

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.5.2010  
KOM(2010)268 endelig

2010/0144 (NLE)

Forslag til

**RÅDETS AFGØRELSE**

**om undertegnelse af en aftale mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasiliens regering 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 miljøgodkendelse<sup>1</sup>.
- 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

---

<sup>1</sup> 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 enekompetence<sup>2</sup>.
- 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. 216/2008<sup>3</sup>. 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

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

luftfartsproduktet, -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 Fællesskabets 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 undertegnelse af en aftale mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasiliens regering 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. 5, artikel 218, stk. 6, litra a), og artikel 218, stk. 8, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>4</sup> 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 Brasilien i overensstemmelse med Rådets afgørelse 13850/09 af 9. oktober 2009 om at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger.
- (2) Den af Kommissionen forhandlede aftale bør undertegnes med forbehold af senere indgåelse.
- (3) 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 –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Eneste Artikel*

Undertegnelsen af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Føderative Republik Brasilien om civil luftfartssikkerhed (i det følgende benævnt "aftalen") godkendes hermed på Unionens vegne med forbehold af Rådets afgørelse om indgåelse af aftalen.

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der på Unionens vegne er beføjet til at undertegne aftalen med forbehold af senere indgåelse.

---

<sup>4</sup> EUT C af , s. .

Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne*  
*Formand*