

ARRANGEMENTS

CONCERNING THE DEVELOPMENT, THE ACCEPTANCE AND THE IMPLEMENTATION OF JOINT AVIATION REQUIREMENTS

WHEREAS

- The objects of ECAC (European Civil Aviation Conference) include the promotion of the safety of European civil aviation.
- ECAC may foster the conclusion and implementation of multilateral instruments by a number of its Member States in furtherance of its objectives.
- Some European civil aviation Authorities had started in 1970 to co-operate with a view to producing common "Joint Airworthiness Requirements" so as to facilitate certification of products built jointly in Europe, and the import and export of products within Europe.
- 13 European civil aviation Authorities have signed an "Arrangement concerning the development and the acceptance of Joint Airworthiness Requirements" referred to as the "Arrangements" of 1979.
- 12 European civil aviation Authorities have also signed a "Memorandum of Understanding on Future Airworthiness Procedures" referred to as the "MOU" of 1987.
- Some co-operation has already taken place for some products between European civil aviation Authorities to make jointly the technical findings needed for authorities to be satisfied that compliance with the applicable JAR has been demonstrated.

CONSIDERING

- The benefits of a European approach to obtain a high consistent level of safety and to establish a basis for fair competition both in Europe and world-wide.
- The duties of the States under their obligations as signatories of the Convention on International Civil Aviation dated 7th December 1944 (known as the "Chicago Convention").
- The objects of ECAC which provide a framework for co-ordinated activity in Europe in the field of civil aviation.
- The ECAC membership which includes all EC countries and the need to institute procedures consistent with those resulting from the EC Treaty and the Single European Act.
- The recommendations made by the European Parliament and the Council of Europe towards a more co-ordinated approach in European aviation safety.
- The requests put by the manufacturers and the strong support given by the manufacturers and the airlines to a move towards a joint integrated European approach in the field of civil aircraft safety.
- The support expressed in the MOU of 1987 for a more integrated structure to deal with civil aircraft safety in Europe.
- The ECAC decision to accept the Joint Aviation Authorities (JAA) as an associated body of ECAC.

The Directors General representing the civil aviation Authorities Party hereto have decided the following and intend to implement it, to the extent they are authorized under their national laws.

0) Definitions (for the purpose of these Arrangements)

- (a) (i) "product" means civil aircraft, engine, propeller or appliance;
 - (ii) "appliance" means any instrument, equipment, mechanism, apparatus or accessory used or intended to be used in operating an aircraft in flight, which is installed in, intended to be installed in, or attached to a civil aircraft, but is not part of an airframe, engine or propeller;
 - (iii) "component" means a material, or part of sub-assembly not covered by (i) or (ii) for use on civil aircraft, engines, propellers or appliances.
 - (b) "Authority" means a civil aviation Authority Party hereto and "the Authorities" means all the civil aviation Authorities Party hereto.
 - (c) "Findings" means that under the national laws and procedures, the applicant for a certification having shown compliance to the requirements, the Authority "finds" that compliance is achieved, ie: makes the findings of compliance.
 - (d) "Certification" (of a product, service, organization, person) means the legal recognition that such a product, service, organization or person complies with the applicable requirements. Such a certification comprises 2 activities :
 - (i) the activity of checking that technically the product, service, organization or person complies with the applicable requirements; this activity is referred to as making the technical findings;
 - (ii) the act of recognizing formally such compliance with the applicable requirements by granting a certificate, licence, approval or other document as required by national laws and procedures; this activity is referred to as making the legal findings.
- Unless it is otherwise specified in the text, "certification" means certification to applicable JAR.
- (e) "Applicant" means a person or a company requiring certification from the Authorities for products, services, organizations or persons.
 - (f) "Additional requirement for import" means a technical requirement that the Authority of a country in which an Applicant is seeking certification (the importing country) finds necessary to add to the technical requirements applied by the Authority of the country in which the Applicant has already obtained certification in order to obtain the safety level which would have been obtained if the product, service, organization or person had been certificated by the Authority of the importing country to its own applicable requirements.*⁽¹⁾
 - (g) "Special condition" means any condition for a given product, service, person or organization that an Authority finds necessary to add to its current certification technical requirements to cover situations or characteristics not adequately covered for that product, service, person or organization by the current applicable certification requirements.*⁽²⁾

*⁽¹⁾ The "special conditions" defined in Article 4 of the Multilateral Agreement on Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft of 22 April 1960 are included in this definition of additional requirements for import which corresponds to the definition contained in the bilateral agreements that most of the Authorities have with the United States of America.

*⁽²⁾ A special condition, as defined here, may, in the case of import, become an "additional requirement for import" as defined above, if no such requirement exists in the requirements applied by the Authority of the country of manufacture.

- (h) "sole code". A code is called a sole code if it is used exclusively by a country to certificate products, services, persons or organizations used by national operators (e.g.: aircraft registered in the country used by national operators, services provided to such aircraft, persons working for such aircraft or organizations contributing to their design, manufacture, maintenance or operation).

1) **General**

The Authorities commit themselves to co-operate in all aspects related to the safety of aircraft, in particular its design, manufacture, continued airworthiness, maintenance and operation to ensure that a high consistent level of safety is achieved throughout the Member States, to avoid duplication of work between the Authorities and to facilitate exchange of products, services and persons not only between the Authorities but also between the Authorities and others.

To that end they have joined as an associated body of ECAC called JAA (Joint Aviation Authorities) so as to develop, adopt and implement the Joint Aviation Requirements (JARs) and so as to make only once all the technical findings in those fields while each national Authority would still make the legal findings.

2) **Functions of JAA**

The Authorities will use the JAA to perform the following functions :

- (a) To further develop, with adequate consultation, and publish Joint Aviation Requirements (JARs) for the use of the Authorities in the field of design, manufacture, maintenance and operations as stated in Appendix 1; the JAA will also develop special conditions where applicable.
- (b) To define as soon as possible the general structure of the whole set of JARs and the scope of each JAR so that each Authority can adopt this structure and to work to remove as rapidly as possible any National Variants or national regulatory differences with the aim that each individual existing JAR becomes a uniform code for all JAA countries and no further national regulatory differences are applied.
- (c) To establish procedures based on the use of the Authorities' resources, that:
- (i) allow the use of only one set of technical findings in the field of design, manufacture, maintenance and operations for the benefit of and in a manner acceptable to all Authorities;
 - (ii) include practical measures for making the technical findings only once to the benefit of all Authorities (See Appendix 2). These measures may include acceptance of technical findings made by industry, where industry conforms to agreed approval standards;
 - (iii) cover the initial certification (of products, services, organizations or people) as well as the continuation of safety standards in service.
- (d) To establish administrative and technical procedures which would require a single administrative action from the applicant for each application and which would replace the currently existing national administrative documents by a single one valid under the national laws and procedures of each Authority.
- (e) To make (in accordance with the agreed procedures in paragraph 2(c)) the technical findings needed to show compliance with JARs.

- (f) To perform for the benefit of a non-JAA importing country, in the case of products, services, persons or organizations certificated by one of the Authorities (exporting country) and requiring certification from a non-JAA country, the technical tasks which come under the duties of the Authority of the exporting country.
- (g) To work to explore the practicality and form of a European Joint Aviation Authority to cover the fields of design and manufacture of products, their maintenance and their operation.

3) Commitments of Authorities

The Authorities will :

- (a) Participate in the rulemaking process as defined in paragraph 2(a); and use their best endeavours to provide experts within the different groups involved in this process.
- (b) Adopt the structure of the whole set of future JARs and adopt the existing JARs as their sole codes as soon as possible.

In the meantime the national administrative code may make provision for products, services, organizations or persons which meet other codes to be accepted for use in that country. For such cases, that State recognizes that the efforts and resources of the JAA will be devoted only to those products, persons, organization or services in the field of certification, maintenance or operation to whom or which the JARs would be applied; the efforts and resources of the JAA would not be devoted to those products, persons, organizations or services to which or whom other national codes might be applied. Thus the advantages linked to the use of JARs (such as facilitation of exchange) would not apply to products, persons, organizations or services covered by another code than a JAR.

NOTE: Each Authority intends to withdraw the provision for codes other than JAR where the procedures established to check compliance of products, services, persons or organizations with JAR are deemed to be satisfactory by the Authority concerned both technically and timewise, i.e.: when that Authority estimates that the procedures are such that they allow fulfilment of its national obligations as civil aviation Authority and achievement of the associated deadlines using only JARs. The certification of products imported from non-JAA Parties is specifically important as well as the assurance that the JAA system as a whole would provide assistance to any Authority, especially those with a lower level of staff and/or expertise.

An Authority may deviate from JARs as a sole code:

- on request from the authority of a non-JAA country to certificate to a code other than JAR, products, services, organizations or persons to be used by that country;
- in the cases of lease, charter or interchange of aircraft to be operated by non-JAA carriers under the terms of ICAO Annexes 6 & 8 (and) as envisaged under Article 83 bis to the Chicago Convention.

In these cases the respective Authority is entitled to conduct its own certification instead of a certification according to the JAA agreed code and procedures.

Should an exceptional case arise when JAA rules and procedures appear to one signatory as not suitable for this particular case, then this signatory will discuss the case with other Parties and agree jointly appropriate rules and procedures.

- (c) Declare all their national regulatory differences to existing JARs (whether they stem from a technical difference or from a difference in the structure between the set of JARs and their national codes) and commit themselves to work towards the deletion of these national regulatory differences or their embodiment in the appropriate JAR.

- (d) Participate in the definition of procedures enabling the technical findings to be made only once in a way satisfactory to all Authorities.
- (e) Accept these procedures and use them exclusively when checking compliance with the JARs and use their best endeavours to provide experts within the JAA teams.
- (f) Make without undue delay the legal findings for those products, services, organizations or persons which have been found to comply with the relevant JAR (and, until they are removed, any remaining national regulatory differences).
- (g) Pay their share of the budget of the Central JAA (see paragraph 5) and use their best endeavours to provide staff for the Central JAA.

4) Organization and procedures

- (a) The JAA is controlled by a JAA Committee which works under the authority of the Plenary Conference of the ECAC and reports to the JAA Board of Directors General (hereinafter called the "JAA Board").
- (b) The JAA Board will consider and review the general policies and long-term objectives of the JAA. Its specific functions include in particular:
 - deciding upon questions concerning the relationship between the JAA and States, the EC, or international organizations;
 - deciding upon any amendments to these Arrangements in accordance with paragraph 9 below;
 - deciding upon the acceptance of new members of the JAA in accordance with paragraph 6(a) below;
 - deciding upon measures to be taken in case a member would not fulfil the duties and commitments implied by the signing of these Arrangements.

If such a case arises the following procedure applies:

 - (i) a warning or statement of intent will be notified in writing to the member concerned;
 - (ii) the procedure will allow the member concerned to put his case (in writing or during a meeting);
 - (iii) the decision will not be made sooner than 8 weeks after the initial notification in writing;
 - (iv) any measure which would be taken directly against a member or which would revoke the privilege of easy exchange or recognition of a whole range of products or services or persons or organizations of the country of this member should be agreed by two-thirds of the JAA Board;
 - (v) the decision on the measures taken will also specify the date of effect.
- (c) The JAA Committee is composed of one member from each Authority. The JAA Committee will be responsible for the administrative and technical implementation of these Arrangements. Its specific functions are set out in Appendix 3.
- (d) The relationship between the JAA and the ECAC will be in accordance with the ECAC constitution with regard to associated bodies of the ECAC.
- (e) The JAA is staffed by experts of the Authorities seconded full-time or part-time and is served by the JAA Secretariat which replaces the former JAR Secretariat.

- (f) For the purpose of these Arrangements, the part of JAA consisting of people seconded full-time is called Central JAA.
- (g) The organization and structure of the JAA is defined and agreed by the JAA Committee.
- (h) The organization and structure can be amended by the JAA Committee on a two-thirds majority agreement.
- (i) The JAA Committee's powers under paragraphs 4(g) and 4(h) above do not extend to the organization and structure of the JAA Board and the JAA Committee itself.

5) **Budget**

- (a) The JAA will use its best endeavours to develop a scheme enabling the recovery of cost from the Applicants. It is intended that such a scheme will be introduced as soon as practicable and in any case within 5 years.
- (b) Until such scheme is defined:
 - the budget of the Central JAA is agreed each year and shared by the Authorities according to an agreed schedule (see Appendix 4);
 - each Authority commits itself to bear the cost and expenses of its experts participating in Study Groups or teams and will charge the Applicant according to its national practices, e.g. for certification, licences or approvals.

6) **Membership**

- (a) JAA membership is open to the civil aviation Authorities of ECAC Member States provided:
 - Either*
 - That Authority has signed the former Arrangements of 1979 and the MOU of 1987 before the signature date of the present Arrangements.
 - Or*
 - That Authority explains to the JAA its system, methods and practices in the field of design, manufacture, maintenance and operations; and
 - that Authority commits itself to the terms and duties as set out in these Arrangements including the procedures agreed by the JAA; and
 - its application is accepted by two thirds of the JAA Board.
- (b) The date of entry of application will be decided by the JAA Board when:
 - an adequate knowledge of the Applicant's practices has been acquired,
 - the changes necessary for the use of the JAR's within this State are made that would permit fairness to and consistency with other Parties allowing therefore the exchange of products, services or persons or reliance on organizations.
- (c) During the period before membership is obtained, the JAA will devote time and provide training and support as it does for its own full members.

7) Commencement of operation

These Arrangements come into operation:

- (a) as from 1 October 1990 for those signatory before 30 September 1990;
- (b) at a date mutually agreed for those new members once the conditions for membership have been met.

For the signatories of these Arrangements, they will replace the Arrangements concerning the development and the acceptance of Joint Airworthiness Requirements dated 21 March 1979, the Memorandum of Understanding on Future Airworthiness Procedures dated 19 June 1987 and the Arrangements concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements dated 6 December 1989.

8) Record of Parties

A record of the Authorities Party hereto will be kept by the ECAC Secretariat.

9) Amendment to these Arrangements

These Arrangements may be amended by the Authorities Party hereto at the relevant time.

Any Party can propose an amendment to these Arrangements.

Any proposal of amendment must be sent in writing to all Authorities. The decision of acceptance of an amendment requires a two-thirds majority of the JAA Board and can be made no sooner than 8 weeks after the initial written proposal has been sent.

When an amendment is approved, the Authorities will agree on the date on which the amendment will also enter into operation.

10) Appendices and Annexes

Further Appendices and Annexes can be added to the present Arrangements or amended by a two-thirds majority of the JAA Committee.

The procedure for proposing and amending Appendices and Annexes is defined by the JAA Committee.

Approved Annexes and Appendices and amendments thereto will be kept by the ECAC Secretariat.

11) Withdrawal

Except in the case of withdrawal due to the non-acceptance of an amendment (see para. 9 above), which may be immediate, any Authority may withdraw from these Arrangements by giving one year's written notice to the ECAC Secretariat which will inform the other Authorities of such withdrawal. Any Authority who withdraws from these Arrangements must commit itself to keeping, during the period set by the Joint Aviation Requirements, the archives related to work acceptable to all Authorities and making them available on request to the other Authorities.


For Civil Aviation Authority
(Austria) 
Director General
ad referendum

For Administration de l'Aéronautique
(Belgium) 
Director General

For Department of Civil Aviation
(Cyprus) 
Director

For Civil Aviation Administration
(Denmark) 
Director General

For National Board of Aviation
(Finland) 
Director General

For Direction Générale de l'Aviation Civile
(France) 
Director General

For Federal Minister of Transport,
Aviation & Space Division
(Federal Republic of Germany) 
Director General

For the Civil Aviation Authority
(Greece) 
Governor

For General Directorate of Civil Aviation.....
(Hungary) *[Signature]* Director General

For General Directorate of Civil Aviation.....
(Iceland) *[Signature]* Director General

For the Department of Tourism and Transport.....
(Ireland) *Donal O'Mahony* Secretary

For Direzione Generale dell'Aviazione Civile.....
(Italy) *[Signature]* Director General
with reservation as to acceptance which will be effected by the deposit of an instrument of acceptance

For Direction Générale de l'Aviation Civile.....
(Luxembourg) *[Signature]* Director General


For Civil Aviation Administration.....
(Malta) *[Signature]* Director

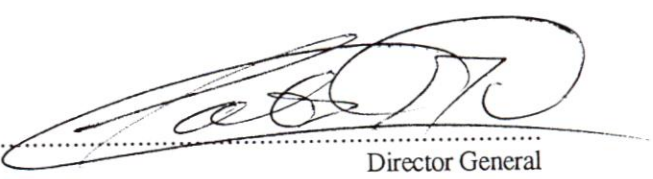
For Service de l'Aviation Civile.....
(Monaco) *[Signature]* Chef du Service de l'Aviation Civile

For Rijksluchtvaartdienst.....
(The Netherlands) *[Signature]* Director General

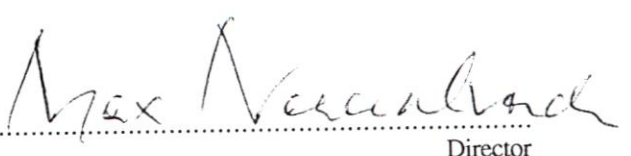
For Civil Aviation Administration.....
(Norway)  Director General


For General Inspectorate of Civil Aviation.....
(Poland)  General Inspector

For Direction Générale de l'Aviation Civile.....
(Portugal)  Director General

For Dirección General de Aviación Civil.....
(Spain)  Director General

For Luftfartsverket.....
(Sweden)  Director General

For Federal Office for Civil Aviation.....
(Switzerland)  Director

For General Directorate of Civil Aviation.....
(Turkey)  Director General

For the Aeronautical Authorities.....
(United Kingdom)  Under Secretary
International Aviation Directorate
Department of Transport

Cyprus, 11 September 1990

11

For Department of Civil Aviation.....
(Yugoslavia)

[Handwritten Signature]
Assistant President for Civil Aviation

For Civil Aviation Administration
(Bulgaria)

Director General

For Ministry of Transport and Communications
(Croatia)

Deputy Minister for
Civil Aviation

For Civil Aviation Administration
(Czech Republic)

Director

For Civil Aviation Department
(Lithuania)

A. ŠUMSKAS

Director

For Department of Civil Aviation
(Romania)

Secretary of State

For Civil Aviation Administration.....
(Slovak Republic)

Director

For Civil Aviation Authority.....
(Slovenia)

Director

For General Department of Civil Aviation
(Armenia) Director General

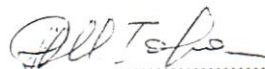


For Civil Aviation Administration
(Estonia) Director General

For Civil Aviation Administration
(Latvia) Director General



For State Administration of Civil Aviation
(Moldova) Director General



For Directorate General of Civil Aviation
(The former Yugoslav Republic of Macedonia) Director General

11 quater
Cyprus, 11 September 1990
Addendum
Paris, 20 December 2001

For General Department of Civil Aviation
(Albania)

.....
Director General

For The Ministry of Transport
(Ukraine)

.....
V. Pustovoytenko, Minister for Transport

APPENDIX 1 to the Arrangements

DEVELOPMENT AND PUBLICATION OF REQUIREMENTS

- (a) The Authorities will co-operate to produce common comprehensive and detailed requirements, and where necessary acceptable means of compliance with and interpretations of them, referred to as "Joint Aviation Requirements" (JARs).
- They will also co-operate to define special conditions and to agree on the applicable additional requirements for import.
- (b) Those requirements will cover all the fields related to aircraft safety and safe operation of aircraft, in particular:
- The design and manufacture of products and components.
 - The maintenance and the operation of those products, appliances and components.
 - The competence of persons and organizations responsible for the design, manufacture and maintenance of products, appliances and components and for the operation of aircraft.
- (c) The Authorities will also co-operate to produce administrative requirements, also referred to as Joint Aviation Requirements (JARs) and administrative procedures, so that any applicant can finally use one single administrative document and one set of procedures and practices for any application to one of the Authorities.
- (d) The JAA in developing the JARs will:
- take into account the duties and obligations under the Chicago Convention;
 - consult the Parties to whom those requirements would be applied;
 - take into account other aviation codes so as to facilitate exchange of products, services or persons or reliance on organizations, between the JAA countries and other countries in the world.
- (e) The Authorities will make available the necessary experts who will meet and organize their work according to the procedures agreed by the JAA Committee.
- (f) The JAA will publish the Joint Aviation Requirements (JARs) with corresponding effectiveness dates.
-

(b) Terms and Conditions

Until some alternative proposal is agreed by a two-thirds majority of the JAA Committee, the Central JAA is composed of persons who are seconded full-time by the Authorities:

- (i) Each of the staff will remain an employee of the Authority providing him and will be subject to the conditions of employment (including pay and annual leave) determined from time to time by that Authority.
- (ii) However, the staff will be responsible directly, or through any Director of the Central JAA, to the JAA and not to the Authority by whom they are provided.
- (iii) In the event of any member of staff being unable to attend work for any reason normally acceptable to the Authority providing him, no substitute staff will be provided. If such absence becomes protracted (e.g. due to prolonged sickness) the matter will be dealt with in discussion, having regard to the progress of work, the possible provision of substitute staff and any adjustment in charges that may be appropriate.
- (iv) The personnel of the Central JAA will be selected to the satisfaction of the JAA.

(c) Facilities

- (i) Until some alternative proposal is agreed by a two-thirds majority of the JAA Board, the Central JAA will be housed by one of the Authorities.
- (ii) The Authority housing the Central JAA will provide office accommodation and all related facilities, including all normal communications for the staff of the Central JAA and the Authorities will meet any travelling costs they may incur within Europe in the course of their normal duties on behalf of the JAA and any other travel made with the agreement of the JAA Committee or its Executive Board.

6. "Non-Central" JAA : Teams and Working Groups

The teams and working groups are made up of people seconded part-time by the Authorities to the JAA. Though they remain employees of the Authorities who have provided them they are responsible, while performing their function within the JAA, to the JAA Committee (either directly or through a Director or through the Executive Board).

7. Relationship with European Civil Aviation Conference (ECAC)

The JAA is an associated body of ECAC. As such the coordination between JAA and ECAC will be organized in accordance with the ECAC Constitution.

8. Relationship with European Community

The relationship between JAA and the European Community will be handled within the framework of relations between ECAC and the European Community. The JAA may act directly in relationship with European Community when instructed by the JAA Board (see paragraph 4(b) of the Arrangements).

9. Relationship with International Civil Aviation Organization (ICAO)

The JAA will act in accordance with the provisions of the Chicago Convention. The JAA will take steps to keep ICAO informed of any development which may be of interest.

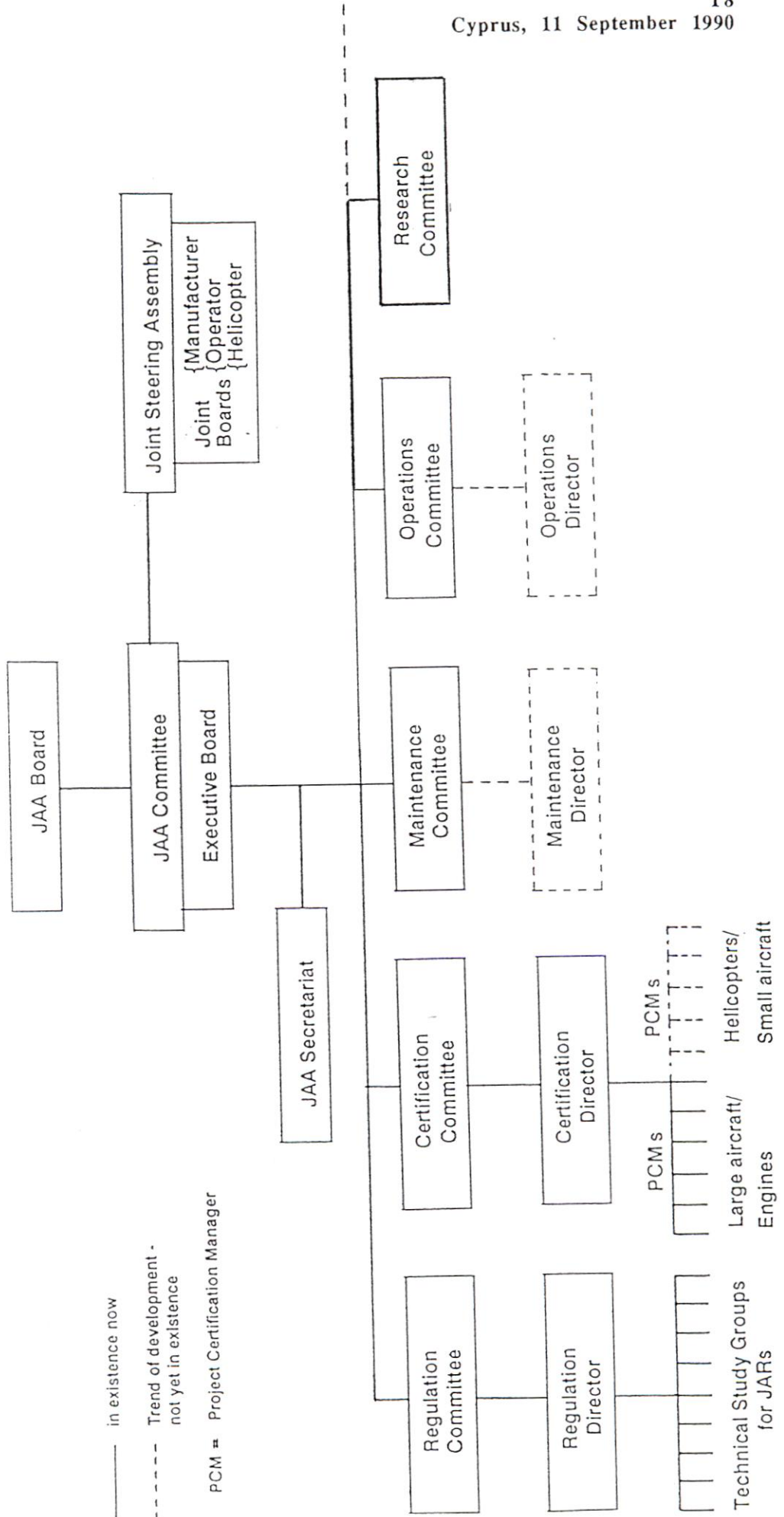
10. Relationship with other Authorities

Whenever certificated products, services, persons or organizations are exchanged (or used or relied upon) between a JAA country and a non-JAA country:

- in the case of import into a JAA country, the technical tasks which are under the responsibilities of the importing country will be shared between the importing country and the JAA according to the procedures agreed (in accordance with Appendix 2 of the Arrangements) to ensure that such products, services, organizations or persons are equally accepted or relied upon by any party;
 - in the case of export from a JAA country, similarly the technical tasks which come under the responsibilities of the exporting country will be shared between the exporting country and the JAA according to the procedures agreed (in accordance with Appendix 2 of the Arrangements); that will guarantee equal status for those products, services, persons or organizations in case of later re-import into a JAA country.
-

Associated
body of

JOINT AVIATION AUTHORITIES - JAA



APPENDIX 2 to the Arrangements

JOINT IMPLEMENTATION OF JAR AND
JOINT PERFORMANCE OF CERTIFICATION

- (a) The Authorities will make all necessary arrangements so that any technical finding in the field of design, manufacture, maintenance or operations can be made only once for the benefit of, and in a way acceptable to, all member Authorities.

In doing so, the JAA will take into consideration the needs of all Authorities and agree priority criteria and working methods which allow the performance of the work in an acceptable timescale.

- (b) The technical work considered is mainly the gathering of all technical findings needed for the different certifications, e.g. the issuance of type certificates, certificates of airworthiness, certificates of conformity, licences, approvals and authorizations of persons, organizations or airlines, approvals of manuals.

This will embrace in the end all activities in the field of airworthiness, continued airworthiness, maintenance and operation.

- (c) The JAA may, for specific cases, exclude some applications from this general scope when they feel that the use of the national Authorities in succession might be more efficient (e.g. in cases such as catching up for old products).
- (d) The JAA will develop procedures of work for the different activities; it will consult the Authorities on these procedures and seek their acceptance - once accepted, these procedures will be deposited within ECAC as an annex to the present Arrangements.
- (e) In defining procedures in d) above, the JAA will take into account:

- the need for ensuring that requirements are applied fairly and consistently throughout the Parties,
- the need for an adequate response-time,
- the advantages of a step by step approach.

The JAA may consider such methods as:

- the creation of agreed teams to perform a task,
 - the standardization reviews by teams agreed,
 - the direct acceptance of work performed by one Authority,
 - the delegation to industry on the basis of agreed approval standards.
-

APPENDIX 3 to the Arrangements

ORGANISATION OF THE JAA

1. General

The JAA has been accepted, by decision of the Directors General of Civil Aviation of ECAC Member States on 6th December 1989, as an associated body of ECAC in accordance with Articles 1(4) and 4(2) of the ECAC Constitution.

The JAA is controlled by a JAA Committee. This JAA Committee reports to the JAA Board.

The JAA is served by staff seconded full-time or part-time from the Authorities Party to the Arrangements.

2. JAA Board

The functions of the JAA Board are set out in paragraph 4(b) of the Arrangements.

3. JAA Committee

The JAA Committee is established by the Authorities. Each Authority shall nominate a delegate who may have alternates and advisers.

The JAA Committee will perform the following functions:

- (a) Making arrangements for the preparation of JARs for products, services, organizations, persons, to cover the whole field of design and manufacture of products, of their continuing airworthiness, their maintenance, their operation.
- (b) Making arrangements for the publication of JARs.
- (c) Making arrangements for the adoption of these JARs throughout the member Authorities.
- (d) Making arrangements for the implementation of these JARs throughout the member Authorities.
- (e) Seconding people to the JAA, either the Central JAA or to teams, working groups, committees, set up to perform the tasks of the JAA.
- (f) Estimating the cost of the Central JAA for each financial year in accordance with the provisions of Appendix 4 and making the necessary arrangements for the control of this cost.

The JAA Committee may make specific provisions for organization of the work. It may create an Executive Board. It may also work jointly with the different Parties to whom the Joint Aviation Requirements are applied and may therefore create a JSA (Joint Steering Assembly) and different Joint Boards which may include appropriate industry representatives.

It may also delegate part of its functions to the Directors appointed in the Central JAA.

4. JAA

The JAA comprises staff who are seconded full-time or part-time by the Authorities. Those who are working full-time are called "Central JAA" and the others are members of Study Groups, Committees, teams, etc, which are set up for the purpose of performing the work of the JAA.

5. Central JAA

The central JAA comprises the JAA Secretariat, Certification Division, Regulation Division, and is likely in the future to have Maintenance and Operation Divisions.

The current structure and its trend of development in the future is shown in the chart herewith attached.

(a) Terms of Reference

(i) JAA Secretariat

The JAA Secretariat is responsible for administering the working arrangements adopted by the JAA Committee and generally for facilitating the implementation of these Arrangements including liaison and co-ordination with the ECAC Secretariat.

The JAA Secretariat is also responsible for organizing the co-ordination between the different bodies - JAA Board, JAA Committee, JSA, Executive Board, Joint Boards - and between the different divisions of the Central JAA.

It is also responsible for servicing the above Committees and Boards.

(ii) Certification Division (in the field of design and manufacture)

The Certification Division is responsible for making proposals for working procedures, for implementing the Joint Aviation Requirements and for minimizing the duplication of technical work throughout the member Authorities.

It is also responsible for the consistent application of these agreed procedures to actual exercises.

The Certification Division is also responsible for performing tasks as requested by the Executive Board.

(iii) Regulation Division

The Regulation Division is responsible for making arrangements and providing liaison as necessary with Chairmen and Secretaries of the Technical Study Groups for the production of new codes or amendments to existing codes. It is also finally responsible for the production, editing, and distribution of the Joint Aviation Requirements and amendments thereto.

It is also responsible for performing tasks as requested by the Executive Board.

APPENDIX 4 to the Arrangements

SHARING OF THE BUDGET OF CENTRAL JAA

- (1) While the scheme enabling the recovery of cost from the applicants is not yet in force, the cost of the Central JAA for each financial year will be estimated one year in advance and, subject to the agreement of the estimate by the Authorities, such costs will be met by contributions from the Authorities calculated as follows:

Each Authority will pay 0.5 X % + 0.5 Y % of the cost of the Central JAA, where:

$$X = \frac{\text{That Authority's contribution to ICAO costs} \times 100}{\text{The total contribution of the Authorities to ICAO costs}}$$

$$Y = \frac{\text{The contribution of the aircraft manufacturers' industry of the country of that Authority to AECMA costs} \times 100}{\text{The total contribution of the aircraft manufacturers' industries of the countries of the Authorities to AECMA costs}}$$

- (2) This distribution of costs will be reviewed on 1st January of each year using the current ICAO and AECMA figures. This distribution will apply in respect of all expenses budgeted during the year between January 1st and following 31st December.
- (3) Contributions will be paid in proportions to be agreed to the Authorities providing and housing the JAA Secretariat either directly or through any channel, preferred by the Authority making the payment. Contributions will normally be paid quarterly in advance on the first day of the year and at three-monthly intervals thereafter.
-

ARRANGEMENT

CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT, L'ACCEPTATION ET L'APPLICATION DES CODES COMMUNS DE L'AVIATION

ATTENDU QUE

- Les objectifs de la CEAC (Commission européenne de l'aviation civile) comportent la promotion de la sécurité de l'aviation civile européenne.
- La CEAC peut encourager la conclusion et l'application d'instruments multilatéraux par certains de ses Etats membres pour poursuivre ses objectifs.
- Certaines Autorités européennes de l'aviation civile ont commencé à coopérer en 1970 dans le but de produire ensemble des "Codes communs de navigabilité" afin de faciliter la certification des produits construits en commun en Europe, l'importation et l'exportation de ces produits à l'intérieur de l'Europe.
- 13 Autorités européennes de l'aviation civile ont signé les "Arrangements relatifs au développement et à l'acceptation des codes communs de navigabilité", dénommés ci-après "Arrangements" de 1979.
- 12 Autorités européennes de l'aviation civile ont aussi signé un "Mémoire d'entente relatif à des procédures futures pour la navigabilité", dénommé ci-après "Mémoire" de 1987.
- Une certaine coopération a déjà été mise en œuvre pour quelques produits entre les Autorités européennes pour faire ensemble les constats techniques permettant aux Autorités de prouver la conformité au JAR applicable.

CONSIDERANT

- Les bénéfices d'une approche européenne pour obtenir un niveau élevé et homogène de sécurité et pour garantir une concurrence équitable en Europe et dans le monde.
- Les devoirs des Etats qui leur incombent en tant que signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 (appelée la "Convention de Chicago").
- Les objectifs de la CEAC qui fournit le cadre d'une action coordonnée en Europe dans le domaine de l'aviation civile.
- La composition de la CEAC qui comporte tous les Etats membres de la Communauté européenne, ainsi que le besoin de mettre en place des procédures compatibles avec celles prévues par le Traité de Rome et l'Acte Unique Européen.
- Les recommandations adoptées par le Parlement Européen et le Conseil de l'Europe pour une approche mieux coordonnée de la sécurité de l'aviation civile européenne.
- Les demandes des constructeurs et le ferme soutien des constructeurs et des compagnies aériennes afin d'aller dans la voie d'une approche européenne conjointe dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
- Le soutien exprimé dans le MOU de 1987 en faveur d'une structure plus intégrée pour traiter de la sécurité des aéronefs en Europe.
- La décision de la CEAC d'accepter les Autorités Conjointes de l'Aviation (JAA) comme organe associé de la CEAC.

Les Directeurs Généraux représentant les autorités de l'aviation civile Parties aux présentes ont décidé ce qui suit et ont l'intention de le mettre en application, dans la mesure où ils sont autorisés à le faire par leurs lois nationales.

0) **Définitions** (aux fins de cet Arrangement)

- (a) (i) "produit" signifie un aéronef, un moteur, une hélice et un équipement civil ;
 - (ii) "équipement" signifie tout instrument, dispositif, mécanisme, appareil ou accessoire utilisé ou pouvant être utilisé pour l'exploitation d'un aéronef en vol qu'il soit installé, ou destiné à être installé dans un aéronef civil ou attaché à celui-ci, mais qui ne fait pas partie d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice ;
 - (iii) "élément" signifie un matériau, composant ou sous-ensemble n'entrant pas dans les définitions (i) ou (ii) ci-dessus, et destiné à des aéronefs, à des moteurs, à des hélices ou à des équipements civils.
 - (b) "Autorité" signifie une Autorité de l'aviation civile Partie aux présentes et "les Autorités" signifient toutes les Autorités de l'aviation civile Parties aux présentes.
 - (c) "Constats". Conformément aux lois et procédures nationales, le demandeur ayant prouvé la conformité aux conditions et l'Autorité "constate" la conformité, c'est-à-dire qu'elle procède aux constats nécessaires de conformité.
 - (d) "Certification" (d'un produit, d'un service, d'une organisation, d'une personne) signifie la reconnaissance légale que tel produit, service, organisation ou personne est conforme aux conditions applicables. Une telle certification comporte deux fonctions :
 - (i) la fonction permettant de contrôler que, techniquement, le produit, le service, l'organisation ou la personne est conforme aux conditions applicables ; cette fonction est appelée : établissement des constats techniques ;
 - (ii) l'acte de reconnaissance formelle de cette conformité aux conditions applicables par la délivrance d'un certificat, d'une licence, d'une approbation ou de tout autre document selon la forme requise par les lois et procédures nationales ; cette fonction est appelée : établissement des constats légaux.
- Sauf à ce qu'il en soit précisé autrement, la "certification" signifie la certification au JAR applicable.
- (e) "Demandeur" signifie une personne ou une entreprise demandant aux Autorités la certification de produits, de services, d'organisations ou de personnes.
 - (f) "Condition additionnelle pour l'importation" signifie une condition technique que l'Autorité du pays dans lequel le demandeur requiert la certification (pays importateur) juge nécessaire d'ajouter aux conditions techniques appliquées par l'autorité du pays dans lequel le demandeur a déjà obtenu la certification afin d'obtenir le niveau de sécurité qui aurait été obtenu si le produit, le service, l'organisation ou la personne importé avait été certifié par l'Autorité du pays importateur à ses propres conditions techniques.*⁽¹⁾
 - (g) "Condition spéciale" signifie toute condition relative à un produit, un service, une personne ou une organisation qu'une Autorité juge nécessaire d'ajouter à ses conditions techniques habituelles de certification pour couvrir des situations ou des caractéristiques insuffisamment couvertes pour ce produit, ce service, cette personne ou cette organisation par les conditions de certification habituellement applicables.*⁽²⁾

*⁽¹⁾ Les "conditions spéciales" définies à l'Article 4 de l'Accord Multilatéral relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs importés, en date du 22 avril 1960, sont comprises dans cette définition des conditions additionnelles pour l'importation, qui correspond à la définition contenue dans les accords bilatéraux en vigueur conclus entre la plupart des autorités et les Etats-Unis d'Amérique.

*⁽²⁾ Une condition spéciale, ainsi définie, peut, en cas d'importation, devenir "une condition additionnelle pour l'importation", telle que définie ci-dessus, si aucune condition analogue n'existe dans les conditions appliquées par l'Autorité du pays constructeur.

- (h) "Seul code". Un code est appelé seul code s'il est utilisé exclusivement par un pays pour certifier des produits, des services, des personnes ou des organisations utilisés par des exploitants nationaux (par exemple des aéronefs immatriculés dans le pays utilisés par des exploitants nationaux, des services fournis à ces aéronefs, des personnes travaillant pour ces aéronefs ou des organisations contribuant à leur conception, leur fabrication, leur entretien ou leur exploitation).

1) **Généralités**

Les Autorités s'engagent à coopérer dans tous les aspects liés à la sécurité de l'avion, et notamment à sa conception, à sa construction, au maintien de sa navigabilité, à son entretien et à son exploitation pour s'assurer qu'un niveau élevé et homogène de sécurité est atteint dans les Etats membres, pour éviter la duplication du travail des Autorités et pour faciliter l'échange de produits, de services et de personnes non seulement entre les Autorités mais aussi entre les Autorités et des tiers.

Dans ce but elles se sont réunies au sein d'un organe associé de la CEAC appelé JAA (Autorités Conjointes de l'Aviation) afin de développer, d'adopter et d'appliquer les codes communs de l'aviation (JARs) et de ne procéder qu'une seule fois, dans ces domaines, aux constats techniques tandis que chaque Autorité nationale continuera de faire les constats légaux.

2) **Fonctions des JAA**

Les Autorités utiliseront les JAA pour accomplir les fonctions suivantes :

- (a) Continuer de développer ainsi que défini en Appendice 1, en effectuant les consultations appropriées, et de publier les Codes Communs de l'aviation (dits JARs) afin que les Autorités les utilisent dans les domaines de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation ; les JAA développeront aussi, lorsque nécessaire, les conditions spéciales.
- (b) Définir dès que possible la structure générale de l'ensemble des JARs et le champ d'application de chaque JAR de telle sorte que chaque Autorité puisse adopter cette structure et travailler à la suppression, aussi rapide que possible, de toute variante nationale ou de toute différence réglementaire nationale de telle sorte que chaque JAR existant devienne un code uniforme pour tous les pays des JAA et qu'aucune différence réglementaire nationale additionnelle ne soit désormais appliquée.
- (c) Etablir les procédures reposant sur l'utilisation des ressources des Autorités pour :
- (i) permettre l'utilisation d'un seul ensemble de constats techniques dans les domaines de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation au profit des Autorités et dans des conditions acceptables par elles ;
 - (ii) inclure les moyens pratiques permettant d'effectuer les constats techniques une seule fois pour toutes au profit de toutes les Autorités (voir Appendice 2). Ces moyens pourront comporter l'acceptation de constats techniques faits par l'industrie lorsque celle-ci a prouvé qu'elle se conformait aux normes d'approbation acceptées ;
 - (iii) couvrir la certification initiale (des produits, services, organisations ou personnes) aussi bien que le maintien en vigueur des normes de sécurité.
- (d) Etablir les procédures administratives et techniques qui ne comporteront qu'une seule action administrative du demandeur pour chaque demande et qui remplaceront progressivement les documents administratifs nationaux existant à l'heure actuelle par un seul document valable conformément aux lois et procédures nationales de chaque Autorité.
- (e) Faire (conformément aux procédures acceptées au paragraphe 2(c)) les constats techniques permettant de prouver la conformité aux JARs.

- (f) Accomplir, au profit de l'Etat importateur non JAA dans le cas de produits, services, personnes ou organisations certifiés par une des Autorités (pays exportateur) et requérant la certification d'un Etat non JAA, les tâches techniques qui incombent à l'Autorité du pays exportateur.
- (g) Etudier la faisabilité et les formes que prendrait une Autorité Européenne Conjointe de l'Aviation pour couvrir les domaines de la conception et de la construction des produits, leur entretien et leur exploitation.

3) Obligations des Autorités

Les Autorités :

- (a) Participeront au processus d'élaboration des normes défini au paragraphe 2(a) et feront de leur mieux pour fournir des experts pour les différents groupes impliqués dans ce processus.
- (b) Adopteront la structure générale de l'ensemble des JARs futurs et les JARs existants comme seuls codes applicables dès que possible.

En attendant, le code administratif national peut prévoir des dispositions pour des produits, services, organisations ou personnes qui doivent répondre à d'autres codes pour être admis dans ce pays. Dans de tels cas, l'Etat reconnaît que les efforts et les ressources des JAA ne seront utilisés que pour les produits, personnes, organisations ou services dans le domaine de la certification, de l'entretien et de l'exploitation auxquels les JARs seront appliqués ; les efforts et ressources des JAA ne seront pas consacrés à ces produits, personnes, organisations ou services auxquels d'autres codes nationaux s'appliqueraient. Ainsi les avantages liés à l'utilisation des JARs (tels que faciliter les échanges) ne s'appliqueront pas aux produits, personnes, organisations ou services couverts par un autre code qu'un JAR.

NOTE : Chaque Autorité a l'intention de retirer toute disposition concernant d'autres codes que le JAR lorsque les procédures établies pour vérifier la conformité des produits, services, personnes ou organisations au JAR sont remplies de manière satisfaisante pour l'Autorité concernée tant sur le plan technique qu'en termes de délai, c'est-à-dire lorsque cette Autorité estime que les procédures sont telles qu'elles lui permettent de remplir ses obligations nationales en tant qu'Autorité de l'aviation civile et de satisfaire aux délais qui en résultent par la seule utilisation des JARs. La certification des produits importés de pays non membres des JAA est spécialement important de même que l'assurance que le système JAA, globalement, fournira une aide à toutes les Autorités, et spécialement à celles qui ont moins de personnel et/ou moins d'expertise.

Une autorité peut s'écarter des JARs comme seul code :

- sur demande de l'Autorité d'un pays non JAA de certifier d'après un code autre que JAR des produits, services, organisations ou personnes qui doivent être utilisés par ce pays ;
- dans les cas de location, affrètement ou banalisation d'aéronefs devant être utilisés par des transporteurs non-JAA conformément aux Annexes 6 et 8 de l'OACI (et) ainsi qu'il est envisagé dans l'Article 83 bis de la Convention de Chicago.

Dans ce cas, l'Autorité en question peut procéder à sa propre certification au lieu d'une certification d'après le code et les procédures agréés par les JAA.

A titre exceptionnel, si un signataire estime que les règlements et procédures JAA ne conviennent pas à un cas donné, ce signataire en débattrait avec d'autres Parties et ils établiraient conjointement des règlements et procédures appropriés.

- (c) Déclareront toutes leurs différences réglementaires nationales aux JARs existants (qu'il s'agisse de différence technique ou d'une différence entre la structure même de l'ensemble des JARs et leurs codes nationaux) et s'engageront à faire en sorte de supprimer ces différences réglementaires nationales ou de les incorporer dans le JAR correspondant.

- (d) Participeront à la définition des procédures permettant de procéder une seule fois à des constats techniques qui soient satisfaisants pour toutes les Autorités.
- (e) Accepteront ces procédures, les utiliseront pour contrôler la conformité aux JARs et feront de leur mieux pour fournir les experts pour les équipes des JAA.
- (f) Etabliront, sans délai, les constats légaux sur le plan national pour ces produits, services, organisations ou personnes qui auront été prouvés conformes au JAR applicable (et, jusqu'à leur suppression, aux différences réglementaires nationales).
- (g) Paieront leur part du budget de la JAA centrale (voir paragraphe 5) et feront de leur mieux pour fournir du personnel à la JAA centrale.

4) Organisation et procédures

- (a) Les JAA sont contrôlées par un Comité JAA qui travaille sous l'autorité de la Commission plénière de la CEAC et qui rend compte au Conseil des Directeurs Généraux des JAA (appelé ci-dessous le "Conseil JAA").
- (b) Le Conseil JAA considérera et examinera les politiques générales et les objectifs à long terme des JAA. Ses fonctions spécifiques comportent en particulier :

- les décisions sur les questions concernant les relations entre les JAA, les Etats, la Communauté européenne et les organisations internationales ;
- les décisions sur les amendements à cet Arrangement conformément au paragraphe 9 ci-dessous ;
- les décisions sur l'acceptation de nouveaux membres des JAA conformément au paragraphe 6(a) ci-dessous ;
- les décisions sur les mesures à prendre au cas où un membre ne s'acquitte pas des fonctions et engagements qui découlent de la signature de cet Arrangement.

En pareil cas, la procédure ci-après s'applique :

- (i) un avertissement ou une déclaration d'intention sera notifiée par écrit au membre concerné ;
 - (ii) la procédure permettra au membre concerné de plaider sa cause (par écrit ou lors d'une réunion) ;
 - (iii) la décision ne sera pas prise avant l'expiration d'un délai de 8 semaines après la notification initiale par écrit ;
 - (iv) toute mesure qui serait prise directement contre un membre ou qui révoquerait le privilège d'échange ou de reconnaissance facile de toute une gamme de produits ou services ou de personnes ou d'organisations du pays de ce membre doit être convenue par les deux tiers du Conseil JAA ;
 - (v) la décision sur les mesures prises doit également préciser la date de prise d'effet.
- (c) Le Comité JAA comporte un représentant de chaque Autorité. Le Comité JAA sera responsable de l'application technique et administrative de cet Arrangement. Ses fonctions spécifiques sont décrites en Appendice 3.
 - (d) Les relations entre les JAA et la CEAC seront conformes à la Constitution de la CEAC compte tenu des dispositions relatives aux organes associés de la CEAC.
 - (e) Le personnel des JAA est constitué des experts des Autorités détachés à plein temps ou à temps partiel et est secondé par le secrétariat des JAA qui remplace l'ancien secrétariat du JAR.

- (f) Aux fins de cet Arrangement, la partie des JAA constituée de personnels détachés à plein temps est appelée la JAA centrale.
- (g) L'organisation et la structure des JAA sont définies et acceptées par le Comité JAA.
- (h) L'organisation et la structure peuvent être amendées par le Comité JAA à la majorité des deux-tiers.
- (i) Les pouvoirs du Comité JAA prévus aux paragraphes 4(g) et 4(h) ci-dessus ne s'étendent pas à l'organisation et à la structure du Conseil JAA et du Comité JAA lui-même.

5) **Budget**

- (a) Les JAA feront de leur mieux pour développer un schéma permettant de recouvrer les coûts auprès des demandeurs. Le but est que ce schéma soit introduit dès que possible et en tout cas dans cinq ans.
- (b) Jusqu'à ce que ce schéma soit défini :
 - le budget de la JAA centrale est décidé chaque année par les Autorités et réparti entre elles conformément à un barème accepté (voir Appendice 4) ;
 - chaque Autorité s'engage à prendre en compte les dépenses de ses experts qui participeront aux groupes ou aux équipes de travail et les recouvrera auprès du demandeur conformément à ses pratiques nationales, par exemple pour la certification, la délivrance de licences ou d'approbations.

6) **Adhésion**

- (a) L'adhésion aux JAA est ouverte aux Autorités de l'aviation civile des Etats de la CEAC à condition que :

Soit

- Cette Autorité ait signé les Arrangements de 1979 et le MOU de 1987.

Soit

- Cette Autorité explique aux JAA son système, ses procédures et pratiques en matière de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation ; et
- cette Autorité s'engage à accepter les dispositions et obligations définies dans le présent Arrangement y compris les procédures acceptées par les JAA ; et
- sa demande soit acceptée par les deux-tiers du Conseil JAA.

- (b) La date d'entrée en application sera décidée par le Conseil JAA lorsque :

- une connaissance appropriée des pratiques du demandeur sera acquise,
- auront été effectués les changements nécessaires à l'utilisation du JAR dans cet Etat afin d'assurer une application équitable et uniforme avec les autres Parties permettant d'effectuer des échanges de produits, services, personnes ou de faire confiance à des organisations.

- (c) Avant que l'adhésion ne soit effective, les JAA consacreront du temps et fourniront une formation et un soutien, comme elles le font pour leurs membres à part entière.

7) **Entrée en vigueur**

Cet Arrangement entre en vigueur :

- (a) à compter du 1er octobre 1990 pour ceux qui auront apposé leur signature avant le 30 septembre 1990 ;
- (b) à une date mutuellement convenue pour les nouveaux membres, une fois remplies les conditions d'adhésion.

Pour les signataires de cet Arrangement, il remplace les Arrangements relatifs au développement et à l'acceptation de codes de navigabilité communs en date du 21 mars 1979, le Mémoire d'Entente en date du 19 juin 1987 et l'Arrangement concernant le développement, l'acceptation et l'application des codes communs de navigabilité en date du 6 décembre 1989.

8) **Enregistrement des Parties**

L'enregistrement des Autorités Parties aux présentes sera conservé par le Secrétariat de la CEAC.

9) **Amendement du présent Arrangement**

Cet Arrangement peut être amendé par les Autorités Parties aux présentes lorsque nécessaire.

Toute partie peut proposer un amendement au présent Arrangement.

Toute proposition d'amendement doit être envoyée par écrit à toutes les Autorités. La décision d'acceptation d'un amendement requiert une majorité des deux-tiers du Conseil JAA et ne peut être prise avant que se soient écoulées huit semaines à compter de la date d'envoi de la proposition initiale.

Lorsqu'un amendement est approuvé, les Autorités décident de la date à laquelle cet amendement entrera en vigueur.

10) **Appendices et Annexes**

D'autres Appendices et Annexes peuvent être ajoutées au présent Arrangement ou amendées à la majorité des deux-tiers du Comité JAA.

La procédure de proposition et d'amendement des Appendices et Annexes est définie par le Comité JAA.

Les Annexes et Appendices approuvées et leurs amendements sont conservées par le Secrétariat de la CEAC.

11) **Retrait**

Sauf dans le cas d'un retrait découlant de la non-acceptation d'un amendement qui peut être immédiat (voir paragraphe 9 ci-dessus) toute Autorité peut se retirer du présent Arrangement par notification au secrétariat de la CEAC qui en informera les autres Autorités. Toute Autorité qui se retire du présent Arrangement doit s'engager à conserver, durant la période fixée par les Codes Communs de l'aviation, les archives concernant le travail acceptable par toutes les Autorités et à les mettre à la disposition des autres Autorités, sur leur demande.

Pour l'Autorité de l'Aviation Civile
(Autriche) 
Directeur Général
ad referendum

Pour l'Administration de l'Aéronautique
(Belgique) 
Directeur Général

Pour l'Administration de l'Aviation Civile
(Chypre) 
Directeur Général

Pour l'Administration de l'Aviation Civile
(Danemark) 
Directeur Général

Pour le National Board of Aviation
(Finlande) 
Directeur Général

Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile
(France) 
Directeur Général

Pour le Ministère Fédéral des Transports
Division Aviation et Espace
(République fédérale allemande) 
Directeur Général

Pour l'Administration de l'Aviation Civile
(Grèce) 
Governor

Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile.....
(Hongrie) Directeur Général

Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile.....
(Irlande) Directeur Général

Pour le Department of Tourism and Transport.....
(Irlande) Secretary

Pour la Direzione Generale dell'Aviazione Civile.....
(Italie) Directeur Général
*with reservation as to acceptance, which will be effected by
the deposit of the instrument of acceptance*

Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile.....
(Luxembourg) Directeur Général

Pour l'Administration de l'Aviation Civile.....
(Malte) Directeur

Pour le Service de l'Aviation Civile.....
(Monaco) Chef du Service de l'Aviation Civile

Pour le Rijksluchtvaartdienst.....
(Pays-Bas) Directeur Général

Pour l'Administration de l'Aviation Civile
(Norvège)  Directeur Général

Pour General Inspectorate of Civil Aviation
(Pologne)  General Inspector

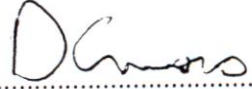
Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile
(Portugal)  Directeur Général

Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile
(Espagne)  Directeur Général

Pour le Luftfartsverket
(Suède)  Directeur Général

Pour l'Office Fédéral de l'Aviation Civile
(Suisse)  Directeur

Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile
(Turquie)  Directeur Général

Pour les Autorités aéronautiques
(Royaume-Uni)  Under Secretary
International Aviation Directorate
Department of Transport

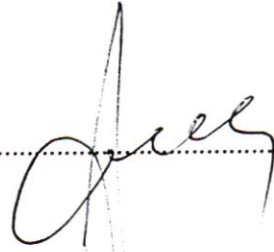
11
Chypre, 11 septembre 1990

Pour le Department of Civil Aviation
(Yougoslavie)

A. Leung
Assistant President for Civil Aviation

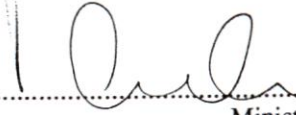
11 bis
Chypre, 11 septembre 1990
Additif
Paris, 20 avril 1993

Pour l'Administration de l'Aviation civile
(Bulgarie)



Directeur général

Pour le Ministère des Transports et des Communications
(Croatie)



Ministre délégué pour
l'Aviation civile

Pour l'Administration de l'Aviation civile
(République tchèque)



Directeur

Pour le Département de l'Aviation civile
(Lituanie)



A. BUNIKAS

Directeur

Pour le Département de l'Aviation civile
(Roumanie)



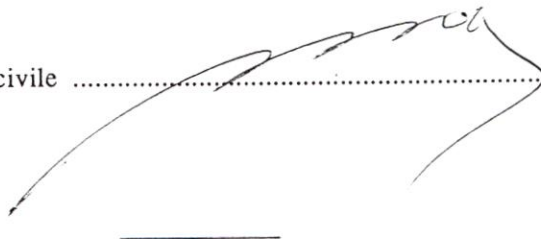
Secrétaire d'Etat

Pour l'Administration de l'Aviation civile
(République slovaque)



Directeur

Pour l'Administration de l'Aviation civile
(Slovénie)



Directeur

11 ter
Chypre, 11 septembre 1990
Additif
Paris, 1 juillet 1998

Pour le Département de l'Aviation Civile
(Arménie) Directeur Général



Pour l'Administration de l'Aviation Civile
(Estonie) Directeur Général

Pour l'Administration de l'Aviation Civile
(Lettonie) Directeur Général



Pour l'Administration Nationale de l'Aviation Civile
(Moldavie) Directeur Général



Pour la Direction Générale de l'Aviation Civile
(L'ex-République yougoslave de Macédoine) Directeur Général

11 quater
Chypre, 11 septembre 1990
Additif
Paris, 20 décembre 2001

Pour le Département de l'Aviation Civile
(Albanie)

.....
Directeur Général

Pour le Ministère des Transports
(Ukraine)

.....
V. Pustovoytenko, Ministre des Transports

APPENDICE 1 à l'Arrangement

ELABORATION ET PUBLICATION DES CODES

- (a) Les Autorités coopéreront dans le but de produire des conditions communes, complètes et détaillées, et, là où cela est nécessaire, des moyens acceptables de démonstration de conformité et d'interprétation de ces conditions, dénommées "Codes Communs de l'aviation" (dits JARs).
- Elles coopéreront aussi pour définir des conditions spéciales et pour convenir des conditions additionnelles applicables pour l'importation.
- (b) Ces codes couvriront tous les domaines concernant la sécurité de l'avion et l'exploitation dans des conditions de sécurité, et notamment :
- La conception et la fabrication des produits, équipements et éléments.
 - L'entretien et l'exploitation de ces produits, équipements et éléments.
 - La compétence des personnes et organisations responsables de la conception et de la fabrication des produits, équipements et éléments, de leur entretien et de leur exploitation.
- (c) Les Autorités coopéreront aussi en vue de produire les codes administratifs, appelés Codes Communs de l'aviation (dits JARs) et les procédures administratives, afin qu'un demandeur puisse finalement n'utiliser qu'un seul document administratif et un seul ensemble de procédures et pratiques pour toute demande présentée à l'une des Parties.
- (d) La JAA, en développant les JARs :
- tiendra compte des devoirs et obligations découlant de la Convention de Chicago ;
 - consultera les Parties auxquelles ces codes seront directement applicables ;
 - tiendra compte des autres codes de l'aviation afin de faciliter les échanges de produits, services, personnes et organisations entre les pays membres des JAA et les autres pays du monde.
- (e) Les Autorités fourniront les experts nécessaires qui se réuniront et organiseront leur travail conformément aux procédures convenues par le Comité JAA.
- (f) Les JAA publieront les Codes Communs de l'aviation (JARs) avec les dates correspondantes auxquelles ils prennent effet.
-

APPENDICE 2 à l'Arrangement

APPLICATION CONJOINTE DU IAR ET
REALISATION DE CERTIFICATION CONJOINTE

- (a) Les Autorités prendront toutes les dispositions nécessaires pour que les constats techniques dans le domaine de la conception, de la fabrication, de l'entretien et de l'exploitation puissent n'être faits qu'une seule fois au bénéfice de toutes les Autorités membres et dans des conditions acceptables par elles.

Dans ce but, les JAA prendront en considération les besoins de toutes les Autorités et décideront des critères prioritaires et des méthodes de travail qui permettront de réaliser le travail selon un échéancier acceptable.

- (b) Le travail technique en question consiste essentiellement à collecter tous les constats techniques nécessaires aux différentes certifications par exemple pour la délivrance des certificats de type, des certificats de navigabilité, des certificats de conformité, des licences, des approbations et des autorisations de personnes, d'organisations ou de compagnies aériennes et des approbations de manuels.

Ceci comprend finalement toutes les activités liées à la certification, au maintien de la navigabilité, à l'entretien et à l'exploitation.

- (c) Les JAA peuvent, dans des cas spécifiques, exclure certaines demandes de ce schéma général lorsqu'elles estiment que le fait de passer successivement devant les différentes Autorités nationales peut être plus efficace (par exemple dans les cas de "rattrapage" pour les produits anciens).

- (d) Les JAA développeront, pour les différentes activités, des procédures de travail ; elles consulteront les Autorités nationales sur ces procédures pour obtenir leur acceptation, une fois acceptées, ces procédures seront déposées à la CEAC sous forme d'une annexe au présent Arrangement.

- (e) En définissant ces procédures en d) ci-dessus, les JAA tiendront compte :

- du besoin de s'assurer que les codes sont appliqués par toutes les Parties de manière équitable et cohérente,
- du besoin de fournir les réponses dans des délais appropriés,
- des avantages d'une approche par étape.

Les JAA peuvent étudier des méthodes telles que :

- la création d'équipes internationales pour accomplir une tâche spécifique,
 - le suivi de l'uniformisation par des équipes acceptées sur le plan international,
 - l'acceptation directe du travail accompli par une autorité,
 - la délégation à l'industrie sur la base de normes d'approbation convenues.
-

APPENDICE 3 à l'Arrangement

ORGANISATION DES JAA

1 Généralités

Les JAA ont été acceptées, par décision des Directeurs Généraux de l'aviation civile des Etats membres de la CEAC du 6 décembre 1989, comme organe associé de la CEAC conformément aux Articles 1(4) et 4(2) de la Constitution de la CEAC.

Les JAA sont contrôlées par le Comité JAA. Ce Comité JAA rend compte au Conseil JAA.

Les JAA sont composées de personnels détachés à plein temps ou à temps partiel par les Autorités Parties à l'Arrangement.

2. Le Conseil JAA

Les fonctions du Conseil JAA sont définies au paragraphe 4 (b) de cet Arrangement.

3. Le Comité JAA

Le Comité JAA est mis en place par les Autorités. Chaque Autorité nomme un délégué qui peut avoir des suppléants et des conseillers.

Le Comité JAA accomplira les fonctions suivantes :

- (a) Prendre les dispositions nécessaires pour la préparation des JARs pour les produits, services, organisations, personnes afin de couvrir l'ensemble du secteur de la conception et de la fabrication des produits, leur maintien de navigabilité, leur entretien, leur exploitation.
- (b) Prendre les dispositions nécessaires pour la publication des JARs.
- (c) Prendre les dispositions nécessaires pour l'adoption de ces JARs par toutes les Autorités membres.
- (d) Prendre les dispositions nécessaires pour l'utilisation de ces JARs par toutes les Autorités membres.
- (e) Fournir du personnel aux JAA, soit à la JAA centrale, soit aux équipes, groupes de travail, comités mis en place pour accomplir les tâches des JAA.
- (f) Faire une estimation des coûts de la JAA centrale pour chaque année financière conformément aux dispositions de l'Appendice 4 et préparer les arrangements nécessaires pour contrôler ces coûts.

Le Comité JAA peut adopter des dispositions spécifiques pour l'organisation du travail. Il peut créer un Conseil exécutif. Il peut aussi travailler avec les différentes Parties auxquelles les Codes Communs de l'aviation sont appliqués et peut, pour ce faire, créer un JSA (Assemblée commune) et différents Conseils communs qui peuvent inclure des représentants des industries concernées.

Il peut aussi déléguer une partie de ses fonctions aux Directeurs membres de la JAA centrale.

4. Les JAA

Les JAA comportent du personnel détaché à plein temps ou à temps partiel par les Autorités. Ceux qui travaillent à plein temps constituent la JAA centrale et les autres sont membres des groupes de travail, comités, équipes, etc., qui sont mis en place afin d'effectuer le travail des JAA.

5. La JAA Centrale

La JAA Centrale comporte le secrétariat des JAA, la Division de la certification, la Division de la réglementation et sans aucun doute ultérieurement des Divisions de l'entretien et de l'exploitation.

La structure actuelle et son développement ultérieur sont prévus dans le schéma ci-joint.

(a) Mandat

(i) Le secrétariat des JAA

Le secrétariat des JAA est chargé de la gestion des arrangements de travail adoptés par le Comité JAA et, de manière plus générale, de l'application dans de bonnes conditions de cet Arrangement, y compris les relations et la coordination avec le secrétariat de la CEAC.

Le secrétariat des JAA est aussi chargé d'organiser la coordination entre les différentes structures - Conseil JAA, Comité JAA, JSA, Conseil Exécutif, Conseils Communs, et entre les différentes divisions des JAA.

Il est aussi chargé de travailler pour les Comités et les Conseils ci-dessus mentionnés.

(ii) La Division de la certification (en matière de conception et de production)

La Division de la certification est chargée de présenter des propositions en matière de procédures de travail, d'appliquer les Codes Communs de l'aviation et de réduire la duplication du travail technique effectué par les Autorités membres.

Elle est aussi chargée d'appliquer de manière homogène ces procédures convenues aux exercices réels.

La Division de la certification est aussi chargée de certaines fonctions décidées par le Conseil Exécutif.

(iii) La Division de la réglementation

Cette Division est chargée de prendre les dispositions et d'assurer les liaisons nécessaires avec les Présidents et Secrétaires des groupes d'étude techniques pour produire les nouveaux codes ou les amendements aux codes existants. Elle est aussi chargée de produire, d'éditer et de distribuer les Codes Communs de l'aviation et leurs amendements.

Elle est aussi chargée d'accomplir des fonctions décidées par le Conseil exécutif.

(b) Conditions de travail

Jusqu'à ce qu'une autre proposition ait été acceptée par la majorité des deux-tiers du Comité JAA, la JAA centrale est composée de personnes fournies à plein temps par les Autorités :

- (i) Chaque membre du personnel reste un employé de l'Autorité qui le fournit et est soumis aux conditions d'emploi (y compris le salaire et les congés) déterminées en tant que de besoin par cette Autorité.
- (ii) Cependant le personnel est directement responsable, ou par l'intermédiaire d'un des Directeurs de la JAA centrale, devant les JAA et non pas devant l'Autorité qui le fournit.
- (iii) Au cas où l'un des membres du personnel ne serait pas apte à fournir le travail prévu pour une raison normalement acceptable par l'Autorité qui le met à disposition, il ne sera pas procédé à son remplacement. Si cette absence devait se prolonger (par exemple en raison d'une maladie de longue durée) la question serait discutée en tenant compte des progrès des travaux, des possibilités de trouver un remplaçant et des modifications des coûts rendues nécessaires.
- (iv) Le personnel de la JAA centrale sera choisi avec l'accord des JAA.

(c) Moyens

- (i) Jusqu'à nouvelle décision prise à la majorité des deux-tiers du Conseil JAA, la JAA centrale sera hébergée par l'une des Autorités.
- (ii) L'Autorité hébergeant la JAA centrale fournira les locaux et moyens nécessaires, y compris les moyens normaux de communication pour le personnel de la JAA centrale et les Autorités couvriront les frais de déplacement en Europe correspondant aux fonctions normales accomplies à la demande des JAA et tout autre déplacement effectué avec l'accord du Comité JAA ou de son Conseil Exécutif.

6. La JAA "non centrale" : équipes et groupes de travail

Les équipes et groupes de travail sont constitués de personnes fournies à temps partiel par les Autorités des JAA. Même si elles restent employées par les Autorités qui les ont fournies, elles sont responsables, dans les tâches accomplies à la demande des JAA, devant le Comité JAA (soit directement, soit par l'intermédiaire d'un Directeur ou du Conseil Exécutif).

7. Relation avec la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC)

Les JAA sont un organe associé de la CEAC. Dans ces conditions la coordination entre les JAA et la CEAC est organisée conformément à la Constitution de la CEAC.

8. Relations avec la Communauté Européenne

Les relations entre les JAA et la Communauté Européenne rentreront dans le cadre des relations entre la CEAC et la Communauté Européenne. Les JAA peuvent avoir des relations directes avec la Communauté Européenne lorsque le Conseil JAA en décide ainsi (voir paragraphe 4(b) de l'Arrangement).

9. Relations avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

Les JAA agiront en tenant compte des devoirs et obligations découlant de la Convention de Chicago. Les JAA prendront les mesures nécessaires pour tenir l'OACI informée de tout développement qui la concernerait.

10. Relations avec d'autres Autorités

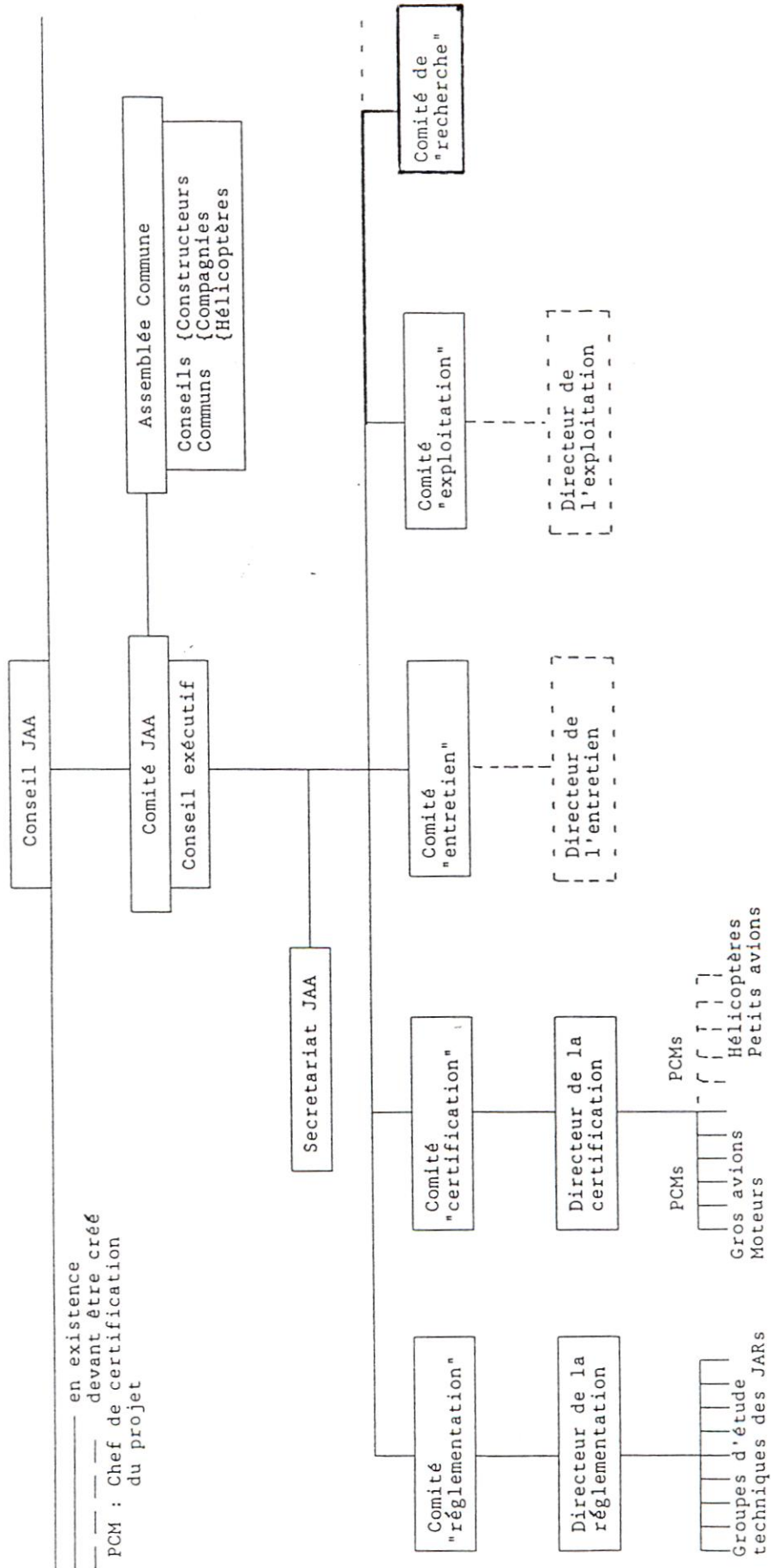
Lorsque des produits, services, personnes ou organisations certifiés sont échangés (ou utilisés ou recourus à) entre un Etat JAA et un Etat non JAA :

- dans le cas d'importation dans un pays JAA, les tâches techniques qui sont de la responsabilité du pays importateur seront partagées entre le pays importateur et les JAA selon les procédures convenues (conformément à l'Appendice 2 de l'Arrangement), pour garantir que les produits, services, organisations ou personnes sont acceptés ou recourus à de manière égale par toutes les Parties ;
 - dans le cas d'exportation par un pays JAA, de même les tâches techniques qui reviennent au pays exportateur seront partagées entre le pays exportateur et les JAA selon les procédures convenues (conformément à l'Appendice 2 de l'Arrangement) ; cela garantira l'égalité de traitement de ces produits, services, personnes ou organisations en cas de ré-importation ultérieure dans un pays JAA.
-

A U T O R I T E S C O N J O I N T E S D E L' A V I A T I O N - J A A

----- Organe associé -----
de la

C E A C



APPENDICE 4 à l'Arrangement

REPARTITION DU BUDGET DE LA JAA CENTRALE

- (1) Tant que le schéma de recouvrement des coûts auprès des demandeurs n'est pas mis en place, les coûts de la JAA centrale pour chaque année financière seront estimés un an à l'avance, et suivant l'accord des Autorités sur cette estimation, ces coûts seront couverts par les contributions des Autorités calculées comme suit :

Chaque Autorité paiera $0,5 X \% + 0,5 Y \%$ du coût de la JAA centrale où :

$$X = \frac{\text{Contribution de l'Autorité aux coûts de l'OACI} \times 100}{\text{Total des contributions des Autorités aux coûts de l'OACI}}$$

$$Y = \frac{\text{Contribution des constructeurs aéronautiques du pays de l'Autorité aux coûts de l'AECMA} \times 100}{\text{Total des contributions des constructeurs aéronautiques des pays des Autorités aux coûts de l'AECMA}}$$

- (2) Cette répartition des coûts sera revue le 1er janvier de chaque année en employant les chiffres en vigueur pour l'OACI et l'AECMA. Cette répartition s'appliquera à toute dépense inscrite au budget pour l'année comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre.
- (3) Les contributions seront payées, en fonction de la répartition convenue entre les Autorités fournissant et hébergeant le secrétariat des JAA, soit directement, soit par un autre moyen, selon les désirs de l'Autorité effectuant le paiement. Le quart des contributions sera payé à l'avance le premier jour de l'année, et le solde à intervalles de trois mois.
-

EUROPEAN CIVIL
AVIATION CONFERENCE

Tel National : 01 46 41 85 44
Tel Internat. : + 33 1 46 41 85 44

E-mail
ecac@compuserve.com



SECRETARIAT
3 bis, Villa Emile Bergerat
92522 Neuilly-sur-Seine Cédex
France

CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DE L'AVIATION CIVILE

Fax National: 01 46 24 18 13
01 47 38 13 67

Fax Internat.: + 33 1 46 24 18 18
+ 33 1 47 38 13 67

When replying, please quote :
Référence à rappeler dans la réponse :

EC 9/23.1/2 — 1141

27 November 2002

*3. Klau
2. P.S.
Per deposition
Protokolari
12.12.02*

Subject: New JAA Candidate State

Action required: For information

Sir/Madam,

I have the honour to inform you that following acceptance by the JAA Board on 25 November 2002 under paragraph 6 of the JAA Arrangements, those Arrangements were signed the same day by Albania.

I enclose herewith, for your information, copies of the JAA Arrangements as signed.

Accept, Sir/Madam, the assurances of my highest consideration.

R. BENJAMIN
Executive Secretary of ECAC

Encl.: 1

To: Directors General of Civil Aviation of ECAC Member States
Chief Executive, JAA