ANAC af svigt, mangler og fejl og mistanke om ikke-godkendte dele (Suspected Unapproved Parts - SUP), der er opdaget eller bestemt til at blive monteret på luftfartsprodukter fra Brasilien.
 - v) Procedurer med henblik på at underrette ANAC om eventuelle ændringer af linjestationer, der:
 - 1) er beliggende i en EU-medlemsstat,
 - 2) vedligeholder luftfartøjer, som er registreret i Brasilien, og
 - 3) vil få indflydelse på ANAC's driftsspecifikationer.
 - vi) Procedurer med henblik på at kvalificere og overvåge yderligere faste lokaliteter inden for EU-medlemsstaternes liste i tillæg 2 til dette bilag.
 - vii) Procedurer, der er indført for at verificere, at alle aktiviteter, som gives i kontrakt eller udliciteres, er omfattet af bestemmelser om, at ikke-ANAC-certificerede kilder skal returnere artiklen til AMO med henblik på afsluttende inspektion/afprøvning og frigivelse til drift.
 - viii) Procedurer for forelæggelse af rapporter hver 24. måned for ANAC med angivelse af listen over det tekniske personale, der er udpeget til at frigive brasilianske luftfartsprodukter til tjeneste.
 - ix) Procedurer til sikring af, at større reparationer og større alterationer/ændringer/modifikationer (jf. definitionen i de brasilianske regulativer RBHA) udføres i overensstemmelse med data, som er godkendt af ANAC.

- x) Procedurer til sikring af overensstemmelse med luftfartselskabers vedligeholdelsesprogram med henblik på vedvarende luftdygtighed (Continuous Airworthiness Maintenance Program - CAMP), herunder adskillelse af vedligeholdelse fra inspektion for de enheder, der af luftfartsselskabet/kunden er udpeget som enheder, som obligatorisk skal inspiceres (Required Inspection Items - RII).
 - xi) Procedurer til sikring af overensstemmelse med fabrikantens vedligeholdeshåndbøger eller instrukser med henblik på vedvarende luftdygtighed (instructions for continued airworthiness - ICA) og håndtering af afvigelser. Procedurer til sikring af, at alle nuværende og gældende luftdygtighedsdirektiver (airworthiness directives - AD), som ANAC har offentliggjort, står til rådighed for vedligeholdelsespersonalet på det tidspunkt, hvor arbejdet udføres.
 - xii) Procedurer til bekræftelse af, at AMO råder over teknisk personale, som er i stand til at læse og til fulde forstå de brasilianske regulativer – dette krav er ligeledes væsentligt for så vidt angår vedligeholdelsesdokumentation affattet på portugisisk.
 - xiii) Procedurer, der gør det muligt jævnligt at arbejde uden for den faste lokalitet, når dette er aktuelt.
 - xiv) Procedurer med henblik på at i mindst 5 (fem) år at opbevare hver arbejdsordre med alle vedlagte supplementsformularer og delcertificeringer.
 - xv) Procedurer med henblik på at certificere det årlige vedligeholdelseftersyn (IAM) eller luftdygtighedsoverensstemmelsesrapporten (RCA) i en form og på en måde, som ANAC kan godkende, når en AMO bemyndiges til at udføre IAM eller RCA.
- 2.2. En AMO skal opfylde følgende for at bevare sin godkendelse i overensstemmelse med de brasilianske regulativer RBHA 43 og 145 i henhold til betingelserne i dette bilag. Luftfartsmyndigheden verificerer, at AMO:
- a) tillader, at ANAC, eller luftfartsmyndigheden på vegne af ANAC, inspicerer den med hensyn til vedvarende overensstemmelse med kravene i EASA Part 145 og disse særlige betingelser (dvs. RBHA 43 og 145)
 - b) accepterer, at ANAC's undersøgelser og håndhævelse foretages i overensstemmelse med ANAC's regler og direktiver
 - c) samarbejder om eventuelle undersøgelser eller håndhævelsesforanstaltninger
 - d) fortsat overholder EASA Part 145 og disse særlige betingelser.
 - e) Når reglerne er overholdt, kan ANAC forny AMO's certificering hver 24. måned.