КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 3.10.2008
COM(2008) 615 окончателен

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

за подписване на споразумение между Европейската общност и Канада за безопасност на гражданското въздухоплаване

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

за сключване на споразумение между Европейската общност и Канада за безопасност на гражданското въздухоплаване

(представени от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 25 февруари 2004 г. Комисията поиска от Съвета да бъде упълномощена да проведе преговори с Канада относно взаимното приемане на констатации по сертифицирането в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване и екологичната съвместимост.

2. На 21 април 2004 г. Съветът упълномощи и инструктира Комисията да проведе тези преговори в съответствие с пакет от преговорни директиви, като назначи специален комитет, който да ѝ съдейства в изпълнението на тази задача.

3. Упълномощаването на Комисията предвиждаше сключване на споразумение относно взаимното приемане на констатации, съсредоточени основно върху два аспекта:

   а) за продукти, които са проектирани, произведени, модифицирани или ремонтирани под регулаторния контрол на едната страна, да бъдат издавани лесно необходимите одобрения за тяхната регистрация или експлоатация под регулаторния контрол на другата страна;

   б) въздухоплавателно средство, което е регистрирано или експлоатирано под регулаторния контрол на едната страна, да бъде технически обслужвано от организации под регулаторния контрол на другата страна.

4. Основните цели на преговорните директиви бяха улесняване на търговията със стоки и услуги, включени в обхвата на споразумението, ограничаване във възможно най-голяма степен на дублирането на оценки, изпитания и контролни мерки на съществените регулаторни различия, както и надеждност на системата за сертифициране на всяка от страните за проверка на съответствието с изискванията на другата страна.

5. С цел постигане на тези цели, преговорните директиви определиха следните средства:

   – да се сближат прогресивно изискванията и регулаторните процеси на двете страни;

   – да се поддържа доверието в системите за сертифициране на двете страни, като за основа се използва опитът, натрупан при сътрудничеството между Канада и Обединените авиационни власти (JAA), за да се позволи на компетентните органи от всички държави-членки да изпълняват от името на компетентния орган на Канада, Транспорт Канада (TCCA), задачи, които те следва да изпълняват по прилагане на Регламент (ЕО) № 216/2008, заменящ общите правила за безопасност на въздухоплаването от Регламент № 1592/2002, по силата на който бе създадена Европейската агенция за авиационна безопасност;

– да се позволи на всяка от страните да бъде удовлетворена от способността на органите, включени в регулаторния процес на другата страна, да осъществяват по задоволителен начин оценките за съответствие и регулаторния надзор, необходими за издаването на техните одобрения;

– да се подобри сътрудничеството, като се осигури провеждането на редовни консултации между страните за обезпечаване на задоволителното функциониране на споразумението, по-специално с въвеждането на подходящи механизми на взаимодействие, които да удостоверят на взаимна основа продължаващата пригодност и способност на регулаторните органи, отговорни за изпълнението на споразумението;

– да се създаде система за непрекъснат мониторинг на функционирането на споразумението и по-специално на приложенията, които са неразделна част от него, както и да даде възможност за ефективно управление на споразумението от страна на съвместен комитет, съставен от представители на двете страни, упълномощен своевременно да намира и предлага решения на всякакви проблеми, които произтичат от изпълнението на споразумението.

2. ПРОЦЕС НА ПРЕГОВОРИ

6. Преговорите с Канада бяха съсредоточени върху това как да се осъществи взаимното приемане на одобренията, които удостоверяват летателната годност на въздухоплавателното средство, компонентите и монтираното оборудване, както и одобрения за сертифициране на организации, участващи в тяхното проектиране, производство и техническо обслужване. Тези одобрения се издават от всяка от страните при приложение на определени процедури относно летателната годност и техническото обслужване. В хода на преговорите двете страни решиха да изложат подробностите във връзка с тези процедури под формата на отделни приложения към споразумението.

7. Текстът на споразумението и приложенията към него бяха парафирани от Комисията и Транспорт Канада на 25 април 2007 г. в Брюксел. Тъй като в този период канадската страна беше в процес на реорганизация на процедурите си за вътрешен одит и системата за контрол върху надзора, Комисията и Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) изискаха канадската страна да демонстрира пред Общността посредством диалог за изграждане на доверие ефективността на новия процес, по-конкретно в областта на техническото обслужване и надзора на организациите за техническо обслужване, преди двете страни да продължат с финализиране на своите вътрешни процедури за подписване на споразумението.

8. В рамките на процеса на изграждане на доверие бяха проведени няколко срещи между EASA и TCCA с оглед изготвяне на указателен материал в областта на техническото обслужване и свързаните дейности по техническа оценка между двата технически агента. Общността и Канада вече бяха натрупали опит и изградили доверие в канадската система чрез безпроблемното и ефективно сътрудничество в рамките на JAA на базата на работно споразумение. Така се появи необходимост да се разбере и оцени до каква степен предвидените от

Транспорт Канада промени биха оказали въздействие върху нейната практическа система за управление на безопасността и прилагането на споразумението, по-конкретно за запазване на доверието между двете страни.

9. Промените в процедурите за вътрешен одит и системата за контрол върху надзора на Транспорт Канада ще бъдат въведени на два етапа:

– първият етап се състои от анализ на равнището на безопасност на предприятията, които попадат под регулаторния контрол на Транспорт Канада, на базата на оценка на риска и потребностите на органа от капацитет за осигуряване на правилното прилагане и изпълнение на неговите регулаторни изисквания без да се засягат установените процедури за надзор.

– вторият етап се използва за въвеждане на промени, където е уместно, на базата на опита и резултатите от оценката на риска, извършена по време на първия етап.

10. На 23 и 24 април 2007 г. в Кьолн и на 6 юни 2007 г. в Прага пред EASA бяха направени няколко представяния на новия подход на TCCA във връзка с надзора върху предприятията (на базата на оценка на риска и системите за управление на безопасността) в светлината на предвижданите промени, които биха могли да окажат въздействие върху техническото обслужване и упражняването на надзор от канадските органи върху организациите за техническо обслужване, установени в Канада. Тези представяния показаха, че промените от първия етап са довели до положителни нетни резултати, тъй като са дали възможност на органа да разпредели приоритетно по-добре ресурсите си след оценка на риска на предприятията, намиращи се под негов регулаторен контрол, а по този начин да извърши целенасочена намеса. Тези представяния бяха последвани (от 17 до 22 септември 2007 г.) от посещение на екип на EASA по стандартизация в Отава. По време на това посещение, освен разясненията във връзка с упражняването на надзор, дадени от TCCA, EASA проведе инспекция (MIST-maintenance international standardisation, международна стандартизация на техническото обслужване), за да илюстрира новия подход на TCCA. Доколкото периодичността на инспекциите върху поддържането на летателна годност и техническото обслужване остана непроменена по време на първия етап, посещението потвърди положителните резултати от промените в канадската система.

11. Първият етап все още продължава. По време на различни срещи между EASA и Транспорт Канада, Агенцията имаше възможност да изрази своето цялостно задоволство от факта, че системата, прилагана от TCCA Канада, осигурява равнище на безопасност, което е равностойно на предлаганото от системата на Общността. За да бъдат в състояние да предвидят и по-добре да управляват всяко изменение в инспекциите на организациите за техническо обслужване, което би могло да бъде въведено по време на втория етап, EASA и TCCA ще използват съвместния секторен комитет за техническо обслужване, създаден по силата на споразумението, с цел да се гарантира поддържането на непрекъснато взаимно доверие в системите за надзор.

3. ПРАВНА ОСНОВА НА СПОРАЗУМЕНИЕТО

12. С оглед на съдебната практика на Европейския съд, отстраняването на техническите пречки пред търговията със стоки попада в обхвата на общата търговска политика, както това е определено в член 133, параграф 1 от Договора за ЕО, а оттам в изключителната компетентност на Общността[1].

13. Нещо повече, с влизането в сила през месец септември 2002 г. на Регламент (ЕО) № 1592/2002 относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (EASA), заменен с Регламент (ЕО) № 216/2008[2], Общността постигна вътрешна хармонизация в областите, попадащи в обхвата на този регламент, т.е.: първоначална и поддържана летателна годност (включително техническо обслужване) и екологична съвместимост на въздухоплавателните продукти. Този Регламент беше допълнен от пакет от мерки за изпълнение (Регламент № 1702/2003 и Регламент № 2042/2003 на Комисията), установяващи изискванията и процедурите, които трябва да бъдат следвани от заявителите, притежателите на сертификати и властите, с цел осигуряване изпълнението на съществените изисквания и цели на основния регламент по всяко време. Предлаганото споразумение засяга законодателството на Общността по смисъла на съдебната практика от тип ERTA.

14. Следователно Комисията счита, че сключването на споразумението е от изключителната компетентност на Общността съгласно член 133, параграф 4 и член 80, параграф 2 от Договора за създаване на ЕО (ДЕО).

4. СТРУКТУРА НА СПОРАЗУМЕНИЕТО

15. Договореното споразумение отразява цялостно структурата на „класическото“ споразумение в областта на безопасността на въздухоплаването „BASA“ (Bilateral Aviation Safety Agreements), както са наричани съществуващите двустранни споразумения между държавите–членки и Канада за безопасност на въздухоплаването. Както и в случая с BASA, споразумението се базира на взаимното доверие в системата на другата страна и на сравнението на регулаторните различия. Следователно, то налага задължения и методи за сътрудничество между изнасящите и внасящите органи, така че последните да са в състояние да издават свои собствени сертификати за въздухоплавателните продукти, части или оборудване, без оценките, извършени от органа износител, да бъдат дублирани, както и процедури за разрешаване на спорове във връзка с изменение на споразумението.

---

[1] Становище 1/94, СТО, [1994] ECR I-5267, параграф 33. В съответствие със съдебната практика, сключването на споразумения за взаимно признаване на продукти се извършва съгласно член 133 от Договора за ЕО. Виж например Решение 1999/78/ЕО на Съвета от 22 юни 1998 г. относно сключването на споразумение за взаимно признаване между Европейската общност и Съединените американски щати, ОВ L 31, 4.2.1999 г.

[2] Регламент (ЕО) № 216/2008 от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

16. Средствата за постигането на горепосоченото, т.е. за начина за осъществяване на сътрудничество и взаимно приемане на констатациите на другата страна по сертифицирането в областта на летателната годност и техническото обслужване (методи, обхват по отношение на продукти или услуги, регулаторни различия, също така наричани на техен жаргон „специални условия“) се съдържат в приложенията към споразумението.

17. Проектоспоразумението се различава от съществуващите BASA между държавите-членки и трети държави, включително Канада. В случая на съществуващите BASA, това, което е представено в приложенията, обикновено се излага в отделни договорености на равнище граждански въздухоплавателни власти, без да има обвързващата сила на договор. Тези договорености обичайно се наричат „MIP“ (процедури за техническо обслужване) и „IPA“ (процедури за летателна годност). Влизането в сила на разпоредбите на BASA на практика може да стане само след подписването на IPA и/или MIP, тъй като те представляват текстовете, които определят как да бъдат постигнати целите, поставени в BASA. От самото начало на преговорите двете страни се споразумяха конкретните процедури, които дават възможност на двете страни взаимно да приемат констатациите по сертифицирането в двете области — сертифициране на проектантски и производствени организации и одобрение на организации за техническо обслужване — да бъдат включени в приложенията, които ще бъдат еднакво задължителни за двете страни и ще представляват неразделна част от споразумението.

18. Проектоспоразумението дава възможност на страните да разглеждат начини за допълнително подобряване на функционирането на споразумението, както и да правят препоръки за промени, включително за добавяне на нови приложения към споразумението посредством съвместния комитет. То предоставя свобода на страните да избират начините за изменение на споразумението и приложенията към него със същата процедура за изменение, която завършва с най-актуалното нотифициране на една от страните от другата страна, че нейните вътрешни процедури по влизане в сила на договорената промяна са приключили. По-конкретно, когато предмет на изменение са поправки на съществуващи приложения или добавяне на нови, страните могат да се договорят да изменят споразумението чрез обикновена размяна на дипломатически ноти между тях.

19. Освен това, проектоспоразумението представлява нетна полза за Общността, тъй като то установява взаимно признаване на констатации по сертифицирането във всички области на летателната годност за всички държави-членки. Следва да се отбележи, че понастоящем само 6 държави-членки са подписали двустранни споразумения с Канада относно сертифицирането на продукти. Към днешна дата Транспорт Канада приема констатациите и на европейските администрации, особено когато са направени под егидата на Обединените авиационни власти (JAA), за издаване на собствени одобрения. От своя страна JAA извършиха одит на канадската система и се споразумяха с канадската администрация за „сключване на договори с подизпълнители“, като очертаха процесите, които биха позволили на JAA да препоръчат приемане на нейните констатации от органите, членуващи в JAA. Същият подход надделява при одобрението на организациите за техническо обслужване, където съществуват само 6

официални споразумения. И в тази област бе постигната договореност между Транспорт Канада и JAA за „подписване на договори с подизпълнители“, позволяваща приемане от страна на органите, членуващи в JAA, на ремонтните бази (организации за техническо обслужване) под надзора на канадската администрация. Понастоящем не съществуват договорености относно екологичното сертифициране на въздухоплавателните продукти.

5. СЪДЪРЖАНИЕ НА СПОРАЗУМЕНИЕТО

5.1. Ясни права и задължения за двете страни

20. Споразумението не предлага да се надхвърли това, което приложимите закони на всяка от страните разрешават. Приложимият закон за Европейската общност е Регламент (ЕО) № 216/2008, който замени Регламент (ЕО) № 1592/2002 и неговите мерки за изпълнение, включително всякакви изменения във връзка с това.

21. Системата на Общността е изцяло отразена в проектотекста, който установява ясно разделение на задачите по отношение на сертифицирането на въздухоплавателни продукти и компоненти, и организациите, които вземат участие в проектирането и производството на такива продукти и компоненти.

22. По отношение на техническото обслужване, на базата на добрия опит в двустранните отношения между Канада и JAA, канадската страна предложи излизане извън обхвата на член 12, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008, който предвижда, както и еквивалентният му член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1592/2002 преди това, че в рамките на едно международно споразумение EASA или органите на държавите-членки могат да издават сертификати на базата на сертификатите, издадени от органите на трети държави. Действително, канадските власти предложиха да издават одобрения от името на EASA на организации за техническо обслужване на територията на Канада, извършващи техническо обслужване на въздухоплавателни средства и части, проектирани в ЕО, без да е необходимо Агенцията да издава свои сертификати/одобрения на базата на сертификатите/одобренията, издадени от Транспорт Канада. Това предложение демонстрира желанието на канадската страна да постигне пълно взаимно признаване в областта на техническото обслужване.

23. Комисията счита, че разпоредбите на член 12, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008 не представляват пречка пред Общността да сключи международно споразумение, по силата на което сертификатите, издадени от компетентния орган на трета държава, стават автоматично валидни в Общността.

Като се има предвид горепосоченото, споразумението предвижда следното в областта на техническото обслужване:

– За целите на процедурата по техническо обслужване, страните се договарят, че спазването на изискванията от приложимото законодателство, свързано с техническото обслужване, на едната страна, и на регулаторните изисквания,

посочени в допълнение Б1, е равностойно на спазване на изискванията от приложимото законодателство на другата страна.

– Страните се договарят, че за целите на процедурата по техническо обслужване, практиките и процедурите за сертифициране на компетентния орган на всяка от страните предоставят равностойно доказателство за спазване на горепосочените изисквания.

– Страните се договарят, че за целите на процедурата по техническо обслужване, съответните стандарти на страните във връзка с лицензирането на персонала по техническо обслужване се считат за равностойни.

5.2. Ясни начини за постигане целите на мандата

24. Проектът предвижда всяка от страните да приема констатациите за съответствие на другата страна в резултат на определени процедури, когато те са направени съгласно разпоредбите от приложенията — член 3, параграф 1.

25. Проектът признава правото на регулаторните власти на всяка от страните да издават сертификати, които дават оценка за съответствие със системата на другата страна от името на тази друга страна — член 3, параграф 1.

26. Проектоспоразумението гарантира, че страните поддържат взаимно доверие чрез съответен механизъм — то предвижда въвеждането на система за продължаващо сътрудничество и провеждане на консултации чрез активно сътрудничество в контекста на одити, инспекции, своевременно нотифициране и консултации по всички въпроси, които попадат в неговия обхват — член 8 относно взаимното сътрудничество, съдействие и прозрачност.

5.3. Редовни консултации и бързо разрешаване на спорове

27. Проектоспоразумението е разработено така, че да функционира гладко ежедневно, разрешавайки технически проблеми, които произтичат от неговото изпълнение, колкото е възможно най-бързо. За тази цел се създава съвместен комитет на страните, както и подкомитети — съвместен секторен комитет по сертифицирането и съвместен секторен комитет за техническото обслужване, които докладват на съвместния комитет на страните и осъществяват мониторинг върху прилагането на приложенията. Съвместният комитет, както и подкомитетите, имат консултативни и посреднически функции, за да осигурят гладкото функциониране на споразумението, предоставяйки форум за разрешаване на различията между страните — член 9 (съвместен комитет), както и точка 2.2 от приложение 1 относно сертифицирането и точка 4.2 от приложение 2 относно техническото обслужване.

28. На съвместния комитет е възложено да обсъжда и препоръчва на страните изменения на споразумението и на приложенията към него, както и да разработва работни процедури за регулаторно сътрудничество и прозрачност на всички дейности, които не са разработени от подкомитетите. По този начин обсъжданията в областите, които не попадат в обхвата на двете приложения, а в правото на Общността (например експлоатация на въздухоплавателни средства, лицензиране или синтетични средства за обучение), могат да се

извършват конструктивно, така че да бъде проправен пътя за бъдещи изменения на споразумението.

29. Консултациите могат да бъдат поискани по всяко време — член 15. Независимо от това, страните трябва да положат всички усилия, за да разрешат техническите проблеми на най-ниското възможно равнище, преди да се превърнат в „спорове“.

5.4. Поддържане на висока степен на доверие в системата на другата страна

30. С цел поддържане на висока степен на доверие в системите за сертифициране на първоначална и поддържана летателна годност на всяка от страните, Общността и Канада поемат определени задължения:

- да нотифицират другата страна за наименованието на „компетентния орган“; за Общността това означава да нотифицира канадската страна, че определени национални въздухоплавателни власти са преминали успешно одит (на EASA), и че този одит демонстрира пълното спазване на законодателството на Общността от страна на тези власти, които са запознати с изискванията на канадското законодателство в съответните области и са способни да изпълняват задълженията си във връзка със сертифицирането и техническото обслужване, които произтичат от приложенията — член 5, параграф 2 и параграф 3;

- чрез провеждане на редовни одити да гарантират, че националните въздухоплавателни власти, за които е извършено нотифициране пред другата страна, че са „компетентен орган“, продължават да бъдат в състояние да изпълняват своите задължения, които произтичат от споразумението и приложенията към него — член 5, параграф 5;

- да си сътрудничат в удостоверяване на качеството и да разрешават взаимно участие в стандартизационни инспекции и оценки на съвместимостта (властите и предприятията) — член 5, параграф 6 и член 8, параграф 5;

- да обменят данни, свързани с безопасността — достъпна информация относно произшествия, инциденти или събития — член 8, параграф 4, и да осигурят нужната поверителност при обмена на информация — член 11;

- страните да се нотифицират взаимно относно приложимите изисквания и да се консултират помежду си относно регулаторни и организационни промени в ранен етап — член 8.

31. В тази област е и разликата между настоящото споразумение и споразумението между ЕО и Съединените американски щати относно сътрудничеството в областта на регламентиране на безопасността на гражданското въздухоплаване: Канада не постави процеса на изграждане на доверие, състоящ се от нейни (или съвместни) инспекции на EASA или на националните въздухоплавателни власти, като условие за подписване и сключване на споразумението. Обратно на това, Съединените американски щати настояха за а) инспекции на EASA и

на националните въздухоплавателни власти с оглед на тяхното включване сред признатите компетентни органи за целите на двете приложения относно сертифицирането и техническото обслужване; б) проследяване на проекти по сертифициране, при което федералната авиационна администрация на САЩ (US FAA) проследи поредица от проекти по сертифициране във връзка с издаване на типов сертификат и допълнителен типов сертификат, проведени от EASA, за да се запознае с процедурите, възприети от Агенцията, преди споразумението да бъде подписано и сключено.

5.5. Сериозни предпазни мерки

32. Проектотекстът на споразумението е създаден така, че да позволи на страните необходимата гъвкавост за незабавен отговор на проблеми, свързани с безопасността, или за осигуряване на по-високо ниво на защита, което страните считат за подходящо за безопасността — член 6. С цел да даде възможност на двете страни да реагират на такива ситуации без да излагат на риск валидността на споразумението, са предвидени специални процедури.

33. Все пак, ако страните не са в състояние да разрешат по задоволителен начин определена конкретна ситуация, проектотекстът на споразумението предвижда първо възможност за суспендиране приемането на констатациите на оспорвания компетентен орган — член 10, и второ, средства и процедури, които трябва да бъдат следвани при прекратяване на част от споразумението или на цялото споразумение — член 16, параграф 2.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

за подписване на споразумение между Европейската общност и Канада за безопасност на гражданското въздухоплаване

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 и член 133, параграф 4, заедно с член 300, параграф 2, първа алинея, първо изречение от нея,

като взе предвид предложението на Комисията[3],

като има предвид, че:

(1) Комисията договори от името на Общността споразумение за безопасност на гражданското въздухоплаване с Канада, в съответствие с решението на Съвета, упълномощаващо Комисията да започне преговори[4];

(2) Договореното от Комисията споразумение следва да бъде подписано, при условие, че то евентуално бъде сключено на един по-късен етап;

(3) Държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните двустранни споразумения с Канада в тази област, са прекратени към датата на влизане в сила на споразумението,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Подписването на споразумението между Европейската общност и Канада за безопасност на гражданското въздухоплаване (наричано по-долу „споразумението“) се одобрява с настоящото от страна на Общността, като е необходимо също така и Решение на Съвета за сключването на споразумението. Текстът на споразумението е приложен към настоящото решение.

Председателят на Съвета се упълномощава да определи лицето/лицата, оправомощено/и да подпише/ат споразумението от името на Общността при условие, че то бъде сключено.

---

[3] ОВ С , стр. .

[4] SEC(2004) 213 окончателен, 25.2.2004 г.

Съставено в Брюксел,

За Съвета
Председател

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

за сключване на споразумение между Европейската общност и Канада за безопасност на гражданското въздухоплаване

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 и член 133, параграф 4, заедно с член 300, параграф 2, първа алинея, първо изречение, член 300, параграф 3, първа алинея и член 300, параграф 4, от него,

като взе предвид предложението на Комисията[5],

като има предвид, че:

(1) Комисията договори от името на Общността споразумение за безопасност на гражданското въздухоплаване с Канада, в съответствие с решението на Съвета, упълномощаващо Комисията да започне преговори;

(2) Споразумението бе подписано от името на Общността, при условие, че то евентуално бъде сключено на по-късна дата, в съответствие с Решение …/…/ЕО на Съвета от …;

(3) Споразумението следва да бъде одобрено;

(4) Необходимо е да бъдат установени процедурните договорености за участие на Общността в съвместните органи, учредени от споразумението, а така също е необходимо приемането на някои решения, засягащи по-конкретно изменението на споразумението и неговите приложения, добавянето на нови приложения, анулирането на отделни приложения, консултациите, разрешаването на спорове и приемането на предпазни мерки;

(5) Държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните двустранни споразумения с Канада в тази област, са прекратени към датата на влизане в сила на настоящото споразумение,

[5] ОВ С , стр. .

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

(1) Споразумението между Европейската общност и Канада за безопасност на гражданското въздухоплаване се одобрява от името на Общността.

(2) Текстът на споразумението е приложен към настоящото решение.

(3) Председателят на Съвета е упълномощен да определи лицето, оправомощено да извърши нотифицирането, предвидено в член 16, параграф 1 от споразумението.

Член 2

(1) Общността ще бъде представлявана в съвместния комитет на страните, учреден съгласно член 9 от споразумението, от Европейската комисия, подпомагана от Европейската агенция за авиационна безопасност и придружавана от въздухоплавателните власти в качеството им на представители на държавите-членки.

(2) Общността ще бъде представлявана в съвместния секторен комитет по сертифицирането, предвиден в параграф 2 от приложение А към споразумението, и в Съвместния секторен комитет за техническо обслужване, предвиден в параграф 4 от приложение Б към споразумението, от Европейската агенция за авиационна безопасност, подпомагана от въздухоплавателните власти, които са заинтересовани пряко от дневния ред на всяко заседание.

Член 3

(1) Комисията, след консултация със специалния комитет, назначен от Съвета, определя позицията, която ще вземе Общността в съвместния комитет на страните по отношение на следното:

– приемането или изменението на вътрешните управленски процедури на съвместния комитет на страните, предвидени в член 9, параграф 3 от споразумението;

(2) Комисията, след консултация със специалния комитет, посочен в параграф 1, може да предприеме следните действия:

– да приеме предпазни мерки в съответствие с член 6 от споразумението;

– да изиска консултации в съответствие с член 15 от споразумението;

– да суспендира приемането на констатации и да анулира суспендирането в съответствие с член 10 от споразумението.

(3) Съветът взема решение, гласувайки с квалифицирано мнозинство, на базата на предложение от Комисията, относно следното:

– приемане на допълнителни приложения в съответствие с член 16, параграф 5 от споразумението;

– всички други изменения на споразумението, които не попадат в обхвата на параграф 1;

– прекратяването на отделни приложения в съответствие с член 16, параграф 3 от споразумението.

Съставено в Брюксел,

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

СПОРАЗУМЕНИЕ

ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ
МЕЖДУ
ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ И КАНАДА

ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ и КАНАДА, наричани по-долу съвместно „страните“,

КАТО ОТЧИТАТ, че всяка от страните, в рамките на дългогодишна практика за технически обмен и двустранни спогодби между членове на Европейската общност (ЕО) и Канада, е установила, че стандартите и системите на другата страна по отношение на сертифицирането в областта на летателната годност и екологичната съвместимост или приемането на граждански въздухоплавателни продукти са в достатъчна степен равностойни на собствените, така че споразумението да бъде осъществимо;

КАТО ПРИЗНАВАТ зараждащата се тенденция към многонационално проектиране, производство и обмен на граждански въздухоплавателни продукти;

В СТРЕМЕЖА СИ да насърчат безопасността на гражданското въздухоплаване, качеството на околната среда и съвместимостта, както и да улеснят обмена на граждански въздухоплавателни продукти;

В СТРЕМЕЖА СИ да засилят сътрудничеството и да повишат ефективността по въпросите, свързани с безопасността на гражданското въздухоплаване;

КАТО ОТЧИТАТ, че тяхното сътрудничество може да има положителен принос за насърчаването на по-засилена международна хармонизация на стандартите и процесите;

КАТО ОТЧИТАТ възможното намаление на икономическата тежест, наложена върху авиационния бранш и операторите от двойните технически инспекции, оценки и изпитания;

КАТО ПРИЗНАВАТ взаимната полза от подобрените процедури за взаимно приемане на одобренията и изпитанията във връзка с летателната годност, опазването на околната среда, съоръженията за техническо обслужване на въздухоплавателните средства и поддържането на летателна годност;

КАТО ПРИЗНАВАТ, че всяко такова взаимно приемане трябва да дава гаранции за съответствие с приложимите технически нормативни изисквания или стандарти, равностойни на гаранцията, предлагана от собствените процедури на страната;

КАТО ПРИЗНАВАТ, че всяко такова взаимно приемане изисква също така и доверие на всяка от страните в постоянството и надеждността на оценките на съответствието, извършвани от другата страна;

КАТО ПРИЗНАВАТ съответните ангажименти на страните по двустранни, регионални и многостранни спогодби в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване и екологичната съвместимост,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

Член 1

Цели

Целите на настоящото споразумение са:

а) Да бъдат установени принципи и договорености за всяка от страните, съвместими с действащото законодателство, така че да бъде възможно взаимното приемане на одобрения, издадени от компетентните органи на всяка от страните в областите, попадащи в обхвата на настоящото споразумение, както е посочено в член 4.

б) Да бъде дадена възможност на страните да се адаптират към зараждащата се тенденция за многонационално проектиране, производство, техническо обслужване и обмен на граждански въздухоплавателни продукти, която засяга общите интереси на страните по отношение на безопасността на гражданското въздухоплаване и качеството на околната среда.

в) Да се насърчи сътрудничеството в поддържане на целите, свързани с безопасността и опазването на околната среда.

г) Да се насърчи и улесни непрекъснатият обмен на граждански въздухоплавателни продукти и услуги.

Член 2

Определения

Следните понятия и определения се прилагат за настоящото споразумение:

а) „Одобрение за летателна годност“ означава констатация, че проектът или изменението на проекта на един граждански въздухоплавателен продукт отговаря на стандартите, установени от приложимото действащо законодателство, за всяка от страните, или че един продукт съответства на проекта, за който е констатирано, че отговаря на тези стандарти, и може да бъде експлоатиран безопасно.

б) „Граждански въздухоплавателен продукт“ означава всяко гражданско въздухоплавателно средство, двигател на въздухоплавателно средство или витло или възел, или оборудване, част или компонент, който е монтиран или трябва да бъде монтиран на същото.

в) „Компетентен орган“ означава правителствена агенция или орган, който е определен за компетентен орган от една от страните за целите на настоящото споразумение, който упражнява законово правомощие да оценява съответствието, да наблюдава и да контролира използването или продажбата на граждански въздухоплавателни продукти или услуги в рамките на юрисдикцията на съответната страна, и който може да предприеме мерки за

изпълнение, за да се увери, че подобни продукти или услуги, предлагани в юрисдикцията на дадената страна, съответстват на приложимите нормативни изисквания.

г) „Експлоатационни изисквания, свързани с проекта“ означава експлоатационните или екологични изисквания, които засягат или проектните характеристики на продукта, или проектните данни, свързани с експлоатацията или техническото обслужване на продукта, които го правят подходящ за конкретен вид експлоатация.

д) „Екологично одобрение“ означава констатация, че един граждански въздухоплавателен продукт отговаря на стандартите, които са установени от приложимото действащо законодателство за всяка от страните по отношение на шума и/или емисиите на отработени газове.

е) „Техническо обслужване“ означава извършване на инспекции, основен ремонт, ремонт, поддържане и замяна на части, устройства или компоненти, с изключение на предполетната инспекция на граждански въздухоплавателен продукт, с цел установяване на поддържаната летателна годност на този продукт, и включва реализация на модификации, но не включва проект на ремонти и модификации.

ж) „Мониторинг“ означава периодичен надзор от компетентния орган за определяне на постоянно съответствие със съответните приложими стандарти.

з) „Технически агент“ за Канада означава канадската организация, която отговаря за гражданското въздухоплаване, а за Европейската общност — Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA).

Член 3

Общи задължения

1. Както е посочено в приложенията към настоящото споразумение, които представляват неразделна част от него, всяка от страните приема или признава резултатите от посочените процедури, използвани за оценка на съответствието с посочените законови, подзаконови и административни мерки на едната страна, направена от компетентния орган на другата страна, с разбирането, че използваните процедури за оценка на съответствието гарантират съответствие, което задоволява приемащата страна, като прилаганите законови, подзаконови и административни мерки на тази страна са равносилни на гаранцията, предлагана от собствените процедури на приемащата страна.

2. Параграф 1 от този член се прилага единствено, когато са изпълнени преходните разпоредби, които могат да бъдат предвидени в приложенията към настоящото споразумение.

3. Настоящото споразумение в никакъв случай не цели взаимното приемане на стандартите или на техническите предписания на страните и, освен ако е предвидено друго в настоящото споразумение, не предполага взаимното признаване на еквивалентността на стандартите или на техническите предписания.

4. Нищо в настоящото споразумение не може да се разбира като ограничаващо властта на която и да е от страните да определя посредством свои законови, подзаконови и административни мерки нивото на защита, което тя смята за подходящо с оглед на безопасността, околната среда, и в друго отношение с оглед на рисковете в обхвата на приложимото приложение към настоящото споразумение.

5. За целите на настоящото споразумение констатациите, направени от упълномощени лица или одобрени организации, оправомощени от приложимото законодателство на която и да било от страните за извършване на същите констатации в качеството на компетентен орган, имат същата правна сила, като тези, извършени от самия компетентен орган. Според предвиденото в член 7, понякога, и след предварително уведомяване на съответния орган на другата страна, орган на която и да било от страните, който отговаря за прилагането на настоящото споразумение, може да се свърже пряко с упълномощено лице или одобрена организация на другата страна.

Член 4

Общо приложно поле

1. Настоящото споразумение се прилага за:

   а) одобрение за летателна годност и мониторинг на граждански въздухоплавателни продукти;

   б) поддържане на летателната годност на въздухоплавателни средства, които се намират в експлоатация;

   в) одобрение и мониторинг на съоръжения за производство и обработка;

   г) одобрение и мониторинг на съоръженията за техническо обслужване;

   д) екологично одобрение и екологични изпитания на граждански въздухоплавателни продукти; както и

   е) свързани съвместни дейности.

2. Когато компетентността на Европейската общност се упражнява във връзка с летателната експлоатация, лицензирането на летателния екипаж и одобрението на синтетични средства за обучение (STD), страните могат да се споразумеят за допълнителни приложения, включително преходни разпоредби, конкретни за всяка област, съгласно посочената в член 16 процедура.

Член 5

Компетентни органи

1. Ако един орган отговаря на условията съгласно законодателството на една от страните, той се признава за компетентен орган от другата страна след извършване на одит от неговата страна, който цели да установи, че органът:

   а) спазва изцяло законодателството на своята страна,

б) е запознат с изискванията на другата страна във връзка с вида и обхвата на заявеното сертифициране, и

в) е в състояние да изпълни съдържащите се в приложенията задължения.

2. След успешното преминаване на одита, едната страна нотифицира другата относно наименованието на компетентния орган. Съгласно параграф 6 от настоящия член другата страна може да оспори техническата компетентност или съответствие на въпросния компетентен орган.

3. Приема се, че към момента на влизане в сила на настоящото споразумение, посочените в допълнения 1 и 2 органи съответстват на разпоредбите от параграф 1 на настоящия член за прилагане на приложения А и Б съответно.

4. Страните гарантират, че техните компетентни органи са в състояние и остават в състояние да оценяват надлежно съответствието на продукти или организации, според случая и според обхвата на приложенията към настоящото споразумение. С оглед на това страните осигуряват редовно одитиране или оценка на техните компетентни органи.

5. Страните се консултират при необходимост, за да гарантират поддържането на доверие в процедурите за оценка на съответствието. Това консултиране може да включва участие на една от страните в редовните одити, свързани с дейностите по оценка на съответствието или други оценки, извършвани от компетентните органи на другата страна.

6. В случай, че една от страните оспорва техническата компетентност или съответствие на компетентен орган, оспорващата страна нотифицира писмено другата страна за своето оспорване на техническата компетентност или съответствие на съответния компетентен орган и за своето намерение да суспендира приемането на констатациите на този компетентен орган. Подобно оспорване се извършва обосновано и мотивирано.

7. Всяко оспорване, за което е извършено нотифициране съгласно параграф 6 от настоящия член, се обсъжда от съвместния комитет, учреден съгласно член 9, който може да вземе решение да суспендира приемането на констатации от посочения компетентен орган или да изиска проверка на неговата техническа компетенция. Подобна проверка обикновено се извършва своевременно от страната, под чиято юрисдикция се намира въпросният компетентен орган, но може да се извърши съвместно от страните, ако те вземат такова решение.

8. Ако съвместния комитет не е в състояние да разреши случай на оспорване, за който е извършено нотифициране съгласно параграф 6 от настоящия член, оспорващата страна може, в рамките на 30 дни от датата на нотифициране, да суспендира приемането на констатации от въпросния компетентен орган, но приема констатациите на същия компетентен орган, направени преди датата на нотифициране. Суспендирането може да остане в сила докато съвместният комитет разреши случая.

Член 6

Предпазни мерки

1. Нищо в настоящото споразумение не може да се тълкува като ограничаващо властта на някоя от страните да предприема всички подходящи и незабавни мерки, винаги когато съществува сериозен риск даден продукт или услуга да:

   а) подложи на риск здравето или безопасността на хората;

   б) не отговаря на приложимите законови, подзаконови или административни мерки на въпросната страна в рамките на приложното поле на настоящото споразумение; или

   в) не удовлетворява по друг начин определено изискване в приложното поле на съответното приложение към настоящото споразумение.

2. Ако една от страните предприеме мерки съгласно параграф 1 от настоящия член, тя уведомява писмено другата страна в рамките на 15 работни дни от предприемане на мерките, като представи причини за това.

Член 7

Информиране

1. Страните се договарят, че взаимното информиране с оглед изпълнение на настоящото споразумение, се извършва:

   а) по отношение на техническите въпроси — от техническите агенти;

   б) по други въпроси:

   – за Канада: от Министерството на транспорта;

   – за Европейската общност: от Европейската комисия и компетентните органи на държавите-членки, според случая.

2. При подписване на настоящото споразумение страните се информират взаимно за съответните звена за контакт.

Член 8

Взаимно сътрудничество, подпомагане и прозрачност

1. Всяка от страните гарантира, че другата страна е редовно запознавана със съответните нормативни актове, разпоредби, стандарти и изисквания, както и със системата за сертифициране на първата.

2. Страните взаимно се нотифицират за предложените съществени изменения в техните съответни нормативни актове, разпоредби, стандарти и изисквания, както и системата за сертифициране, доколкото тези изменения могат да имат отражение върху настоящото споразумение. Доколкото е максимално възможно те взаимно си

предоставят възможност за коментар върху подобни изменения и надлежно разглеждат такива коментари.

3. При необходимост страните разработват процедури за регулаторно сътрудничество и прозрачност за всички провеждани от тях дейности, които попадат в обхвата на настоящото споразумение.

4. Страните се договарят, на базата на тяхното действащо законодателство, при поискване и своевременно да си предоставят информация, свързана с произшествия, инциденти или събития във връзка с предмета на настоящото споразумение.

5. За целите на съвместното сътрудничество при разследване и разрешаване на въпроси, свързани с безопасността, всяка страна разрешава на другата да участва в нейни инспекции и одити на извадков принцип или, ако това е уместно, страните провеждат съвместни инспекции и одити.

Член 9

Съвместен комитет на страните

1. Учредява се Съвместен комитет, който се състои от представители на всяка от страните. Съвместният комитет отговаря за ефективното функциониране на настоящото споразумение и редовно провежда срещи за оценка на ефективността на неговото изпълнение.

2. Съвместният комитет може да разглежда всеки въпрос, свързан с функционирането и изпълнението на настоящото споразумение. По-специално Съвместният комитет отговаря за:

   а) разглеждане и предприемане на съответни действия по отношение на оспорването, посочено в член 5;

   б) разрешаване на всички въпроси, свързани с прилагането и изпълнението на настоящото споразумение, включително тези, за които съвместният секторен комитет, учреден съгласно съответното приложение, не е намерил решение;

   в) разглеждане на начини за подобряване функционирането на настоящото споразумение, както и при необходимост даване на съответни препоръки на страните за изменение на настоящото споразумение;

   г) разглеждане на конкретни изменения на приложенията;

   д) при необходимост, координиране на разработването на допълнителни споразумения;

   е) приемане, според случая, на работни процедури за регулаторно сътрудничество и прозрачност за всички дейности, посочени в член 4, които не са разработени от съвместните секторни комитети.

3. Съвместният комитет приема свой процедурен правилник в рамките на една година след влизането в сила на настоящото споразумение.

Член 10

Суспендиране на задълженията за взаимно приемане

1. Една от страните може да суспендира изцяло или частично своите задължения съгласно някое от приложенията към настоящото споразумение, когато:

   а) другата страна не изпълнява своите задължения съгласно посоченото приложение от настоящото споразумение; или

   б) един или повече от нейните компетентни органи не могат да изпълняват нови или допълнителни изисквания, приети от другата страна в областта на приложението към настоящото споразумение; или

   в) другата страна не поддържа нормативните и регулаторни средства и мерки, изисквани за изпълнение на разпоредбите от настоящото споразумение.

2. Преди да суспендира своите задължения, страната отправя искане за консултации съгласно член 15. Ако консултациите не разрешат спора, който се отнася до някое от приложенията, всяка от страните може да нотифицира другата страна за своето намерение да суспендира приемането на констатациите за съгласуваност и одобренията съгласно приложението, които са предмет на спора. Такава нотификация трябва да бъде в писмена форма и подкрепена с причините за суспендирането.

3. Такова суспендиране влиза в сила 30 дни след датата на нотификацията, освен ако преди изтичане на този срок, страната, която е инициирала суспендирането, нотифицира другата страна в писмена форма, че оттегля своята нотификация. Такова суспендиране не засяга валидността на констатациите за съгласуваност, сертификатите и одобренията, които са направени от техническите агенти на страната или от въпросния компетентен орган преди датата, на която суспендирането влиза в сила. Всяко такова суспендиране, което е влязло в сила, може да бъде незабавно анулирано посредством размяна на писмена кореспонденция в този смисъл между страните.

Член 11

Поверителност

1. Всяка страна се съгласява да пази, до степента, изисквана от нейното законодателство, поверителността на информацията, получена от другата страна по силата на настоящото споразумение.

2. По-специално, по силата на съответното тяхно законодателство, страните не могат да разкриват на обществеността, нито да позволяват на компетентния орган да разкрива на обществеността, информация, обменена съгласно настоящото споразумение, която представлява търговска тайна, поверителна търговска или финансова информация или информация, свързана с текущо разследване. За тази цел подобна информация се счита за лична и се обозначава като такава.

3. Една от страните или един компетентен орган може, след предоставяне на информация на другата страна или на компетентен орган на другата страна, да определи каква част от тази информация счита, че не трябва да бъде оповестявана.

4. Всяка страна предприема всички разумни и необходими предпазни мерки за защита от неправомерно разкриване на информацията, получена по силата на настоящото споразумение.

Член 12

Възстановяване на разходи

1. Нито една от страните не може да налага такси или вземания върху физически или юридически лица, чиято дейност се регламентира съгласно настоящото споразумение, за услуги по оценка на съответствието, попадащи в обхвата на настоящото споразумение и извършени от другата страна.

2. Всяка от страните се стреми да гарантира, че таксите или вземанията, наложени от нейния технически агент на юридическо или физическо лице, чиято дейност се регламентира с настоящото споразумение, са справедливи, разумни и пропорционални на предоставените услуги по сертифициране и надзор, и че те не създават пречка за търговията.

3. Техническият агент на всяка от страните има право да си възстановява разходите, свързани с прилагането на съответното приложение, както и за одити и инспекции, извършвани в прилагане на член 5, параграф 5 и член 8, параграф 5, чрез такси и вземания, налагани на физически или юридически лица, чиято дейност се регламентира с настоящото споразумение.

Член 13

Други договорености

1. Освен когато в приложенията е посочено друго, задълженията, съдържащи се в споразумения, сключени от която и да е от страните с трета държава, която не е страна по настоящото споразумение, нямат действие по отношение на другата страна, що се отнася до приемането на резултатите от процедури по оценка на съответствието в третата държава.

2. С влизането си в сила настоящото споразумение замества двустранните споразумения за безопасност на въздухоплаването, сключени между Канада и държавите-членки на Европейския съюз по отношение на всички въпроси, попадащи в обхвата на настоящото споразумение.

3. Настоящото споразумение не засяга правата и задълженията на страните, произтичащи от други международни споразумения.

Член 14

Териториално приложение

Освен когато в приложенията е посочено друго, настоящото споразумение се прилага, от една страна, на териториите, в които се прилага Договорът за създаване на Европейската общност, и съгласно условията на този Договор и, от друга страна, на територията на Канада.

Член 15

Консултации и уреждане на спорове

1. Всяко от страните може да поиска провеждане на консултации с другата страна по всякакви въпроси, които се отнасят до настоящото споразумение. Другата страна трябва да отговори своевременно на такова искане и да пристъпи към консултации по време, договорено между страните, в рамките на 45 дни.

2. Страните полагат всички усилия за разрешаване на всякакви спорове между тях, които се отнасят до тяхното сътрудничество съгласно настоящото споразумение на възможно най-ниско техническо равнище, посредством провеждане на консултации съгласно разпоредбите, съдържащи се в приложенията към настоящото споразумение.

3. В случай че даден спор не бъде разрешен, както е предвидено в параграф 2 от настоящия член, всеки от техническите агенти може да отнесе спора пред съвместния комитет на страните, който разглежда проблема.

Член 16

Влизане в сила, прекратяване и изменение

1. Настоящото споразумение влиза в сила на датата на последната от дипломатическите ноти, обменени между страните, с които те взаимно се нотифицират за приключване на вътрешните им процедури, необходими за влизане в сила на настоящото споразумение. Споразумението остава в сила, докато бъде прекратено от някоя от страните.

2. Всяка от страните може по всяко време да прекрати настоящото споразумение като изпрати на другата страна писмено шестмесечно предизвестие, освен ако въпросното предизвестие не бъде оттеглено по взаимно съгласие на страните преди изтичането на този период.

3. Ако някоя от страните желае да измени споразумението като анулира едно или повече приложения и запази другите, страните се стремят да изменят настоящото споразумение с консенсус, съгласно процедурите, предвидени в настоящия член. В случай, че не бъде постигнат консенсус, споразумението се прекратява в края на шестмесечния период, считано от датата на подаване на предизвестието, освен ако е договорено друго между страните.

4. Страните могат да изменят настоящото споразумение с взаимно писмено съгласие. Измененията на настоящото споразумение влизат в сила на датата на последната писмена нотификация, с която едната страна уведомява другата, че са изпълнени вътрешните процедури, необходими за влизането им в сила.

5. Независимо от разпоредбите на параграф 4 от настоящия член, чрез размяна на дипломатически ноти страните могат да се договорят за изменение на съществуващите приложения или за добавяне на нови такива. Тези изменения влизат в сила съгласно договорените условия в обменените дипломатически ноти.

6. След прекратяване на настоящото споразумение всяка от страните поддържа валидността на всички одобрения за летателна годност, екологични одобрения или сертификати, издадени по силата на настоящото споразумение преди неговото прекратяване, при условие че те продължават да имат съответствие с действащото законодателство и разпоредбите на въпросната страна.

В ПОТВЪРЖДЕНИЕ НА КОЕТО, долуподписаните, надлежно упълномощени за тази цел, подписаха настоящото споразумение, СЪСТАВЕНО в два екземпляра в … на … ден от … месец на 2008 г., на английски, български, гръцки, датски, естонски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, чешки и шведски език, като текстовете на всеки един от тези езици са еднакво автентични.

ЗА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ / ЗА КАНАДА

_____ / _____

Допълнение 1

Списък на компетентните органи, за които се счита че отговарят на разпоредбите на член 5, параграф 1 по отношение на приложение А

1. компетентни органи във връзка с одобрение на проекти

за Канада: Канадската организация, която отговаря за гражданското въздухоплаване

за Европейската общност: Европейската агенция за въздушна безопасност

2. компетентни органи във връзка с надзора върху производството

за Канада: Канадската организация, която отговаря за гражданското въздухоплаване

за Европейската общност: Европейската агенция за въздушна безопасност

Компетентните органи на държавите-членки

Допълнение 2

Компетентни органи на 27-те държави-членки на ЕС, за които се счита че отговарят на разпоредбите на член 5, параграф 1 по отношение на приложение Б

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Процедура за сертифициране на граждански въздухоплавателни продукти

1. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

1.1. Настоящата процедура (наричана по-долу „процедурата“) се отнася до:

1.1.1. Взаимното приемане на констатации за съвместимост в областта на проектирането, екологичните изисквания и експлоатационните изисквания, свързани с проекта, за граждански въздухоплавателни продукти, изработени от техническия агент на страната в качеството му на упълномощен представител на държавата на проектиране.

1.1.2. Взаимното приемане на констатации, че нови или употребявани граждански въздухоплавателни продукти спазват изискванията на двете страни за внос във връзка с летателната годност и екологията; взаимното приемане на одобрения на промени в проекта и проекти на ремонти на граждански въздухоплавателни продукти, извършени под контрола на някоя от страните.

1.1.3. Сътрудничество и подпомагане по поддържането на летателна годност за въздухоплавателни средства, които се намират в експлоатация.

1.2. За целите на настоящата процедура следните термини се определят както следва:

а) „Сертификат за допускане до експлоатация“ означава декларация от лице или организация под юрисдикцията на страната износител, че даден граждански въздухоплавателен продукт, различен от завършено въздухоплавателно средство, представлява новопроизведен продукт или се въвежда в експлоатация след извършено техническо обслужване.

б) „Експортен сертификат за летателна годност“ означава декларация за износ, издадена от лице или организация под юрисдикцията на страната износител, че едно завършено въздухоплавателно средство също под юрисдикцията на страната износител, спазва изискванията във връзка с летателната годност и екологията, нотифицирани от страната вносител.

в) „Страна износител“ означава страна, от която се изнася граждански въздухоплавателен продукт.

г) „Страна вносител“ означава страна, в която се внася граждански въздухоплавателен продукт.

2. СЪВМЕСТЕН СЕКТОРЕН КОМИТЕТ ПО СЕРТИФИЦИРАНЕТО

2.1. Състав

2.1.1. Учредява се съвместен секторен комитет по сертифицирането. Този комитет включва представители на всяка от страните, които носят управленска отговорност за:

2.1.1.1. сертифициране на граждански въздухоплавателни продукти;

2.1.1.2. производство, когато те се различават от лицата по 2.1.1.1.;

2.1.1.3. разпоредби и стандарти за сертифициране, и

2.1.1.4. вътрешни стандартизационни инспекции или системи за контрол на качеството.

2.1.2. След общо решение на страните в съвместния секторен комитет по сертифициране може да бъде поканено всяко друго лице, което може да улесни изпълнението на мандата на комитета.

2.1.3. Съвместният секторен комитет по сертифициране определя своите процедурни правила.

2.2. Мандат

2.2.1. Съвместният секторен комитет по сертифициране заседава поне веднъж годишно, за да осигури ефективното функциониране и изпълнение на настоящата процедура и, inter alia:

а) взема решение, според случая, относно работните процедури, които трябва да се използват за улесняване на процеса по сертифициране;

б) взема решение, според случая, относно правилата за технически стандарти за целите на 3.3.7 от настоящата процедура;

в) оценява регулаторните промени за всяка от страните, за да гарантира, че изискванията във връзка със сертифицирането остават актуални;

г) разработва, според случая, предложения за съвместния комитет във връзка с изменения на настоящата процедура, различни от посочените в 2.2.1, буква б);

д) уверява се, че страните разбират еднозначно настоящата процедура;

е) уверява се, че страните прилагат последователно настоящата процедура;

ж) разрешава всеки спор по технически въпроси, възникнал при интерпретирането или прилагането на настоящата процедура, включително спорове, които могат да възникнат при определяне на бази за сертифициране или при прилагане на специални условия, изключения или отклонения от правилата;

з) организира, според случая, реципрочно участие на едната страна във вътрешната стандартизация или системата за контрол на качеството на другата страна;

и) определя, според случая, координационни центрове, отговорни за сертифицирането на всеки граждански въздухоплавателен продукт, внесен или изнесен между страните; както и

й) разработва ефективни средства за сътрудничество, помощ и обмен на информация относно безопасността и екологичните стандарти и системите за сертифициране, за да сведе до минимум различията между страните.

2.2.2. В случай че съвместният секторен комитет по сертифициране не е в състояние да разреши даден спор съгласно 2.2.1, буква ж), той докладва проблема на съвместния комитет и осигурява изпълнението на решението, взето от този комитет.

3. ОДОБРЕНИЯ НА ПРОЕКТИ

3.1. Общи разпоредби

3.1.1. Настоящата процедура обхваща одобренията на проекти и техните изменения за: типови сертификати, допълнителни типови сертификати, ремонти, части и оборудване.

3.1.2. С оглед на изпълнението на настоящата процедура страните се договарят, че демонстрирането на възможност от една проектантска организация да поеме своите отговорности е контролирано в достатъчна степен от която и да било от страните, за да компенсира всякакви различия в специфичните изисквания на другата страна.

3.1.3. Заявлението за одобрение на проект се подава до страната вносител чрез страната износител, според случая.

3.1.4. Техническите агенти са органите, които отговарят за прилагането на този раздел 3 във връзка с одобрението на проекти.

3.2. База за сертифициране

3.2.1. За издаване на типов сертификат страната вносител използва приложимите стандарти за свой подобен продукт, които са в сила към момента на подаването на заявление за първоначалния типов сертификат в страната износител.

3.2.2. При условие, че са спазени изискванията от 3.2.5 и с цел издаване на одобрение за промяна в проекта или проект на ремонт, страната вносител уточнява промяната в базата за сертифициране, определена съгласно 3.2.1, когато прецени, че подобна промяна е уместна за промяната в проекта или проекта на ремонт.

3.2.3. При условие, че са спазени изискванията от 3.2.5, страната вносител уточнява всички действащи специални условия или такива, които се предвиждат да бъдат приложени към нови или необикновени характеристики на продуктовия проект,

които не попадат в действащите стандарти за летателна годност и екологичните стандарти.

3.2.4. При условие, че са спазени изискванията от 3.2.5, страната вносител посочва всички изключения или отклонения от приложимите стандарти.

3.2.5. Когато се уточняват специални условия, изключения, отклонения или промени на базата за сертифициране, страната вносител разглежда задълбочено същите на страната износител и не може да бъде по-взискателна към продуктите на страната износител, отколкото е към подобни свои продукти. Страната вносител нотифицира страната износител относно всички специални условия, изключения, отклонения или промени на базата за сертифициране.

3.3. Процес на сертифициране

3.3.1. Страната износител предоставя на страната вносител цялата необходима информация, за да се запознае тя и да продължи да бъде информирана за отделни граждански въздухоплавателни продукти на страната износител и тяхното сертифициране.

3.3.2. Страните разработват програма за сертифициране, на базата на работните процедури, определени от съвместния секторен комитет по сертифицирането, за всяко одобрение на проект, според случая.

3.3.3. Страната вносител издава своя типов сертификат или допълнителен типов сертификат за въздухоплавателно средство, двигател или витло, когато:

а) страната износител е издала свой сертификат;

б) страната износител сертифицира пред страната вносител, че типовият проект на даден продукт е в съответствие с базата за сертифициране, както е определено в 3.2; както и

в) всички проблеми, възникнали в хода на процеса по сертифициране, са били разрешени.

3.3.4. Промени в типовия проект на граждански въздухоплавателен продукт, за който страната вносител е издала типов сертификат, се одобряват, както следва:

3.3.4.1. Страната износител класифицира промените в проекта в две категории съгласно работните процедури, определени от съвместния секторен комитет по сертифициране.

3.3.4.2. За тази категория промени в проекта, която изисква намеса на страната вносител, последната одобрява промените в проекта след получаване на писмена декларация от страната износител, че промените в проекта съответстват на базата за сертифициране, както е определено в 3.2. За да изпълни задълженията си по тази алинея, страната износител може да представи отделна декларация за всяка промяна на проект или обща декларация за списъци на одобрени промени в проекта.

3.3.4.3. За всички останали промени в проекта одобрението на страната износител представлява валидно одобрение за страната вносител, без допълнително действие.

3.3.5. Промени в проекта на граждански въздухоплавателен продукт, за който страната вносител е издала допълнителен типов сертификат, се одобряват, както следва:

3.3.5.1. Страната износител класифицира промените в проекта в две категории съгласно работните процедури, определени от съвместния секторен комитет по сертифициране.

3.3.5.2. За тази категория промени в проекта, която изисква намеса на страната вносител, последната одобрява промените в проекта след получаване на писмена декларация от страната износител, че промените в проекта съответстват на базата за сертифициране, както е определено в 3.2. За да изпълни задълженията си по тази алинея, страната износител може да представи отделна декларация за всяка промяна на проект или обща декларация за списъци на одобрени промени в проекта.

3.3.5.3. За всички останали промени в проекти одобрението на страната износител представлява валидно одобрение за страната вносител, без допълнително действие.

3.3.6. Проекти на ремонти на граждански въздухоплавателни продукти, за които страната вносител е издала типов сертификат, се одобряват, както следва:

3.3.6.1. Страната износител класифицира проектите на ремонти в две категории съгласно работните процедури, определени от съвместния секторен комитет по сертифициране.

3.3.6.2. За тази категория проекти на ремонти, която изисква намеса на страната вносител, последната одобрява проекта след получаване на писмена декларация от страната износител, че проектите на ремонти съответстват на базата за сертифициране, както е определено в 3.2. За да изпълни задълженията си по тази алинея, страната износител може да представи отделна декларация за всеки проект на значителен ремонт или обща декларация за списък на одобрени проекти на ремонти.

3.3.6.3. За всички останали проекти на ремонти одобрението на страната износител представлява валидно одобрение за страната вносител, без допълнително действие.

3.3.7. За части и оборудване, одобрени на базата на правила за технически стандарти, определени от съвместния секторен комитет по сертифициране съгласно 2.2 от

настоящата процедура, одобрението на части и оборудване, издадено от страната износител се признава от страната вносител за равностойно на собственото одобрение, издадено в съответствие с нейното законодателство и процедури.

3.4. Експлоатационни изисквания, свързани с проекта

3.4.1. При поискване от страната износител, страната вносител информира страната износител относно своите действащи експлоатационни изисквания, свързани с проекта.

3.4.2. Страната вносител, заедно със страната износител, определя действащите експлоатационни изисквания, свързани с проекта, за които тя приема писменото сертифициране и декларация за съответствие на страната износител, за всеки случай поотделно или чрез съставяне на списък относно конкретните действащи експлоатационни изисквания, свързани с проекта, за определени категории продукти и/или експлоатация.

3.5. Поддържане на летателна годност

3.5.1. Двете страни си сътрудничат при извършването на анализ от гледна точка на летателната годност на произшествия и инциденти, станали във връзка с граждански въздухоплавателни продукти, за които се прилага настоящото споразумение и които биха довели до повдигане на въпроси относно летателната годност на подобни продукти.

3.5.2. По отношение на граждански въздухоплавателни продукти, проектирани или произведени под юрисдикцията на страната износител, последната определя всички необходими действия за корекция на всеки небезопасен елемент от типовия проект, който може да бъде открит след започване на експлоатацията на гражданския въздухоплавателен продукт, включително действия по отношение на компонентите, които са проектирани и/или произведени от доставчик по договор с основен подизпълнител на територията, намираща се под юрисдикцията на страната износител.

3.5.3. По отношение на гражданските въздухоплавателни продукти, които са проектирани или произведени под нейна юрисдикция, страната износител подпомага страната вносител при определяне на действията, които могат да бъдат счетени за необходими от страната вносител с оглед поддържане на летателната годност на продуктите.

3.5.4. Всяка от страните информира другата относно всички задължителни указания за летателна годност или други действия, които тя определя като необходими за поддържане на летателната годност на гражданските въздухоплавателни продукти, проектирани или произведени под юрисдикцията на двете страни, които попадат в обхвата на настоящото споразумение.

4. ОДОБРЕНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

4.1. С оглед на изпълнението на настоящата процедура страните се договарят, че демонстрирането на възможност от една производствена организация да поеме

контрол върху качеството на производството и върху гражданските въздухоплавателни продукти, е контролирано в достатъчна степен чрез надзор на подобна организация от компетентния орган на една от страните, за да компенсира всякакви различия в специфичните изисквания на другата страна.

4.2. Когато одобрението на производството, намиращо се под регулаторния надзор на едната страна, включва производствени обекти и съоръжения на територията на другата страна или на трета държава, първата страна носи отговорност за наблюдението и надзора върху тези производствени обекти и съоръжения.

4.3. При изпълнение на своите регулаторни функции по наблюдение и надзор, страните могат да потърсят съдействие от гражданските въздухоплавателни власти на трета държава, в случаите когато е издадено или удължено одобрение от една от страните по силата на официално споразумение или договореност с въпросната трета държава.

4.4. Посочените в член 5 от споразумението компетентни органи отговарят за изпълнението на настоящия раздел 4 във връзка с одобрението на производството.

5. ЕКСПОРТНИ ОДОБРЕНИЯ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ

5.1. Общи положения

5.1.1. Страната износител издава експортни одобрения за летателна годност на граждански въздухоплавателни продукти в страната вносител, съгласно определените в 5.2 и 5.3 условия.

5.1.2. Страната вносител приема издадените съгласно 5.2 и 5.3 от страната износител експортни одобрения за летателна годност.

5.1.3. Идентифицирането на части и оборудване с конкретната маркировка, изисквана съгласно законодателството на страната износител, се признава от страната вносител като съответстващо на собствените ѝ правни изисквания.

5.2. Експортни сертификати за летателна годност

5.2.1. Нови въздухоплавателни средства

5.2.1.1. Страната износител, чрез своя компетентен орган, който отговаря за изпълнението на настоящата процедура, издава експортен сертификат за летателна годност, сертифициращ, че въздухоплавателното средство:

а) е в съответствие с типов проект, одобрен от страната вносител съгласно настоящата процедура;

б) е в състояние за безопасна експлоатация, като спазва и приложимите указания за летателна годност на страната вносител, както са нотифицирани от въпросната страна;

в) отговаря на всички допълнителни изисквания, предписани от страната вносител, както са нотифицирани от въпросната страна.

5.2.2. Употребявани въздухоплавателни средства

5.2.2.1. За употребявани въздухоплавателни средства, за които е предоставено одобрение на проекта от страната вносител, страната износител, чрез своя компетентен орган, отговарящ за надзора върху удостоверението за летателна годност на въпросното въздухоплавателно средство, издава експортен сертификат за летателна годност, който сертифицира, че въздухоплавателното средство:

а) е в съответствие с типов проект, одобрен от страната вносител съгласно настоящата процедура;

б) е в състояние за безопасна експлоатация, като спазва всички приложими указания за летателна годност на страната вносител, както са нотифицирани от въпросната страна;

в) по време на експлоатацията е обслужвано правилно технически, с прилагане на одобрени процедури и методи, както се доказва от дневниците и документацията за техническо обслужване; както и

г) отговаря на всички допълнителни изисквания, предписани от страната вносител, както са нотифицирани от въпросната страна.

5.2.2.2. Във връзка с употребяваните въздухоплавателни средства, намиращи се под нейна юрисдикция, всяка от страните се съгласява да помогне на другата при поискване да получи информация относно:

а) конфигурацията на въздухоплавателното средство към момента на излизане от производство; както и

б) последващото монтиране на допълнителни елементи на въздухоплавателното средство, което тя е одобрила.

5.2.2.3. Всяка страна също така приема експортните сертификати за летателна годност, издадени от другата страна, за употребявани въздухоплавателни средства и/или такива, сглобени в трета държава, когато са изпълнени условията на 5.2.2.1, от буква а) до буква г).

5.2.2.4. Страната вносител може да поиска документация относно проведени инспекции и техническо обслужване, която включва, но не се свежда единствено до:

а) оригинал или нотариално заверено копие на експортния сертификат за летателна годност или еквивалентен на него документ, издаден от страната износител;

б) документи, които потвърждават, че всички основни ремонти, големи промени или ремонти са били извършени съгласно изискванията, одобрени или приети от страната износител; както и

в) документи за техническо обслужване и вписвания в дневниците, които доказват, че по време на своята експлоатация употребяваното

въздухоплавателно средство е получило подходящо техническо обслужване съгласно изискванията от одобрена програма за техническо обслужване.

5.3. Сертификат за допускане до експлоатация

5.3.1. Нови двигатели и витла

5.3.1.1. Страната вносител приема сертификатите за допускане до експлоатация на страната износител за нови двигатели и витла, единствено когато сертификатът удостоверява, че подобен двигател или витло:

а) е в съответствие с типов проект, одобрен от страната вносител съгласно настоящата процедура;

б) е в състояние за безопасна експлоатация, като спазва и приложимите указания за летателна годност на страната вносител, както са нотифицирани от въпросната страна; както и

в) отговаря на всички допълнителни изисквания, предписани от страната вносител, както са нотифицирани от въпросната страна.

5.3.1.2. Страната износител изнася всички нови двигатели и витла със сертификат за допускане до експлоатация, издаден в съответствие с нейното законодателство и процедури.

5.3.2. Нови възли, части и оборудване

5.3.2.1. Страната вносител приема сертификатите за допускане до експлоатация на страната износител за нови възли, части, включително модифицирани и/или резервни части, и оборудване, единствено когато сертификатът удостоверява, че подобен възел или част:

а) отговаря на проектните данни, одобрени от страната вносител;

б) е в състояние за безопасна експлоатация; както и

в) отговаря на всички допълнителни изисквания, предписани от страната вносител, както са нотифицирани от въпросната страна.

5.3.2.2. Страната износител изнася всички нови части със сертификат за допускане до експлоатация, издаден в съответствие с нейното законодателство и процедури.

6. ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ

6.1. Страните, където е уместно чрез своите компетентни органи, си предоставят техническа помощ при поискване.

6.2. Видовете помощ могат да включват, но не се свеждат единствено до:

6.2.1. Определяне на съответствието:

а) присъствие при провеждане на изпитания;

б) извършване на инспекции във връзка със съответствието и съблюдаването;

в) преглед на отчети; както и

г) получаване на данни.

6.2.2. Мониторинг и надзор:

а) присъствие при инспекции на части по член първи;

б) мониторинг на контрола върху специалните процеси;

в) провеждане на извадкови инспекции на произведените части;

г) мониторинг на дейността на упълномощените лица или одобрените организации, посочени в член 3, параграф 5 от споразумението;

д) разследване на трудности при изпълнението; както и

е) оценка и наблюдение на системите за качество на производството.

Приложение Б

Процедура за техническо обслужване

1. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

Настоящата процедура (наричана по-долу „процедурата“) се прилага за взаимното приемане на констатации в областта на техническото обслужване на въздухоплавателните средства за въздухоплавателни средства и компоненти, които са предназначени да бъдат монтирани на същите.

2. ПРИЛОЖИМО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

За целите на настоящата процедура, страните се договарят, че спазването на изискванията от приложимото законодателство, свързано с техническото обслужване, на едната страна, и на регулаторните изисквания, посочени в допълнение Б1 към настоящата процедура, е равностойно на спазване на изискванията от приложимото законодателство на другата страна.

Страните се договарят, че за целите на настоящата процедура, практиките и процедурите за сертифициране на компетентния орган на всяка от страните предоставят равностойно доказателство за спазване на изискванията, посочени в горния параграф.

Страните се договарят, че за целите на настоящата процедура, съответните стандарти на страните във връзка с лицензирането на персонала по техническо обслужване се считат за равностойни.

3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящата процедура следните термини се определят, както следва:

а) „въздухоплавателно средство“ означава всяка машина, която може да се поддържа в атмосферата от реакциите на въздуха, различни от реакциите на въздуха срещу земната повърхност;

б) „компонент“ означава двигател, витло, част или оборудване;

в) „голямо въздухоплавателно средство“ означава въздухоплавателно средство, класифицирано като самолет с максимална излетна маса повече от 5700 kg, или вертолет с повече от един двигател; както и

г) „модификация“ означава промяна, която засяга конструкцията, конфигурацията, изпълнението, екологичните характеристики или експлоатационните ограничения на даден граждански въздухоплавателен продукт.

4. СЪВМЕСТЕН СЕКТОРЕН КОМИТЕТ ЗА ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ

4.1. Състав

4.1.1. Учредява се съвместен секторен комитет за техническо обслужване. Той включва представители на всяка от страните, които носят управленска отговорност за:

а) одобряване на организации за техническо обслужване;

б) прилагане на законодателството и стандартите, свързани с организациите за техническо обслужване;

в) вътрешните стандартизационни инспекции или системи за контрол на качеството.

4.1.2. След общо решение на страните в съвместния секторен комитет за техническо обслужване може да бъде поканено всяко друго лице, което може да улесни изпълнението на мандата на комитета.

4.1.3. Съвместният секторен комитет за техническо обслужване определя свои собствени процедурни правила.

4.2. Мандат

4.2.1. Съвместният секторен комитет за техническо обслужване заседава поне веднъж годишно, за да осигури ефективното функциониране и изпълнение на настоящата процедура и, inter alia:

а) оценява регулаторните промени за всяка от страните, за да гарантира, че изискванията, посочени в допълнение Б1 към настоящата процедура, остават актуални;

б) уверява се, че страните разбират еднозначно настоящата процедура;

в) уверява се, че страните прилагат последователно настоящата процедура;

г) разрешава всеки спор по технически въпроси, възникнал при тълкуването или прилагането на настоящата процедура, включително спорове, които могат да възникнат при тълкуването или прилагането на настоящата процедура;

д) организира, според случая, на реципрочна основа участие на едната страна във вътрешната стандартизация или системата за контрол на качеството на другата страна; както и

е) разработва, според случая, предложения за съвместния комитет във връзка с изменения на настоящата процедура.

4.2.2. В случай че съвместният секторен комитет за техническо обслужване не е в състояние да разреши даден спор съгласно 4.2.1, буква г) от настоящата

процедура, той докладва проблема на съвместния комитет и осигурява изпълнението на решението, взето от този комитет.

5. ОДОБРЕНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ

5.1. От всяка организация за техническо обслужване на едната страна, която е сертифицирана от компетентен орган на тази страна да извършва дейности по техническо обслужване, се изисква да има допълнение към своето ръководство за техническо обслужване, за да бъдат изпълнени изискванията от допълнение Б1 към настоящата процедура. Когато посоченият компетентен орган се увери, че допълнението отговаря на изискванията от допълнение Б1, той издава одобрение, което удостоверява съответствие с приложимите изисквания на другата страна и уточнява обхвата на задачите, които организацията за техническо обслужване може да извършва върху въздухоплавателни средства, които са регистрирани в другата страна. Подобен обхват на категории и ограничения не може да превишава този, определен в собствения сертификат.

5.2. Всяка от страните се нотифицира относно издадено в съответствие с 5.1 одобрение от компетентния орган на другата страна, което представлява валидно одобрение за първата страна, без допълнително действие.

5.3. Признаването на сертификати за одобрение съгласно 5.2 се отнася до организацията за техническо обслужване в основното ѝ място на стопанска дейност, както и на други места, които са посочени в съответното ръководство и са под надзора на компетентен орган.

5.4. При изпълнение на своите регулаторни функции по наблюдение и надзор, страните могат да потърсят съдействие от гражданските въздухоплавателни власти на трета държава, в случаите когато е издадено или удължено одобрение от двете страни по силата на официално споразумение или договореност с въпросната трета държава.

5.5. Чрез своя компетентен орган всяка от страните нотифицира своевременно другата относно промени в обхвата на издадените от нея одобрения в съответствие с 5.1, включително отмяна или суспендиране на одобрението.

6. НЕСЪОТВЕТСТВИЕ

6.1. Всяка от страните нотифицира другата относно съществени несъответствия с приложимото законодателство или някое от условията, посочени в настоящата процедура, които понижават способността на организацията, одобрена от въпросната друга страна, да извършва техническо обслужване съгласно условията от настоящата процедура. След извършване на подобна нотификация другата страна провежда необходимото разследване и в рамките на 15 работни дни докладва на нотифициращата страна всяко предприето действие.

6.2. Ако между страните има разногласие във връзка с ефективността на предприетото действие, нотифициращата страна може да изиска от

другата страна незабавно да предприеме действие с цел да предотврати извършването на техническо обслужване от организацията на граждански въздухоплавателни продукти, върху които упражнява регулаторен надзор. Ако другата страна не предприеме подобно действие в рамките на 15 работни дни след получаване на молбата от нотифициращата страна, предоставените на компетентния орган на другата страна правомощия по настоящата процедура се суспендират до намирането на задоволително решение на случая от съвместния комитет, съгласно разпоредбите на споразумението. До произнасянето на съвместния комитет по въпроса нотифициращата страна може да предприеме всички мерки, които счете за необходими, с цел да предотврати извършването на техническо обслужване от организацията на граждански въздухоплавателни продукти, върху които упражнява регулаторен надзор.

6.3. Техническите агенти са органите, които отговарят за информирането по настоящия раздел 6.

7. ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ

7.1. Където е уместно, страните, чрез своите компетентни органи, при поискване си предоставят помощ за извършване на техническа оценка.

7.2. Видовете помощ могат да включват, но не се свеждат единствено до:

а) мониторинг и докладване във връзка с непрекъснатото съответствие с изискванията, описани в настоящата процедура, на организациите за техническо обслужване, които попадат под юрисдикцията на някоя от двете страни;

б) провеждане на разследвания и докладване за тях; както и

в) техническа оценка.

Допълнение Б1

Специфични регулаторни изисквания

Признаването на дадена организация за техническо обслужване, намираща се под юрисдикцията на едната страна, от другата страна, съгласно раздел 5 от настоящата процедура, се извършва на базата на приемането на допълнение към ръководството за техническо обслужване на организацията за техническо обслужване, което предоставя поне следното:

а) писмена декларация, че организацията спазва ръководството за техническо обслужване и допълнението към него, подписана от действащия отговорен ръководител;

б) организацията спазва работната заявка на клиента, като обръща особено внимание на изискваните указания за летателна годност, модификации и ремонти, както и изискването всички използвани части да са произведени или да са били обслужвани технически от организации, които са приемливи за другата страна;

в) клиентът, който издава работната заявка, е установил одобрението на съответния компетентен орган за всички проектни данни за модификации и ремонти;

г) допускането на гражданския въздухоплавателен продукт до експлоатация спазва приложимото законодателство и регулаторните изисквания;

д) за всеки граждански въздухоплавателен продукт, който се намира под юрисдикцията на другата страна, за който е установено, че няма летателна годност, се докладва на другата страна и на клиента.