KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 3.10.2008
KOM(2008) 615 v konečném znění

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o podpisu dohody mezi Evropským společenstvím a Kanadou o bezpečnosti civilního letectví

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o uzavření dohody mezi Evropským společenstvím a Kanadou o bezpečnosti civilního letectví

(předložené Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. ÚVOD

1. Komise požádala dne 25. února 2004 Radu o zmocnění k vedení jednání s Kanadou o vzájemném uznávání certifikačních nálezů v oblasti bezpečnosti civilního letectví a slučitelnosti s životním prostředím.

2. Rada toto zmocnění udělila dne 21. dubna 2004 a uložila Komisi vést uvedená jednání v souladu se souborem směrnic pro vyjednávání a jmenovala zvláštní výbor, aby jí byl v tomto úkolu nápomocen.

3. Zmocnění udělené Komisi předpokládalo, že se dohoda o vzájemném uznávání nálezů zaměří především na dva aspekty:

   (a) aby výrobkům zkonstruovaným, vyrobeným, upraveným nebo opraveným pod regulační kontrolou jedné strany byla snadno vystavena nezbytná schválení pro registraci nebo provoz pod regulační kontrolou druhé strany;

   (b) aby letadla zaregistrovaná nebo provozovaná pod regulační kontrolou jedné strany mohla být udržována organizacemi pod regulační kontrolou druhé strany.

4. Hlavními cíli směrnic pro vyjednávání bylo usnadnit obchod se zbožím a službami, na něž se vztahuje tato dohoda, omezit v maximálně možné míře dvojí provádění hodnocení, zkoušek a kontrol na významné rozdíly v regulaci a spoléhat se na certifikační systém každé ze stran při kontrole souladu s požadavky druhé strany.

5. K dosažení těchto cílů byly ve směrnicích pro vyjednávání vytyčeny tyto prostředky:

   – postupné sbližování požadavků a regulačních procesů obou stran;

   – udržování důvěry v certifikační systémy obou stran v návaznosti na zkušenosti získané při spolupráci mezi Kanadou a Sdruženými leteckými úřady (JAA), a tak příslušným orgánům všech členských států umožnit, aby jménem kanadského ministerstva dopravy (Transport Canada, TCCA) jakožto příslušného kanadského orgánu vykonávaly úkoly, které jsou takové orgány povinny vykonávat při provádění nařízení (ES) č. 216/2008, jež nahradilo nařízení č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví;

   – umožnění kterékoli straně, aby se ujistila, že orgány podílející se na regulačním procesu druhé strany jsou schopny uspokojivým způsobem provádět hodnocení souladu a regulační dohled v míře nezbytné pro vydávání jejích vlastních schválení;

   – posilování spolupráce zabezpečováním pravidelných konzultací stran a zajištění, aby dohoda uspokojivě fungovala, zejména zaváděním vhodných mechanismů spolupráce při vzájemném ověřování trvající připravenosti a schopnosti regulačních orgánů, které se podílejí na provádění dohody;

– vytvoření systému průběžného sledování fungování dohody, a zejména jejích příloh, jež jsou její nedílnou součástí, a umožnění, aby dohoda byla účinně spravována společným výborem složeným ze zástupců obou stran, jemuž je uloženo nacházet a navrhovat včasná řešení všech problémů vyvstávajících v souvislosti s prováděním dohody.

2. PROCES VYJEDNÁVÁNÍ

6. Jednání s Kanadou se soustřeďovala na to, jak umožnit vzájemné uznávání schválení osvědčujících letovou způsobilost letadel, letadlových celků a zařízení do letadel zastavěných, jakož i oprávnění k certifikaci organizací, které se podílejí na konstrukci, výrobě a údržbě letadel. Tato schválení by vydávala každá ze stran při uplatňování určitých postupů týkajících se letové způsobilosti a údržby. Během jednání se obě strany rozhodly stanovit podrobnosti těchto postupů v samostatných přílohách dohody.

7. Znění dohody a jejích příloh bylo Komisí a kanadským ministerstvem dopravy parafováno v Bruselu dne 25. dubna 2007. Jelikož kanadská strana v té době prováděla reorganizaci svých postupů interního auditu a systému kontroly dohledu, Komise a Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) požadovaly, aby kanadská strana prostřednictvím dialogu k budování důvěry Společenství prokázala účinnost nového procesu, zejména v oblasti údržby a dozoru nad organizacemi údržby před tím, než obě strany přistoupí k dokončení svých vnitřních postupů nezbytných pro podpis dohody.

8. V rámci budování důvěry se mezi EASA a kanadským ministerstvem dopravy uskutečnila řada jednání za účelem přípravy pokynů v oblasti údržby a souvisejících činností v oblasti technického hodnocení, a to mezi oběma technickými zástupci. Společenství a Kanada již získaly zkušenosti a vybudovaly důvěru v kanadský systém prostřednictvím bezproblémové a účinné spolupráce v rámci JAA na základě pracovního ujednání. Bylo tudíž nutné pochopit a vyhodnotit, nakolik budou mít změny, které plánuje kanadské ministerstvo dopravy, vliv na jeho systém zajišťování bezpečnosti a uplatňování dohody, a konkrétněji na zachování důvěry mezi oběma stranami.

9. Změny v postupech interního auditu a systému kontroly dohledu kanadského ministerstva dopravy jsou zaváděny ve dvou fázích:

   – první fáze spočívala v analýze bezpečnostní situace podniků podléhajících regulační kontrole kanadského ministerstva dopravy na základě posouzení rizik a kapacitních potřeb orgánu k zajištění správného provádění a prosazování regulačních požadavků, aniž by byly dotčeny zavedené postupy dohledu;

   – druhá fáze bude využita k zavedení případných změn na základě zkušeností a výsledků posouzení rizik, které bylo provedeno během první fáze.

10. Vzhledem k tomu, že by plánované změny mohly mít dopad na údržbu a vykonávání dohledu ze strany kanadských orgánů nad organizacemi údržby se sídlem v Kanadě, byla na schůzkách v Kolíně nad Rýnem dne 23. a 24. dubna 2007 a v Praze dne 6. června 2007 agentuře EASA předložena řada prezentací týkajících se nového

přístupu kanadského ministerstva dopravy k dohledu nad podniky (na základě vyhodnocení rizik a systémů zajišťování bezpečnosti). Tyto prezentace prokázaly, že změny během první fáze vedly k naprosto kladným výsledkům, jelikož orgánu po posouzení rizik podniků podléhajících jeho regulační kontrole umožnily lépe stanovit priority s ohledem na přidělování zdrojů, a tudíž cíleně zasahovat. Po těchto prezentacích následovala návštěva týmu agentury EASA pro normalizaci v Ottawě (17. až 22. září 2007). Kromě různých objasnění týkajících se vykonávání dohledu poskytnutých kanadským ministerstvem dopravy provedla agentura EASA během této návštěvy inspekci (MIST, mezinárodní standardizace údržby) s cílem doložit nový přístup kanadského ministerstva dopravy. Jelikož se v průběhu první fáze nezměnila četnost inspekcí týkajících se zachování letové způsobilosti a údržby, potvrdila návštěva kladné výsledky změn kanadského systému.

11. První fáze dosud probíhá. Během různých jednání mezi EASA a kanadským ministerstvem dopravy mohla agentura vyjádřit své celkové přesvědčení, že systém zavedený kanadským ministerstvem dopravy zajišťuje úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni bezpečnosti ve Společenství. Aby mohly EASA a kanadské ministerstvo dopravy předvídat a lépe řídit případnou úpravu inspekcí organizací údržby, k níž může dojít ve druhé fázi, využijí společný odvětvový výbor pro údržbu zřízený touto dohodou s cílem zajistit, aby byla trvale zachována důvěra v systémy dohledu obou stran.

3. PRÁVNÍ ZÁKLAD DOHODY

12. Podle judikatury Soudního dvora spadá odstraňování technických překážek obchodu se zbožím do oblasti společné obchodní politiky, jak je stanoveno v čl. 133 odst. 1 Smlouvy o ES, a tudíž do výlučné pravomoci Společenství[1].

13. Vstupem nařízení (ES) č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví v platnost v září 2002 (nahrazeno nařízením (ES) č. 216/2008[2]) dosáhlo Společenství vnitřní harmonizace v oblastech, na něž se toto nařízení vztahuje, tj.: prvotní a trvající letové způsobilosti (včetně údržby) a slučitelnosti výrobků letecké techniky s životním prostředím. Toto nařízení je doplněno souborem prováděcích opatření (nařízení Komise č. 1702/2003 a č. 2042/2003), kterými se stanovují požadavky a postupy závazné pro žadatele, držitele osvědčení a úřady s cílem zajistit, aby byly vždy respektovány zásadní požadavky a cíle základního nařízení. Tyto právní předpisy Společenství jsou navrženou dohodou dotčeny ve smyslu rozsudku ve věci ERTA.

14. Komise se tudíž domnívá, že Společenství má výlučnou pravomoc k uzavření dohody na základě čl. 133 odst. 4 a čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES.

---

[1] Stanovisko 1/94, WTO, Sb. rozh. 1994, s. I-5267, bod 33. Dohody o vzájemném uznávání produktů se podle této judikatury obecně uzavírají na základě článku 133 Smlouvy o ES. Viz např. rozhodnutí Rady 1999/78/ES ze dne 22. června 1998 o uzavření Dohody o vzájemném uznávání mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými, Úř. věst. L 31, 4.2.1999.

[2] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

4. STRUKTURA DOHODY

15. Sjednaná dohoda vychází převážně ze struktury „klasické“ dohody v oblasti bezpečnosti letectví, tzv. BASA (Bilateral Aviation Safety Agreements), jak jsou nazývány stávající dvoustranné dohody o bezpečnosti letectví mezi členskými státy a Kanadou. Stejně jako v případě dohod BASA je i tato dohoda založena na vzájemné důvěře v systémy obou stran a na srovnávání rozdílů v regulaci. Stanoví tudíž povinnosti a metody spolupráce mezi orgánem vyvážející a dovážející země, takže orgán dovážející země může vystavit své vlastní osvědčení pro výrobek letecké techniky, část nebo zařízení, aniž duplicitně opakuje veškerá hodnocení provedená orgánem vyvážející země, a dále stanoví postupy řešení sporů pro účely pozměnění dohody.

16. Způsoby, jak toho dosáhnout, tj. jak spolupracovat a vzájemně uznávat certifikační nálezy druhé strany v oblasti letové způsobilosti a údržby (metody, rozsah s ohledem na výrobky nebo služby, rozdíly v regulaci nazývané v odborném jazyku také „zvláštními podmínkami“), jsou uvedeny v přílohách dohody.

17. Předloha dohody se liší od dohod BASA uzavřených mezi členskými státy a třetími zeměmi, včetně Kanady. V případě stávajících dohod BASA se ustanovení, která jsou obsažená v přílohách, obvykle zařazují do samostatných ujednání na úrovni úřadů pro civilní letectví, která nemají závaznou povahu smlouvy. Taková ujednání se obvykle nazývají „MIP“ (maintenance implementation procedures, tj. prováděcí postupy pro oblast údržby) a „IPA“ (Implementing Procedures for Airworthiness, tj. prováděcí postupy pro oblast letové způsobilosti). Ustanovení BASA mohou v praxi vstoupit v platnost až poté, co jsou podepsána ujednání o postupech IPA nebo MIP, jelikož tyto texty stanoví způsoby dosažení cílů obsažených v dohodě BASA. Na počátku jednání se obě strany dohodly, že zvláštní postupy umožňující oběma stranám vzájemně uznávat certifikační nálezy v obou oblastech – certifikace konstrukčních a výrobních organizací a schválení organizací údržby – budou stanoveny v přílohách, které budou pro obě strany stejně závazné a stanou se nedílnou součástí dohody.

18. Předloha dohody stranám umožňuje, aby uvážily způsoby dalšího zlepšení fungování dohody a vydaly doporučení týkající se změn, včetně připojení nových příloh dohody, a to prostřednictvím společného výboru. Ponechává stranám možnost výběru způsobu změny dohody a jejích příloh stejným postupem pro provádění změn, který končí posledním oznámením jedné strany druhé straně, že byly dokončeny její vnitřní postupy pro vstup schválené dohody v platnost. Zejména v případě, týkají-li se úpravy změn stávajících příloh nebo připojení nových příloh, mohou strany souhlasit se změnou dohody prostou výměnou diplomatických nót mezi stranami.

19. Předloha dohody dále představuje čistý přínos pro Společenství, jelikož zavede vzájemné uznávání certifikačních nálezů ve všech oblastech letové způsobilosti pro všechny členské státy. Je nutno uvést, že v současnosti má pouze 6 členských států uzavřenu dvoustrannou dohodu s Kanadou týkající se certifikace výrobků. Kanadské ministerstvo dopravy doposud uznávalo rovněž nálezy evropských správních orgánů, zejména pokud jich bylo dosaženo pod záštitou JAA, k vydávání vlastních schválení. Podobně JAA ověřila kanadský systém a dohodla se s kanadskou státní správou na „smlouvách o externím zadávání“ uvádějících podrobně procesy, jež je nutno

dodržovat, aby JAA mohla doporučit uznávání nálezů orgány, které jsou členy JAA. Stejný přístup se uplatňuje v případě schválení organizací údržby, kde existuje pouze 6 formálních dohod. Rovněž v této oblasti bylo mezi kanadským ministerstvem dopravy a orgánem JAA uzavřeno ujednání o „externím zadávání“ umožňující uznávání kanadských opravárenských subjektů (organizací údržby) pod dohledem kanadské státní správy ze strany orgánů, které jsou jejími členy. V současnosti neexistují žádná ujednání týkající se certifikace ochrany životního prostředí pro výrobky letecké techniky.

5. OBSAH DOHODY

5.1. Jednoznačná práva a povinnosti obou stran

20. Dohoda nenavrhuje jít nad rámec toho, co je přípustné podle platné právní úpravy kterékoli ze stran. Platnou právní úpravou pro Evropské společenství je nařízení (ES) č. 216/2008, které nahradilo nařízení (ES) č. 1592/2002, a jeho prováděcí opatření včetně všech jejich změn.

21. Text předlohy plně odráží systém Společenství, jelikož stanoví jednoznačně oddělení úkolů při certifikaci výrobků letecké techniky a letadlových celků a organizací podílejících se na konstrukci a výrobě takových výrobků a letadlových celků.

22. Co se týká údržby, na základě dobrých zkušeností ve dvoustranných vztazích mezi Kanadou a JAA navrhla kanadská strana jít nad rámec oblasti působnosti čl. 12 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008, který stejně jako dříve čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1592/2002 předpokládá, že v rámci mezinárodní dohody mohou EASA nebo orgány členských států vydávat osvědčení na základě osvědčení vydaných orgány třetí země. Kanadské orgány navrhly vydávat jménem EASA schválení organizací údržby se sídlem v Kanadě, které provádějí údržbu letadel a jejich částí navržených v ES, aniž by agentura musela vydávat vlastní osvědčení/schválení na základě osvědčení/schválení vydaných kanadským ministerstvem dopravy. Tento návrh ukázal ochotu kanadské strany dosáhnout v oblasti údržby úplného vzájemného uznávání.

23. Komise se domnívá, že ustanovení čl. 12 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008 není pro Společenství překážkou, aby uzavřelo mezinárodní dohodu, podle níž jsou osvědčení vydaná příslušným orgánem třetí země automaticky platná ve Společenství.

S ohledem na výše uvedené stanoví dohoda v oblasti údržby toto:

- Strany souhlasí s tím, že pro účely postupu údržby je shoda s platnými právními předpisy týkajícími se údržby jedné strany a s regulačními požadavky stanovenými v dodatku B1 rovnocenná shodě s platnými právními předpisy druhé strany.

- Strany souhlasí s tím, že pro účely postupu údržby poskytují certifikační postupy příslušných orgánů každé ze stran rovnocenné prokázání shody s výše uvedenými požadavky.

- Strany souhlasí s tím, že pro účely postupu údržby se příslušné normy stran týkající se vydávání průkazů personálu údržby považují za rovnocenné.

5.2. Jednoznačné prostředky k dosažení cílů mandátu

24. Předloha stanoví, že každá ze stran uznává nálezy druhé strany o shodě jakožto výsledek zvláštních postupů druhé strany, pokud jsou takové nálezy učiněny v souladu s ustanoveními příloh – čl. 3 odst. 1.

25. Předloha uznává právo regulačních orgánů obou stran vydávat osvědčení potvrzující shodu se systémem druhé strany jménem této druhé strany – čl. 3 odst. 1.

26. Předloha dohody zajišťuje, aby byla zachována vzájemná důvěra pomocí vhodného mechanismu – stanoví zavedení systému trvalé spolupráce a konzultací, a to posílenou spoluprací v rámci auditů, inspekcí, včasným oznamováním a konzultacemi ve všech záležitostech spadajících do její působnosti – článek 8 o vzájemné spolupráci, pomoci a transparentnosti.

5.3. Pravidelné konzultace a rychlé řešení sporů

27. Předloha dohody má zajistit její každodenní bezproblémové fungování tak, aby bylo možno vyřešit co nejrychleji technické problémy vyplývající z jejího provádění. Za tímto účelem se zřizuje společný výbor stran a dále jeho podvýbory (společný odvětvový výbor pro certifikaci a společný odvětvový výbor pro údržbu), které jsou odpovědné společnému výboru stran a sledují uplatňování příloh. Společný výbor i jeho podvýbory plní funkce v oblasti konzultací a zprostředkování pro zajištění bezproblémového fungování dohody tím, že slouží jako místo pro řešení rozporů mezi stranami – článek 9 (Společný výbor) a bod 2.2 přílohy 1 týkající se certifikace a bod 4.2 přílohy 2 týkající se údržby.

28. Společný výbor je pověřen projednáváním změn dohody a jejích příloh a doporučováním těchto změn stranám a vypracováním pracovních postupů pro spolupráci v oblasti regulace a transparentnost pro všechny činnosti, které nejsou vyvíjeny podvýbory. Takto lze konstruktivně projednat záležitosti v oblastech, na něž se nevztahují obě přílohy, nýbrž právo Společenství (např. provoz letadel, průkazy nebo syntetická výcviková zařízení) s cílem připravit půdu pro budoucí změny dohody.

29. Konzultace si lze vyžádat kdykoli – článek 15. Strany by však měly vynaložit veškeré úsilí ve snaze řešit technické problémy na nejnižší možné úrovni, než se z nich stanou „spory“.

5.4. Udržování vysoké míry vzájemné důvěry v systémy obou stran

30. K udržení vysoké míry důvěry v prvotní a trvalé certifikační systémy letové způsobilosti obou stran přebírají Společenství a Kanada některé povinnosti, a to:

- oznámit druhé straně totožnost „příslušného orgánu“; pro Společenství to znamená oznámit kanadské straně, že vnitrostátní letecký úřad byl úspěšně prověřen (ze strany EASA) a že tento audit prokazuje, že uvedený úřad splňuje zcela právní předpisy Společenství, je obeznámen s požadavky kanadských právních předpisů v příslušných oblastech a je schopen plnit povinnosti týkající se certifikace a údržby vyplývající z příloh – čl. 5 odst. 2 a 3;

- prostřednictvím pravidelných auditů zajistit, aby vnitrostátní letecké úřady, které byly druhé straně oznámeny jako „příslušné orgány“, byly nadále schopny plnit své povinnosti vyplývající z dohody a jejích příloh – čl. 5 odst. 5;

- spolupracovat při zajišťování kvality a vzájemně umožňovat účast druhé strany při normalizačních inspekcích a posuzování shody (orgány a podniky) – čl. 5 odst. 6 a čl. 8 odst. 5;

- vyměňovat si bezpečnostní údaje – dostupné údaje o nehodách, incidentech nebo událostech – čl. 8 odst. 4 a zajišťovat odpovídající důvěrnost údajů při výměně informací – článek 11;

- oznamovat si vzájemně všechny platné požadavky a konzultovat vzájemně změny v regulaci a organizační změny již v počátečních fázích – článek 8.

31. V této oblasti spočívá rovněž rozdíl mezi touto dohodou a dohodou mezi ES a USA o spolupráci při regulaci bezpečnosti civilního letectví: Kanada nevyžadovala jako podmínku pro podepsání a uzavření této dohody proces budování důvěry spočívající ve vlastních (nebo společných) inspekcích EASA nebo vnitrostátních leteckých úřadů. Na rozdíl od toho USA trvaly na a) inspekcích EASA a vnitrostátních leteckých úřadů k jejich zařazení jakožto uznaných příslušných orgánů pro účely obou příloh týkajících se certifikace a údržby; b) „stínových certifikačních projektech“, kdy orgán FAA (Federal Aviation Administration) Spojených států amerických sledoval řadu certifikačních projektů týkajících se typových osvědčení a doplňkových typových osvědčení prováděných EASA, aby se před podepsáním a uzavřením dohody obeznámil s postupy, které agentura dodržuje.

5.5. Přísná bezpečnostní opatření

32. Znění předlohy má stranám poskytnout nezbytnou flexibilitu pro okamžité reagování na bezpečnostní problémy nebo pro nastavení vyšší úrovně ochrany, kterou pokládají za odpovídající pro zajištění bezpečnosti – článek 6. Aby mohly obě strany řešit takové situace, aniž by byla platnost dohody vystavována riziku, předpokládají se zvláštní postupy.

33. Pokud by však strany nebyly schopny konkrétní situaci uspokojivě napravit, stanoví znění předlohy dohody nejdříve možnost pozastavit uznávání nálezů napadeného příslušného orgánu – článek 10 – a poté prostředky a postupy, jimiž je třeba se řídit při ukončení platnosti dohody, ať její části či v plném rozsahu – čl. 16 odst. 2.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o podpisu dohody mezi Evropským společenstvím a Kanadou o bezpečnosti civilního letectví

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 a čl. 133 odst. 4 ve spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise[3],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise jménem Společenství sjednala dohodu s Kanadou o bezpečnosti civilního letectví v souladu s rozhodnutím Rady, kterým se Komise zmocňuje k zahájení jednání[4].

(2) Dohoda sjednaná Komisí by měla být podepsána s výhradou jejího pozdějšího uzavření.

(3) Členské státy by měly přijmout nezbytná opatření s cílem zajistit, aby jejich dvoustranné dohody s Kanadou týkající se téže záležitosti byly ukončeny ke dni vstupu této dohody v platnost,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpis dohody mezi Evropským společenstvím a Kanadou o bezpečnosti civilního letectví (dále jen „dohoda“) se schvaluje jménem Společenství s výhradou rozhodnutí Rady o uzavření dohody. Znění dohody je připojeno k tomuto rozhodnutí.

Předseda Rady se zmocňuje k určení osoby (osob) oprávněných podepsat dohodu jménem Společenství s výhradou jejího uzavření.

---

[3] Úř. věst. C, s. .

[4] SEK(2004) 213 v konečném znění ze dne 25.2.2004.

V Bruselu dne […].

Za Radu
předseda/předkyně

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o uzavření dohody mezi Evropským společenstvím a Kanadou o bezpečnosti civilního letectví

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 a čl. 133 odst. 4 ve spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou, čl. 300 odst. 3 prvním pododstavcem a čl. 300 odst. 4 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise[5],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise jménem Společenství sjednala dohodu s Kanadou o bezpečnosti civilního letectví v souladu s rozhodnutím Rady, kterým se Komise zmocňuje k zahájení jednání.

(2) Dohoda byla jménem Společenství podepsána s výhradou jejího pozdějšího uzavření v souladu s rozhodnutím Rady …/…/ES ze dne ….

(3) Dohoda by měla být schválena.

(4) Je třeba stanovit procesní pravidla pro účast Společenství ve společných orgánech zřízených touto dohodou, jakož i pro přijímání některých rozhodnutí týkajících se zejména změny této dohody a jejích příloh, doplnění nových příloh, vypovězení konkrétních příloh, konzultací a řešení sporů a přijímání ochranných opatření.

(5) Členské státy by měly přijmout nezbytná opatření s cílem zajistit, aby jejich dvoustranné dohody s Kanadou týkající se téže záležitosti byly ukončeny ke dni vstupu této dohody v platnost,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

(1) Dohoda mezi Evropským společenstvím a Kanadou o bezpečnosti civilního letectví se schvaluje jménem Společenství.

(2) Znění dohody je připojeno k tomuto rozhodnutí.

---

[5] Úř. věst. C, s. .

(3) Předseda Rady se zmocňuje k jmenování osoby oprávněné podat oznámení podle čl. 16 odst. 1 dohody.

Článek 2

(1) Ve společném výboru stran zřízeném článkem 9 dohody je Společenství zastoupeno Evropskou komisí, které je nápomocna Evropská agentura pro bezpečnost letectví a kterou doprovázejí letecké úřady jakožto zástupci členských států.

(2) Společenství je ve společném odvětvovém výboru pro certifikaci podle bodu 2 přílohy A dohody a ve společném odvětvovém výboru pro údržbu podle bodu 4 přílohy B dohody zastoupeno Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví, které jsou nápomocny letecké úřady přímo dotčené programem jednání každého zasedání.

Článek 3

(1) Po konzultaci se zvláštním výborem, který zřídí Rada, určí Komise stanovisko, které má Společenství zastávat ve společném výboru stran s ohledem na tyto záležitosti:

– přijetí nebo změna vnitřních postupů společného výboru stran podle čl. 9 odst. 3 dohody.

(2) Po konzultaci se zvláštním výborem uvedeným v odstavci 1 může Komise přijmout tato opatření:

– přijmout ochranná opatření podle článku 6 dohody;

– požádat o konzultace podle článku 15 dohody;

– pozastavit uznávání nálezů a zrušit toto pozastavení v souladu s článkem 10 dohody.

(3) Rada kvalifikovanou většinou rozhoduje o návrhu Komise v těchto záležitostech:

– přijetí dalších příloh podle čl. 16 odst. 5 dohody;

– jiné změny dohody, jež nespadají do oblasti působnosti odstavce 1;

– skončení platnosti konkrétních příloh podle čl. 16 odst. 3 dohody.

V Bruselu dne […].

Za Radu
předseda/předsedkyně

PŘÍLOHA

DOHODA

MEZI
EVROPSKÝM SPOLEČENSTVÍM A KANADOU
O BEZPEČNOSTI CIVILNÍHO LETECTVÍ

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ a KANADA (dále společně jen „strany“),

VZHLEDEM K TOMU, že každá strana na základě dlouhodobých technických výměn a dvoustranných ujednání mezi členy Evropského společenství (ES) a Kanadou rozhodla, že normy a systémy druhé strany s ohledem na osvědčení letové způsobilosti a certifikaci ochrany životního prostředí nebo schvalování výrobků civilní letecké techniky jsou dostatečně rovnocenné jejím vlastním normám a systémům, aby byla dohoda proveditelná;

UZNÁVAJÍCE nový trend směřující k mezinárodní konstrukci, výrobě a výměně výrobků civilní letecké techniky;

PŘEJÍCE SI podporovat bezpečnost civilního letectví a kvalitu životního prostředí a slučitelnost s životním prostředím a usnadnit výměnu výrobků civilní letecké techniky;

PŘEJÍCE SI zlepšit spolupráci a zvýšit účinnost v záležitostech týkajících se bezpečnosti civilního letectví;

VZHLEDEM K TOMU, že jejich spolupráce může pozitivně přispět k podpoře větší mezinárodní harmonizace norem a procesů;

VZHLEDEM k možnému snížení ekonomické zátěže uložené leteckému průmyslu a provozovatelům nadbytečnými technickými inspekcemi, hodnocením a testováním;

UZNÁVAJÍCE vzájemnou prospěšnost lepších postupů pro vzájemné uznávání schválení a testování, co se týká letové způsobilosti, ochrany životního prostředí, provozů údržby letadel a zachování letové způsobilosti;

UZNÁVAJÍCE, že toto vzájemné uznávání musí poskytnout jistotu shody s platnými technickými předpisy nebo normami, která je rovnocenná jistotě poskytované vlastními postupy každé ze stran;

UZNÁVAJÍCE, že toto vzájemné uznávání vyžaduje rovněž důvěru obou stran v trvalou spolehlivost hodnocení souladu druhé strany;

UZNÁVAJÍCE příslušné závazky stran na základě dvoustranných, regionálních a mnohostranných dohod zabývajících se bezpečností civilního letectví a slučitelnosti s životním prostředím:

SE DOHODLY TAKTO:

Článek 1

Cíle

Cílem této dohody je:

(a) Stanovit v souladu s platnými právními předpisy každé strany zásady a ujednání s cílem umožnit vzájemné uznávání schválení vydaných příslušnými orgány kterékoli strany v oblastech, jichž se týká tato dohoda, jak je podrobně uvedeno v článku 4.

(b) Umožnit stranám přizpůsobit se novému trendu směřujícímu k mezinárodní konstrukci, výrobě, údržbě a výměně výrobků civilní letecké techniky se zohledněním společných zájmů stran týkajících se bezpečnosti civilního letectví a kvality životního prostředí.

(c) Podporovat spolupráci směrem k cílům souvisejícím se zachováním bezpečnosti a kvality životního prostředí.

(d) Podporovat a usnadnit trvalou výměnu výrobků civilní letecké techniky a služeb.

Článek 2

Definice

Pro účely této dohody platí tyto výrazy a definice:

(a) „schválením letové způsobilosti“ se rozumí nález, že konstrukce nebo změna konstrukce výrobku civilní letecké techniky splňuje normy stanovené příslušnými platnými právními předpisy kterékoli ze stran nebo že daný výrobek odpovídá konstrukci, jež dle nálezu splňuje takové normy, a je ve stavu schopném bezpečného provozu;

(b) „výrobkem civilní letecké techniky“ se rozumí jakékoli civilní letadlo, letadlový motor nebo vrtule či podsestava, zařízení, letadlová část nebo celek, které do něj mají být zabudovány;

(c) „příslušným orgánem“ se rozumí orgán nebo subjekt veřejné správy, který je jednou ze stran určen pro účely této dohody jako příslušný orgán a který vykonává zákonné právo posuzovat shodu, sledovat a řídit používání nebo prodej výrobků civilní letecké techniky nebo služeb v pravomoci kterékoli strany a může přijímat donucovací opatření k zajištění toho, aby tyto výrobky nebo služby uváděné na trh v pravomoci této strany byly v souladu s platnými právními požadavky;

(d) „provozními požadavky souvisejícími s konstrukcí“ se rozumí provozní požadavky nebo požadavky týkající se životního prostředí ovlivňující konstrukční rysy výrobků nebo údaje o konstrukci související s provozem nebo údržbou výrobku, které jej činí způsobilým pro konkrétní druh provozu;

(e) „environmentálním schválením“ se rozumí nález, že výrobek civilní letecké techniky splňuje normy stanovené příslušnými platnými právními předpisy kterékoli ze stran pro hluk a/nebo výfukové emise;

(f) „údržbou“ se rozumí provádění inspekce, generální opravy, opravy, konzervace nebo výměny částí, zařízení nebo letadlových celků vyjma předletové prohlídky výrobku civilní letecké techniky pro zajištění trvající letové způsobilosti takového výrobku a zahrnuje začlenění změn; nezahrnuje však návrh oprav a změn;

(g) „sledováním“ se rozumí pravidelný dozor ze strany příslušného orgánu k určení trvajícího souladu s příslušnými platnými normami;

(h) „technickým zástupcem“ se rozumí pro Kanadu kanadská organizace odpovědná za civilní letectví a pro Evropské společenství Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA).

Článek 3

Všeobecné povinnosti

1. Každá ze stran (jak je stanoveno v přílohách této dohody, které jsou její nedílnou součástí) přijímá nebo uznává výsledky zvláštních postupů použitých při posuzování souladu s příslušnými legislativními, regulačními a správními opatřeními této strany předloženými příslušnými orgány druhé strany s tím, že použité postupy posuzování shody zajišťují shodu uspokojivě prokázanou přijímající straně, co se týká platných legislativních, regulačních a správních opatření této strany, rovnocennou jistotě poskytované vlastními postupy přijímající strany.

2. Odstavec 1 tohoto článku se použije pouze po dokončení přechodných ujednání, která mohou být stanovena v přílohách této dohody.

3. Tuto dohodu nelze vykládat tak, že ukládá vzájemné uznávání norem nebo technických předpisů stran, a (není-li v této dohodě stanoveno jinak) dohoda neukládá vzájemné uznávání rovnocennosti norem nebo technických předpisů.

4. Nic v této dohodě nelze vykládat způsobem omezujícím pravomoc některé ze stran stanovit prostřednictvím svých legislativních, regulačních a správních opatření úroveň ochrany, kterou pokládá za vhodnou pro potřeby bezpečnosti, ochrany životního prostředí a jinak s ohledem na rizika v oblasti působnosti platné přílohy této dohody.

5. Pro účely této dohody jsou nálezy, k nimž dospěly pověřené osoby nebo schválené organizace, zmocněné platnými právními předpisy kterékoli ze stran dospět ke stejným nálezům jako příslušný orgán, stejně platné jako nálezy samotného příslušného orgánu. Subjekt jedné strany odpovědný za provádění této dohody stanovený v článku 7 může v případě nutnosti a po předchozím oznámení svému protějšku v rámci druhé strany jednat přímo s pověřenou osobou nebo schválenou organizací této druhé strany.

Článek 4

Obecná oblast působnosti

1. Tato dohoda se vztahuje na:

(a) schválení letové způsobilosti a sledování výrobků civilní letecké techniky;

(b) zachování letové způsobilosti provozovaných letadel;

(c) schvalování a sledování výrobních zařízení;

(d) schvalování a sledování provozů údržby;

(e) environmentální schvalování a provádění zkoušek vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí pro výrobky civilní letecké techniky a

(f) související činnosti v oblasti spolupráce.

34. Je-li vykonávána pravomoc Evropského společenství v souvislosti s leteckým provozem, průkazy způsobilosti letové posádky a schválením syntetických výcvikových zařízení, mohou se strany dohodnout na dalších přílohách (včetně přechodných ujednání) specifických pro každou oblast v souladu s postupem stanoveným v článku 16.

Článek 5

Příslušné orgány

1. Je-li subjekt způsobilý podle právních předpisů jedné strany, je druhou stranou uznán jako příslušný orgán, jakmile byl svou stranou prověřen s cílem určit, zda:

(a) plně splňuje právní předpisy své strany,

(b) je obeznámen s požadavky druhé strany, pokud jde o druh a rozsah požadované certifikace, a

(c) je schopen plnit povinnosti obsažené v přílohách.

35. Každá strana oznámí druhé straně totožnost příslušného orgánu, jakmile úspěšně dokončila audit. Druhá strana může zpochybnit technickou způsobilost nebo shodu tohoto příslušného orgánu v souladu s odstavcem 6 tohoto článku.

36. Má se za to, že v době vstupu této dohody v platnost splňují subjekty uvedené v dodatku 1 a 2 ustanovení odstavce 1 tohoto článku s ohledem na provádění přílohy A a B.

37. Strany zajistí, aby jejich příslušné orgány byly schopny a zůstaly schopné řádně posuzovat shodu výrobků nebo organizací, jak je použitelné a jak je stanoveno v přílohách této dohody. V tomto ohledu strany zajistí, aby jejich příslušné orgány podléhaly pravidelnému auditu nebo hodnocení.

38. Strany se v případě potřeby navzájem konzultují s cílem zajistit zachování důvěry v postupy posuzování shody. Tyto konzultace mohou zahrnovat účast jedné strany na pravidelných auditech týkajících se činností v oblasti posuzování shody či jiného posuzování příslušných orgánů druhé strany.

39. V případě zpochybnění technické způsobilosti nebo shody příslušného orgánu jednou stranou oznámí namítající strana písemně druhé straně své námitky ohledně technické způsobilosti nebo shody daného příslušného orgánu a svůj úmysl pozastavit uznávání nálezů tohoto příslušného orgánu. Toto námitka musí být objektivní a odůvodněná.

40. Veškeré námitky oznámené v souladu s odstavcem 6 tohoto článku projedná společný výbor zřízený podle článku 9, který může rozhodnout o pozastavení uznávání nálezů

tohoto příslušného orgánu nebo o tom, že je nutné ověřit jeho technickou způsobilost. Toto ověření obvykle provádí včas strana, která vykonává pravomoc nad dotyčným příslušným orgánem, může však být provedeno společně oběma stranami, jestliže se ty takto rozhodnou.

41. Pokud se společnému výboru nepodařilo vyřešit námitku oznámenou v souladu s odstavcem 6 tohoto článku do 30 dnů od jejího oznámení, může namítající strana pozastavit uznávání nálezů dotyčného příslušného orgánu, uznává však nálezy tohoto orgánu vydané přede dnem oznámení námitky. Toto pozastavení může zůstat v platnosti, dokud společný výbor záležitost nevyřeší.

Článek 6

Ochranná opatření

1. Nic v této dohodě nelze vykládat způsobem omezujícím pravomoc některé ze stran přijímat vhodná a okamžitá opatření, existuje-li přiměřené riziko, že výrobek nebo služba:

(a) mohou ohrozit zdraví nebo bezpečnost osob;

(b) nesplňují platná legislativní, regulační nebo správní opatření této strany v oblasti působnosti této dohody; nebo

(c) jinak nesplňují některý požadavek v oblasti působnosti platné přílohy této dohody.

42. Pokud některá ze stran přijme opatření podle odstavce 1 tohoto článku, informuje do 15 pracovních dnů druhou stranu písemně o přijetí těchto opatření s uvedením důvodů.

Článek 7

Sdělení

1. Strany se dohodly, že sděleními týkajícími se provádění této dohody se zabývají:

(a) techničtí zástupci, pokud jde o technické záležitosti

(b) co se týká ostatních záležitostí:

– pro Kanadu: ministerstvo dopravy;

– pro Evropské společenství: Evropská komise a popřípadě příslušné orgány členských států.

43. Po podpisu této dohody si strany vzájemně sdělí příslušná kontaktní místa.

Článek 8

Vzájemná spolupráce, pomoc a transparentnost

1. Každá strana zajistí, aby druhá strana byla trvale informována o všech příslušných právních a správních předpisech, normách a požadavcích a o jejím certifikačním systému.

2. Strany si vzájemně oznámí navrhované podstatné změny svých příslušných právních a správních předpisů, norem a požadavků a svých certifikačních systémů, mohou-li mít tyto změny dopad na dohodu. V maximálním možném rozsahu si vzájemně poskytnou příležitost podávat připomínky k těmto změnám a řádně přihlížejí k těmto připomínkám.

3. Strany popřípadě vypracují postupy pro spolupráci v oblasti regulace a transparentnost pro všechny činnosti, které vykonávají a které spadají do oblasti působnosti této dohody.

4. Strany se s výhradou platných právních předpisů dohodly, že si budou na žádost a včas poskytovat vzájemně informace týkající se nehod, incidentů nebo událostí souvisejících s předmětem této dohody.

5. Za účelem prověření a vyřešení otázek souvisejících s bezpečností vzájemnou spoluprací si strany vzájemně umožní podílet se na inspekcích a auditech druhé strany vybraných na základě vzorku nebo popřípadě provádějí společné inspekce a audity.

Článek 9

Společný výbor stran

1. Zřizuje se společný výbor složený ze zástupců obou stran. Společný výbor odpovídá za účinné fungování této dohody a pravidelně se schází, aby vyhodnotil účinnost jejího provádění.

2. Společný výbor může uvážit jakoukoli záležitost spojenou s fungováním a prováděním této dohody. Společný výbor zejména odpovídá za:

   (a) přezkoumání a přijetí vhodných opatření s ohledem na námitky uvedené v článku 5;

   (b) řešení jakýchkoli otázek týkajících se uplatňování a provádění této dohody, včetně otázek, které nejsou jinak řešeny ve společném odvětvovém výboru zřízeném podle příslušné přílohy;

   (c) uvážení způsobů zlepšení fungování této dohody a popřípadě vydání doporučení pro strany ohledně změny této dohody;

   (d) uvážení zvláštních změn příloh;

   (e) popřípadě koordinaci vypracování dalších příloh;

   (f) popřípadě přijetí pracovních postupů pro spolupráci v oblasti regulace a transparentnost pro všechny činnosti uvedené v článku 4, které nejsou jinak vyvíjeny společnými odvětvovými výbory.

1. Do jednoho roku od vstupu této dohody v platnost vypracuje společný výbor svůj jednací řád.

Článek 10

Pozastavení povinnosti vzájemného uznávání

1. Každá ze stran může pozastavit zcela nebo částečně plnění svých povinností stanovených v některé příloze této dohody, pokud:

   (a) druhá strana neplní své povinnosti stanovené ve zmíněné příloze této dohody; nebo

   (b) jeden či více jejích vlastních příslušných orgánů nemůže plnit nové nebo dodatečné požadavky přijaté druhou stranou v oblasti, jíž se týká tato příloha dohody; nebo

   (c) druhá strana nezachová právní a regulační prostředky a opatření nezbytné k provádění ustanovení této dohody.

2. Před pozastavením plnění svých povinností dotyčná strana požádá o konzultace podle článku 15. Jestliže se při konzultacích nevyřeší rozpor, který se týká některé z příloh, kterákoli ze stran může druhé straně sdělit, že má v úmyslu pozastavit uznávání nálezů o shodě a schválení podle přílohy, s ohledem na niž panují rozpory. Toto oznámení musí být učiněno písemně s podrobným uvedením důvodů pro pozastavení.

3. Pozastavení nabývá účinku 30 dní od data oznámení, pokud ještě před vypršením této lhůty strana, která je původcem pozastavení, druhé straně písemně neoznámí, že své oznámení stahuje. Pozastavení nemá vliv na platnost nálezů o shodě, osvědčení a schválení vydaných technickými zástupci nebo příslušným orgánem dotyčné strany přede dnem, kdy pozastavení nabylo účinku. Jakékoli pozastavení, které nabylo účinku, může být ihned zrušeno na základě výměny písemné korespondence stran v tomto smyslu.

Článek 11

Důvěrnost údajů

1. Obě strany souhlasí s tím, že v rozsahu požadovaném podle jejich vnitrostátních právních předpisů zachovají důvěrnost informací získaných od druhé strany na základě této dohody.

2. S výhradou příslušných právních předpisů strany zejména nezveřejní, ani nepovolí příslušnému orgánu zveřejnit informace získané od druhé strany na základě této dohody, které představují obchodní tajemství, důvěrné obchodní nebo finanční informace nebo informace týkající se probíhajícího šetření. Za tímto účelem se tyto informace budou považovat za interní a budou jako takové řádně označeny.

3. Kterákoli strana nebo příslušný orgán mohou po poskytnutí informací druhé straně nebo příslušnému orgánu druhé strany určit části informací, u nichž se má za to, že nepodléhají zveřejnění.

4. Každá strana přijme veškerá přiměřená bezpečnostní opatření, která jsou nezbytná k ochraně informací obdržených na základě této dohody před neoprávněným zveřejněním.

Článek 12

Úhrada nákladů

1. Žádná ze stran neuloží fyzickým nebo právnickým osobám, jejichž činnost je regulována podle této dohody, poplatky za služby poskytované v oblasti posuzování shody na základě této dohody druhou stranou.

2. Každá strana se vynasnaží zajistit, aby poplatky uložené jejím technickým zástupcem právnické nebo fyzické osobě, jejíž činnost je regulována podle této dohody, byly spravedlivé, přiměřené a úměrné poskytnutým službám v oblasti certifikace a dozoru a nepředstavovaly překážku obchodu.

3. Technický zástupce každé strany je oprávněn uhradit prostřednictvím poplatků uložených fyzickým nebo právnickým osobám, jejichž činnost je regulována podle této dohody, náklady v souvislosti s prováděním platné přílohy a auditů a inspekcí podle čl. 5 odst. 5 a čl. 8 odst. 5.

Článek 13

Ostatní dohody

1. Není-li v přílohách stanoveno jinak, povinnosti obsažené v dohodách uzavřených kteroukoli ze stran s třetí zemí, která není stranou této dohody, nemají platnost ani účinek vůči druhé straně, pokud jde o uznávání výsledků postupů posuzování shody v třetí zemi.

2. Po vstupu v platnost tato dohoda nahradí dvoustranné dohody v oblasti bezpečnosti letectví uzavřené mezi Kanadou a členskými státy Evropské unie s ohledem na záležitosti, na něž se vztahuje tato dohoda.

3. Touto dohodou nejsou dotčena práva a povinnosti stran podle jiné mezinárodní dohody.

Článek 14

Územní použití

Není-li v přílohách této dohody stanoveno jinak, tato dohoda se vztahuje na straně jedné na území, na nichž platí Smlouva o založení Evropského společenství, za podmínek stanovených touto Smlouvou, a na straně druhé na území Kanady.

Článek 15

Konzultace a urovnávání sporů

1. Každá ze stran může požádat druhou stranu o konzultace k jakékoli záležitosti související s touto dohodou. Druhá strana musí na takový požadavek urychleně odpovědět a do 45 dnů zahájit konzultace v termínu dohodnutém stranami.

2. Strany vynaloží veškeré úsilí ve snaze vyřešit případné neshody mezi nimi týkající se jejich spolupráce podle této dohody na co nejnižší technické úrovni prostřednictvím konzultací v souladu s ustanoveními obsaženými v přílohách této dohody.

3. Není-li spor vyřešen, jak je stanoveno v odstavci 2 tohoto článku, kterýkoli technický zástupce může spor postoupit společnému výboru stran, jenž ohledně této záležitosti uskuteční konzultace.

Článek 16

Vstup v platnost, ukončení a změny dohody

1. Tato dohoda vstupuje v platnost dnem posledního oznámení o výměně diplomatických nót, v nichž si strany oznámí dokončení svých vnitřních postupů nezbytných pro vstup této dohody v platnost. Tato dohoda zůstává v platnosti, dokud ji některá ze stran neukončí.

2. Každá strana může tuto dohodu vypovědět prostřednictvím písemného oznámení druhé straně s šestiměsíční výpovědní lhůtou, ledaže toto oznámení o ukončení dohody bylo po vzájemné dohodě stran před uplynutím této lhůty staženo.

3. Chce-li některá ze stran dohodu změnit zrušením jedné či více příloh a zachováním ostatních příloh, strany se vynasnaží pozměnit dohodu na základě vzájemné shody v souladu s postupy stanovenými v tomto článku. Nebude-li shody dosaženo, dohoda skončí po uplynutí šesti měsíců ode dne podání výpovědi, nedohodnou-li se strany jinak.

4. Strany mohou tuto dohodu změnit na základě vzájemné písemné dohody. Změna této dohody vstoupí v platnost dnem posledního písemného oznámení jedné strany druhé straně o dokončení jejích vnitřních postupů nezbytných pro vstup této změny v platnost.

5. Bez ohledu na ustanovení odstavce 4 tohoto článku se strany mohou dohodnout na změně stávajících příloh nebo na připojení nových příloh prostřednictvím výměny diplomatických nót mezi stranami. Tyto změny vstoupí v platnost s výhradou podmínek dohodnutých ve výměně diplomatických nót.

6. Po ukončení platnosti této dohody každá strana zachová platnost schválení letové způsobilosti, environmentálního schválení nebo osvědčení vydaných na základě této dohody před jejím ukončením s výhradou jejich trvající shody s platnými právními a správními předpisy této strany.

NA DŮKAZ ČEHOŽ připojili níže podepsaní zplnomocnění zástupci své podpisy k této dohodě SEPSANÉ ve dvou vyhotoveních v XX dne XX XXX 2008 v jazyce anglickém, bulharském, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, italském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, polském, portugalském, rumunském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském a švédském, přičemž všechna znění mají stejnou platnost.

ZA EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ / ZA KANADU

_____ / _____

Dodatek 1

Seznam příslušných orgánů, u nichž se má za to, že splňují ustanovení čl. 5 odst. 1, pokud jde o přílohu A

1. příslušné orgány pro schvalování konstrukce

pro Kanadu: kanadská organizace odpovědná za civilní letectví

pro Evropské společenství: Evropská agentura pro bezpečnost letectví

2. příslušné orgány pro dohled nad výrobou

pro Kanadu: kanadská organizace odpovědná za civilní letectví

pro Evropské společenství: Evropská agentura pro bezpečnost letectví

příslušné orgány členských států

Dodatek 2

Příslušné orgány 27 členských států EU, u nichž se má za to, že splňují ustanovení čl. 5 odst. 1, pokud jde o přílohu B

PŘÍLOHA A

Postup pro certifikaci výrobků civilní letecké techniky

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

5.6. Tento postup (dále jen „postup“) se vztahuje na:

5.6.1. vzájemné uznávání nálezů o shodě s konstrukcí, požadavky na ochranu životního prostředí a provozními požadavky souvisejícími s konstrukcí pro výrobky civilní letecké techniky vydaných technickým zástupcem jedné ze stran jednajícím jako zplnomocněný zástupce státu konstrukce;

5.6.2. vzájemné uznávání nálezů prokazujících, že nové nebo použité výrobky civilní letecké techniky při dovozu splňují požadavky kterékoli strany týkající se letové způsobilosti a ochrany životního prostředí; vzájemné uznávání schválení konstrukčních změn a návrhů oprav výrobků civilní letecké techniky v pravomoci některé ze stran;

5.6.3. spolupráci a pomoc v oblasti zachování letové způsobilosti provozovaných letadel.

5.7. Pro účely tohoto postupu se stanoví tyto výrazy:

(a) „osvědčením o uvolnění oprávněnou osobou“ se rozumí prohlášení osoby nebo organizace v pravomoci vyvážející strany, že výrobek civilní letecké techniky jiný než celé letadlo je buď nově vyrobeným výrobkem, nebo je uvolněn poté, co na něm byla provedena údržba;

(b) „vývozním osvědčením letové způsobilosti“ se rozumí vývozní prohlášení osoby nebo organizace v pravomoci vyvážející strany, že celé letadlo (rovněž v pravomoci vyvážející strany) vyhovuje požadavkům na letovou způsobilost a ochranu životního prostředí oznámeným dovážející stranou;

(c) „vyvážející stranou“ se rozumí strana, která vyváží výrobek civilní letecké techniky;

(d) „dovážející stranou“ se rozumí strana, pro kterou je výrobek civilní letecké techniky dovezen.

6. SPOLEČNÝ ODVĚTVOVÝ VÝBOR PRO CERTIFIKACI

6.1. Složení

6.1.1. Zřizuje se společný odvětvový výbor pro certifikaci. Členy tohoto výboru jsou zástupci obou stran odpovědní na řídící úrovni za:

6.1.1.1. certifikaci výrobků civilní letecké techniky;

6.1.1.2. výrobu, pokud se liší od osob, na něž se vztahuje bod 2.1.1.1;

6.1.1.3. předpisy a normy týkající se certifikace a

6.1.1.4. vnitřní normalizační inspekce nebo systémy kontroly jakosti.

6.1.2. Na základě společného rozhodnutí stran může být do výboru přizvána jakákoli jiná osoba, která může usnadnit vykonávání mandátu společného odvětvového výboru pro certifikaci.

6.1.3. Společný odvětvový výbor pro certifikaci stanoví svůj jednací řád.

6.2. Mandát

6.2.1. Společný odvětvový výbor pro certifikaci se schází nejméně jednou ročně, aby zajistil účinné fungování a provádění tohoto postupu a mimo jiné:

(a) popřípadě rozhodl o pracovních postupech, které budou používány k usnadnění certifikačního procesu;

(b) popřípadě rozhodl o technických normalizačních příkazech pro účely bodu 3.3.7 tohoto postupu;

(c) vyhodnotil změny v regulaci každé strany s cílem zajistit, aby požadavky na certifikaci byly i nadále aktuální;

(d) popřípadě vypracoval návrhy pro společný výbor týkající se změn tohoto postupu jiných, než je uvedeno v bodě 2.2.1 písm. b);

(e) zajistil, aby strany sdílely společné porozumění ohledně tohoto postupu;

(e) zajistil, aby strany uplatňovaly tento postup jednotně;

(f) vyřešil případné rozdíly týkající se technických záležitostí vyplývající z výkladu nebo provádění tohoto postupu, včetně rozdílů, které se mohou objevit při stanovování certifikačních předpisových základen nebo uplatňování zvláštních podmínek, výjimek a odchylek;

(g) popřípadě zajistil vzájemnou účast jedné strany na vnitřní normalizaci nebo systému kontroly jakosti druhé strany;

(h) popřípadě určil kontaktní místa odpovědná za certifikaci každého dovezeného nebo vyvezeného výrobku civilní letecké techniky mezi stranami a

(i) vyvinul účinné prostředky spolupráce, pomoci a výměny informací týkajících se norem bezpečnosti a ochrany životního prostředí a certifikačních systémů s cílem co nejvíce omezit rozdíly mezi stranami.

6.2.2. Není-li společný odvětvový výbor pro certifikaci schopen vyřešit rozdíly v souladu s bodem 2.2.1 písm. g), informuje o dotyčné záležitosti společný výbor a zajistí provedení rozhodnutí vydaného zmíněným výborem.

7. SCHVALOVÁNÍ KONSTRUKCE

7.1. Obecná ustanovení

7.1.1. Tento postup se týká schvalování konstrukce a jejích změn pro: typová osvědčení, doplňková typová osvědčení, opravy, části a zařízení.

7.1.2. Za účelem provádění tohoto postupu se strany dohodly, že prokázání schopnosti konstrukční organizace převzít odpovědnost je dostatečně kontrolováno některou ze stran k odstranění případného rozdílu ve zvláštních požadavcích druhé strany.

7.1.3. Vyvážející strana případně předloží dovážející straně žádost o schválení konstrukce.

7.1.4. Orgány odpovědnými za provádění této části 3 týkající se schvalování konstrukce jsou techničtí zástupci.

7.2. Certifikační předpisová základna

7.2.1. Za účelem vydávání typového osvědčení použije dovážející strana platné normy pro svůj vlastní podobný výrobek, které platily v době, kdy byla vyvážející straně předložena žádost o původní typové osvědčení.

7.2.2. S výhradou bodu 3.2.5 a za účelem schválení konstrukční změny nebo návrhu opravy dovážející strana upřesní změnu certifikační předpisové základny podle bodu 3.2.1., jestliže považuje tyto změny za vhodné pro konstrukční změnu nebo návrh opravy.

7.2.3. S výhradou bodu 3.2.5. dovážející strana upřesní zvláštní podmínky, které platí nebo mají platit pro nové nebo neobvyklé rysy konstrukce výrobku, na něž se nevztahují platné normy letové způsobilosti a ochrany životního prostředí.

7.2.4. S výhradou bodu 3.2.5. dovážející strana upřesní případné výjimky nebo odchylky od platných norem.

7.2.5. Při stanovení zvláštních podmínek, výjimek, odchylek nebo změn certifikační předpisové základny dovážející strana náležitě přihlédne k podmínkám, výjimkám, odchylkám nebo změnám vyvážející strany a nebude klást na výrobky vyvážející strany větší požadavky, než by tomu bylo u jejích vlastních podobných výrobků. Dovážející strana informuje vyvážející stranu o veškerých těchto zvláštních podmínkách, výjimkách, odchylkách nebo změnách certifikační předpisové základny.

7.3. Certifikační proces

7.3.1. Vyvážející strana poskytne dovážející straně veškeré informace, které dovážející strana potřebuje, aby se obeznámila s jednotlivými výrobky civilní letecké techniky vyvážející strany a jejich certifikací.

7.3.2. Pro každé schválení konstrukce strany vypracují certifikační program, popřípadě na základě pracovních postupů stanovených společným odvětvovým výborem pro certifikaci.

7.3.3. Dovážející strana vydá své typové osvědčení nebo doplňkové typové osvědčení pro letadlo, motor nebo vrtuli, pokud:

(a) vyvážející strana vydala vlastní osvědčení;

(b) vyvážející strana dovážející straně osvědčí, že typová konstrukce výrobku vyhovuje certifikační předpisové základně stanovené v bodě 3.2, a

(c) byly vyřešeny všechny záležitosti, které se objevily v průběhu certifikačního procesu.

7.3.4. Změny typové konstrukce výrobku civilní letecké techniky, pro nějž dovážející strana vydala typové osvědčení, se schvalují takto:

7.3.4.1. Vyvážející strana zařadí konstrukční změny do dvou kategorií v souladu s pracovními postupy stanovenými společným odvětvovým výborem pro certifikaci.

7.3.4.2. U kategorie konstrukčních změn, které vyžadují účast dovážející strany, dovážející strana schválí konstrukční změny po obdržení písemného prohlášení vyvážející strany, že konstrukční změny vyhovují certifikační předpisové základně stanovené v bodě 3.2. Ke splnění svých povinností podle tohoto bodu může vyvážející strana poskytnout jednotlivá prohlášení pro každou konstrukční změnu nebo společná prohlášení pro seznamy schválených konstrukčních změn.

7.3.4.3. U všech ostatních konstrukčních změn představuje schválení vyvážející strany platné schválení dovážející strany bez dalších opatření.

7.3.5. Změny návrhu výrobku civilní letecké techniky, pro nějž dovážející strana vydala doplňkové typové osvědčení, se schvalují takto:

7.3.5.1. Vyvážející strana zařadí konstrukční změny do dvou kategorií v souladu s pracovními postupy stanovenými společným odvětvovým výborem pro certifikaci.

7.3.5.2. U kategorie konstrukčních změn, které vyžadují účast dovážející strany, dovážející strana schválí konstrukční změny po obdržení písemného prohlášení vyvážející strany, že konstrukční změny vyhovují certifikační předpisové základně stanovené v bodě 3.2. Ke splnění svých povinností podle tohoto bodu může vyvážející strana poskytnout jednotlivá prohlášení pro každou konstrukční změnu nebo společná prohlášení pro seznamy schválených konstrukčních změn.

7.3.5.3. U všech ostatních konstrukčních změn představuje schválení vyvážející strany platné schválení dovážející strany bez dalších opatření.

7.3.6. Návrhy oprav výrobků civilní letecké techniky, pro něž dovážející strana vydala typové osvědčení, se schvalují takto:

7.3.6.1. Vyvážející strana zařadí návrhy oprav do dvou kategorií v souladu s pracovními postupy stanovenými společným odvětvovým výborem pro certifikaci.

7.3.6.2. U kategorie návrhů oprav, které vyžadují účast dovážející strany, dovážející strana schválí návrhy po obdržení písemného prohlášení vyvážející strany, že návrhy oprav vyhovují certifikační předpisové základně stanovené v bodě 3.2. Ke splnění svých povinností podle

tohoto bodu může vyvážející strana poskytnout jednotlivá prohlášení pro každý návrh významné opravy nebo společná prohlášení pro seznamy schválených návrhů oprav.

7.3.6.3. U všech ostatních návrhů oprav představuje schválení vyvážející strany platné schválení dovážející strany bez dalších opatření.

7.3.7. U částí a zařízení schválených na základě technických normalizačních příkazů, o nichž rozhodl společný odvětvový výbor pro certifikaci podle bodu 2.2. tohoto postupu, schválení částí a zařízení vydané vyvážející stranou uzná dovážející strana jako rovnocenné jejím vlastním schválením vydaným v souladu s jejími právními předpisy a postupy.

7.4. Provozní požadavky související s konstrukcí

7.4.1. Dovážející strana na žádost vyvážející strany sdělí vyvážející straně své stávající provozní požadavky související s konstrukcí.

7.4.2. Dovážející strana určí spolu s vyvážející stranou provozní požadavky související s konstrukcí, a to buď v každém jednotlivém případě, nebo vypracováním seznamu zvláštních stávajících provozních požadavků souvisejících s konstrukcí pro určité kategorie výrobků a/nebo operací, a přijme pro tyto požadavky písemné osvědčení a prohlášení o shodě vyvážející strany.

7.5. Zachování letové způsobilosti

7.5.1. Obě strany vzájemně spolupracují při analýze aspektů nehod a událostí souvisejících s letovou způsobilostí, k nimž došlo ve vztahu k výrobkům civilní letecké techniky, na něž se vztahuje tato dohoda, a které vyvolávají otázky týkající se letové způsobilosti těchto výrobků.

7.5.2. Vyvážející strana s ohledem na výrobky civilní letecké techniky navržené nebo vyrobené v její pravomoci stanoví případná vhodná opatření nezbytná k nápravě nebezpečného stavu typového návrhu, který může být odhalen po uvedení výrobku civilní letecké techniky do provozu, včetně případných opatření týkajících se letadlových celků navržených a/nebo vyrobených na základě smlouvy dodavatelem pro hlavního zhotovitele na území v pravomoci vyvážející strany.

7.5.3. Vyvážející strana je s ohledem na výrobky civilní letecké techniky navržené nebo vyrobené v její pravomoci nápomocna dovážející straně při stanovení opatření, která jsou dovážející stranou považována za nezbytná pro zachování letové způsobilosti výrobků.

7.5.4. Každá strana informuje druhou stranu o všech závazných příkazech k zachování letové způsobilosti nebo jiných opatřeních, která stanoví jako nezbytná pro zachování letové způsobilosti výrobků civilní letecké techniky, které byly navrženy nebo vyrobeny v pravomoci některé ze stran a na které se vztahuje tato dohoda.

8. OPRÁVNĚNÍ K VÝROBĚ

8.1. Za účelem provádění tohoto postupu se strany dohodly, že prokázání schopnosti výrobní organizace převzít zabezpečení produkční jakosti a kontrolu výrobků civilní letecké techniky je dostatečně kontrolováno dohledem nad touto organizací ze strany příslušného orgánu některé ze stran k odstranění případného rozdílu ve zvláštních požadavcích druhé strany.

8.2. Pokud oprávnění k výrobě pod regulačním dohledem jedné strany zahrnuje výrobní provozy a zařízení na území druhé strany nebo třetí země, první strana i nadále odpovídá za dozor a dohled nad těmito výrobními provozy a zařízeními.

8.3. Strany si mohou při výkonu svých funkcí v oblasti regulačního dozoru a dohledu vyžádat pomoc úřadu pro civilní letectví třetí země, pokud bylo formální dohodou nebo ujednáním s touto třetí zemí některou ze stran uděleno nebo prodlouženo schválení.

8.4. Orgány odpovědnými za provádění této části 4 týkající se oprávnění k výrobě jsou příslušné orgány uvedené v článku 5 dohody.

9. VÝVOZNÍ SCHVÁLENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

9.1. Všeobecná ustanovení

9.1.1. Vyvážející strana vydává vývozní schválení letové způsobilosti pro výrobky civilní letecké techniky vyvezené pro dovážející stranu za podmínek stanovených v bodech 5.2 a 5.3.

9.1.2. Dovážející strana přijme vývozní schválení letové způsobilosti vyvážející strany vydaná v souladu s body 5.2 a 5.3.

9.1.3. Identifikaci částí a zařízení pomocí specifického označení požadovaného podle právních předpisů vyvážející strany dovážející strana uzná jako označení vyhovující jejím vlastním právním požadavkům.

9.2. Vývozní osvědčení letové způsobilosti

9.2.1. Nové letadlo

9.2.1.1. Vyvážející strana prostřednictvím svého příslušného orgánu odpovědného za provádění tohoto postupu vydá vývozní osvědčení letové způsobilosti pro nové letadlo, které osvědčuje, že letadlo:

(a) odpovídá typovému návrhu schválenému dovážející stranou v souladu s tímto postupem;

(b) je ve stavu schopném bezpečného provozu, včetně shody s platnými příkazy k zachování letové způsobilosti dovážející strany podle oznámení této strany;

(c) splňuje všechny dodatečné požadavky předepsané a oznámené dovážející stranou.

9.2.2. Použité letadlo

9.2.2.1. V případě použitého letadla, pro něž bylo dovážející stranou uděleno schválení návrhu, vyvážející strana prostřednictvím svého příslušného orgánu odpovědného za dohled nad osvědčením letové způsobilosti tohoto letadla vydá vývozní osvědčení letové způsobilosti, které osvědčuje, že letadlo:

(a) odpovídá typovému návrhu schválenému dovážející stranou v souladu s tímto postupem;

(b) je ve stavu schopném bezpečného provozu, včetně shody se všemi platnými příkazy k zachování letové způsobilosti dovážející strany podle oznámení této strany;

(c) bylo až dosud po dobu své provozní životnosti řádně udržováno pomocí schválených postupů a metod, jak je doloženo deníky a záznamy údržby, a

(d) splňuje všechny dodatečné požadavky předepsané a oznámené dovážející stranou.

9.2.2.2. U použitého letadla vyrobeného v její pravomoci každá strana souhlasí s tím, že na žádost druhé strany bude nápomocna při získávání informací týkajících se:

(a) konfigurace letadla, kterou mělo v době svého vypravení od výrobce, a

(b) následného zabudování do letadla, které schválila.

9.2.2.3. Strany rovněž vzájemně přijímají vývozní osvědčení letové způsobilosti pro použité letadlo vyrobené a/nebo smontované v třetí zemi, jsou-li splněny podmínky stanovené v bodě 5.2.2.1 písm. a) až d).

9.2.2.4. Dovážející strana si může vyžádat záznamy o inspekcích a údržbě, které zahrnují mimo jiné toto:

(a) originál nebo ověřený doslovný opis vývozního osvědčení letové způsobilosti nebo rovnocenný doklad vydaný vyvážející stranou;

(b) záznamy, které ověřují, že veškeré generální opravy, významné změny a opravy byly provedeny v souladu s požadavky schválenými nebo přijatými vyvážející stranou, a

(c) záznamy o údržbě a deníky, které dokládají, že použité letadlo bylo po dobu své provozní životnosti řádně udržováno v souladu s požadavky schváleného programu údržby.

9.3. Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou

9.3.1. Nové motory a vrtule

9.3.1.1. Dovážející strana přijme osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou vyvážející strany pro nový motor nebo vrtuli pouze v případě, že osvědčení uvádí, že tento motor nebo vrtule:

(a) odpovídá typovému návrhu schválenému dovážející stranou v souladu s tímto postupem;

(b) je ve stavu schopném bezpečného provozu, včetně shody s platnými příkazy k zachování letové způsobilosti dovážející strany podle oznámení této strany a

(c) splňuje všechny dodatečné požadavky předepsané a oznámené dovážející stranou.

9.3.1.2. Vyvážející strana vyváží všechny nové motory a vrtule s osvědčením o uvolnění oprávněnou osobou vydaným v souladu s jejími právními předpisy a postupy.

9.3.2. Nové podsestavy, části a zařízení

9.3.2.1. Dovážející strana přijme osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou vyvážející strany pro novou podsestavu, část, včetně změněné a/nebo náhradní části, a zařízení pouze v případě, že osvědčení uvádí, že tato podsestava nebo část:

(a) odpovídá údajům o konstrukci schváleným dovážející stranou;

(j) je ve stavu schopném bezpečného provozu a

(k) splňuje všechny dodatečné požadavky předepsané a oznámené dovážející stranou.

9.3.2.2. Vyvážející strana vyváží všechny nové části s osvědčením o uvolnění oprávněnou osobou vydaným v souladu s jejími právními předpisy a postupy.

10. TECHNICKÁ POMOC

10.1. Strany (popřípadě prostřednictvím svých příslušných orgánů) si na žádost vzájemně poskytují technickou pomoc.

10.2. Druhy pomoci mohou zahrnovat mimo jiné toto:

10.2.1. Určení shody:

(a) dosvědčení zkoušek;

(b) provádění inspekcí týkajících se shody a souladu;

(c) ověřování zpráv a

(d) získávání informací.

10.2.2. Sledování a dohled:

(a) dosvědčení inspekcí částí prováděných podle prvního článku;

(e) sledování kontrol zvláštních procesů;

(f) provádění inspekcí výrobních částí na základě vzorku;

(g) sledování činnosti pověřených osob nebo schválených organizací uvedených v čl. 3 odst. 5 dohody;

(h) provádění šetření týkajících se potíží při provozu a

(i) vyhodnocení a dohled nad systémy jakosti výroby.

Příloha B

Postup údržby

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento postup (dále jen „postup“) se vztahuje na vzájemné uznávání nálezů v oblasti údržby letadel pro letadla a letadlové celky určené k zabudování do letadel.

11. PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

Strany se dohodly, že pro účely tohoto postupu je shoda s platnými právními předpisy týkajícími se údržby jedné strany a s regulačními požadavky stanovenými v dodatku B1 tohoto postupu rovnocenná shodě s platnými právními předpisy druhé strany.

Strany se dohodly, že pro účely tohoto postupu poskytují certifikační postupy příslušných orgánů druhé strany rovnocenné prokázání shody s požadavky uvedenými v předchozím odstavci.

Strany se dohodly, že pro účely tohoto postupu se příslušné normy stran týkající se vydávání průkazů personálu údržby považují za rovnocenné.

12. DEFINICE

Pro účely tohoto postupu se stanoví tyto výrazy:

(a) „letadlem“ se rozumí jakékoliv zařízení schopné vyvozovat sílu nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu;

(j) „letadlovým celkem“ se rozumí jakýkoliv motor, vrtule, část nebo zařízení;

(k) „velkým letadlem“ se rozumí letadlo klasifikované jako letoun s maximální vzletovou hmotností více než 5 700 kg nebo vícemotorový vrtulník a

(l) „změnou“ se rozumí jakákoliv změna týkající se konstrukce, konfigurace, výkonu, environmentálních vlastností nebo provozních omezení výrobku civilní letecké techniky.

13. SPOLEČNÝ ODVĚTVOVÝ VÝBOR PRO ÚDRŽBU

13.1. Složení

13.1.1. Zřizuje se společný odvětvový výbor pro údržbu. Členy tohoto výboru jsou zástupci obou stran odpovědní na řídící úrovni za:

(a) schvalování organizací údržby;

(b) provádění právních předpisů a norem týkajících se organizací údržby;

(c) vnitřní normalizační inspekce nebo systémy kontroly jakosti.

13.1.2. Na základě společného rozhodnutí stran může být do výboru přizvána jakákoli jiná osoba, která může usnadnit vykonávání mandátu společného odvětvového výboru pro údržbu.

13.1.3. Společný odvětvový výbor pro údržbu stanoví svůj jednací řád.

13.2. Mandát

13.2.1. Společný odvětvový výbor pro údržbu se schází nejméně jednou ročně, aby zajistil účinné fungování a provádění tohoto postupu a mimo jiné:

(a) vyhodnotil změny předpisů stran s cílem zajistit, aby požadavky uvedené v dodatku B1 tohoto postupu byly i nadále aktuální;

(b) zajistil, aby strany sdílely společné porozumění ohledně tohoto postupu;

(c) zajistil, aby strany uplatňovaly tento postup jednotně;

(d) vyřešil případné rozdíly týkající se technických záležitostí vyplývající z výkladu nebo provádění tohoto postupu, včetně rozdílů, které se mohou objevit při výkladu nebo provádění tohoto postupu;

(e) popřípadě zajistil vzájemnou účast jedné strany na vnitřní normalizaci nebo systému kontroly jakosti druhé strany a

(f) popřípadě vypracoval návrhy pro společný výbor týkající se změn tohoto postupu.

13.2.2. Není-li společný odvětvový výbor pro údržbu schopen vyřešit rozdíly v souladu s bodem 4.2.1 písm. d) tohoto postupu, informuje o dotyčné záležitosti společný výbor a zajistí provedení rozhodnutí vydaného zmíněným výborem.

14. SCHVÁLENÍ ORGANIZACÍ ÚDRŽBY

14.1. Organizace údržby jedné strany, která byla osvědčena příslušným orgánem této strany k provádění funkcí v oblasti údržby, musí doplnit svou příručku pro údržbu tak, aby vyhovovala požadavkům stanoveným v dodatku B1 tohoto postupu. Je-li zmíněný příslušný orgán přesvědčen, že doplnění splňuje požadavky stanovené v dodatku B1, vydá schválení, které potvrzuje shodu s platnými požadavky druhé strany a stanoví rozsah úkolů, jež může organizace údržby vykonávat na letadle zaregistrovaném druhou stranou. Tento rozsah kvalifikací a omezení nesmí překročit kvalifikace a omezení obsažená v jeho vlastním osvědčení.

14.2. Schválení vydané podle bodu 5.1 příslušným orgánem jedné strany je oznámeno druhé straně a představuje pro druhou stranu platné schválení bez dalších opatření.

14.3. Uznání osvědčení o oprávnění podle bodu 5.2 se vztahuje na organizaci údržby v jejím hlavním sídle, jakož i na dalších místech, která jsou stanovena v příslušné příručce a podléhají dohledu příslušného orgánu.

14.4. Strany si mohou při výkonu svých funkcí v oblasti regulačního dozoru a dohledu vyžádat pomoc úřadu pro civilní letectví třetí země, pokud bylo formální dohodou nebo ujednáním s touto třetí zemí některou ze stran uděleno nebo prodlouženo schválení.

14.5. Každá strana prostřednictvím svého příslušného orgánu neprodleně oznámí druhé straně případné změny rozsahu schválení, jež vydala v souladu s bodem 5.1, včetně zrušení nebo pozastavení schválení.

15. NESOULAD

15.1. Každá strana oznámí druhé straně významný nesoulad s příslušnými právními předpisy nebo podmínkami stanovenými v tomto postupu, který narušuje schopnost organizace schválené druhou stranou provádět údržbu podle podmínek tohoto postupu. Po tomto oznámení provede druhá strana potřebné šetření a do 15 pracovních dnů sdělí oznamující straně případná přijatá opatření.

15.2. V případě neshody stran ohledně účinnosti přijatých opatření může oznamující strana druhou stranu požádat, aby přijala okamžitá opatření s cílem zabránit organizaci ve výkonu činností v oblasti údržby výrobků civilní letecké techniky pod jejím regulačním dohledem. Jestliže druhá strana nepřijme takováto opatření do 15 dnů ode dne podání žádosti oznamující stranou, pravomoci udělené příslušnému orgánu druhé strany podle tohoto postupu jsou pozastaveny do doby, než bude záležitost uspokojivě vyřešena společným výborem v souladu s ustanoveními dohody. Dokud společný výbor nevydá

rozhodnutí v této záležitosti, oznamující strana může přijmout jakákoli opatření, která považuje za nutná s cílem zabránit organizaci údržby ve výkonu činností v oblasti údržby výrobků civilní letecké techniky pod jejím regulačním dohledem.

15.3. Orgány odpovědnými za komunikaci podle této části 6 jsou techničtí zástupci.

16. TECHNICKÁ POMOC

16.1. Strany (popřípadě prostřednictvím svých příslušných orgánů) si na žádost vzájemně poskytují technickou pomoc.

16.2. Druhy pomoci mohou zahrnovat mimo jiné toto:

(a) sledování a podávání zpráv o trvající shodě s požadavky popsanými v tomto postupu ze strany organizací údržby v pravomoci některé ze stran;

(b) provádění šetření a podávání zpráv o šetření a

(c) technické hodnocení.

Dodatek B1

Zvláštní regulační požadavky

Uznání organizace údržby v pravomoci jedné strany druhou stranou podle části 5 tohoto postupu je založeno na přijetí dodatku k příručce pro údržbu této organizace údržby, který obsahuje přinejmenším toto:

(a) závazek podepsaný stávajícím odpovědným řídícím pracovníkem, že organizace dodrží příručku a její dodatek;

(b) že organizace dodrží objednávku zákazníka, se zvláštním přihlédnutím k požadovaným příkazům k zachování letové způsobilosti, změnám a opravám a požadavku, aby použité části byly vyrobeny nebo udržovány organizacemi, které jsou přijatelné pro druhou stranu;

(c) že zákazník vystavující objednávku získal schválení odpovídajícího příslušného orgánu pro údaje o konstrukci za účelem změn a oprav;

(d) že uvolnění výrobku civilní letecké techniky do provozu je v souladu s platnými legislativními a regulačními požadavky;

(e) že druhá strana a zákazník budou informováni o výrobku civilní letecké techniky v pravomoci druhé strany, u něhož byl zjištěn stav letové nezpůsobilosti.