

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 21.5.2010
COM(2010)268 definitief

2010/0144 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

**inzake de ondertekening van een Overeenkomst tussen de Europese Unie en de regering
van de Federale Republiek Brazilië betreffende de veiligheid van de burgerluchtvaart**

TOELICHTING

1. INLEIDING

- 1.1. De Commissie heeft de Raad op 4 augustus 2009 verzocht haar te machtigen om met de Federale Republiek Brazilië te onderhandelen over de wederzijdse aanvaarding van certificeringsbevindingen op het gebied van de veiligheid en milieucompatibiliteit van de burgerluchtvaart¹.
- 1.2. De Raad heeft deze machtiging op 9 oktober 2009 verleend, heeft de Commissie de opdracht gegeven om de onderhandelingen overeenkomstig een reeks onderhandelingsrichtsnoeren te voeren en heeft een bijzonder comité aangewezen om de Commissie bij te staan in deze taak.
- 1.3. De aan de Commissie verleende machtiging had als doel een overeenkomst te bereiken over de wederzijdse aanvaarding van bevindingen, waarbij in de eerste plaats aandacht wordt geschonken aan de certificering van luchtvaartproducten, -onderdelen en toepassingen. In de machtiging wordt ook bevestigd dat de overeenkomst, na een proces van vertrouwensopbouw, ook betrekking kan hebben op de goedkeuring van en het toezicht op organisaties en personeel die betrokken zijn bij het onderhoud van dergelijke luchtvaartproducten, -onderdelen en -toepassingen. Een overeenkomst tussen de EU en de Federale Republiek Brazilië moet het dan ook mogelijk maken dat:
 - (a) voor producten die worden ontworpen, geproduceerd, gewijzigd of gerepareerd onder het regelgevende toezicht van de ene partij gemakkelijk de noodzakelijke goedkeuringen worden afgegeven om te worden geregistreerd of geëxploiteerd onder het regelgevende toezicht van de andere partij;
 - (b) onder het regelgevende toezicht van de ene partij geregistreeerde of geëxploiteerde luchtvaartuigen worden onderhouden door organisaties onder het regelgevende toezicht van de andere partij.
- 1.4. Het belangrijkste doel van een dergelijke overeenkomst is de handel in de onder de overeenkomst vallende goederen en diensten te vergemakkelijken, de duplicatie van beoordelingen, tests en controles zoveel mogelijk te beperken tot wezenlijke verschillen in de regelgeving en bij de controle van de naleving van de voorschriften te vertrouwen op het certificeringssysteem van de andere partij.
- 1.5. In de onderhandelingsrichtsnoeren zijn de volgende middelen geïdentificeerd om deze doelstellingen te verwezenlijken:
 - de eisen en regelgevingsprocessen van beide partijen geleidelijk op elkaar afstemmen;

¹ Aanbeveling voor een besluit van de Raad tot machtiging van de Commissie om te onderhandelen over een bilaterale overeenkomst tussen de Europese Unie en Brazilië betreffende de wederzijdse aanvaarding van certificeringsbevindingen op het gebied van de burgerluchtvaartveiligheid en milieucompatibiliteit, SEC(2009) 1097 definitief van 3.8.2009.

- het vertrouwen in de certificeringssystemen van beide partijen behouden, op basis van de ervaring die is opgedaan met de samenwerking tussen de burgerluchtvaartautoriteit van de Federale Republiek Brazilië (ANAC) en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, zodat de bevoegde autoriteiten van alle lidstaten namens de ANAC de taken kunnen uitvoeren die zij moeten uitvoeren voor de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 216/2008;
- ervoor zorgen dat elke partij erop kan vertrouwen dat de organen die betrokken zijn bij het regelgevingsproces van de andere partij in staat zijn de conformiteitsbeoordelingen uit te voeren en het regelgevend toezicht uit te oefenen die nodig zijn om haar eigen goedkeuringen te kunnen afgeven;
- de samenwerking versterken door te voorzien in regelmatig overleg tussen de partijen, teneinde te garanderen dat de overeenkomst correct wordt uitgevoerd, met name door passende samenwerkingsmechanismen in te voeren die het mogelijk maken op wederzijdse basis de permanente deugdelijkheid en geschiktheid te controleren van de regelgevende organen die betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van de overeenkomst;
- een systeem opzetten voor permanent toezicht op de werking van de overeenkomst en met name van de bijlagen, die er een integrerend onderdeel van vormen, en voorzien in de mogelijkheid om de overeenkomst permanent te laten beheren door een gemengd comité van vertegenwoordigers van beide partijen, die als taak hebben om tijdig oplossingen te vinden en voor te stellen voor alle problemen die voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de overeenkomst.

2. DE ONDERHANDELINGEN

- 2.1. De centrale vraag in de onderhandelingen met Brazilië was hoe de wederzijdse aanvaarding van goedkeuringen van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, onderdelen en toepassingen en de goedkeuringen van organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de productie en het onderhoud daarvan mogelijk kan worden gemaakt. De partijen passen bepaalde procedures met betrekking tot luchtwaardigheid en onderhoud toe alvorens dergelijke goedkeuringen af te geven. Tijdens de onderhandelingen zijn beide partijen overeengekomen om de bijzonderheden van deze procedures uiteen te zetten in afzonderlijke bijlagen bij de Overeenkomst.
- 2.2. In het kader van de onderhandelingen die op 14 en 15 december 2009 in Brussel van start zijn gegaan, en als onderdeel van het proces van vertrouwensopbouw, heeft het EASA van 22 tot en met 26 februari 2010 een beoordelingsbezoek gebracht aan de ANAC en aan de Braziliaanse luchtvaartindustrie. Het bezoek had vooral betrekking op het veiligheidsaspect van ontwerpgoedkeuringen, certificering en productgoedkeuring. Bovendien werd tijdens het bezoek een algemene beoordeling opgesteld van het systeem voor onderhoudsgoedkeuring dat door de Federale Republiek Brazilië wordt toegepast. Voorts werd ook een bezoek gebracht aan de Braziliaanse luchtvaartindustrie, om na te gaan hoe de ANAC het toezicht op deze industrie uitoefent. De doelstellingen van het bezoek werden verwezenlijkt: het leidde tot een beter inzicht in de organisatie en werking van de ANAC en in het Braziliaanse regelgevingskader voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, inclusief

de certificeringsactiviteiten met betrekking tot de goedkeuringen op het gebied van productontwerpen, productie, onderhoud en organisatie. Uit het bezoek is gebleken dat het Braziliaanse systeem hetzelfde onafhankelijke niveau van verificatie van de naleving mogelijk maakt als de Europese wetgeving (Verordeningen 216/2008 en 1702/2003), dankzij de directe betrokkenheid van de ANAC en het gebruik van het systeem van "aangewezen entiteit" (vergelijkbaar met het VS-systeem) voor ontwerp en productie. Wat onderhoud betreft, is uit het bezoek gebleken dat de certificeringspraktijken en –procedures voldoende aantonen dat regelgevende eisen worden nageleefd die gelijkwaardig zijn aan die van de Europese wetgeving (Verordening 2042/2003). Uit het bezoek bleek echter ook dat verdere vertrouwensopbouw zal leiden tot een duidelijker inzicht in het toezicht op de door de ANAC goedgekeurde onderhoudsorganisaties.

- 2.3. Over de tekst van de ontwerpovereenkomst en de twee bijlagen, respectievelijk inzake certificering van de luchtwaardigheid en van het onderhoud, is op 2 maart 2010 ad referendum overeenstemming bereikt in Rio de Janeiro.

3. DE RECHTSGRONDSLAG VAN DE OVEREENKOMST

- 3.1. Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie valt het verwijderen van technische belemmeringen voor de handel in goederen onder het toepassingsgebied van het gemeenschappelijk handelsbeleid, zoals vastgesteld in artikel 207, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en derhalve onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie².
- 3.2. Door de inwerkingtreding, in september 2002, van Verordening (EG) nr. 1592/2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, heeft de Europese Unie bovendien interne harmonisering tot stand gebracht op de gebieden die onder die overeenkomst vallen, d.w.z. initiële en permanente luchtwaardigheid (inclusief onderhoud) en milieucompatibiliteit van luchtvaartproducten. Deze regels zijn vervangen door Verordening (EG) nr. 216/2008³. Deze verordening is aangevuld door een reeks uitvoeringsmaatregelen (Verordeningen nr. 1702/2003 en 2042/2003 van de Commissie), waarin de eisen en procedures zijn uiteengezet die moeten worden nageleefd door aanvragers, certificaathouders en autoriteiten, teneinde te garanderen dat de essentiële eisen en doelstellingen van de basisverordening te allen tijde in acht worden genomen. De voorgestelde Overeenkomst heeft gevolgen voor deze EU-wetgeving in de zin van de ERTA-jurisprudentie.

² Advies 1/94, WTO, [1994] ECR I-5267, punt 33 Overeenkomstig deze jurisprudentie worden overeenkomsten voor wederzijdse erkenning van producten over het algemeen gesloten op basis van artikel 133 van het EG-Verdrag. Zie bijv. Besluit 1999/78/EG van de Raad van 22 juni 1998 tot sluiting van een Overeenkomst inzake wederzijdse erkenning tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika, PB L 31 van 4.2.1999.

³ Verordening (EG) nr. 216/2008 van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

- 3.3. De Commissie is derhalve van oordeel dat de Europese Unie exclusief bevoegd is om de Overeenkomst te sluiten op basis van artikel 207, lid 4, en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

4. DE STRUCTUUR VAN DE OVEREENKOMST

- 4.1. De onderhandelde Overeenkomst volgt in grote lijnen de structuur van een "klassieke" overeenkomst op het gebied van veiligheid van de luchtvaart, een zogenaamde "BASA", zoals de bestaande bilaterale overeenkomsten inzake veiligheid van de luchtvaart tussen lidstaten en derde landen worden genoemd. Zoals de BASA's is ook deze Overeenkomst gebaseerd op wederzijds vertrouwen in elkaars systeem en op de vergelijking van verschillen in regelgeving. De Overeenkomst omvat verplichtingen en methoden voor samenwerking tussen de exporterende en de importerende autoriteit, zodat deze laatste haar eigen certificaat voor het luchtvaartproduct, het luchtvaartonderdeel of de luchtvaarttoepassing kan afgeven zonder alle beoordelingen te hoeven herhalen die al door de exporterende autoriteiten zijn uitgevoerd; de Overeenkomst bevat ook arbitrageprocedures voor het wijzigen van de Overeenkomst.
- 4.2. De manier waarop moet worden samengewerkt en waarop elkaars certificeringsbevindingen op het gebied van luchtwaardigheid en onderhoud (methoden, toepassingsgebied in termen van producten en diensten, verschillen in regelgeving, in het jargon ook "bijzondere voorwaarden" genoemd) wederzijds moeten worden aanvaard, is uiteengezet in de bijlagen bij de Overeenkomst. Van bij de aanvang van de onderhandelingen zijn beide partijen overeengekomen dat de specifieke procedures die hen in staat stellen elkaars certificeringsbevindingen op de twee gebieden - ontwerpcertificering en goedkeuringen van productie- en onderhoudsorganisaties – wederzijds te aanvaarden, worden uiteengezet in de bijlagen, die evenzeer bindend zijn voor beide partijen en een integrerend onderdeel van de Overeenkomst vormen.
- 4.3. De ontwerpovereenkomst verschaft de partijen de mogelijkheid om na te gaan hoe zij de werking van de Overeenkomst verder kunnen verbeteren en aanbevelingen kunnen doen voor wijzigingen, inclusief de toevoeging van nieuwe bijlagen bij de Overeenkomst via het gemengd comité. De Overeenkomst laat de partijen vrij kiezen hoe ze de Overeenkomst en de bijlagen willen wijzigen; zij dienen wel dezelfde wijzigingsprocedure te volgen. Deze procedure eindigt met de laatste kennisgeving waarbij een partij de andere meedeelt dat haar binnenlandse procedures voor de inwerkingtreding van een overeengekomen wijziging zijn voltooid. Met name wanneer de wijziging bestaande bijlagen of de toevoeging van nieuwe betreft, kunnen de partijen overeenkomen de Overeenkomst te wijzigen bij eenvoudige uitwisseling van diplomatieke nota's.
- 4.4. De ontwerpovereenkomst levert ook een nettovoordeel op voor de Europese Unie aangezien ze voorziet in wederzijdse aanvaarding van certificeringsbevindingen op alle gebieden van luchtwaardigheid voor alle lidstaten. Er zij op gewezen dat momenteel slechts 6 lidstaten een bilaterale overeenkomst met Brazilië hebben gesloten die ook betrekking heeft op productcertificering. Tot op heden heeft Transport Brazil ook bevindingen van Europese instanties aanvaard, met name wanneer deze onder de auspiciën van de JAA zijn gedaan, met het oog op de afgifte

van zijn eigen goedkeuringen. Omgekeerd hebben de JAA een audit van het Braziliaanse systeem uitgevoerd en hebben ze met de Braziliaanse autoriteiten overeenstemming bereikt over "uitbestedingscontracten", waarbij in detail is uiteengezet welke processen moeten worden gevolgd om de JAA in staat te stellen de autoriteiten van de JAA-leden aan te bevelen hun bevindingen te aanvaarden. Dezelfde benadering geldt voor de goedkeuringen van onderhoudsorganisaties, waarvoor slechts 6 formele overeenkomsten bestaan. Ook op dit gebied hebben Transport Brazil en de JAA een "uitbestedingsovereenkomst" gesloten op basis waarvan de JAA-leden Braziliaanse onderhoudsorganisaties kunnen aanvaarden die onder toezicht van de Braziliaanse autoriteiten staan. Er bestaan momenteel geen regelingen voor de milieucertificering van luchtvaartproducten.

5. DE INHOUD VAN DE OVEREENKOMST

5.1. Duidelijke rechten en plichten voor de partijen

- 5.1.1. In de Overeenkomst wordt niet voorgesteld om verder te gaan dan wat is toegestaan in de toepasselijke wetgeving van elke partij. De toepasselijke wetgeving voor de Europese Unie is Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringmaatregelen, inclusief wijzigingen, daarvan. De ontwerptekst voorziet in een duidelijke scheiding van taken met betrekking tot de certificering van luchtvaartproducten en -onderdelen en de organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van dergelijke producten en onderdelen, en weerspiegelt dus volledig het EU-systeem.
- 5.1.2. Wat onderhoud betreft, is vastgesteld dat de ANAC weliswaar over een uitgebreid personeelskwalificatiesysteem beschikt, maar dat bepaalde opleidingsprocessen nog niet volledig ten uitvoer zijn gelegd. Het toezicht op onderhoudsorganisaties vindt plaats via een uitgebreide jaarlijkse audit door twee ANAC-auditors, die gebruik maken van gedetailleerde checklists. De ANAC en het EASA zijn nog maar recent beginnen samenwerken op het gebied van onderhoud. Om het volledige vertrouwen in het Braziliaanse toezichtssysteem te behouden, wordt daarom in de Overeenkomst voorgesteld om pas over te gaan tot volledige erkenning van de certificering en het toezicht van de ANAC wanneer is aangetoond dat de ANAC in staat is toezicht te houden op onderhoudsorganisaties. Wanneer dit het geval is, wordt voorgesteld dat – naar analogie met de bilaterale overeenkomst tussen de Europese Unie en Canada inzake veiligheid van de burgerluchtvaart – de ANAC namens het EASA goedkeuringen mag afgeven aan in Brazilië gevestigde onderhoudsorganisaties die onderhoud van in de EU ontworpen luchtvaartuigen en onderdelen uitvoeren, zonder dat het EASA op basis van de door de ANAC afgegeven certificaten/goedkeuringen nog eens zijn eigen certificaten/goedkeuringen hoeft af te geven. Dit ligt in de lijn van de Europese wettelijke voorschriften van artikel 12, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008, waarin bepaald is dat het EASA of de autoriteiten van lidstaten in het kader van een internationale overeenkomst certificaten "kunnen" afgeven op basis van certificaten die door de autoriteiten van derde landen zijn afgegeven.
- 5.1.3. De Commissie is van oordeel dat de bepalingen van artikel 12, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 de Europese Unie niet verhinderen om een internationale overeenkomst te sluiten waarbij certificaten die door de bevoegde autoriteiten van het derde land zijn afgegeven, automatisch geldig zijn in de

Europese Unie. Met dit in gedachten voorziet de Overeenkomst op het gebied van onderhoud in vertrouwensopbouwende overgangsregelingen:

- De partijen komen overeen dat, met het oog op de onderhoudsprocedure, naleving van de toepasselijke onderhoudswetgeving van de ene partij en van de in aanhangsel B1 gespecificeerde regelgevende eisen gelijk staat met naleving van de toepasselijke wetgeving van de andere partij.
- De partijen komen overeen dat, met het oog op de onderhoudsprocedure, de certificeringspraktijken en -procedures van de bevoegde autoriteiten van elk van beide partijen een gelijkwaardig bewijs vormen van de naleving van de bovenvermelde eisen.
- De partijen komen overeen dat, met het oog op de onderhoudsprocedure, de respectieve normen van de partijen met betrekking tot de vergunning van onderhoudspersoneel als gelijkwaardig worden beschouwd.

5.2. Duidelijke middelen om de doelstellingen van het onderhandelingsmandaat te verwezenlijken

- 5.2.1. In het ontwerp wordt gestipuleerd dat elke partij vaststellingen van naleving die het resultaat zijn van specifieke procedures van de andere partij aanvaardt als ze gedaan zijn overeenkomstig de bepalingen van de bijlagen - Artikel 3, lid 1.
- 5.2.2. In het ontwerp wordt erkend dat de regelgevende autoriteit van elke partij het recht heeft namens de andere partij certificaten af te geven die de conformiteit met het systeem van de andere partij attesteren - Artikel 3, lid 1.
- 5.2.3. De ontwerpovereenkomst garandeert via een passend mechanisme dat het wederzijds vertrouwen behouden blijft; ze voorziet in een systeem van permanente samenwerking en permanent overleg dat bestaat uit versterkte samenwerking in het kader van audits, inspecties, tijdige kennisgevingen en overleg over alle kwesties die onder het toepassingsgebied van de Overeenkomst vallen - Artikel 8 inzake wederzijdse samenwerking, bijstand en transparantie.

5.3. Versterkte samenwerking op veiligheidsgebied via transparantie en uitwisseling van veiligheidsinformatie

- 5.3.1. De ontwerpovereenkomst verschaft de partijen de mogelijkheid om nauw samen te werken aan hun veiligheidsbeleid door een proactieve benadering te volgen die leidt tot coördinatie van hun veiligheidsbeleid en -initiatieven. Om dat doel te verwezenlijken, wordt voorgesteld informatie en gegevens uit te wisselen en gezamenlijke programma's te ontwikkelen die het mogelijk maken potentiële risico's voor de burgerluchtvaart beter te voorspellen, te voorkomen of de gevolgen ervan te verzachten, zodat een systeem ten uitvoer kan worden gelegd voor toezicht op alle luchtvaartuigen die actief zijn op het grondgebied van de partijen.
- 5.3.2. De Overeenkomst (artikel 8 bis) garandeert de vertrouwelijkheid en bescherming van gevoelige (bedrijfs-)informatie, en verschaft beide partijen de mogelijkheid om:

- (a) elkaar op verzoek en tijdig informatie en bijstand te verstrekken met betrekking tot ongevallen, incidenten of voorvallen die verband houden met de thema's waarop de Overeenkomst betrekking heeft, en
- (b) veiligheidsinformatie uit te wisselen met betrekking tot de exploitatie van luchtvaartuigen en de resultaten van toezichtsactiviteiten, inclusief platforminspecties van luchtvaartuigen die gebruik maken van de luchthavens van de partijen overeenkomstig de door de ANAC en het EASA ontwikkelde procedures.

5.4. Regelmatig overleg en snelle geschillenbeslechting

- 5.4.1. De ontwerpovereenkomst is ontworpen om eenvoudig en op dagelijkse basis te worden toegepast, zodat technische problemen die voortvloeien uit de tenuitvoerlegging ervan zo snel mogelijk kunnen worden opgelost. Daartoe wordt een gemengd comité van de partijen opgericht, samen met subcomités – het gemengd sectoraal comité inzake certificering en het gemengd sectoraal comité inzake onderhoud – die verslag uitbrengen bij het gemengd comité van de partijen en toezicht houden op de toepassing van de bijlagen. Het gemengd comité en de subcomités hebben allebei een overleg- en een bemiddelingsfunctie; ze bieden een forum voor het oplossen van geschillen tussen de partijen, zodat de vlotte werking van de Overeenkomst gegarandeerd is – Artikel 9 (Gemengd comité), bijlage 1, punt 2.2, inzake certificering en bijlage 2, punt 4.2, inzake onderhoud.
- 5.4.2. Het gemengd comité krijgt de taak toevertrouwd om wijzigingen van de Overeenkomst en de bijlagen te bespreken, aanbevelingen te doen aan de partijen en procedures uit te werken met betrekking tot regelgevende samenwerking en transparantie voor alle activiteiten die niet door de subcomités worden behandeld. Op deze manier kunnen punten die niet onder de twee bijlagen vallen, maar wel onder de EU-wetgeving (bijv. activiteiten van luchtvaartuigen, licenties of synthetische vluchttrainingstoestellen), op constructieve wijze worden besproken, hetgeen de weg kan vrijmaken voor toekomstige wijzigingen van de Overeenkomst.
- 5.4.3. Op elk ogenblik kan om overleg worden verzocht – Artikel 15. Desondanks moeten de partijen alle inspanningen leveren om technische problemen op het laagst mogelijke niveau op te lossen, alvorens ze "geschillen" worden.

5.5. Een hoog niveau van vertrouwen in elkaars systeem behouden

- 5.5.1. Om een hoog niveau van vertrouwen in het door de partijen toegepaste systeem voor certificering van de initiële en permanente luchtwaardigheid te behouden, moeten de Europese Unie en Brazilië bepaalde verplichtingen naleven:
 - de andere partij in kennis stellen van de identiteit van de "bevoegde autoriteit"; voor de Europese Unie betekent dit dat ze Brazilië moet meedelen dat een nationale luchtvaartautoriteit met succes een (EASA-)audit heeft doorstaan en dat deze audit aantoont dat de autoriteit in kwestie volledig voldoet aan de EU-wetgeving, dat ze vertrouwd is met de vereisten van de Braziliaanse wetgeving op de relevante gebieden en dat ze in staat is de uit de bijlagen voortvloeiende certificerings- en onderhoudsverlichtingen na te leven – Artikel 5, leden 2 en 3;

- via regelmatige audits garanderen dat nationale luchtvaartautoriteiten die als "bevoegde autoriteiten" zijn aangemeld aan de andere partij, in staat blijven hun uit de Overeenkomst en de bijlagen voortvloeiende verplichtingen na te leven - Artikel 5, leden 4 en 5;
- samenwerken op het gebied van kwaliteitsgarantie en toestemming verlenen om aan elkaars normaliseringsinspecties en conformiteitsbeoordelingen deel te nemen (autoriteiten en ondernemingen) – Artikel 5, lid 6, en artikel 8, lid 5;
- veiligheidsgegevens uitwisselen – beschikbare informatie over ongevallen, incidenten of voorvallen – Artikel 8, lid 4; en garanderen dat de nodige vertrouwelijkheid in acht wordt genomen bij het uitwisselen van informatie - Artikel 11;
- elkaar in kennis stellen van alle toepasselijke eisen en elkaar in een vroeg stadium raadplegen over regelgevende en organisatorische wijzigingen – Artikel 8.

5.6. Sterke vrijwaringsmaatregelen

- 5.6.1. De ontwerpovereenkomst is zodanig opgesteld dat de partijen de nodige flexibiliteit genieten om onverwijld te reageren op veiligheidsproblemen of om een hoger beschermingsniveau in te stellen, indien zij dit nodig achten om de veiligheid te garanderen - Artikel 6. Er zijn specifieke procedures opgesteld om beide partijen in staat te stellen met dergelijke situaties om te gaan zonder de geldigheid van de Overeenkomst in gevaar te brengen.
- 5.6.2. Als de partijen er echter niet in slagen een bevredigende oplossing te vinden voor een bepaalde situatie, voorziet de ontwerptekst van de Overeenkomst ten eerste in de mogelijkheid om de aanvaarding van de bevindingen van de gecontesteerde bevoegde autoriteit op te schorten - Artikelen 6 en 10, en ten tweede in middelen en procedures voor het gedeeltelijk of volledig beëindigen van de Overeenkomst - Artikel 16, lid 3.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake de ondertekening van een Overeenkomst tussen de Europese Unie en de regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende de veiligheid van de burgerluchtvaart

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name op artikel 100, lid 2, en artikel 207, lid 4, in samenhang met artikel 218, lid 5 en lid 6, onder a), en artikel 218, lid 8, eerste alinea,

Gezien het voorstel van de Commissie⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie heeft namens de Europese Unie onderhandeld over een Overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart met de Federale Republiek Brazilië, overeenkomstig Besluit nr. 13850/09 van de Raad van 9 oktober 2009 waarbij de Commissie wordt gemachtigd om de onderhandelingen te openen.
- (2) De Overeenkomst waarover de Commissie onderhandelingen heeft gevoerd, moet worden ondertekend, onder voorbehoud van de sluiting ervan op een later tijdstip.
- (3) De lidstaten moeten de nodige maatregelen treffen om te garanderen dat hun bilaterale overeenkomsten met Brazilië over hetzelfde onderwerp worden beëindigd op de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Enig artikel

De ondertekening van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Federale Republiek Brazilië inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart (hierna "de Overeenkomst" genoemd) wordt hierbij goedgekeurd namens de Unie, onder voorbehoud van een besluit van de Raad betreffende de sluiting van de Overeenkomst.

De Voorzitter van de Raad wordt hierbij gemachtigd de personen aan te wijzen die bevoegd zijn om de Overeenkomst namens de Unie te ondertekenen, onder voorbehoud van de sluiting ervan.

⁴ PB C van , blz. .

De tekst van de Overeenkomst is aan dit besluit gehecht.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De Voorzitter