EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 3.10.2008
KOM(2008) 615 galutinis

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl Europos bendrijos ir Kanados susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos pasirašymo

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl Europos bendrijos ir Kanados susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos sudarymo

(pateiktos Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. ĮVADAS

1. 2004 m. vasario 25 d. Komisija kreipėsi į Tarybą prašydama leidimo pradėti derybas su Kanada dėl sertifikavimo išvadų civilinės aviacijos saugos ir suderinamumo su aplinka srityje abipusio pripažinimo.

2. Taryba tokį leidimą suteikė 2004 m. balandžio 21 d., nurodė Komisijai derėtis remiantis atitinkamais derybų nurodymais ir paskyrė specialų komitetą, kad šis padėtų jai šiame darbe.

3. Komisijai suteiktame įgaliojime numatytas susitarimas dėl išvadų abipusio pripažinimo; daugiausia dėmesio skirta dviem aspektams:

   (a) gaminiams, sukurtiems, pagamintiems, pakeistiems arba sutaisytiems taikant vienos Šalies normatyvinio reguliavimo sistemą, turėtų būti lengvai išduodami patvirtinimai, reikalingi norint tokį gaminį registruoti arba eksploatuoti pagal kitos Šalies normatyvinio reguliavimo sistemą,

   (b) kai pagal vienos Šalies normatyvinio reguliavimo sistemą įregistruotų ar eksploatuojamų orlaivių techninę priežiūrą atlieka organizacijos, kurioms taikoma kitos Šalies normatyvinis reguliavimas.

4. Pirminiai derybų nurodymų tikslai buvo palengvinti susitarime numatytų prekių ir paslaugų prekybą, siekti, kad vertinimai, bandymai bei kontrolės veiksmai nebūtų be reikalo atliekami po kelis kartus ir juos taikyti tik tada, kai yra esminių reglamentavimo skirtumų, o tikrinant atitiktį vienos Šalies reikalavimams taikyti bet kurios Šalies sertifikavimo sistemą.

5. Siekiant įgyvendinti šiuos tikslus, derybų nurodymuose buvo numatytos šios priemonės:

   – laipsniškai suderinti abiejų Šalių reikalavimus ir reglamentavimo procesus;

   – išlaikyti pasitikėjimą abiejų Šalių sertifikavimo sistemomis remiantis Kanados ir Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) patirtimi, kad visų valstybių narių kompetentingos institucijos galėtų Kanados kompetentingos institucijos „Transport Canada“ (TCCA) vardu vykdyti užduotis, kurias jos turi vykdyti įgyvendindamos Reglamentą (EB) Nr. 216/2008, kuriuo pakeistos bendrosios aviacijos saugos taisyklės, kuriomis buvo įsteigta Europos aviacijos saugos agentūra (Reglamentas Nr. 1592/2002);

   – bet kuriai iš Šalių leisti įsitikinti, kad kitos Šalies reglamentavimo procesą vykdančios institucijos gali tinkamai atlikti atitikties vertinimą ir teisės aktų įgyvendinimo priežiūrą, būtiną jų pačios patvirtinimams išduoti;

   – stiprinti bendradarbiavimą ir tuo tikslu numatyti nuolatines Šalių konsultacijas siekiant užtikrinti, kad susitarimo būtų tinkamai laikomasi, visų pirma įdiegti

atitinkamus bendradarbiavimo mechanizmus, skirtus abipusiškai įvertinti susitarimą įgyvendinančių reguliavimo institucijų tinkamumą ir gebėjimus;

– sukurti susitarimo veikimo, ypač jo priedų, kurie yra neatsiejama jo dalis, nuolatinio stebėjimo sistemą ir numatyti, kad susitarimą veiksmingai valdytų iš abiejų Šalių atstovų sudarytas jungtinis komitetas, kuriam būtų patikėta ieškoti ir laiku siūlyti visų problemų, iškylančių dėl susitarimo įgyvendinimo, sprendimus.

2. DERYBŲ EIGA

6. Derybose su Kanada daugiausia dėmesio buvo skiriama orlaivių tinkamumą skraidyti ir juose įmontuotų dalių ir prietaisų tinkamumą naudoti skrydžiams liudijančių patvirtinimų ir juos projektuojant, gaminant bei techniškai aptarnaujant dalyvaujančių organizacijų patvirtinimų abipusio pripažinimo įteisinimui. Tokius patvirtinimus išduotų viena iš Šalių, taikydama tam tikrą tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams ir techninės priežiūros tvarką. Vykstant deryboms abi Šalys nusprendė šią tvarką išsamiai nurodyti atskiruose susitarimo prieduose.

7. Susitarimo ir jo priedų tekstą Komisija ir „Transport Canada“ ratifikavo 2007 m. balandžio 25 d. Briuselyje. Kadangi tuo metu vyko Kanados Šalies vidaus audito procedūrų ir priežiūros kontrolės sistemos reorganizavimas, Komisija ir EASA paprašė, kad prieš tai, kai abi Šalys pereis prie baigiamųjų vidaus procedūrų, susijusių su susitarimo pasirašymu, Kanada, įgyvendindama pasitikėjimo kūrimo nuostatas, įrodytų Komisijai naujojo proceso veiksmingumą, visų pirma techninės priežiūros organizacijų priežiūros srityje.

8. Siekiant didinti pasitikėjimą įvyko keli EASA ir TCCA susitikimai, skirti rekomendacinei medžiagai techninės priežiūros srityje ir susijusiems dviejų techninių atstovų techninio vertinimo veiksmams parengti. Bendrija ir Kanada, pagal darbinius susitarimus sklandžiai ir veiksmingai bendradarbiaudamos JAA sistemoje, jau įgijo patirties ir suformavo pasitikėjimą Kanados sistema. Todėl reikėjo suprasti ir įvertinti, kokiu mastu „Transport Canada“ numatyti pokyčiai būtų darę poveikį jos faktinei saugos valdymo sistemai, susitarimo taikymui ir Šalių abipusio pasitikėjimo išlaikymui.

9. „Transport Canada“ vidaus audito procedūrų ir priežiūros kontrolės sistemos pokyčiai būtų įdiegti dviem etapais:

– pirmasis etapas – įmonių, kurioms taikoma „Transport Canada“ vykdomas normatyvinis reguliavimas, saugos situacijos analizė remiantis rizikos vertinimu ir institucijos pajėgumų poreikio vertinimo analizė; taip siekiama užtikrinti teisingą jos reguliavimo reikalavimų įgyvendinimą bei įgyvendinimo užtikrinimą ir nepaveikti nustatytų priežiūros procedūrų;

– antrajame etape pokyčiai būtų vykdomi ten, kur jų reikia, remiantis įgyta patirtimi ir pirmajame etape atlikto rizikos vertinimo rezultatais.

10. Atsižvelgiant į tai, kad numatyti pokyčiai galėjo daryti poveikį techninei priežiūrai ir Kanados institucijų vykdomai Kanadoje esančių techninės priežiūros organizacijų priežiūrai, 2007 m. balandžio 23–24 d. Kelne ir 2007 m. birželio 6 d. Prahoje EASA surengti keli naujo TCCA įmonių priežiūros metodo, paremto rizikos vertinimo ir

saugos valdymo sistemomis, pristatymai. Tie pristatymai parodė, kad pokyčiai pirmajame etape davė teigiamų rezultatų, nes institucijai leido geriau nustatyti jos išteklių paskirstymo prioritetus, įvertinus įmonių, kurioms taikomas jos normatyvinis reguliavimas, riziką, taigi ir tikslingai taikyti intervencines priemones. Po šių pristatymų EASA standartizavimo grupė 2007 m. rugsėjo 17–22 d. nuvyko į Otavą. Vizito metu EASA ne tik aiškinosi įvairius dalykus, susijusius su TCCA vykdoma priežiūra, bet ir atliko patikrinimą (MIST, Techninės priežiūros tarptautinis standartizavimas), kad pademonstruotų naują TCCA metodą. Kadangi pirmajame etape nuolatinio tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams ir techninės priežiūros patikrinimų periodiškumas nepasikeitė, vizito metu buvo patvirtinti teigiami pokyčių Kanados sistemoje rezultatai.

11. Pirmasis etapas tebesitęsia. Įvairiuose EASA ir „Transport Canada“ susitikimuose Agentūra galėjo išreikšti savo visuotinį pasitenkinimą tuo, kad Kanados TCCA įgyvendinta sistema užtikrintas saugos lygis, lygiavertis Bendrijos saugos lygiui. Kad būtų galima numatyti ir geriau valdyti bet kuriuos techninės priežiūros organizacijų modifikuotus patikrinimus, kurie gali būti vykdomi antrajame etape, EASA ir TCCA pasitelks šiuo susitarimu sudarytą sektoriaus jungtinį techninės priežiūros komitetą, siekdamos užtikrinti, kad visą laiką būtų išlaikomas abipusis pasitikėjimas priežiūros sistemomis.

3. TEISINIS SUSITARIMO PAGRINDAS

12. Pagal Teisingumo Teismo praktiką techninių prekių prekybos kliūčių šalinimas priskiriamas bendros prekybos politikos taikymo sričiai, kaip apibrėžta EB sutarties 133 straipsnio 1 dalyje, tad ir išskirtinei Bendrijos kompetencijai[1].

13. Be to, 2002 m. rugsėjo mėn. įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančiam Europos aviacijos saugos agentūrą, kuris buvo pakeistas Reglamentu (EB) Nr. 216/2008[2], Bendrija suderino teisės aktus tose srityse, kurias apima šis reglamentas, t. y. aviacijos gaminių pirminio ir nuolatinio tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams (įskaitant techninę priežiūrą) ir suderinamumo su aplinka. Reglamentas buvo papildytas įvairiomis įgyvendinimo priemonėmis (Komisijos reglamentais Nr. 1702/2003 ir Nr. 2042/2003), kuriose išdėstyti reikalavimai bei tvarka, kurios turi laikytis pareiškėjai, sertifikatų turėtojai ir institucijos, kad būtų nuolat laikomasi esminių pagrindinio reglamento reikalavimų ir tikslų. Siūlomas susitarimas daro poveikį šiems Bendrijos teisės aktams, kaip apibrėžta ERTA praktikoje.

14. Todėl Komisija mano, kad, remiantis EB sutarties 133 straipsnio 4 dalimi ir 80 straipsnio 2 dalimi, Bendrija turi išskirtinę kompetenciją sudaryti susitarimą.

---

[1] Nuomonė 1/94, PPO, [1994 m.], Rink. I-5267, 33 punktas. Pagal šią teismo praktiką abipusio pripažinimo susitarimai dėl prekių paprastai sudaromi pagal EB sutarties 133 straipsnį. Žr., pvz., 1998 m. birželio 22 d. Tarybos sprendimą 1999/78/EB dėl Europos bendrijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl abipusio pripažinimo sudarymo, OL L 31, 1999 2 4.

[2] 2008 m. vasario 20 d. Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantis Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB, OL L79, 2008 3 19, p. 1.

4. SUSITARIMO STRUKTŪRA

15. Susitarimo, dėl kurio susitarta, struktūra yra tokia pat, kaip ir „klasikinio“ susitarimo aviacijos saugos srityje, t. y. esamų valstybių narių ir Kanados dvišalių aviacijos saugos susitarimų (BASA) struktūra. Kaip ir BASA atveju, susitarimas yra grindžiamas abipusiu pasitikėjimu kitos Šalies sistema ir reguliavimo skirtumų palyginimu. Todėl jame numatyti eksportuojančios ir importuojančios institucijos bendradarbiavimo įsipareigojimai ir metodai, kad pastaroji savo sertifikatą dėl aeronautikos gaminio, dalies ar prietaiso galėtų išduoti nekartodama visų vertinimų, kuriuos atliko eksportuojanti institucija, taip pat ginčų sprendimo tvarka dėl susitarimo pakeitimo.

16. Kaip tai įgyvendinti, t. y. kaip bendradarbiauti ir pripažinti viena kitos sertifikavimo išvadas tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams ir techninės priežiūros srityje (dėl metodų, gaminių arba paslaugų spektro, reglamentavimo skirtumų, t. y. to, kas jų profesine kalba taip pat vadinama „specialiosiomis sąlygomis“), nurodyta susitarimo prieduose.

17. Susitarimo projektas skiriasi nuo esamų valstybių narių ir trečiųjų šalių, įskaitant ir Kanadą, BASA. Tai, kas pateikiama galiojančių BASA prieduose, paprastai yra numatyta atskiruose susitarimuose civilinės aviacijos institucijų lygmeniu ir, kitaip nei tarptautinės sutartys, nėra privalomojo pobūdžio. Paprastai šie susitarimai yra vadinami Techninės priežiūros įgyvendinimo tvarka (MIP) ir Tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams įgyvendinimo tvarka (IPA). BASA nuostatos praktikoje gali įsigalioti tik po to, kai pasirašoma IPA ir (arba) MIP, kadangi būtent šiuose tekstuose apibrėžiama, kaip pasiekti BASA išdėstytus tikslus. Jau derybų pradžioje abi Šalys susitarė, kad prieduose, kurie būtų vienodai privalomi abiem Šalims ir taptų neatskiriama susitarimo dalimi, bus nustatytos konkrečios procedūros, leidžiančios abiem Šalims pripažinti viena kitos sertifikavimo išvadas dviejose srityse: projektavimo sertifikavimo ir techninės priežiūros organizacijų patvirtinimo.

18. Susitarimo projekte Šalims suteikta galimybė apsvarstyti būdus, kuriais būtų galima dar labiau pagerinti susitarimo veikimą, ir pateikti modifikacijų rekomendacijas, taip pat per jungtinį komitetą įtraukti naujus susitarimo priedus. Susitarimo projekte Šalims palikta laisvė rinktis susitarimo ir jo priedų keitimo būdus taikant tą pačią pakeitimų procedūrą, kuri baigiama naujausiu vienos Šalies pranešimu kitai Šaliai apie vidaus procedūrų, kurios būtinos, kad įsigaliotų sutartas pakeitimas, įvykdymą. Visų pirma, kai pakeitimai yra susiję su esamų priedų pakeitimais arba naujų priedų įtraukimu, Šalys gali susitarti keisti susitarimą pasikeisdamos diplomatinėmis notomis.

19. Be to, susitarimo projektas naudingas Bendrijai tuo, kad visoms valstybėms narėms numatytas abipusis sertifikavimo išvadų pripažinimas visose tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams srityse. Reikėtų pažymėti, kad dabar tik 6 valstybės narės yra pasirašiusios dvišalį susitarimą su Kanada dėl gaminių sertifikavimo. Iki šiol „Transport Canada“, išduodama savo patvirtinimus, taip pat pripažindavo Europos administravimo institucijų išvadas, visų pirma kai jos būdavo nustatomos dalyvaujant JAA. JAA savo ruožtu atliko Kanados sistemos auditą ir susitarė su Kanados administravimo institucija dėl „užsakomųjų paslaugų sutarčių“, kuriose išsamiai nurodomi procesai, kurių reikėtų laikytis, kad JAA būtų leista rekomenduoti JAA institucijoms narėms pripažinti jos nustatytus duomenis. Toks pat metodas

plačiai taikomas ir techninės priežiūros organizacijoms tvirtinti (sudaryti tik 6 oficialūs susitarimai). Ir šioje srityje sudaryti „Transport Canada“ bei JAA „užsakomųjų paslaugų“ susitarimai, pagal kuriuos JAA institucijoms narėms leidžiama pripažinti Kanados remonto stočių (techninės priežiūros organizacijų), kurias prižiūri Kanados administravimo institucija, išvadas. Šiuo metu nėra jokių susitarimų dėl aplinkosauginio oro navigacijos gaminių sertifikavimo.

5. SUSITARIMO TURINYS

5.1. Aiškios abiejų Šalių teisės ir įsipareigojimai

20. Susitarime nesiūloma nieko, kas nėra leidžiama pagal kiekvienos Šalies taikomus teisės aktus. Europos bendrijos taikomas teisės aktas yra Reglamentas (EB) Nr. 216/2008, kuriuo buvo pakeistas Reglamentas Nr. 1592/2002, ir jo įgyvendinimo priemonės, įskaitant visus pakeitimus.

21. Bendrijos sistema visapusiškai atskleidžiama projekto tekste, kuriame aviacijos gaminių ir dalių sertifikavimas aiškiai atskiriamas nuo organizacijų, susijusių su tokių gaminių ir dalių projektavimu ir gamyba, sertifikavimo.

22. Remdamasi dvišalių Kanados ir JAA santykių gerąją patirtimi, dėl techninės priežiūros Kanada pasiūlė neapsiriboti Reglamento (EB) Nr. 216/2008 12 straipsnio 1 dalimi, kurioje, kaip ir Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 9 straipsnio 1 dalyje, numatyta, kad pagal tarptautinius susitarimus EASA ar valstybių narių institucijos gali išduoti sertifikatus, remdamosi trečiosios šalies aviacijos institucijų išduotais sertifikatais. Iš tikrųjų, Kanados institucijos pasiūlė išduoti pasiūlymus EASA techninės priežiūros organizacijų, esančių Kanadoje ir atliekančių EB suprojektuotų orlaivių ir dalių techninę priežiūrą, vardu, nereikalaujant, kad Agentūra išduotų savo sertifikatus ar patvirtinimus pagal „Transport Canada“ išduotus sertifikatus ar patvirtinimus. Toks pasiūlymas rodo, kad Kanados šalis yra pasirengusi siekti visiško abipusio pripažinimo techninės priežiūros srityje.

23. Komisija mano, kad Reglamento (EB) Nr. 216/2008 12 straipsnio 1 dalies nuostatos nėra kliūtis Bendrijai sudaryti tarptautinį susitarimą, pagal kurį trečiosios šalies kompetentingos institucijos išduoti sertifikatai savaime galiotų Bendrijoje.

Atsižvelgiant į tai, susitarime nustatyta, kad techninės priežiūros srityje:

– Šalys susitaria, kad, vykdant techninės priežiūros procedūrą, su technine priežiūra susijusių galiojančių vienos Šalies teisės aktų ir B1 priedėlyje nurodytų reguliavimo reikalavimų laikymasis prilygsta galiojančių kitos Šalies teisės aktų laikymuisi;

– Šalys susitaria, kad, vykdant techninės priežiūros procedūrą, kiekvienos Šalies kompetentingų institucijų sertifikavimo praktikoje ir procedūrose būtų numatytas lygiavertis atitikties pirmiau minėtiems reikalavimams įrodymas;

– Šalys susitaria, kad, vykdant techninės priežiūros procedūrą, atitinkami Šalių standartai, susiję su techninės priežiūros darbuotojų licencijavimu, laikomi lygiaverčiais.

5.2. Aiškios priemonės įgaliojimo tikslams pasiekti

24. Projekte numatyta, kad kiekviena Šalis pripažįsta atitikties kitos Šalies nurodytos tvarkos reikalavimams išvadas, jeigu jos parengtos laikantis priedų nuostatų (3 straipsnio 1 dalis).

25. Projekte pripažįstama abiejų Šalių reguliavimo institucijų teisė kitos Šalies vardu išduoti sertifikatus, liudijančius atitiktį tos kitos Šalies sistemai (3 straipsnio 1 dalis).

26. Susitarimo projekte užtikrinama, kad tarpusavio pasitikėjimas būtų palaikomas per atitinkamą mechanizmą, t. y. jame numatyta nuolatinio bendradarbiavimo ir konsultavimosi sistema, kuri sukuriama stiprinant bendradarbiavimą audito, patikrinimų, laiku pateikiamų pranešimų ir konsultacijų visais klausimais, kuriuos ji apima, srityse (8 straipsnis dėl abipusio bendradarbiavimo, pagalbos ir skaidrumo).

5.3. Nuolatinės konsultacijos ir greitas ginčų sprendimas

27. Susitarimo projektas skirtas sklandžiam kasdieniam darbui užtikrinti, kad techniniai klausimai, iškylantys dėl jo įgyvendinimo, būtų sprendžiami kuo greičiau. Tuo tikslu įsteigiamas Šalių jungtinis komitetas ir pakomitečiai – Jungtinis sektoriaus sertifikavimo komitetas ir Jungtinis sektoriaus techninės priežiūros komitetas, kurie bus atskaitingi Šalių jungtiniam komitetui ir stebės, kaip taikomi priedai. Jungtinis komitetas ir pakomitečiai vykdo konsultavimo ir tarpininkavimo funkcijas, kad būtų užtikrintas sklandus susitarimo įgyvendinimas sukuriant tarp Šalių iškylančių nesutarimų nagrinėjimo forumą (9 straipsnis (Jungtinis komitetas), taip pat 1 priedo 2.2 punktas dėl sertifikavimo ir 2 priedo 4.2 punktas dėl techninės priežiūros).

28. Jungtiniam komitetui patikima aptarti ir rekomenduoti Šalims bet kuriuos susitarimo ir jo priedų pakeitimus, taip pat kurti su bendradarbiavimu reguliavimo srityje ir visos veiklos skaidrumu susijusias darbines procedūras, kurių nekuria pakomitečiai. Taigi sritys, kurioms netaikomi du priedai, bet taikoma Bendrijos teisė (pvz., orlaivio skrydžiai, licencijos ar kompleksiniai treniruokliai), gali būti konstruktyviai aptartos, kad būtų pasirengta bet kuriems būsimiems susitarimo pakeitimams.

29. Konsultacijų galima prašyti visuomet (15 straipsnis). Tačiau Šalys turi visokeriopai stengtis techninius klausimus išspręsti kuo žemesniu lygmeniu, kol nekyla ginčų.

5.4. Išlaikyti didelį pasitikėjimą viena kitos sistema

30. Siekdamos išlaikyti didelį pasitikėjimą abiejų susitariančiųjų Šalių nuolatinio tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams sertifikavimo sistema, Bendrija ir Kanada prisiima tam tikrus įsipareigojimus:

– nurodyti kitai Šaliai „kompetentingą instituciją“; Bendrijai tai reiškia, jog ji turi Kanadai pranešti, kad nacionalinės aviacijos institucijos auditas sėkmingai atliktas (jį atliko EASA) ir kad iš to audito matyti, jog ta institucija visiškai atitinka Bendrijos teisės aktus, yra susipažinusi su Kanados teisės aktų reikalavimais tiesiogiai susijusiose srityse ir kad gali vykdyti prieduose nustatytus su sertifikavimu ir technine priežiūra susijusius įsipareigojimus (5 straipsnio 2 ir 3 dalys);

– atlikdamos reguliarų auditą, užtikrinti, kad nacionalinės aviacijos institucijos, apie kurias kitai Šaliai pranešta kaip apie „kompetentingas institucijas“, išlaikytų savo gebėjimą vykdyti savo įsipareigojimus, nustatytus susitarime ir jo prieduose (5 straipsnio 5 dalis);

– bendradarbiauti užtikrinant kokybę ir leisti viena kitai dalyvauti viena kitos (institucijų ir įmonių) standartizacijos patikrinimuose ir atitikties vertinimuose (5 straipsnio 6 dalis ir 8 straipsnio 5 dalis);

– keistis saugos duomenimis: turima informacija apie avarijas, incidentus ar įvykius (8 straipsnio 4 dalis); ir užtikrinti reikiamą konfidencialumą keičiantis informacija (11 straipsnis);

– kuo anksčiau viena kitai pranešti apie visus taikomus reikalavimus ir konsultuotis reguliavimo ir organizacinių pokyčių klausimais – 8 straipsnis.

31. Šioje srityje taip yra skirtumas tarp šio susitarimo ir EB ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl bendradarbiavimo civilinės aviacijos saugos reglamentavimo srityje: Kanada nepageidavo įgyvendinti pasitikėjimo kūrimo procesą, kurį sudarytų jos pačios (arba jungtiniai) EASA ar nacionalinių aviacijos institucijų patikrinimai, kaip būtina sąlyga šiam susitarimui pasirašyti. Priešingai, Jungtinės Amerikos Valstijos reikalavo: a) vykdyti EASA ir nacionalinių aviacijos institucijų patikrinimus, kad jos, kaip pripažintos kompetentingos institucijos, būtų įtrauktos į dviejų priedų dėl sertifikavimo ir techninės priežiūros įgyvendinimą; b) įgyvendinti „stebimus sertifikavimo projektus“, pagal kuriuos JAV FAA stebėjo nemažai EASA vykdytų sertifikavimo projektų, skirtų tipo sertifikavimui ir papildomiems tipo sertifikatams, kad prieš sudarant ir pasirašant susitarimą susipažintų su Agentūros taikomomis procedūromis.

5.5. Griežtos apsaugos priemonės

32. Susitarimo teksto projektas parengtas taip, kad Šalys galėtų nedelsdamos deramai ir lanksčiai reaguoti į saugos problemas arba nustatyti aukštesnio lygio apsaugą, kuri, jų manymu, atitinka saugos reikalavimus (6 straipsnis). Numatyta speciali tvarka, kuri leis abiem Šalims tokiomis aplinkybėmis veikti nekeliant grėsmės susitarimo galiojimui.

33. Tačiau jeigu Šalims nepavyktų jas tenkinančiu būdu pataisyti padėties, susitarimo teksto projekte yra numatyta: pirma, galimybė sustabdyti ginčijamos kompetentingos institucijos išvadų pripažinimą (10 straipsnis) ir, antra, priemonės bei tvarka, kurios reikia laikytis norint iš dalies arba visiškai nutraukti susitarimą (16 straipsnio 2 dalis).

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl Europos bendrijos ir Kanados susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos pasirašymo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį ir 133 straipsnio 4 dalį kartu siejant su 300 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos pirmu sakiniu,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą[3],

kadangi:

(1) Komisija Bendrijos vardu su Kanada susitarė dėl Susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos pagal Tarybos sprendimą, kuriuo Komisija buvo įgaliota pradėti derybas[4].

(2) Susitarimas, dėl kurio susitarė Komisija, turėtų būti pasirašytas, atsižvelgiant į tai, kad jis gali būti sudarytas vėliau.

(3) Valstybės narės turėtų imtis priemonių, būtinų užtikrinti, kad jų dvišaliai susitarimai su Kanada dėl to paties dalyko atitinkamai būtų pakeisti arba nutraukti Susitarimo įsigaliojimo dieną,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Atsižvelgiant į Tarybos sprendimą dėl Susitarimo sudarymo, Bendrijos vardu patvirtinamas Europos bendrijos ir Kanados susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos (toliau – Susitarimas) pasirašymas. Susitarimo tekstas pridedamas prie šio sprendimo.

Tarybos pirmininkui pavedama paskirti asmenį arba asmenis, įgaliotus Bendrijos vardu pasirašyti Susitarimą, atsižvelgiant į tai, kad jis bus sudarytas.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas

---

[3] OL C , , p. .
[4] SEC(2004) 213 galutinis, 2004 2 25.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl Europos bendrijos ir Kanados susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos sudarymo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį ir 133 straipsnio 4 dalį kartu su 300 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos pirmu sakiniu, 300 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa ir 300 straipsnio 4 dalimi,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą[5],

kadangi:

(1) Komisija Bendrijos vardu su Kanada susitarė dėl Susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos pagal Tarybos sprendimą, kuriuo Komisija buvo įgaliota pradėti derybas.

(2) Susitarimas buvo pasirašytas Bendrijos vardu, atsižvelgiant į tai, kad jis gali būti sudarytas vėliau, kaip nustatyta Tarybos sprendime .../.../EB dėl ....

(3) Susitarimas turėtų būti patvirtintas.

(4) Būtina nustatyti procedūrines priemones dėl Bendrijos dalyvavimo šiuo Susitarimu įsteigtuose jungtiniuose organuose ir dėl tam tikrų sprendimų, visų pirma susijusių su Susitarimo ir jo priedų pakeitimais, papildymu naujais priedais, atskirų priedų panaikinimu, konsultacijomis ir ginčų sprendimu, priėmimo bei apsaugos priemonių patvirtinimo.

(5) Valstybės narės turėtų imtis priemonių, būtinų užtikrinti, kad jų atitinkami dvišaliai susitarimai su Kanada atitinkamai būtų pakeisti arba nutraukti Susitarimo įsigaliojimo dieną,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

(1) Bendrijos vardu patvirtinamas Europos bendrijos ir Kanados susitarimas dėl civilinės aviacijos saugos.

(2) Susitarimo tekstas pridedamas prie šio sprendimo.

---

[5] OL C , , p. .

(3) Tarybos pirmininkui pavedama paskirti asmenį, įgaliotą pateikti Susitarimo 16 straipsnio 1 dalyje numatytą pranešimą.

2 straipsnis

(1) Pagal Susitarimo 9 straipsnį įsteigtame Šalių junginiame komitete Bendrijai atstovauja Europos Komisija, dalyvaujant Europos aviacijos saugos agentūrai ir valstybėms narėms atstovaujančioms aviacijos institucijoms.

(2) Bendrijai Jungtiniame sektoriaus sertifikavimo komitete, numatytame Susitarimo A priedo 2 dalyje, ir Jungtiniame sektoriaus techninės priežiūros komitete, numatytame Susitarimo B priedo 4 dalyje, atstovauja Europos aviacijos saugos agentūra, dalyvaujant aviacijos institucijoms, kurios tiesiogiai nurodytos kiekvieno posėdžio darbotvarkėje.

3 straipsnis

(1) Komisija, pasikonsultavusi su specialiu Tarybos paskirtu komitetu, nustato, kokia bus Bendrijos pozicija Šalių jungtiniame komitete toliau išvardytais klausimais:

– Šalių jungtinio komiteto vidaus valdymo tvarkos patvirtinimas arba keitimas, kaip numatyta Susitarimo 9 straipsnio 3 dalyje;

(2) Komisija, pasikonsultavusi su šio straipsnio 1 dalyje minimu specialiu komitetu, gali imtis toliau išvardytų veiksmų:

– patvirtinti apsaugos priemones, kaip numatyta Susitarimo 6 straipsnyje;

– pareikalauti konsultacijų, kaip numatyta Susitarimo 15 straipsnyje;

– sustabdyti išvadų pripažinimą ir panaikinti tokį sustabdymą, kaip numatyta Susitarimo 10 straipsnyje.

(3) Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, kvalifikuota balsų dauguma priima sprendimus toliau išvardytais klausimais:

– papildomų priedų priėmimas, kaip numatyta Susitarimo 16 straipsnio 5 dalyje;

– visi kiti Sutarties pakeitimai, nenumatyti šio straipsnio 1 dalyje;

– atskirų priedų galiojimo nutraukimas, kaip numatyta Susitarimo 16 straipsnio 3 dalyje.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas

PRIEDAS

EUROPOS BENDRIJOS IR KANADOS SUSITARIMAS

DĖL CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGOS

EUROPOS BENDRIJA ir KANADA, toliau bendrai vadinamos „Šalimis“,

ATSIŽVELGDAMOS į tai, kad kiekviena iš Šalių, remdamasi ilgalaike techninių mainų ir dvišalių Europos bendrijos (EB) ir Kanados susitarimų praktika, nusprendė, jog kitos Šalies civilinės aviacijos gaminių tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams ir jų aplinkosauginio sertifikavimo ar pripažinimo standartai ir sistemos pakankamai prilygsta jų pačių sistemoms ir standartams, kad Susitarimas galėtų būti įgyvendinamas;

PRIPAŽINDAMOS vis aiškesnę tendencija, kad civilinės aviacijos gaminių projektavimui, gamybai ir mainai tampa daugiašaliai;

NORĖDAMOS gerinti civilinės aviacijos saugos ir aplinkos apsaugos kokybę bei aplinkos apsaugos reikalavimų laikymąsi ir palengvinti civilinės aviacijos gaminių mainus;

NORĖDAMOS plėsti bendradarbiavimą ir didinti veiksmingumą su civilinės aviacijos sauga susijusiose srityse;

MANYDAMOS, kad jų bendradarbiavimas gali paskatinti tarptautinį standartų ir procesų derinimą;

ATSIŽVELGDAMOS į galimybę sumažinti ekonominę naštą, tenkančią aviacijos pramonei ir jos subjektams dėl besikartojančių techninių patikrinimų, vertinimų ir bandymo;

PRIPAŽINDAMOS abipusę naudą, kurią duoda pagerintos patvirtinimų ir bandymų, susijusių su tinkamumu skraidyti arba naudoti skrydžiams, aplinkos apsauga, orlaivių techninės priežiūros galimybių ir nuolatinio tinkamumo skraidyti, tarpusavio pripažinimo procedūros;

PRIPAŽINDAMOS, kad tokiu abipusiu pripažinimu atitiktis galiojantiems techniniams reglamentams ar standartams turi būti užtikrinta taip pat, kaip tai daroma pagal pačios Šalies procedūras;

PRIPAŽINDAMOS, kad siekiant tokio abipusio pripažinimo taip pat būtina, kad abi Šalys pasitikėtų viena kitos atliekamais atitikties vertinimais;

PRIPAŽINDAMOS atitinkamus Šalių įsipareigojimus pagal dvišalius, regioninius ir daugiašalius susitarimus dėl civilinės aviacijos saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimų laikymosi,

SUSITARĖ:

1 straipsnis

Tikslai

Susitarimo tikslai:

(a) Laikantis abiejose Šalyse galiojančių teisės aktų, nustatyti principus ir procedūras, kad būtų sudarytos sąlygos abipusiam vienos iš Šalių kompetentingų institucijų išduotų patvirtinimų pripažinimui srityse, kuriose taikomas Susitarimas, kaip nurodyta 4 straipsnyje.

(b) Leisti Šalims prisitaikyti prie vis aiškesnės tendencijos, kad civilinės aviacijos gaminių projektavimas, gamyba ir mainai tampa daugiašaliai, atsižvelgiant į Šalių bendrus interesus, susijusius su civilinės aviacijos sauga ir aplinkos kokybe.

(c) Skatinti bendradarbiavimą siekiant paremti saugos ir aplinkos kokybės tikslus.

(d) Skatinti ir palengvinti nuolatinius civilinės aviacijos gaminių ir paslaugų mainus.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Susitarime vartojamos tokios sąvokos ir apibrėžtys:

(a) „Tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams patvirtinimas“ – išvada, kad civilinės aviacijos gaminio projektas arba projekto pakeitimas atitinka taikomus standartus, nustatytus bet kurioje iš Šalių galiojančiuose teisės aktuose, arba kad konkretus gaminys atitinka projektą, kuris patvirtintas kaip atitinkantis šiuos standartus, ir yra tinkamas saugiai naudoti.

(b) „Civilinės aviacijos gaminys“ – bet kuris civilinis orlaivis, orlaivio variklis arba propeleris arba į jį įmontuotas ar įmontuojamas prietaisas, dalis ar komponentas.

(c) „Kompetentinga institucija“ – valdžios įstaiga ar organizacija, kurią Susitarimo tikslais viena iš Šalių paskiria kompetentinga institucija, turinčia juridinę teisę vertinti civilinės aviacijos gaminių ar paslaugų, patenkančių į Šalies jurisdikciją, atitiktį ir stebėti bei kontroliuoti jų naudojimą bei pardavimą ir galinčia vykdyti sprendimus, kad užtikrintų tokių produktų ar paslaugų, kurios siūlomos Šalies jurisdikcijoje, atitiktį galiojantiems teisiniams reikalavimams.

(d) „Su projektu susiję eksploatavimo reikalavimai“ – eksploatavimo arba aplinkos apsaugos reikalavimai, kurie daro poveikį gaminio projekto savybėms arba su gaminio eksploatavimu ar technine priežiūra susijusiems projekto duomenims, dėl kurių gaminys yra tinkamas eksploatuoti konkrečioms reikmėms.

(e) „Aplinkosauginis patvirtinimas“ – išvada, kad civilinės aviacijos gaminys atitinka bet kurios iš Šalių galiojančiuose teisės aktuose nustatytus triukšmo ir (arba) išmetamųjų dujų standartus.

(f) „Techninė priežiūra“ – civilinės aviacijos gaminio dalių, prietaisų arba komponentų, patikrinimas, kapitalinis remontas, remontas, išsaugojimas arba pakeitimas, išskyrus patikrinimą prieš skrydį, siekiant užtikrinti tokio gaminio tinkamumą skraidyti arba naudoti skrydžiams ilgą laiką; ji apima modifikacijų parengimą, bet neapima remonto ir modifikacijų projektų.

(g) „Stebėjimas“ – kompetentingos institucijos atliekama periodinė priežiūra nuolatinei atitikčiai taikomiems standartams nustatyti.

(h) „Techninis atstovas“ – Kanadoje – už civilinę aviaciją atsakinga Kanados organizacija, Europos bendrijoje – Europos aviacijos saugos agentūra (EASA).

3 straipsnis

Bendrieji įsipareigojimai

1. Abi Šalys, kaip nurodyta Susitarimo prieduose, kurie yra neatskiriama Susitarimo dalis, priima ar pripažįsta kitos Šalies kompetentingų institucijų pateiktus nurodytų procedūrų, taikomų vertinant atitiktį nurodytoms tos Šalies teisinėms, reguliavimo ir administracinėms priemonėms, rezultatus ir sutinka, kad taikomomis atitikties vertinimo procedūromis priimančiajai Šaliai užtikrinama priimtina atitiktis tos Šalies galiojančioms teisinėms, reguliavimo ir administracinėms priemonėms ir kad tokia atitiktis yra lygiavertė garantijoms, kurios suteikiamos taikant pačios priimančiosios Šalies procedūras.

2. Šio straipsnio 1 dalis taikoma tik kai yra baigtos pereinamojo laikotarpio procedūros, kurios gali būti nustatytos Susitarimo prieduose.

3. Neturi būti manoma, kad Susitarimu yra numatytas Šalių standartų arba techninių reglamentų abipusis pripažinimas ir, jei Susitarime nenurodyta kitaip, Susitarimu nenumatytas standartų ar techninių reglamentų lygiavertiškumo abipusis pripažinimas.

4. Laikoma, kad nė viena Susitarimo nuostata neriboja Šalių įgaliojimų teisinėmis, reguliavimo ir administracinėmis priemonėmis nustatyti, koks apsaugos lygis, jų manymu, yra tinkamas saugai ir aplinkai; taip pat ir rizikos atžvilgiu pagal Susitarimo priedo nuostatas.

5. Deleguotųjų asmenų ar patvirtintų organizacijų, kurioms bet kurios Šalies galiojančiais teisės aktais leidžiama pateikti tokias pat išvadas, kaip ir kompetentingai institucijai, pateiktos išvados Susitarimo tikslais turi tokią pat galią, kaip ir pačios kompetentingos institucijos išvados. Vienos iš Šalių organizacija, atsakinga už Susitarimo įgyvendinimą, kaip apibrėžta 7 straipsnyje, kartais gali tiesiogiai susisiekti su tos kitos Šalies deleguotuoju asmeniu ar patvirtinta organizacija, apie tai iš anksto pranešusi kitos Šalies organizacijai.

4 straipsnis

Bendroji taikymo sritis

1. Susitarimas taikomas:

(a) civilinės aviacijos gaminių tinkamumo skraidyti ir juos naudoti skrydžiams patvirtinimui ir stebėjimui;

(b) nuolatiniam eksploatuojamų orlaivių tinkamumui skraidyti;

(c) gamybos įrenginių patvirtinimui ir stebėjimui;

(d) techninės priežiūros patvirtinimui ir stebėjimui;

(e) civilinės aviacijos gaminių aplinkosauginiams bandymams ir patvirtinimams; ir

(f) susijusiai bendradarbiavimo veiklai.

2. Kai Europos Bendrijos kompetencija pasitelkiama skrydžių, skrydžių įgulų licencijavimo ir kompleksinių treniruoklių patvirtinimo atžvilgiu, Šalys 16 straipsnyje nustatyta tvarka gali susitarti dėl papildomų priedų, įskaitant pereinamojo laikotarpio procedūras, būdingas kiekvienai sričiai.

5 straipsnis

Kompetentingos institucijos

1. Kai organizacija yra tinkama pagal Šalies teisės aktus, kita Šalis ją pripažįsta kaip kompetentingą instituciją po to, kai pastarosios Šalis atlieka auditą, kad nustatytų, ar ji:

(a) visiškai atitinka Šalies teisės aktus,

(b) susipažinusi su kitos Šalies reikalavimais, taikomais sertifikavimo, dėl kurio ji teikia paraišką, tipui ir apimčiai, ir

(c) gali vykdyti prieduose nustatytus įsipareigojimus.

2. Sėkmingai atlikusi auditą, Šalis praneša kitai Šaliai apie kompetentingą instituciją. Kita Šalis pagal šio straipsnio 6 dalį gali suabejoti tos kompetentingos institucijos technine kompetencija ar atitiktimi.

3. Laikoma, kad 1 ir 2 priedėliuose nurodytos organizacijos atitinka šio straipsnio 1 dalies nuostatas dėl atitinkamai A ir B priedo įgyvendinimo Susitarimo įsigaliojimo metu.

4. Šalys užtikrina, kad jų kompetentingos institucijos gebėtų ir išlaikytų gebėjimą tinkamai vertinti gaminių ar organizacijų atitiktį, atsižvelgiant į Susitarimo priedus. Šiuo atžvilgiu Šalys užtikrina, kad jų kompetentingos institucijos būtų reguliariai tikrinamos ar vertinamos.

5. Prireikus Šalys konsultuojasi, kad išsaugotų pasitikėjimą atitikties vertinimo procedūromis. Įgyvendinant tokias konsultacijas viena Šalies gali dalyvauti reguliariai rengiamuose audituose, susijusiuose su atitikties vertinimo veikla ar kitokiu kitos Šalies kompetentingų institucijų vertinimu.

6. Jei Šalis užginčija kompetentingos institucijos techninę kompetenciją ar atitiktį, užginčijanti Šalis kitai Šaliai raštu praneša apie tai, kad ji užginčija atitinkamos

kompetentingos institucijos techninę kompetenciją ar atitiktį, ir apie savo ketinimą sustabdyti atitinkamos kompetentingos institucijos išvadų pripažinimą. Toks užginčijimas vykdomas objektyviai ir pagrįstai.

7. Kiekvieną užginčijimą, apie kurį pranešama pagal šio straipsnio 6 dalį, aptaria pagal 9 straipsnį sudarytas Jungtinis komitetas, kuris gali nuspręsti sustabdyti tos kompetentingos institucijos išvadų pripažinimą arba nuspręsti, kad reikia patikrinti tos kompetentingos institucijos techninę kompetenciją. Tokį patikrinimą paprastai per nustatytą laiką atlieka Šalis, turinti jurisdikciją tokios kompetentingos institucijos atžvilgiu; tačiau Šalių sprendimu Šalys tai gali atlikti kartu.

8. Jei dėl užginčijimo, apie kurį pranešama pagal šio straipsnio 6 dalį, Jungtinis komitetas sprendimo negali priimti per 30 dienų nuo pranešimo apie jį gavimo, užginčijanti Šalis gali sustabdyti tos kompetentingos institucijos išvadų pripažinimą, bet pripažinti išvadas, kurias ta kompetentinga institucija nustatė iki pranešimo dienos. Toks sustabdymas gali likti galioti, kol Jungtinis komitetas išsprendžia tą klausimą.

6 straipsnis

Apsaugos priemonės

1. Nė viena Susitarimo nuostata nelaikoma apribojančia Šalies įgaliojimų imtis visų tinkamų ir skubių priemonių, jei tik iškyla pavojus, kad gaminys ar paslauga gali:

   (a) kelti pavojų asmenų sveikatai ar saugai;

   (b) neatitikti tos Šalies galiojančių teisinių, reguliavimo ar administracinių priemonių Susitarimo taikymo srityje; arba

   (c) kitaip neatitikti kokio nors reikalavimo Susitarimo priedo taikymo srityje.

2. Kai kuri nors Šalis imasi priemonių pagal šio straipsnio 1 dalį, ji per 15 dienų po to, kai imasi tokių priemonių, raštu praneša apie tai kitai Šaliai ir nurodo priežastis.

7 straipsnis

Ryšio priemonės

1. Šalys susitaria, kad vykdant Susitarimą tarpusavio ryšius palaikys:

   (a) techniniai atstovai, kai sprendžiami techniniai klausimai;

   (b) kai sprendžiami kiti klausimai:

      – Kanadoje – Transporto departamentas;

      – Europos bendrijoje – Europos Komisija ir valstybių narių kompetentingos institucijos, kai taikytina.

2. Pasirašiusios Susitarimą Šalys praneš viena kitai apie atitinkamus informacijos centrus.

8 straipsnis

Abipusis bendradarbiavimas, pagalba ir skaidrumas

1. Viena Šalis užtikrina, kad kita Šalis bus informuojama apie visus tiesiogiai susijusius savo įstatymus, reglamentus, standartus bei reikalavimus ir apie savo sertifikavimo sistemą.

2. Šalys viena kitai praneša apie siūlomus svarbius tiesiogiai susijusių savo įstatymų, reglamentų, standartų bei reikalavimų ir savo sertifikavimo sistemos pakeitimus, jei tokie pakeitimai turi poveikio Susitarimui. Kiek tai įmanoma, Šalys siūlo viena kitai galimybę komentuoti tokius pakeitimus ir deramai atsižvelgia į tokius komentarus.

3. Tam tikrais atvejais Šalys rengia bendradarbiavimo reguliavimo srityje ir skaidrumo procedūras, taikytinas visai veiklai, kurią jos vykdys pagal Susitarimą.

4. Šalys susitaria, kad, gavusios atitinkamą prašymą, pagal galiojančius savo teisės aktus viena kitai laiku suteiks informaciją, susijusią su avarijomis, incidentais ir įvykiais, susijusiais su sritimis, kurioms taikomas Susitarimas.

5. Siekdamos bendradarbiauti tiriant ir sprendžiant saugos klausimus, Šalys leidžia viena kitai pasirinktinai dalyvauti viena kitos tikrinimuose ir audituose arba tam tikrais atvejais atlikti bendrą tikrinimą ar auditą.

9 straipsnis

Šalių jungtinis komitetas

1. Įsteigiamas Jungtinis komitetas, kurį sudaro abiejų Šalių atstovai. Jungtinis komitetas yra atsakingas už veiksmingą Susitarimo veikimą; jis reguliariai renkasi, kad įvertintų, ar Susitarimas įgyvendinamas veiksmingai.

2. Jungtinis komitetas gali nagrinėti visus klausimus, susijusius su Susitarimo veikimu ir įgyvendinimu. Visų pirma jis yra atsakingas už:

   (a) peržiūrą ir veiksmus, susijusius su užginčijimu, kaip nurodyta 5 straipsnyje;

   (b) bet kurių klausimų, susijusių su Susitarimo taikymu ir įgyvendinimu, sprendimą, įskaitant tuos klausimus, kurių neišsprendžia pagal atitinkamą priedą sudarytas Jungtinis sektoriaus komitetas;

   (c) tai, kad būtų ieškomi būdai Susitarimo veikimui pagerinti ir Šalims teikiamos tinkamos rekomendacijos dėl Susitarimo pakeitimo;

   (d) priedų konkrečių pakeitimų svarstymą;

   (e) papildomų priedų rengimo veiklos derinimą;

   (f) darbo tvarkos, susijusios su bendradarbiavimu reguliavimo srityje ir skaidrumu, patvirtinimą visos 4 straipsnyje minimos veiklos atžvilgiu, kai tos tvarkos neparengia Jungtinis sektoriaus komitetas.

1. Jungtinis komitetas per metus nuo Susitarimo įsigaliojimo parengia savo darbo tvarkos taisykles.

10 straipsnis

Abipusio pripažinimo įsipareigojimų sustabdymas

1. Šalis gali sustabdyti visus Susitarimo priede nurodytus savo įsipareigojimus arba jų dalį, jeigu:

   (a) kita Šalis nevykdo savo įsipareigojimų, nurodytų Susitarimo priede; arba

   (b) viena ar kelios jos kompetentingos institucijos negali įgyvendinti naujų ar papildomų reikalavimų, kitos Šalies patvirtintų srityje, kuriai taikomas Susitarimo priedas; arba

   (c) kitai Šaliai nepavyksta išlaikyti teisinių ir reguliavimo būdų bei priemonių, kurių reikalaujama įgyvendinant Susitarimo nuostatas.

2. Prieš sustabdydama savo įsipareigojimus Šalis paprašo konsultacijų pagal 15 straipsnį. Jei konsultacijų metu nesutarimai, susiję su kuriais nors priedais, neišsprendžiami, viena Šalis gali pranešti kitai Šaliai apie savo ketinimą sustabdyti atitikties išvadų ir patvirtinimų pripažinimą pagal priedą, dėl kurio kyla nesutarimas. Toks pranešimas teikiamas raštu ir nurodomos sustabdymo priežastys.

3. Toks sustabdymas įsigalioja praėjus 30 dienų nuo pranešimo dienos, jeigu iki šio laikotarpio pabaigos Šalis, inicijavusi sustabdymą, kitai Šaliai raštu nepraneša, kad ji atsiima pranešimą. Toks sustabdymas neturi poveikio atitikties išvadų, sertifikatų ir patvirtinimų, kuriuos atitinkami Šalies techniniai atstovai arba kompetentinga institucija parengė iki sustabdymo įsigaliojimo dienos, galiojimui. Šalims pasikeitus atitinkamais pranešimais raštu, visi tokie įsigalioję sustabdymo sprendimai gali būti nedelsiant panaikinti.

11 straipsnis

Konfidencialumas

1. Abi Šalys susitaria išlaikyti informacijos, pagal Susitarimą gautos iš kitos Šalies, konfidencialumą, kiek to reikalaujama pagal jų teisės aktus.

2. Visų pirma Šalys pagal atitinkamus savo teisės aktus neatskleidžia visuomenei (ir užtikrina, kad kompetentinga institucija visuomenei neatskleistų) informacijos, kurią viena iš kitos gauna vykdydamos Susitarimą, kai tokia informacija yra prekybos paslaptys, konfidenciali komercinė ar finansinė informacija arba su vykstančiu tyrimu susijusi informacija. Tuo tikslu tokia informacija laikoma privačia nuosavybe ir atitinkamai pažymima kaip tokia.

3. Šalis ar kompetentinga institucija, teikdama informaciją kitai Šaliai ar kitos Šalies kompetentingai institucijai, gali nurodyti informacijos dalis, kurių negalima atskleisti.

4. Abi Šalys imasi visų pagrįstų atsargumo priemonių, būtinų siekiant užtikrinti, kad pagal Susitarimą gauta informacija nebūtų atskleista neleistinai.

12 straipsnis

Išlaidų padengimas

1. Šalys netaiko mokesčių ar rinkliavų fiziniams ar juridiniams asmenims, kurių veikla reguliuojama pagal Susitarimą, už atitikties vertinimo paslaugas, kurioms taikomas Susitarimas ir kurias teikia kita Šalis.

2. Šalys stengiasi užtikrinti, kad bet kurie mokesčiai ar rinkliavos, kuriuos jų techninis atstovas taiko juridiniams ar fiziniams asmenims, kurių veikla reguliuojama pagal Susitarimą, būtų teisingi, pagrįsti ir proporcingi teikiamoms sertifikavimo bei priežiūros paslaugoms ir nesudarytų kliūčių prekybai.

3. Abiejų Šalių techniniai atstovai fiziniams ir juridiniams asmenims, kurių veikla reguliuojama pagal Susitarimą, turi teisę taikyti mokesčius ir rinkliavas ir taip susigrąžinti išlaidas, susijusias su galiojančio priedo įgyvendinimu, taip pat auditu ir patikrinimu pagal 5 straipsnio 5 dalį ir 8 straipsnio 5 dalį.

13 straipsnis

Kiti susitarimai

1. Jeigu Susitarimo prieduose nurodoma kitaip, vienos Šalies susitarimuose, sudarytuose su trečiąja šalimi, kuri nėra Susitarimo Šalis, numatyti įsipareigojimai negalioja ir netaikomi kitai Šaliai, kai kalbama apie atitikties vertinimo procedūrų, atliktų trečiojoje šalyje, rezultatų pripažinimą.

2. Įsigaliojusiu Susitarimu pakeičiami Kanados ir Europos Sąjungos valstybių narių dvišalius aviacijos saugos susitarimai visose srityse, kurioms taikomas Susitarimas.

3. Susitarimas neturi poveikio Šalių teisėms ir įsipareigojimams pagal kurį nors kitą tarptautinį susitarimą.

14 straipsnis

Teritorinis taikymas

Jeigu Susitarimo prieduose nenurodoma kitaip, Susitarimas Europos bendrijos steigimo sutartyje nustatytomis sąlygomis taikomas teritorijoms, kuriose taikoma Sutartis, ir Kanados teritorijai.

15 straipsnis

Konsultacijos ir ginčų sprendimas

1. Kuri nors Šalis gali pareikalauti konsultacijų su kita Šalimi visais klausimais, susijusiais su Susitarimu. Kita Šalis į tokį prašymą atsako nedelsdama ir per 45 dienas Šalių suderintu laiku pradeda konsultacijas.

2. Visus tarpusavio nesutarimus dėl bendradarbiavimo pagal Susitarimą Šalys stengiasi išspręsti žemiausiu galimu techniniu lygiu, rengdamos konsultacijas pagal Susitarimo prieduose numatytas nuostatas.

3. Jeigu kurių nors nesutarimų nepavyksta išspręsti šio straipsnio 2 dalyje numatyta tvarka, bet kuris techninis atstovas tokį nesutarimą gali perduoti Šalių jungtiniam komitetui, kuris teikia konsultacijas tuo klausimu.

16 straipsnis

Įsigaliojimas, nutraukimas ir pakeitimai

1. Susitarimas įsigalioja paskutinio pranešimo apie pasikeitimą diplomatinėmis notomis, kuriame Šalys viena kitai praneša, kad įvykdė Susitarimo įsigaliojimui būtinas savo vidaus procedūras, dieną. Susitarimas lieka galioti, kol kuri nors Šalis jį nutraukia.

2. Šalis gali nutraukti Susitarimą bet kuriuo metu, apie tai kitai Šaliai raštu pranešusi prieš šešis mėnesius, jei Šalys abipusiu susitarimu tokio pranešimo neatšaukia iki tokio laikotarpio pabaigos.

3. Kai Šalis siekia iš dalies pakeisti Susitarimą, pašalindamos vieną ar kelis priedus ir išlaikydamos kitus priedus, Šalys siekia pakeisti Susitarimą bendru sutarimu šiame straipsnyje nustatyta tvarka. Nepasiekus tokio bendro sutarimo, Susitarimas nustoja galioti praėjus šešiems mėnesiams nuo pranešimo dienos, jei Šalys nesusitaria kitaip.

4. Šalys gali iš dalies keisti Susitarimą rašytiniu susitarimu. Susitarimo pakeitimai įsigalioja vienos Šalies paskutinio rašytinio pranešimo kitai Šaliai, kuriame ji praneša, kad įvykdė visas Susitarimo įsigaliojimui būtinas savo vidaus procedūras, dieną.

5. Nepaisant šio straipsnio 4 dalies nuostatų, Šalys gali susitarti pakeisti esamus priedus ar pridėti naujus pasikeisdamos diplomatinėmis notomis. Tokie pakeitimai įsigalioja praėjus laikotarpiui, dėl kurio susitariama pasikeičiant diplomatinėmis notomis.

6. Po Susitarimo nutraukimo abi Šalys užtikrina, kad išliktų galioti bet kurie tinkamumo skraidyti ar naudoti skrydžiams patvirtinimai, aplinkosauginiai patvirtinimai ar sertifikatai, kurie buvo išduoti pagal Susitarimą iki jo nutraukimo, jeigu ir toliau yra laikomasi tos Šalies galiojančių įstatymų ir kitų teisės aktų.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys pasirašė Susitarimą. SUDARYTA XX egzemplioriais 2008 m. XXX XX d. anglų, bulgarų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, olandų, portugalų, prancūzų, rumunų, slovakų, slovėnų, suomių, švedų, vengrų ir vokiečių kalbomis; visi tekstai yra autentiški.

EUROPOS BENDRIJOS VARDU / KANADOS VARDU

_____ / _____

1 priedėlis

Kompetentingų institucijų, kurios laikomos atitinkančiomis 5 straipsnio 1 dalies nuostatas A priedo atžvilgiu, sąrašas

1. Kompetentingos institucijos, susijusios su projektų patvirtinimais

Kanadoje – Kanados organizacija, atsakinga už civilinę aviaciją

Europos bendrijoje – Europos aviacijos saugos agentūra

2. Kompetentingos institucijos, susijusios su gamybos priežiūra

Kanadoje – Kanados organizacija, atsakinga už civilinę aviaciją

Europos bendrijoje – Europos aviacijos saugos agentūra

Valstybių narių kompetentingos institucijos

2 priedėlis

27 ES valstybių narių kompetentingų institucijų, kurios laikomos atitinkančiomis 5 straipsnio 1 dalies nuostatas B priedo atžvilgiu, sąrašas

A PRIEDAS

Civilinės aviacijos produktų sertifikavimo procedūra

1. TAIKYMO SRITIS

1.1. Ši procedūra (toliau – procedūra) taikoma:

1.1.1. Abipusiam Šalies, veikiančios kaip įgaliotas projekto valstybės atstovas, techninio atstovo pateiktų išvadų dėl atitikties civilinės aviacijos gaminių projekto, aplinkos apsaugos ir su projektu susijusiems eksploatavimo reikalavimams, pripažinimui.

1.1.2. Abipusiam išvadų, kad nauji ar naudoti civilinės aviacijos gaminiai atitinka bet kurios Šalies tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams ir aplinkos apsaugos importo reikalavimus, pripažinimui; abipusiam civilinės aviacijos gaminių projekto pakeitimų ir remonto projektų patvirtinimų, atliekamų vadovaujant bet kuriai Šaliai, pripažinimui.

1.1.3. Bendradarbiavimui ir pagalbai naudojamų orlaivių nuolatinio tinkamumo skraidyti srityje.

1.2. Taikant šią procedūrą vartojamos tokios sąvokos:

(a) „Gaminio pateikimo pažymėjimas“ – eksportuojančios Šalies jurisdikcijai priklausančio asmens ar organizacijos pareiškimas, kad civilinės aviacijos gaminys, išskyrus sukomplektuotus orlaivius, yra naujai pagamintas gaminys arba gaminys po techninės priežiūros.

(b) „Tinkamumo skraidyti eksporto sertifikatas“ – asmens ar organizacijos, priklausančios Eksporto šalies jurisdikcijai, eksporto pareiškimas, kad sukomplektuotas orlaivis, kuris taip pat priklauso Eksporto šalies jurisdikcijai, atitinka tinkamumo skraidyti ir aplinkos apsaugos reikalavimus, apie kuriuos praneša Importo šalis.

(c) „Eksporto šalis“ – Šalis, iš kurios civilinės aviacijos gaminys eksportuojamas.

(d) „Importo šalis“ – Šalis, į kurią civilinės aviacijos gaminys importuojamas.

2. JUNGTINIS SEKTORIAUS SERTIFIKAVIMO KOMITETAS

2.1. Sudėtis

2.1.1. Įsteigiamas Jungtinis sektoriaus sertifikavimo komitetas. Šis Komitetas susideda iš abiejų Šalių atstovų, valdymo lygiu atsakingų už:

2.1.1.1. civilinės aviacijos gaminių sertifikavimą;

2.1.1.2. gamybą, kai tai yra kiti asmenys nei nurodytieji 2.1.1.1 punkte;

2.1.1.3. sertifikavimo reglamentus bei standartus; ir

2.1.1.4. vidinius standartizacijos patikrinimus arba kokybės kontrolės sistemas.

2.1.2. Šalims kartu nusprendus, į Komitetą gali būti pakviestas kuris nors kitas asmuo, galintis palengvinti Jungtinio sektoriaus sertifikavimo komiteto įgaliojimų vykdymą.

2.1.3. Jungtinis sektoriaus sertifikavimo komitetas nustato savo darbo tvarką.

2.2. Įgaliojimas

2.2.1. Jungtinis sektoriaus sertifikavimo komitetas renkasi bent kartą per metus, kad užtikrintų veiksmingą šios procedūros veikimą bei įgyvendinimą, ir inter alia:

(a) jei reikia, sprendžia dėl darbo tvarkos, kuri palengvintų sertifikavimo procesą;

(b) jei reikia, sprendžia dėl techninių standartų užsakymų pagal šios procedūros 3.3.7 punktą.

(c) vertina reguliavimo pokyčius kiekvienoje Šalyje, siekdamas užtikrinti, kad sertifikavimo reikalavimai būtų laiku atnaujinami;

(d) jei reikia, rengia pasiūlymus Jungtiniam komitetui dėl šios procedūros pakeitimų, išskyrus nurodytuosius 2.2.1 punkto b papunktyje;

(e) užtikrina, kad Šalys šią procedūrą suprastų vienodai;

(f) užtikrina, kad Šalys šią procedūrą taikytų nuosekliai;

(g) sprendžia dėl bet kurių techninių klausimų skirtumų, iškylančių šią procedūrą aiškinant ir įgyvendinant, įskaitant skirtumus, kurių gali iškilti nustatant sertifikavimo pagrindus ar taikant specialias sąlygas, lengvatas ar nukrypti leidžiančias nuostatas;

(h) jei reikia, organizuoja abipusį Šalių dalyvavimą viena kitos vidinės standartizacijos ar kokybės kontrolės sistemoje;

(i) jei reikia, identifikuoja centrus, atsakingus už kiekvieno tarp Šalių importuojamo ar eksportuojamo civilinės aviacijos gaminio sertifikavimą; ir

(j) sukuria veiksmingas bendradarbiavimo, pagalbos ir informacijos mainų saugos ir aplinkos apsaugos standartų ir sertifikavimo sistemų srityje priemones, kad kuo labiau būtų sumažinti skirtumai tarp Šalių;

2.2.2. Jei Jungtinis sektoriaus sertifikavimo komitetas negali nuspręsti dėl skirtumų pagal 2.2.1 punkto g papunktį, jis apie tai praneša Jungtiniam komitetui ir užtikrina, kad to komiteto priimtas sprendimas būtų įgyvendintas.

3. PROJEKTŲ PATVIRTINIMAI

3.1. Bendrosios nuostatos

3.1.1. Ši procedūra apima tipo sertifikatų, papildomų tipo sertifikatų, remonto, dalių ir prietaisų projektų patvirtinimus ir pakeitimus.

3.1.2. Įgyvendindamos šią procedūrą Šalys sutinka, jog ir viena, ir kita Šalys turi pakankamai svertų kontroliuoti projektavimo organizacijos gebėjimą prisiimti atsakomybę, kad būtų galima atsižvelgti į bet kokius specialių kitos Šalies reikalavimų skirtumus.

3.1.3. Projekto patvirtinimo paraiška prireikus teikiama Importo šaliai per Eksporto šalį.

3.1.4. Už šios 3 dalies įgyvendinimą projektų patvirtinimo srityje atsako techniniai atstovai.

3.2. Sertifikavimo pagrindas

3.2.1. Tipo sertifikato išdavimui Importo šalis taiko standartus, taikomus panašiam jos pačios gaminiui ir galiojusius tuo metu, kai Eksporto šaliai buvo pateikta pradinio tipo sertifikato paraiška.

3.2.2. Siekdama patvirtinti projekto pakeitimą ar remonto projektą, Importo šalis pagal 3.2.5 punktą nurodo sertifikavimo pagrindo, nustatyto pagal 3.2.1 punktą, pasikeitimą, kai mano, kad toks pasikeitimas yra tinkamas projekto pakeitimui ar remonto projektui.

3.2.3. Pagal 3.2.5 punktą Importo šalis nurodo bet kurią specialią sąlygą, taikomą ar ketinamą taikyti naujoms ar neįprastoms gaminio projekto savybėms, kurioms netaikomi galiojantys tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams ir aplinkos apsaugos standartai.

3.2.4. Importo šalis pagal 3.2.5 punktą nurodo bet kurias lengvatas ar nukrypti nuo galiojančių standartų leidžiančias nuostatas.

3.2.5. Nurodydama sertifikavimo pagrindui taikomas specialias sąlygas, lengvatas, nukrypti leidžiančias nuostatas ar pakeitimus, Importo šalis deramai atsižvelgia į Eksporto šalies specialias sąlygas, lengvatas, nukrypti leidžiančias nuostatas ar pakeitimus ir Eksporto šalies gaminiams netaiko didesnių reikalavimų nei taikytų savo pačios panašiems gaminiams. Importo šalis praneša Eksporto šaliai apie bet kurias tokias sertifikavimo pagrindui taikomas specialias sąlygas, lengvatas ir nukrypti leidžiančias nuostatas.

3.3. Sertifikavimo procesas

3.3.1. Eksporto šalis Importo šaliai suteikia visą informaciją, būtiną Importo šaliai, kad ji susipažintų ar būtų susipažinusi su atskirais Eksporto šalies civilinės aviacijos gaminiais ir jų sertifikavimu.

3.3.2. Šalys, pasiremdamos atitinkamai Jungtinio sektoriaus sertifikavimo komiteto nustatyta darbo tvarka, kiekvienam projekto patvirtinimui sukuria sertifikavimo programą.

3.3.3. Importo šalis orlaiviui, varikliui ar propeleriui išduoda tipo sertifikatą arba papildomą tipo sertifikatą, jeigu:

(a) sertifikatą išdavė Eksporto šalis;

(b) Eksporto šalis Importo šaliai patvirtina, kad gaminio tipo projektas atitinka sertifikavimo pagrindą, kaip nustatyta 3.2 punkte; ir

(c) priimamas sprendimas dėl visų sertifikavimo proceso metu kilusių klausimų.

3.3.4. Civilinės aviacijos gaminio tipo projekto, kuriam Importo šalis išdavė tipo sertifikatą, pakeitimai tvirtinami taip:

3.3.4.1. Eksporto šalis projekto pakeitimus suskirsto į dvi kategorijas Jungtinio sektoriaus sertifikavimo komiteto nustatyta darbo tvarka.

3.3.4.2. Kai projekto pakeitimai yra tokie, kad būtinas Importo šalies dalyvavimas, projekto pakeitimus Importo šalis patvirtina gavusi raštišką Eksporto šalies pareiškimą, kad projekto pakeitimai atitinka sertifikavimo pagrindą, kaip nustatyta 3.2 punkte. Vykdydama savo įsipareigojimus pagal šią dalį, Eksporto šalis gali teikti atskirus pareiškimus dėl kiekvieno projekto pakeitimo arba bendrą pareiškimą dėl patvirtintų projekto pakeitimų sąrašo.

3.3.4.3. Eksporto šalies suteikiamas visų kitų projekto pakeitimų patvirtinimas yra vertinamas kaip galiojantis Importo šalies patvirtinimas, ir dėl jo nereikia imtis jokių papildomų veiksmų.

3.3.5. Civilinės aviacijos gaminio projekto, kuriam Importo šalis išdavė papildomą tipo sertifikatą, pakeitimai tvirtinami taip:

3.3.5.1. Eksporto šalis projekto pakeitimus suskirsto į dvi kategorijas Jungtinio sektoriaus sertifikavimo komiteto nustatyta darbo tvarka.

3.3.5.2. Kai projekto pakeitimai yra tokie, kad būtinas Importo šalies dalyvavimas, projekto pakeitimus Importo šalis patvirtina gavusi raštišką Eksporto šalies pareiškimą, kad projekto pakeitimai atitinka sertifikavimo pagrindą, kaip nustatyta 3.2 punkte. Vykdydama savo įsipareigojimus pagal šią dalį, Eksporto šalis gali teikti atskirus pareiškimus dėl kiekvieno projekto pakeitimo arba bendrą pareiškimą dėl patvirtintų projekto pakeitimų sąrašo.

3.3.5.3. Eksporto šalies suteikiamas visų kitų projekto pakeitimų patvirtinimas yra vertinamas kaip galiojantis Importo šalies patvirtinimas, ir dėl jo nereikia imtis jokių papildomų veiksmų.

3.3.6. Civilinės aviacijos gaminių remonto projektai, kuriems Importo šalis išdavė tipo sertifikatą, tvirtinami taip:

3.3.6.1. Eksporto šalis remonto projektus suskirsto į dvi kategorijas Jungtinio sektoriaus sertifikavimo komiteto nustatyta darbo tvarka.

3.3.6.2. Kai remonto projektai yra tokie, kad būtinas Importo šalies dalyvavimas, projektus Importo šalis patvirtina gavusi raštišką Eksporto šalies pareiškimą, kad projekto pakeitimai atitinka sertifikavimo pagrindą, kaip nustatyta 3.2 punkte. Esant tai remonto projektų

kategorijai, kai reikia, kad dalyvautų Importo šalis, Importo šalis patvirtina projektus gavusi raštišką Eksporto šalies pareiškimą, kad remonto projektai atitinka sertifikavimo pagrindą, kaip nustatyta 3.2 punkte. Vykdydama savo įsipareigojimus pagal šią dalį, Eksporto šalis gali teikti atskirus pareiškimus dėl kiekvieno kapitalinio remonto projekto arba bendrą pareiškimą dėl patvirtintų remonto projektų sąrašo.

3.3.6.3. Eksporto šalies suteikiamas visų kitų remonto projektų patvirtinimas yra vertinamas kaip galiojantis Importo šalies patvirtinimas, ir dėl jo nereikia imtis jokių papildomų veiksmų.

3.3.7. Eksporto šalies suteiktą dalių ir prietaisų, patvirtintų pagal techninių standartų užsakymus, dėl kurių sprendimus Jungtinis sektoriaus sertifikavimo komitetas priima pagal šios procedūros 2.2 punktą, patvirtinimą Importo šalis pripažįsta kaip lygiavertį jos patvirtinimams, išduotiems laikantis jos teisės aktų ir procedūrų.

3.4. Su projektu susiję eksploatavimo reikalavimai

3.4.1. Importo šalis Eksporto šalies prašymu informuoja Eksporto šalį apie naujausius su projektu susijusius eksploatavimo reikalavimus.

3.4.2. Importo šalis kartu su Eksporto šalimi priima sprendimą (kiekvienu atveju atskirai arba sudariusios tam tikrų kategorijų gaminiams ir (arba) veiksmams taikomų specifinių naujausių eksploatavimo reikalavimų sąrašą) dėl eksploatavimo reikalavimų, kurie yra susiję su projektu ir kurių atžvilgiu ji priima Eksporto šalies raštišką sertifikatą ir atitikties pareiškimą.

3.5. Nuolatinis tinkamumas skraidyti arba naudoti skrydžiams

3.5.1. Abi Šalys bendradarbiauja analizuodamos su civilinės aviacijos gaminiais, kuriems taikomas Susitarimas, susijusių avarijų ir incidentų aspektus, dėl kurių gali kilti klausimų, susijusių su tokių gaminių tinkamumu skraidyti arba juos naudoti skrydžiams.

3.5.2. Eksporto šalis priima sprendimą dėl atitinkamų veiksmų, kurių reikia imtis, kad būtų pašalinta kokia nors tipo projekto nepakankamo saugumo problema, kuri gali būti nustatyta po to, kai civilinės aviacijos gaminys, suprojektuotas ar pagamintas tos Šalies jurisdikcijoje, pradedamas naudoti, įskaitant bet kuriuos veiksmus, susijusius su dalimis, kurias Eksporto šalies jurisdikcijai priklausančioje teritorijoje pradiniam užsakovui pagal sutartį suprojektuoja ir (arba) pagamina tiekėjas.

3.5.3. Eksporto šalis Importo šaliai padeda priimti sprendimą dėl veiksmų, kurių, Importo šalies manymu, reikia dėl jos jurisdikcijoje suprojektuotų ar pagamintų civilinės aviacijos gaminių nuolatinio tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams.

3.5.4. Viena Šalis informuoja kitą Šalį apie visas privalomas tinkamumo skraidyti direktyvas ar kitus veiksmus, kurių, jos manymu, reikia civilinės aviacijos gaminių, kurie suprojektuoti ar pagaminti kurios nors iš Šalių jurisdikcijoje ir kuriems taikomas Susitarimas, nuolatiniam tinkamumui skraidyti arba naudoti skrydžiams.

4. PRODUKTŲ PATVIRTINIMAS

4.1. Įgyvendindamos šią procedūrą Šalys sutinka, jog ir vienos, ir kitos Šalies kompetentingos institucijos, vykdydamos gamybos organizacijos priežiūrą,

pakankamai kontroliuoja tokios organizacijos gebėjimą prisiimti atsakomybę už produkcijos kokybės užtikrinimą ir kontroliuoti civilinės aviacijos gaminius, kad būtų galima atsižvelgti į bet kokius specialių kitos Šalies reikalavimų skirtumus.

4.2. Kai gamybos patvirtinimas, išduotas pagal vienos Šalies norminio reguliavimo sistemą, taikomas ir kitos Šalies arba trečiosios šalies teritorijoje esančioms gamybos vietoms, pirmoji Šalis lieka atsakinga už tokių gamybos vietų stebėjimą bei priežiūrą.

4.3. Šalys, vykdydamos teisės aktų įgyvendinimo stebėjimo ir priežiūros funkcijas, gali siekti trečiosios šalies civilinės aviacijos institucijos pagalbos, kai bet kuri iš Šalių išduoda arba pratęsia patvirtinimą, su ta trečiąja šalimi sudarydama oficialų susitarimą ar taikydama oficialias procedūras.

4.4. Už 4 skyriaus, susijusio su gamybos patvirtinimais, įgyvendinimą atsakingos įstaigos yra Susitarimo 5 straipsnyje minimos kompetentingos institucijos.

5. TINKAMUMO SKRAIDYTI ARBA TINKAMUMO SKRYDŽIAMS EKSPORTO PATVIRTINIMAI

5.1. Bendrieji reikalavimai

5.1.1. Eksporto šalis išduoda civilinės aviacijos gaminių, į Importo šalį eksportuojamų 5.2 ir 5.3 punktuose nustatytomis sąlygomis, tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams eksporto patvirtinimus.

5.1.2. Importo šalis pripažįsta Eksporto šalies tinkamumo skraidyti arba naudoti skrydžiams eksporto patvirtinimus pagal 5.2 ir 5.3 punktus.

5.1.3. Importo šalis pripažįsta, kad dalių ir prietaisų identifikavimas ženklinant juos tam tikru būdu, kaip reikalaujama Eksporto šalies teisės aktuose, atitinka jos pačios teisės aktų reikalavimus.

5.2. Tinkamumo skraidyti eksporto sertifikatai

5.2.1. Nauji orlaiviai

5.2.1.1. Eksporto šalis per savo kompetentingą instituciją, atsakingą už šios procedūros įgyvendinimą, naujiems orlaiviams išduoda tinkamumo skraidyti eksporto sertifikatą, kuriuo patvirtinama, kad orlaivis:

(a) atitinka tipo projektą, kurį pagal šią procedūrą patvirtino Importo šalis;

(b) yra tinkamas saugiai naudoti, įskaitant atitiktį galiojančioms Importo šalies tinkamumo skraidyti direktyvoms, apie kurias ta Šalis praneša;

(c) atitinka visus Importo šalies nurodytus papildomus reikalavimus, apie kuriuos ta Šalis praneša.

5.2.2. Naudoti orlaiviai

5.2.2.1. Eksporto šalis per savo kompetentingą instituciją, atsakingą už to orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikato priežiūrą, naudotiems orlaiviams, kuriems Importo šalis suteikė

projekto patvirtinimą, išduoda tinkamumo skraidyti eksporto sertifikatą, kuriuo patvirtinama, kad orlaivis:

(a) atitinka tipo projektą, kurį Importo šalis patvirtino pagal šią procedūrą;

(b) yra tinkamas saugiai naudoti, įskaitant atitiktį visoms galiojančioms Importo šalies tinkamumo skraidyti direktyvoms, apie kurias ta Šalis praneša;

(c) per visą jo naudojimo laiką buvo eksploatuojamas taikant patvirtintas procedūras ir metodus, ir tai matyti iš lėktuvo žurnalo ir techninės priežiūros protokolų; ir

(d) atitinka visus Importo šalies nurodytus papildomus reikalavimus, apie kuriuos ta Šalis praneša.

5.2.2.2. Jei viena Šalis pateikia prašymą, kita Šalis sutinka padėti gauti duomenis apie kurios nors iš Šalių jurisdikcijoje pagamintus naudotus orlaivius, susijusius su:

(a) orlaivio konfigūracija tuo metu, kai jis buvo išgabentas iš gamintojo; ir

(b) vėliau orlaivyje įdiegta įranga, kurią ji patvirtino.

5.2.2.3. Jeigu įvykdomos 5.2.2.1 punkto a ir d papunkčių sąlygos, Šalys taip pat pripažįsta naudotiems orlaiviams, pagamintiems ir (arba) sumontuotiems trečiojoje šalyje, išduotus viena kitos tinkamumo skraidyti eksporto sertifikatus.

5.2.2.4. Importo šalis gali paprašyti patikrinimų ir techninės priežiūros dokumentų, be kita ko įskaitant:

(a) Eksporto šalies išduotos tinkamumo skraidyti eksporto sertifikato ar jam lygiaverčio dokumento originalus ar patvirtintas tikras jų kopijas;

(b) dokumentus, patvirtinančius, kad bet kuris kapitalinis remontas, esminiai pakeitimai ir remontas buvo atlikti laikantis Eksporto šalies patvirtintų ir pripažįstamų reikalavimų; ir

(c) techninės priežiūros protokolus ir žurnalo įrašus, kuriais patvirtinama, kad visą orlaivio naudojimo laiką jo techninė priežiūra buvo tinkamai atliekama pagal patvirtintos techninės priežiūros programos reikalavimus.

5.3. Gaminio pateikimo pažymėjimas

5.3.1. Nauji varikliai ir propeleriai

5.3.1.1. Importo šalis pripažįsta Eksporto šalies išduotus naujo variklio ar propelerio gaminio pateikimo pažymėjimus, kai tokiuose sertifikatuose nustatyta, kad toks variklis ar propeleris:

(a) atitinka tipo projektą, kurį Importo šalis patvirtino pagal šią procedūrą;

(b) yra tinkamas saugiai naudoti, įskaitant atitiktį galiojančioms Importo šalies tinkamumo skraidyti direktyvoms, apie kurias ta Šalis praneša; ir

(c) atitinka visus Importo šalies nurodytus papildomus reikalavimus, apie kuriuos ta Šalis praneša.

5.3.1.2. Eksporto šalis eksportuoja visus naujus variklius ir propelerius su gaminio pateikimo pažymėjimu, išduotu laikantis jos teisės aktų ir procedūrų.

5.3.2. Nauji montuojami įrenginiai, dalys ir prietaisai

5.3.2.1. Importo šalis Eksporto šalies išduotą naujų montuojamų įrenginių, dalių, įskaitant modifikuotas ir (arba) pakeistas dalis, ir prietaisų pateikimo pažymėjimą pripažįsta tik jei pažymėjime matyti, kad toks montuojamas įrenginys ar dalis:

(a) atitinka Importo šalies patvirtintą tipo projektą;

(b) tinkamas saugiai eksploatuoti; ir

(c) atitinka visus Importo šalies nurodytus papildomus reikalavimus, apie kuriuos ta Šalis praneša.

5.3.2.2. Eksporto šalis eksportuoja visas naujas dalis su gaminio pateikimo pažymėjimu, išduotu laikantis jos teisės aktų ir procedūrų.

6. TECHNINĖ PAGALBA

6.1. Prireikus Šalys per savo kompetentingas institucijas viena kitai teikia techninę pagalbą, jei to prašoma.

6.2. Pagalbos rūšys be kita ko gali būti tokios:

6.2.1. Atitikties nustatymas:

(a) dalyvavimas bandymuose;

(b) reikalavimų laikymosi ir atitikties patikrinimų vykdymas;

(c) ataskaitų peržiūrėjimas; ir

(d) duomenų gavimas.

6.2.2. Stebėjimas ir priežiūra

(a) dalyvavimas pirmajame dalių patikrinime;

(b) specialių procesų kontrolės stebėjimas;

(c) gaminamų dalių bandomųjų patikrinimų vykdymas;

(d) Susitarimo 3 straipsnio 5 dalyje minimų deleguotųjų asmenų ar patvirtintų organizacijų veiklos stebėjimas;

(e) problemų, susijusių su tinkamumu naudoti, tyrimas; ir

(f) produkcijos kokybės sistemų vertinimas ir priežiūra.

B priedas

Techninės priežiūros procedūra

1. TAIKYMO SRITIS

Ši procedūra (toliau – procedūra) taikoma abipusiam išvadų, susijusių su orlaivių ir orlaiviuose diegtinų dalių technine priežiūra, pripažinimui.

2. GALIOJANTYS TEISĖS AKTAI

Šalys susitaria, kad taikant šią procedūrą galiojančių vienos Šalies teisės aktų, susijusių su technine priežiūra, ir teisės aktuose nustatytų reikalavimų, nurodytų šios procedūros B1 priedėlyje, laikymasis prilygsta galiojančių kitos Šalies teisės aktų laikymuisi.

Šalys susitaria, kad taikant šią procedūrą kiekvienos Šalies kompetentingų institucijų sertifikavimo praktikoje ir procedūrose būtų numatytas lygiavertis atitikties ankstesnėje pastraipoje minimiems reikalavimams įrodymas.

Šalys sutinka, kad taikant šią procedūrą atitinkami Šalių standartai, susiję su techninės priežiūros darbuotojų licencijavimu, laikomi lygiaverčiais.

3. APIBRĖŽTYS

Taikant šią procedūrą vartojamos tokios sąvokos:

(a) „orlaivis“ – bet kuri mašina, kuri atmosferoje gali laikytis dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus;

(b) „komponentas“ – bet kuris variklis, propeleris, dalis arba prietaisas;

(c) „didelis orlaivis“ – lėktuvu laikomas orlaivis, kurio didžiausia kilimo masė viršija 5 700 kg, arba kelis variklius turintis sraigtasparnis;

(d) „modifikacija“ – pakeitimas, kuris daro poveikį civilinės aviacijos gaminio konstrukcijai, konfigūracijai, veikimui, aplinkos apsaugos charakteristikoms ar eksploatacijos apribojimams.

4. JUNGTINIS SEKTORIAUS SERTIFIKAVIMO KOMITETAS

4.1. Sudėtis

4.1.1. Įsteigiamas Jungtinis sektoriaus techninės priežiūros komitetas. Komitetą sudaro abiejų Šalių atstovai, valdymo lygiu atsakingi už:

(a) techninės priežiūros organizacijų tvirtinimą;

(b) su techninėmis organizacijomis susijusių teisės aktų ir standartų įgyvendinimą;

(c) vidinius standartizacijos patikrinimus ar kokybės kontrolės sistemas.

4.1.2. Šalims kartu nusprendus, į Jungtinį sektoriaus techninės priežiūros komitetą gali būti pakviestas kuris nors kitas asmuo, galintis palengvinti komiteto įgaliojimo vykdymą.

4.1.3. Jungtinis sektoriaus techninės priežiūros komitetas nustato savo darbo tvarką.

4.2. Įgaliojimas

4.2.1. Jungtinis sektoriaus techninės priežiūros komitetas renkasi bent kartą per metus, kad užtikrintų, jog ši procedūra būtų veiksmingai taikoma ir įgyvendinama, ir inter alia:

(a) vertina reguliavimo pokyčius Šalyse, siekdamas užtikrinti, kad šios procedūros B1 priedėlyje nustatyti reikalavimai liktų nepasenę;

(b) užtikrina, kad Šalys vienodai suprastų šią procedūrą;

(c) užtikrina, kad Šalys nuosekliai taikytų šią procedūrą;

(d) priima sprendimus dėl bet kurių skirtumų, atsirandančių dėl techninių klausimų aiškinant ir įgyvendinant šią procedūrą, įskaitant skirtumus, kurių gali iškilti aiškinant ar įgyvendinant šią procedūrą;

(e) tam tikrais atvejais organizuoja Šalių dalyvavimą viena kitos vidinės standartizacijos ar kokybės kontrolės sistemos veikloje; ir

(f) tam tikrais atvejais rengia pasiūlymus Jungtiniam komitetui dėl šios procedūros pakeitimų.

4.2.2. Jei Jungtinis sektoriaus techninės priežiūros komitetas negali nuspręsti dėl skirtumų pagal 4.2.1 punkto d papunktį, jis apie tai praneša Jungtiniam komitetui ir užtikrina, kad to komiteto priimtas sprendimas būtų įgyvendintas.

5. TECHNINĖS PRIEŽIŪROS ORGANIZACIJŲ PATVIRTINIMAS

5.1. Reikalaujama, kad bet kuri vienos Šalies techninės priežiūros organizacija, kurią tos Šalies kompetentinga institucija sertifikavo techninės priežiūros funkcijoms vykdyti, turėtų savo techninės priežiūros žinyno priedą pagal šios procedūros B1 priedėlyje nustatytus reikalavimus. Kai įsitikinama, kad priedas atitinka B1 priedėlyje nustatytus reikalavimus, minėtoji kompetentinga institucija išduoda patvirtinimą, kuriuo patvirtinama, kad laikomasi galiojančių kitos Šalies reikalavimų, ir nurodoma užduočių, kurias techninės priežiūros organizacija gali atlikti toje kitoje Šalyje registruotame orlaivyje, taikymo sritis. Klasifikacijos ir apribojimai netaikomi plačiau nei nurodyta jos pačios sertifikate.

5.2. Apie vienos Šalies kompetentingos institucijos pagal 5.1 punktą išduotą patvirtinimą pranešama kitai Šaliai; toks patvirtinimas kitai Šaliai yra galiojantis patvirtinimas, ir nebereikia imtis jokių veiksmų.

5.3. Patvirtinimo sertifikato pripažinimas pagal 5.2 punktą taikomas techninės priežiūros organizacijai jos pagrindinėje verslo vietoje, taip pat kitose jos vietose, kurios nurodytos atitinkamame žinyne ir kurioms taikoma kompetentingos institucijos priežiūra.

5.4. Šalys, vykdydamos savo teisės aktų nustatytas stebėjimo ir priežiūros funkcijas, gali bandyti gauti pagalbos iš trečiosios šalies civilinės aviacijos institucijos, kai abi Šalys išduoda patvirtinimą arba pratęsia jo galiojimą, sudarydamos oficialų susitarimą ar kitaip susitardamos su ta trečiąja šalimi ar nustatydamos procedūras.

5.5. Šalis per savo kompetentingą instituciją kitai Šaliai skubiai praneša apie bet kuriuos patvirtinimų, kuriuos ji išdavė pagal 5.1 punktą, taikymo srities pasikeitimus, įskaitant patvirtinimo atšaukimą ar sustabdymą.

6. REIKALAVIMŲ NESILAIKYMAS

6.1. Viena Šalis informuoja kitą Šalį apie svarbius bet kurių galiojančių teisės aktų ar šioje procedūroje nustatytų sąlygų nesilaikymo atvejus, kurie susilpnina tos kitos Šalies patvirtintos organizacijos gebėjimą atlikti techninę priežiūrą šioje procedūroje nustatytomis sąlygomis. Po tokio pranešimo kita Šalis atlieka būtiną tyrimą ir pranešančiajai Šaliai praneša apie bet kuriuos veiksmus, kurių imtasi per 15 darbo dienų.

6.2. Kilus nesutarimų tarp Šalių dėl veiksmų veiksmingumo, pranešančioji Šalis gali pareikalauti, kad kita Šalis skubiai imtųsi veiksmų ir neleistų organizacijai vykdyti civilinės aviacijos gaminių, kuriuos ji prižiūri pagal teisės aktus, techninę priežiūrą. Jei kita Šalis nesiima tokių veiksmų per 15 darbo dienų nuo pranešančiosios Šalies prašymo gavimo, kitos Šalies kompetentingai institucijai

pagal šią procedūrą suteikti įgaliojimai sustabdomi, kol Jungtinis komitetas teigiamai išsprendžia tą klausimą pagal Susitarimo nuostatas. Kol Jungtinis komitetas priima sprendimą tuo klausimu, pranešančioji Šalis gali imtis bet kurių priemonių, kurios jai atrodo būtinos, kad neleistų tai organizacijai vykdyti civilinės aviacijos gaminių, kuriuos ji prižiūri pagal teisės aktus, techninės priežiūros funkcijas.

6.3. Už ryšius pagal 6 skyrių atsako techniniai atstovai.

7. TECHNINĖ PAGALBA

7.1. Prireikus Šalys per savo kompetentingas institucijas viena kitai teikia techninio vertinimo pagalbą, jei to prašoma.

7.2. Pagalbos rūšys be kita ko gali būti tokios:

(a) stebėjimas ir pranešimai, ar kurios nors iš Šalių jurisdikcijai priklausančios techninės priežiūros organizacijos nuolat laikosi šioje procedūroje aprašytų reikalavimų;

(b) tyrimų atlikimas ir jų ataskaitų rengimas; ir

(c) techninis vertinimas.

B1 priedėlis

Specifiniai reguliavimo reikalavimai

Viena Šalis pripažįsta kitos Šalies jurisdikcijai priklausančią techninės priežiūros organizaciją, pagal šios procedūros 5 skyrių remdamasi techninės priežiūros organizacijos patvirtintu savo techninės priežiūros žinyno priedu, kuriame numatyta bent jau:

(a) dabartinio atsakingo vadovo pasirašytas įsipareigojimų pareiškimas, kad organizacija laikosi savo žinyno ir jo priedo;

(b) kad organizacija laikosi kliento darbo užsakymų, visų pirma atsižvelgdama į prašomas direktyvas tinkamumo skraidyti srityje, modifikacijas ir remontą, taip pat į reikalavimą, kad bet kurios naudojamos dalys būtų pagamintos ar techniškai prižiūrimos kitai Šaliai priimtinų organizacijų;

(c) kad darbo užsakymą pateikiantis klientas turi atitinkamos kompetentingos institucijos išduotą bet kurių modifikacijų ir remonto projekto duomenų patvirtinimą;

(d) kad civilinės aviacijos gaminio pateikimas atitinka galiojančius įstatymų nustatytus ir reguliavimo reikalavimus;

(e) jeigu nustatoma, kad bet kuris kitos Šalies jurisdikcijai priklausantis civilinės aviacijos gaminis netinka skraidyti arba naudoti skrydžiams, apie tai pranešama kitai Šaliai ir klientui.