EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 3.10.2008
COM(2008) 615 galīgā redakcija

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma parakstīšanu starp Eiropas Kopienu un Kanādu par civilās aviācijas drošību

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma parakstīšanu starp Eiropas Kopienu un Kanādu par civilās aviācijas drošību

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. IEVADS

1. Komisija 2004. gada 25. februārī lūdza Padomei pilnvarojumu risināt sarunas ar Kanādu par savstarpēju sertifikācijas atzīšanu civilās aviācijas drošības un vides aizsardzības prasību atbilstības jomā.

2. Padome 2004. gada 21. aprīlī piešķīra pilnvarojumu un uzdeva Komisijai risināt šīs sarunas saskaņā ar sarunu vadlīniju kopumu un norīkoja īpašu komiteju palīdzēt tai šajā uzdevumā.

3. Komisijai piešķirtās pilnvaras paredzēja vienošanos par atzinumu savstarpēju apstiprināšanu, koncentrējoties galvenokārt uz diviem aspektiem:

   (a) attiecībā uz vienas puses reglamentējošā kontrolē projektētiem, ražotiem, modificētiem vai remontētiem ražojumiem bez grūtībām jāizdod vajadzīgās atļaujas, lai tos reģistrētu vai izmantotu atbilstīgi otras puses reglamentējošai kontrolei;

   (b) tāda gaisa kuģa tehniskā apkope, kas reģistrēts vai ekspluatēts vienas puses reglamentējošā kontrolē, jāveic organizācijām otras puses reglamentējošā kontrolē.

4. Sarunu vadlīniju pamatmērķi bija atvieglināt to preču un pakalpojumu tirdzniecību, uz kuriem attiecas nolīgums, lai cik vien iespējams mazinātu novērtējumu, pārbaužu un kontroles dublēšanos līdz būtiskām normatīvām atšķirībām un paļautos uz katras puses sertifikācijas sistēmu, lai pārbaudītu atbilstību otras puses prasībām.

5. Lai sasniegtu šos mērķus, sarunu direktīvās noteikti šādi līdzekļi:

   – pakāpeniski tuvināt abu pušu prasības un reglamentējošos procesus;

   – saglabāt uzticību abu pušu sertifikācijas sistēmām, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta sadarbībā starp Kanādu un Apvienotajām aviācijas institūcijām *(JAA)*, lai ļautu visu dalībvalstu kompetentajām iestādēm Kanādas kompetentās iestādes *Transport Canada (TCCA)* vārdā veikt uzdevumus, kas tām jāveic, lai ieviestu Regulu (EK) Nr. 216/2008, ar ko aizstāj Regulu (EK) Nr. 1592/2002, ar kuru paredz kopīgus noteikumus civilās aviācijas drošības jomā un izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru *(EASA)*;

   – ļaut katrai pusei būt pārliecinātai, ka otras puses reglamentējošajā procesā iesaistītās organizācijas spēj apmierinoši veikt atbilstības novērtēšanu un reglamentējošo uzraudzību, kas nepieciešamas, lai izdotu apstiprinājumus;

   – uzlabot sadarbību, paredzot pušu regulāru apspriešanos, lai nodrošinātu nolīguma apmierinošu darbību, jo īpaši, ieviešot atbilstošus sadarbības mehānismus, lai savstarpēji pārbaudītu nolīguma īstenošanā iesaistīto reglamentējošo organizāciju pastāvīgu piemērotību un spēju;

– izveidot sistēmu, lai pastāvīgi uzraudzītu nolīguma un jo īpaši tā pielikumu, kas ir nolīguma sastāvdaļa, darbību, un ļaut nolīgumu efektīvi pārvaldīt apvienotai komitejai, kuru veido abu pušu pārstāvji un kurai uzticēts laikus konstatēt problēmas un ierosināt risinājumus jebkādām problēmām, kas rodas saistībā ar nolīguma īstenošanu.

2. SARUNU PROCESS

6. Sarunas ar Kanādu bija vērstas uz to, kā panākt, lai tiktu savstarpēji atzīti apstiprinājumi, kas apliecina gaisa kuģa, tajā uzstādīto sastāvdaļu un ierīču lidojumderīgumu, kā arī to projektēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē iesaistīto organizāciju sertificēšanai nepieciešamie apstiprinājumi. Šos apstiprinājumus izdotu jebkura puse, piemērojot noteiktas procedūras attiecībā uz lidojumderīgumu un tehnisko apkopi. Sarunu laikā abas puses nolēma izklāstīt sīki izstrādātu informāciju par šīm procedūrām atsevišķos nolīguma pielikumos.

7. Komisija un *Transport Canada* parafēja nolīguma un tā pielikumu tekstu Briselē 2007. gada 25. aprīlī. Tā kā Kanādas pusē tajā laikā ritēja iekšējo revīzijas procedūru un uzraudzības kontroles sistēmas reorganizācija, Komisija un *EASA* lūdza, lai Kanādas puse uzticības veicināšanas dialogā pamato Kopienai jauno procedūru efektivitāti, jo īpaši attiecībā uz tehnisko apkopi un tehniskās apkopes organizāciju uzraudzību, pirms abas puses turpina saskaņot iekšējās procedūras, lai parakstītu nolīgumu.

8. Uzticības veicināšanas nolūkā starp *EASA* un *TCCA* notika vairākas tikšanās, lai sagatavotu metodisko materiālu par tehnisko apkopi un saistītajām tehniskās novērtēšanas darbībām, kurās piedalījās abu pušu tehniskie pārstāvji. Balstoties uz kopīgu darbu, Kopiena un Kanāda jau ir guvusi pieredzi un veidojusi uzticību Kanādas sistēmai vienmērīgā un efektīvā sadarbībā *JAA* ietvaros. Tāpēc radās vajadzība izprast un novērtēt, kādā mērā *Transport Canada* plānotās pārmaiņas ietekmētu tās pašreizējo drošības pārvaldības sistēmu un nolīguma piemērošanu, precīzāk – uzticības saglabāšanu starp abām pusēm.

9. Izmaiņas *Transport Canada* iekšējās revīzijas procedūrās un uzraudzības kontroles sistēmā tiktu ieviestas divos posmos:

– pirmais posms bija *Transport Canada* reglamentējošajā kontrolē esošo uzņēmumu drošības situācijas analīze, pamatojoties uz riska novērtējumu un iestādes jaudas vajadzībām, lai nodrošinātu, ka tās reglamentējošās prasības tiek pareizi ieviestas un izpildītas, neietekmējot iedibinātās uzraudzības procedūras;

– otrais posms tiktu izmantots, lai vajadzības gadījumā ieviestu izmaiņas, balstoties uz pirmā posma laikā veiktajā riska novērtējumā gūto pieredzi un rezultātiem.

10. Tā kā paredzētās izmaiņas, iespējams, varētu ietekmēt tehnisko apkopi un Kanādas iestāžu veikto uzraudzību pār tehniskās apkopes organizācijām, kas atrodas Kanādā, *EASA* tika vairākkārt sniegta informācija par *TCCA* jauno pieeju uzņēmumu uzraudzībā (pamatojoties uz riska novērtējumu un drošības pārvaldības sistēmām) – 2007. gada 23. un 24. aprīlī Ķelnē un 2007. gada 6. jūnijā Prāgā. Iesniegtā informācija liecināja, ka pirmā posma laikā izmaiņas deva kopumā pozitīvus

rezultātus, jo tās ļāva iestādei labāk noteikt prioritātes savu resursu piešķiršanā, novērtējot tās reglamentējošajā kontrolē esošo uzņēmumu risku un tādā veidā padarot iejaukšanos mērķtiecīgu. Pēc šiem informatīvajiem ziņojumiem tika rīkots *EASA* Standartizācijas grupas apmeklējums Otavā (no 2007. gada 17. līdz 22. septembrim). Apmeklējuma laikā papildus dažādiem paskaidrojumiem par to, kā *TCCA* veic uzraudzību, *EASA* veica pārbaudi (TASS – tehniskās apkopes starptautiskā standartizācija), lai izskaidrotu jauno *TCCA* pieeju. Tā kā pirmā posma laikā nemainījās pastāvīgā lidojumderīguma un tehniskās apkopes pārbaužu periodiskums, apmeklējums apstiprināja izmaiņu pozitīvo ietekmi uz Kanādas sistēmu.

11. Pirmais posms vēl turpinās. Dažādu *EASA* un *Transport Canada* pārstāvju tikšanos laikā aģentūrai bija iespēja paust savu vispārējo gandarījumu par to, ka *TCCA* Kanādā ieviestā sistēma nodrošina Kopienas sistēmai līdzvērtīgu drošības līmeni. Lai spētu paredzēt un labāk pārvaldīt jebkādas modulācijas tehniskās apkopes organizācijās rīkotajās pārbaudēs, kuras var ieviest otrā posma laikā, *EASA* un *TCCA* izmantos saskaņā ar nolīgumu izveidoto apvienoto nozares komiteju tehniskās apkopes jomā, lai nodrošinātu, ka pastāvīgi tiek saglabāta uzticība abu pušu uzraudzības sistēmai.

3. NOLĪGUMA JURIDISKAIS PAMATS

12. Saskaņā ar Tiesas praksi preču tirdzniecības tehnisko barjeru likvidēšana ietilpst vispārējās tirdzniecības politikas piemērošanas jomā, kā to paredz EK līguma 133. panta 1. punkts, un tātad ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē[1].

13. Turklāt, 2002. gada septembrī stājoties spēkā Regulai (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras *(EASA)* izveidi, kuru ir aizstājusi Regula (EK) Nr. 216/2008[2], Kopiena ir panākusi iekšējo saskaņošanu jomās, uz kurām attiecas minētā regula, t. i., sākotnējais un pastāvīgais lidojumderīgums (ieskaitot tehnisko apkopi), un aeronavigācijas ražojumu saderība ar vides aizsardzības prasībām. Šī regula ir papildināta ar īstenošanas pasākumu kopumu (Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003 un (EK) Nr. 2042/2003), kas nosaka prasības un procedūras, kuras jāievēro pieteikumu iesniedzējiem, sertifikātu saņēmējiem un iestādēm, lai nodrošinātu, ka vienmēr tiek ievērotas pamatregulas būtiskākās prasības un mērķi. Ierosinātais nolīgums ietekmē Kopienas tiesību aktus *ERTA* tiesu prakses nozīmē.

14. Tāpēc Komisija uzskata, ka Kopienas ekskluzīvā kompetencē ir noslēgt šo nolīgumu, pamatojoties uz EK līguma 133. panta 4. punktu un 80. panta 2. punktu.

---

1 Atzinums 1/94, PTO, [1994], *ECR* I-5267, 33. punkts. Atbilstīgi šai tiesu praksei savstarpējās atzīšanas nolīgumus par ražojumiem parasti noslēdz, pamatojoties uz EK līguma 133. pantu. Sk., piemēram, Padomes 1998. gada 22. jūnija Lēmumu 1999/78/EK par savstarpējās atzīšanas nolīguma noslēgšanu starp Eiropas Kopienu un Amerikas Savienotajām Valstīm (OV, L 31, 4.2.1999.).

2 Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu Nr. 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu Nr. 2004/36/EK (OV, L 79, 19.3.2008., 1. lpp.).

4. NOLĪGUMA STRUKTŪRA

15. Nolīgums, par kuru risināja sarunas, kopumā atspoguļo „klasiska" nolīguma struktūru aviācijas drošības jomā – *BASA*, kā sauc dalībvalstu un Kanādas divpusējos nolīgumus par aviācijas drošību. Tāpat kā *BASA*, arī šis nolīgums ir balstīts uz abpusēju vienas puses uzticību otras puses sistēmai un normatīvo atšķirību salīdzināšanu. Tāpēc tas paredz saistības un metodes sadarbībai starp eksportētāju un importētāju iestādi, lai importētāja iestāde varētu piešķirt savu sertifikātu aeronavigācijas ražojumam, sastāvdaļai vai ierīcei, nedublējot visus eksportētājas iestādes veiktos novērtējumus, kā arī strīdu izšķiršanas procedūras nolīguma grozīšanai.

16. Līdzekļi, kā to izdarīt, t. i., kā sadarboties un savstarpēji atzīt sertifikācijas atzinumus lidojumderīguma un tehniskās apkopes jomā (metodes, joma ražojumu vai pakalpojumu nozīmē, normatīvās atšķirības, ko žargonā sauc arī par „īpašiem nosacījumiem") ir izklāstīti nolīguma pielikumos.

17. Ar to nolīguma projekts atšķiras no pašreizējiem *BASA* nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm, tostarp Kanādu. Pašreizējos *BASA* nolīgumos tas, kas izklāstīts pielikumos, parasti civilās aviācijas iestādes līmenī ir iekļauts atsevišķās vienošanās, kurām nav saistoša līguma rakstura. Parasti šīs vienošanās sauc par *MIP* (tehniskās apkopes īstenošanas procedūras) un *IPA* (lidojumderīguma īstenošanas procedūras). Praksē *BASA* nolīgumu noteikumu stāšanās spēkā var notikt tikai pēc *IPA* un/vai *MIP* parakstīšanas, jo tie ir dokumenti, kas nosaka, kā sasniegt *BASA* nolīgumu mērķus. Jau sarunu sākumā abas puses vienojās, ka īpašās procedūras, kuras ļauj abām pusēm savstarpēji atzīt sertifikācijas atzinumus divās jomās – konstrukcijas un ražošanas sertifikācijas un tehniskās apkopes organizācijas apstiprināšanas jomā – ir jāiekļauj pielikumos, kuri būtu vienādi saistoši abām pusēm un kļūtu par nolīguma sastāvdaļu.

18. Nolīguma projekts dod pusēm iespēju izvērtēt metodes, kā turpmāk veicināt nolīguma darbību un ieteikt izmaiņas, tostarp jaunu pielikumu pievienošanu nolīgumam ar Apvienotās komitejas starpniecību. Tas atstāj pusēm izvēles brīvību attiecībā uz veidiem, kā grozīt nolīgumu un tā pielikumus, ievērojot vienotu grozījumu izdarīšanas kārtību, kura noslēdzas, kad katra puse paziņo otrai pusei par savu iekšējo procedūru pabeigšanu, lai saskaņotais nolīgums stātos spēkā. Jo īpaši gadījumos, kad izmaiņu priekšmets ir grozījumi esošajos pielikumos vai jaunu pielikumu pievienošana, puses var vienoties grozīt nolīgumu, vienkārši savstarpēji apmainoties ar diplomātiskām notām.

19. Turklāt nolīguma projekts kopumā sniegs Kopienai labumu, ja tā iedibinās sertifikācijas atzinumu abpusējas atzīšanas kārtību visās lidojumderīguma jomās attiecībā uz visām dalībvalstīm. Jāpiebilst, ka pašlaik tikai sešām dalībvalstīm ir divpusēji nolīgumi ar Kanādu par ražojumu sertificēšanu. Pašlaik *Transport Canada* arī ir pieņēmusi Eiropas administrāciju atzinumus, īpaši ja tie ir īstenoti *JAA* aizbildnībā, lai izsniegtu savus apstiprinājumus. Savukārt *JAA* ir veikusi revīziju Kanādas sistēmā un piekritusi slēgt „ārpakalpojumu līgumus" ar Kanādas administrāciju, kuros precizēs kārtību, kas jāievēro, lai *JAA* varētu ieteikt savām dalībiestādēm atzīt Kanādas puses atzinumus. Līdzīga pieeja tiek izmantota, lai apstiprinātu tehniskās apkopes organizācijas; šajā jomā ir noslēgti tikai seši oficiāli nolīgumi. Arī šajā jomā ir noslēgts „ārpakalpojumu līgums" starp *Transport Canada*

un *JAA*, kas dod iespēju tās dalībiestādēm atzīt Kanādas remonta stacijas (tehniskās apkopes organizācijas), kuras atrodas Kanādas administrācijas uzraudzībā. Pašlaik nav nekādu vienošanos par aeronavigācijas ražojumu sertifikāciju vides aizsardzības prasību atbilstības jomā.

5. NOLĪGUMA SATURS

5.1. Skaidras abu pušu tiesības un pienākumi

20. Nolīgums neierosina pārsniegt to, kas pieļaujams katras puses piemērojamajos tiesību aktos. Eiropas Kopienas piemērojamie tiesību akti ir Regula (EK) Nr. 216/2008, ar kuru aizstāj Regulu (EK) Nr. 1592/2002, un tās īstenošanas pasākumi, tostarp jebkādi tās grozījumi.

21. Kopienas sistēma ir pilnībā atspoguļota teksta projektā, kur noteikta skaidra uzdevumu nošķiršana attiecībā uz aeronavigācijas ražojumu un sastāvdaļu sertifikāciju un šādu ražojumu un sastāvdaļu projektēšanā un ražošanā iesaistīto organizāciju sertifikāciju.

22. Attiecībā uz tehnisko apkopi, balstoties uz labo pieredzi, kas gūta divpusējās attiecībās starp Kanādu un *JAA*, Kanādas puse ierosināja pārsniegt darbības jomu, kas noteikta Regulas (EK) Nr. 216/2008 12. panta 1. punktā, kurš līdzīgi agrākās Regulas (EK) Nr. 1592/2002 9. panta 1. punktam paredz, ka, noslēdzot starptautisku nolīgumu, sertifikātus var izsniegt *EASA* vai dalībvalstu iestādes, pamatojoties uz trešo valstu iestāžu izsniegtajiem sertifikātiem. Tiešām, Kanādas iestādes ierosināja izsniegt apstiprinājumus Kanādā izvietoto *EASA* tehniskās apkopes organizāciju vārdā, kuras veic tehnisko apkopi EK konstruētajiem gaisa kuģiem un to sastāvdaļām, un tad aģentūrai vairs nevajadzētu izsniegt savus sertifikātus un apstiprinājumus, pamatojoties uz *Transport Canada* izsniegtajiem sertifikātiem un apstiprinājumiem. Šāds priekšlikums atspoguļoja Kanādas puses vēlmi panākt pilnīgu savstarpējo atzīšanu tehniskās apkopes jomā.

23. Komisija uzskata, ka Regulas (EK) Nr. 216/2008 12. panta 1. punkta nosacījumi neliedz Kopienai slēgt starptautisku vienošanos, sakarā ar kuru trešās valsts kompetentas iestādes izsniegtie sertifikāti automātiski būtu derīgi Kopienā.

Paturot to prātā, nolīgums nosaka šādu kārtību tehniskās apkopes jomā:

– puses vienojas, ka tehniskās apkopes procedūrā atbilstība piemērojamajiem tiesību aktiem, kas attiecas uz katras puses tehnisko apkopi, un reglamentējošajām prasībām, kas precizētas šīs procedūras B1. papildinājumā, ir atbilstība otras puses piemērojamajiem tiesību aktiem;

– puses vienojas, ka tehniskās apkopes procedūrā katras puses kompetento iestāžu sertifikācijas prakse un procedūras nodrošina līdzvērtīgu pamatu atbilstībai iepriekš minētajām prasībām;

– puses vienojas, ka tehniskās apkopes procedūrā attiecīgie abu pušu standarti, kas reglamentē tehniskās apkopes personāla licencēšanu, tiek uzskatīti par līdzvērtīgiem.

5.2. Skaidri līdzekļi pilnvaru mērķu sasniegšanai

24. Projektā noteikts, ka katra puse atzīst otras puses atbilstības atzinumus, kas sniegti pēc minētajām otras puses procedūrām, ja tie veikti saskaņā ar pielikumu noteikumiem (3. panta 1. punkts).

25. Projekta tekstā atzītas katras puses reglamentējošās iestādes tiesības izdot sertifikātus, kas apliecina atbilstību otras puses sistēmai otras puses vārdā (3. panta 1. punkts).

26. Lai nodrošinātu, ka, izmantojot atbilstošu mehānismu, tiek uzturēta savstarpēja uzticība, nolīgumā noteikts, ka tiek radīta pastāvīgas sadarbības un apspriešanās sistēma ar uzlabotas sadarbības palīdzību saistībā ar revīzijām, pārbaudēm, laicīgu informēšanu un apspriešanos par visiem attiecīgās jomas jautājumiem (8. pants par abpusējo sadarbību, atbalstu un pārredzamību).

5.3. Regulāra apspriešanās un ātra strīdu atrisināšana

27. Nolīgums ir iecerēts tā, lai vienmērīgā ikdienas darbībā pēc iespējas drīzāk atrisinātu tehniskos jautājumus, kas rodas saistībā ar tā īstenošanu. Tamdēļ ir izveidota pušu Apvienotā komiteja, kā arī apakškomitejas – Apvienotā sertifikācijas komiteja un Apvienotā tehniskās apkopes komiteja, kuras sniedz pārskatu Apvienotajai komitejai un uzrauga pielikumu piemērošanu. Apvienotajai komitejai un arī apakškomitejām ir gan konsultantu, gan vidutāja funkcija, lai nodrošinātu pareizu nolīguma darbību, paredzot forumu pušu domstarpību atrisināšanai (9. pants (Apvienotā komiteja), kā arī 1. pielikuma 2.2. punkts par sertifikāciju un 2. pielikuma 4.2. punkts par tehnisko apkopi).

28. Apvienotai komitejai ir uzticēts apspriest un ieteikt pusēm jebkādus nolīguma un tā pielikumu grozījumus un izstrādāt reglamentējošās sadarbības un pārredzamības darba procedūras attiecībā uz visām darbībām, kuras nav izstrādātas apakškomitejās. Šādā veidā tajās jomās, ko neskar abi pielikumi, bet ko regulē Kopienas tiesību akti (piem., gaisa kuģu ekspluatācija, licences vai kompleksās mācību iekārtas), apspriedes var noritēt konstruktīvi, lai sagatavotu pamatu jebkādiem turpmākiem nolīguma grozījumiem.

29. Apspriešanos var pieprasīt jebkurā laikā (15. pants). Tomēr pusēm jāveic visi pasākumi, lai mēģinātu atrisināt tehniskos jautājumus pēc iespējas zemākā institucionālā līmenī, pirms tie kļūst par „strīdiem”.

5.4. Augstas savstarpējās uzticības otras puses sistēmai uzturēšana

30. Lai uzturētu augstu uzticības līmeni jebkuras puses sākotnējai un turpmākai lidojumderīguma sertifikācijas sistēmai, Kopiena un Kanāda uzņemas noteiktas saistības:

- informēt otru pusi par to, kas ir „kompetentā iestāde”; Kopienai tas nozīmē iesniegt Kanādas pusei paziņojumu, ka *EASA* ir sekmīgi veikusi revīziju valsts aviācijas iestādē un ka šī revīzija apliecina attiecīgās iestādes pilnīgu atbilstību Kopienas tiesību aktiem, kompetenci attiecībā uz Kanādas tiesību aktu prasībām attiecīgajās jomās un spēju saskaņā ar pielikumiem (5. panta 2. un 3. punkts) pildīt pienākumus, kas skar sertifikāciju un tehnisko apkopi;

- veicot regulāras revīzijas, pārliecināties, ka valsts aviācijas iestādes, kas otrai pusei ir paziņotas kā „kompetentās iestādes", saglabā spēju pildīt pienākumus, kuri izriet no nolīguma un tā pielikumiem (5. panta 5. punkts);

- sadarboties kvalitātes nodrošināšanā un savstarpēji atļaut piedalīties standartizācijas pārbaudēs un savstarpējos atbilstības novērtējumos (iestādēs un uzņēmumos) (5. panta 6. punkts un 8. panta 5. punkts);

- apmainīties ar informāciju par drošību, jo īpaši pieejamo informāciju par nelaimes gadījumiem vai starpgadījumiem (8. panta 4. punkts), un informācijas apmaiņā nodrošināt pietiekamu konfidencialitāti (11. pants);

- pusēm savstarpēji paziņot par visām piemērojamajām prasībām un informēt sākuma posmā par reglamentējošām un organizatoriskām izmaiņām (8. pants).

31. Šajā jautājumā izpaužas atšķirība starp šo nolīgumu un nolīgumu, kas noslēgts starp EK un Amerikas Savienotajām Valstīm par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā – Kanāda kā priekšnoteikumu šā nolīguma parakstīšanai un noslēgšanai nav pieprasījusi uzticības veidošanas procesu, ko veidotu Kanādas (vai kopīgas) pārbaudes *EASA* vai valsts aviācijas iestādēs. Turpretim Amerikas Savienotās Valstis uzstāja uz a) pārbaudēm *EASA* un valsts aviācijas iestādēs, lai iekļautu tās atzīto kompetento iestāžu skaitā attiecībā uz diviem pielikumiem: par sertifikāciju un tehnisko apkopi; b) "sertifikācijas projektu izsekošanu", kuras ietvaros ASV Federālā aviācijas administrācija (*FAA*) sekoja līdzi vairākiem *EASA* īstenotiem sertifikācijas projektiem attiecībā uz tipa sertifikāciju un papildu tipa sertifikātiem, lai pirms nolīguma parakstīšanas un noslēgšanas iepazītos ar aģentūras ievērotajām procedūrām.

5.5. Stingri aizsargpasākumi

32. Nolīguma projekta teksts ir sagatavots, lai sniegtu pusēm vajadzīgo elastīgumu nekavējoties reaģēt uz drošības problēmām vai panākt augstāku aizsardzības līmeni, ko tās uzskata par atbilstīgu drošībai (6. pants). Lai dotu iespēju abām pusēm risināt šādas situācijas, nepakļaujot riskam nolīguma spēkā esību, ir paredzētas īpašas procedūras.

33. Tomēr, ja puses nespēj pietiekami uzlabot konkrētu situāciju, nolīguma projekta tekstā, pirmkārt, ir paredzēta iespēja apturēt apstrīdētās kompetentās iestādes atzinumu pieņemšanu (10. pants) un, otrkārt, ir paredzēti līdzekļi un procedūras, kas jāievēro, lai izbeigtu kādas nolīguma daļas darbību vai visu nolīgumu pilnībā (16. panta 2. punkts).

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma parakstīšanu starp Eiropas Kopienu un Kanādu par civilās aviācijas drošību

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 80. panta 2. punktu un 133. panta 4. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmās daļas pirmo teikumu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[3],

tā kā:

(1) Atbilstoši Padomes lēmumam, ar kuru atļauj Komisijai uzsākt sarunas[4], Komisija Kopienas vārdā ar Kanādu ir apspriedusi nolīgumu par civilās aviācijas drošību.

(2) Komisijas apspriestais nolīgums ir jāparaksta, paredzot tā iespējamu noslēgšanu vēlāk.

(3) Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz ar šā nolīguma stāšanos spēkā var izbeigt to divpusējo nolīgumu darbību, ko tās noslēgušas ar Kanādu par to pašu tematu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Kopienas vārdā atļauj parakstīt Eiropas Kopienas un Kanādas nolīgumu (turpmāk – „nolīgums") par civilās aviācijas drošību ar nosacījumu, ka Padome pieņem lēmumu par šā nolīguma noslēgšanu. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

Ja minēto nolīgumu noslēdz, Padomes priekšsēdētājs ar šo tiek pilnvarots izraudzīt personu(-as), kam piešķirtas pilnvaras parakstīt nolīgumu Kopienas vārdā.

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs

---

[3] OV C , , . lpp.
[4] SEC(2004) 213 galīgā redakcija, 25.2.2004.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma parakstīšanu starp Eiropas Kopienu un Kanādu par civilās aviācijas drošību

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 80. panta 2. punktu un 133. panta 4. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmās daļas pirmo teikumu, 300. panta 3. punkta pirmo daļu un 300. panta 4. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[5],

tā kā:

(1) Atbilstoši Padomes lēmumam, ar kuru atļauj Komisijai uzsākt sarunas, Komisija Kopienas vārdā ar Kanādu ir apspriedusi nolīgumu par civilās aviācijas drošību.

(2) Kopienas vārdā nolīgumu .. parakstīja, paredzot tā iespējamu noslēgšanu vēlāk atbilstīgi Padomes Lēmumam ../../EK.

(3) Nolīgums ir jāapstiprina.

(4) Ir jāparedz procesuālā kārtība, kā Kopiena var piedalīties ar nolīgumu izveidotajās kopīgajās struktūrās un kā pieņem noteiktus lēmumus, jo īpaši par grozījumiem nolīgumā un tā pielikumos, par jaunu pielikumu pievienošanu, atsevišķu pielikumu izbeigšanu, apspriešanos un strīdu risinājumiem, kā arī par aizsargpasākumu pieņemšanu.

(5) Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz ar šā nolīguma spēkā stāšanos var izbeigt to divpusējo nolīgumu darbību, ko tās noslēgušas ar Kanādu par to pašu tematu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

(1) Kopienas vārdā apstiprina nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Kanādu par civilās aviācijas drošību.

(2) Nolīguma teksts ir šā lēmuma pielikumā.

[5] OV C , , . lpp.

(3) Padomes priekšsēdētājs ir pilnvarots iecelt personu, kam ir tiesības veikt nolīguma 16. panta 1. punktā paredzēto paziņošanas procedūru.

2. pants

(1) Pušu Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 9. punktu, Kopienu pārstāv Eiropas Komisija, kurai palīdz Eiropas Aviācijas drošības aģentūra, un papildina aviācijas iestādes dalībvalstu pārstāvju statusā.

(2) Ar šā nolīguma A pielikuma 2. punktu izveidotajā Apvienotajā sertifikācijas komitejā un ar B pielikuma 4. punktu izveidotajā Apvienotajā tehniskās apkopes komitejā Kopienu pārstāv Eiropas Aviācijas drošības aģentūra, kurai palīdz tās aviācijas iestādes, uz kurām tiešā veidā attiecas konkrētās tikšanās darba kārtība.

3. pants

(1) Komisija, apspriedusies ar Padomes apstiprinātu īpašo komiteju, nosaka, kāda nostāja pušu Apvienotajā komitejā jāpieņem Kopienai attiecībā uz šādiem jautājumiem:

– nolīguma 9. panta 3. punktā paredzēto pušu Apvienotās komitejas iekšējo vadības procedūru pieņemšana vai grozījumi šajās procedūrās.

(2) Komisija, apspriedusies ar 1. punktā minēto īpašo komiteju, var īstenot šādu rīcību:

– veikt aizsargpasākumus atbilstīgi nolīguma 6. pantam;

– pieprasīt apspriešanos atbilstīgi nolīguma 15. pantam;

– pārtraukt kādas sertifikācijas pieņemšanas procesu un anulēt šādu pārtraukšanu atbilstīgi nolīguma 10. pantam.

(3) Padome ar kvalificētu balstu vairākumu lemj par Komisijas priekšlikumu šādos jautājumos:

– papildu pielikumu pieņemšanu atbilstīgi nolīguma 16. panta 5. punktam;

– jebkuriem citiem nolīguma grozījumiem, kas neietilpst 1. punkta piemērošanas jomā;

– atsevišķu pielikumu izbeigšanu atbilstīgi nolīguma 16. panta 3. punktam.

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs

PIELIKUMS

NOLĪGUMS

STARP EIROPAS KOPIENU UN KANĀDU PAR CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBU

EIROPAS KOPIENA un KANĀDA (turpmāk – „puses”),

ŅEMOT VĒRĀ, ka, ilglaicīgi praktizējot tehniskās informācijas apmaiņu un divpusējus nolīgumus starp Eiropas Kopienas (EK) dalībvalstīm un Kanādu, katra puse ir atzinusi, ka otras puses standarti un sistēmas attiecībā uz civilās aeronavigācijas ražojumu lidojumderīguma un vides aizsardzības prasību atbilstības sertifikāciju vai atzīšanu ir pietiekami līdzvērtīgi šīs puses standartiem un sistēmām, lai šā nolīguma slēgšana būtu praktiski iespējama;

ATZĪSTOT augošo tendenci konstruēt un ražot civilās aeronavigācijas ražojumus un apmainīties ar tiem starptautiskā mērogā;

VĒLOTIES veicināt civilās aviācijas drošību, vides kvalitāti un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī sekmēt civilās aeronavigācijas ražojumu apmaiņu;

VĒLOTIES sekmēt sadarbību un paaugstināt efektivitāti jautājumos, kas saistīti ar civilās aviācijas drošību;

ŅEMOT VĒRĀ, ka pušu sadarbība var pozitīvi ietekmēt plašāku starptautiskās saskaņotības veicināšanu attiecībā uz standartiem un procesiem;

ŅEMOT VĒRĀ iespējamo ekonomiskā sloga samazināšanos, ko aviācijas nozarei un ekspluatantiem uzliek nevajadzīgas tehniskās pārbaudes, novērtējumi un testēšana;

ATZĪSTOT savstarpējo labumu, ko sniedz uzlabotas procedūras apstiprinājumu un testu abpusējā atzīšanā attiecībā uz lidojumderīgumu, vides aizsardzību, gaisa kuģu tehniskās apkopes iekārtām un pastāvīgu lidojumderīgumu;

ATZĪSTOT, ka jebkādai šādai abpusējai atzīšanai ir jāpiedāvā atbilstības nodrošinājums attiecībā uz piemērojamajiem tehniskajiem noteikumiem vai standartiem, kuri ir līdzvērtīgi nodrošinājumam, kādu piedāvā attiecīgās puses iekšējās procedūras;

ATZĪSTOT, ka jebkādai šādai abpusējai atzīšanai ir nepieciešams arī, lai katra puse uzticētos otras puses veikto atbilstības novērtējumu pastāvīgai ticamībai;

ATZĪSTOT attiecīgās pušu saistības, ko uzliek divpusējie, reģionālie un daudzpusējie nolīgumi attiecībā uz civilās aviācijas drošību un atbilstību vides aizsardzības prasībām,

IR PANĀKUŠAS ŠĀDU VIENOŠANOS.

1. pants

Mērķi

Šā nolīguma mērķi:

(a) atbilstīgi katras puses spēkā esošajiem tiesību aktiem iedibināt principus un kārtību, kas ļautu abpusēji atzīt apstiprinājumus, ko izsniegušas katras puses kompetentās iestādes šā nolīguma darbības jomās, kā noteikts 4. pantā;

(b) ļaut pusēm pielāgoties augošajai tendencei konstruēt un ražot civilās aeronavigācijas ražojumus, nodrošināt tiem tehnisko apkopi un apmainīties ar tiem starptautiskā mērogā, ievērojot pušu kopīgās intereses civilās aviācijas drošības un vides kvalitātes jomā;

(c) veicināt sadarbību, kas ļautu sasniegt izvirzītos mērķus drošības un vides kvalitātes jomā;

(d) veicināt un sekmēt pastāvīgu apmaiņu ar civilās aeronavigācijas ražojumiem un pakalpojumiem.

2. pants

Definīcijas

Uz nolīgumu attiecas šādi termini un definīcijas:

(a) „lidojumderīguma apstiprinājums” ir atzinums, ka civilās aeronavigācijas ražojuma konstrukcija vai konstrukcijas izmaiņas atbilst standartiem, ko nosaka katras puses spēkā esošie, piemērojamie tiesību akti, vai ka kāds atsevišķs ražojums atbilst projektam, kas atzīts par atbilstošu šiem standartiem un ir drošas ekspluatācijas stāvoklī;

(b) „civilās aeronavigācijas ražojums” ir jebkāds civilās aviācijas gaisa kuģis, gaisa kuģa dzinējs, propelleris vai iekārta, ierīce, daļa vai sastāvdaļa, kas tajā uzstādīta vai ko paredzēts tajā uzstādīt;

(c) „kompetentā iestāde” ir valsts aģentūra vai organizācija, ko attiecīgā puse ir izraudzījusies par kompetento iestādi šā nolīguma izpratnē un kas izmanto likumīgas tiesības novērtēt civilās aeronavigācijas ražojumu vai pakalpojumu atbilstību, uzraudzīt un kontrolēt to lietošanu vai pārdošanu attiecīgās puses jurisdikcijā, un kas var veikt piespiedu darbības, lai nodrošinātu, ka šie ražojumi vai pakalpojumi, kas tiek laisti tirgū attiecīgās puses jurisdikcijā, atbilst piemērojamajām tiesiskajām prasībām;

(d) „ekspluatācijas prasības konstrukcijai” ir ekspluatācijas vai vides aizsardzības prasības, kas ietekmē vai nu ražojuma konstrukcijas īpašības, vai konstrukcijas datus, kuri saistīti ar attiecīgā ražojuma ekspluatāciju vai tehnisko apkopi un kas padara to piemērotu kādam īpašam ekspluatācijas veidam;

(e) „apstiprinājums par atbilstību vides aizsardzības prasībām” ir atzinums, ka civilās aeronavigācijas ražojums atbilst standartiem, ko katras puses teritorijā nosaka

piemērojamie spēkā esošie tiesību akti attiecībā uz trokšņa līmeni un/vai izplūdes gāzu izmeti;

(f) „tehniskā apkope” ir civilā aeronavigācijas ražojuma pārbaude, kapitālais remonts, remonts, konservācija vai daļu, ierīču vai sastāvdaļu nomaiņa, izņemot pārbaudi pirms reisa, lai nodrošinātu šāda ražojuma nepārtrauktu lidojumderīgumu; tā ietver pārveidojumu veikšanu, bet neietver remontdarbu un pārveidojumu plānošanu;

(g) „uzraudzība” ir kompetentās iestādes veikta periodiska kontrole, lai noteiktu pastāvīgu atbilstību attiecīgiem piemērojamiem standartiem;

(h) „tehniskais aģents” attiecībā uz Kanādu ir Kanādas organizācija, kas atbild par civilo aviāciju; un attiecībā uz Eiropas Kopienu – Eiropas Aviācijas drošības aģentūra *(EASA)*.

3. pants

Vispārīgās saistības

1. Atbilstīgi šā nolikuma pielikumiem, kas ir tā sastāvdaļa, katra puse pieņem vai atzīst to īpašo procedūru rezultātus, kuras izmantotas, lai novērtētu atbilstību attiecīgās puses konkrētajiem likumdošanas, reglamentējošajiem un administratīvajiem pasākumiem, ko īsteno otras puses kompetentās iestādes, izpratnei, ka izmantotās atbilstības novērtēšanas procedūras nodrošina atbilstību, kas apmierina saņēmēju pusi, piemērojamajiem likumdošanas, reglamentējošajiem un administratīvajiem pasākumiem, ko īsteno attiecīgā puse un kas ir līdzvērtīgi nodrošinājumam, ko sniedz saņēmējas puses iekšējās procedūras.

2. Šā panta 1. punktu piemēro tikai tad, kad pārejas noteikumi, kas var būt iekļauti nolīguma pielikumos, izbeidz savu darbību.

3. Šo nolīgumu neinterpretē tā, ka tas paredz Pušu standartu vai tehnisko noteikumu abpusēju atzīšanu, un, ja vien šajā nolīgumā nav noteikts citādi, tas neparedz standartu vai tehnisko noteikumu līdzvērtības savstarpēju atzīšanu.

4. Neko šajā nolīgumā neinterpretē tā, ka ar šā nolīguma piemērojamo pielikumu tiek ierobežotas pušu tiesības — izmantojot likumdošanas, reglamentējošos un administratīvos pasākumus — noteikt aizsardzības līmeni, kādu attiecīgā puse uzskata par piemērotu attiecībā uz drošību, vides aizsardzību un kā citādi saistībā ar risku.

5. Atzinumiem, ko sniedz pilnvarotas personas vai apstiprinātas organizācijas, kurām kādas puses piemērojamie tiesību akti dod tiesības sniegt tādus pašus atzinumus kā kompetentajai iestādei, šajā nolīgumā ir tāds pats spēks, kā kompetentās iestādes atzinumiem. Katras puses organizācija, kas ir atbildīga par šā nolīguma īstenošanu, atbilstīgi 7. pantam vajadzības gadījumā un iepriekš informējot savu otras puses sadarbības partneri, ir tiesīga tieši sadarboties ar šīs otras puses pilnvaroto personu vai apstiprināto organizāciju.

4. pants

Vispārīgā piemērošanas joma

1. Šis nolīgums attiecas uz:

(a) civilo aeronavigācijas ražojumu lidojumderīguma apstiprināšanu un uzraudzību;

(b) ekspluatācijā esošo gaisa kuģu pastāvīgo lidojumderīgumu;

(c) ražošanas un izstrādes iekārtu apstiprināšanu un uzraudzību;

(d) tehniskās apkopes iekārtu apstiprināšanu un uzraudzību;

(e) civilo aeronavigācijas ražojumu apstiprināšanu attiecībā uz atbilstību vides aizsardzības prasībām un vides testēšanu; un

(f) saistītajiem sadarbības pasākumiem.

2. Eiropas Kopienai īstenojot savu kompetenci attiecībā uz gaisa pārvadājumiem, gaisa kuģa apkalpes locekļu licencēšanu un uzskates mācību ierīču apstiprināšanu, puses saskaņā ar 16. pantā noteikto procedūru var vienoties par papildu pielikumiem, tostarp par katrai jomai īpašiem pārejas noteikumiem.

5. pants

Kompetentās iestādes

1. Ja saskaņā ar kādas puses tiesību aktiem organizācija ir piemērota, otra puse to atzīst par kompetento iestādi, kad attiecīgā puse ir veikusi tajā revīziju, lai noteiktu, ka:

(a) tā pilnībā atbilst attiecīgās puses tiesību aktu prasībām;

(b) tā zina otras puses prasības attiecībā uz piemērotās sertifikācijas tipu un apjomu, un

(c) tā spēj pildīt pielikumos noteiktos pienākumus.

2. Katra puse paziņo otrai pusei par savu kompetento iestādi, kad tā ir sekmīgi pabeigusi revīziju. Otra puse ir tiesīga apstrīdēt kompetentās iestādes tehnisko kompetenci vai atbilstību saskaņā ar šā panta 6. punktu.

3. Organizācijas, kas norādītas 1. un 2. papildinājumā, tiek uzskatītas par atbilstošām šā panta 1. punkta nosacījumiem, lai tās spētu īstenot attiecīgi A un B pielikumu laikā, kad šis nolīgums stājas spēkā.

4. Puses nodrošina, ka to kompetentās iestādes spēj un saglabā spēju pienācīgi novērtēt ražojumu vai organizāciju atbilstību, kā to paredz un nosaka šā nolīguma pielikumi. Tādēļ puses nodrošina, ka to kompetentajās iestādēs regulāri tiek veiktas revīzijas vai novērtēšana.

5. Puses vajadzības gadījumā konsultējas, lai saglabātu uzticību jautājumā par atbilstības novērtējuma procedūrām. Šīs konsultācijas var ietvert vienas puses līdzdalību regulārajās revīzijās, kas saistītas ar atbilstības novērtējuma darbībām vai citiem novērtējumiem, ko veic otras puses kompetentās iestādes.

6. Ja kāda puse apstrīd kompetentās iestādes tehnisko kompetenci vai atbilstību, apstrīdētāja puse rakstveidā informē otru pusi par šo attiecīgās kompetentās iestādes tehniskās

kompetences vai atbilstības apstrīdēšanu un par savu nodomu pārtraukt attiecīgās kompetentās iestādes atzinumu atzīšanu. Minētā apstrīdēšana notiek objektīvi un pamatoti.

7. Jebkādu apstrīdējumu, kas paziņots saskaņā ar šā panta 6. punktu, apspriež Apvienotā komiteja, kas izveidota atbilstīgi 9. pantam, un tā var nolemt pārtraukt šīs kompetentās iestādes atzinumu atzīšanu vai ka ir nepieciešama tās tehniskās kompetences pārbaude. Parasti minēto pārbaudi laikus veic tā puse, kuras jurisdikcijā ir attiecīgā kompetentā iestāde, taču puses šo pārbaudi var veikt arī kopīgi, ja par to vienojas.

8. Ja 30 dienu laikā pēc paziņošanas Apvienotā komiteja nespēj atrisināt apstrīdējumu, kas paziņots saskaņā ar šā panta 6. punktu, apstrīdētāja puse ir tiesīga pārtraukt attiecīgās kompetentās iestādes atzinumu atzīšanu, taču tā atzīst atzinumus, kurus šī kompetentā iestāde sniegusi pirms paziņojuma datuma. Minētā pārtraukšana paliek spēkā, kamēr Apvienotā komiteja atrisina šo jautājumu.

6. pants

Aizsargpasākumi

1. Neko šajā nolīgumā neinterpretē tā, ka tiek ierobežotas kādas puses tiesības izmantot visus atbilstošos un tūlītējos līdzekļus, ja ir pamatots risks, ka kāds ražojums vai pakalpojums:

   (a) apdraud personu veselību vai drošību;

   (b) neatbilst attiecīgās puses piemērojamajiem likumdošanas, reglamentējošajiem un administratīvajiem pasākumiem, kas ietilpst šā nolīguma piemērošanas jomā; vai

   (c) kā citādi neatbilst prasībām, kādas ir paredzētas šā nolīguma piemērojamajos pielikumos.

2. Ja kāda puse veic pasākumus atbilstīgi šā panta 1. punktam, tā rakstveidā informē otru pusi 15 darba dienas pirms attiecīgo pasākumu veikšanas, sniedzot arī pamatojumu.

7. pants

Saziņa

1. Puses vienojas, ka to saziņa jautājumā par šā nolīguma ieviešanu notiek:

   (a) attiecībā uz tehniskiem jautājumiem – ar tehnisko aģentu starpniecību;

   (b) par visiem citiem jautājumiem:

      – Kanādā – ar Satiksmes ministrijas starpniecību;

      – Eiropas Kopienā – attiecīgā gadījumā ar Eiropas Komisijas un dalībvalstu kompetento iestāžu starpniecību.

2. Parakstot šo nolīgumu, puses viena otrai paziņo attiecīgos kontaktpunktus.

8. pants

Savstarpējā sadarbība, palīdzība un pārredzamība

1. Katra puse nodrošina, ka otra puse ir informēta visiem tās attiecīgajiem likumiem, noteikumiem, standartiem un prasībām, kā arī sertifikācijas sistēmu.

2. Puses informē viena otru par piedāvātajiem būtiskajiem labojumiem savos attiecīgajos likumos, noteikumos, standartos un prasībās, kā arī sertifikācijas sistēmās, ciktāl šie labojumi var ietekmēt nolīgumu. Cik vien iespējams, tās piedāvā viena otrai iespēju izteikt piezīmes par šādiem labojumiem pienācīgi izskata šādas piezīmes.

3. Vajadzības gadījumā puses izstrādā procedūras reglamentējošai sadarbībai un attiecībā uz visu to savu darbību pārredzamību, kuras ietilpst šā nolīguma piemērošanas jomā.

4. Ievērojot savus piemērojamos tiesību aktus, puses vienojas pēc pieprasījuma un laicīgi sniegt viena otrai informāciju par nelaimes gadījumiem, starpgadījumiem vai atgadījumiem, kas attiecas uz šā nolīguma priekšmetu.

5. Lai izmeklētu un risinātu drošības jautājumus savstarpējā sadarbībā, puses izlases veidā ļauj viena otrai piedalīties otras puses veiktajās pārbaudēs un revīzijās vai rīko kopīgas pārbaudes un revīzijas, ja tas nepieciešams.

9. pants

Pušu apvienotā komiteja

1. Apvienoto komiteju veido abu pušu pārstāvji. Apvienotā komiteja ir atbildīga par šā nolīguma efektīvu darbību, un tā regulāri rīko sanāksmes, lai novērtētu nolīguma ieviešanas efektivitāti.

2. Apvienotā komiteja var izskatīt visus jautājumus, kas saistīti ar šā nolīguma darbību un īstenošanu. Proti, tā ir atbildīga par:

   (a) atbilstošu darbību izvērtēšanu un veikšanu attiecībā uz 5. punktā minētajiem apstrīdējumiem;

   (b) jebkura jautājuma, kas saistīts ar šā nolīguma piemērošanu un īstenošanu, izšķiršanu, tostarp jautājumu, kurus citādi neizšķir attiecīgās jomas apvienotā komiteja, kas izveidota saskaņā ar attiecīgo pielikumu;

   (c) paņēmienu izvērtēšanu, kā veicināt šā nolīguma darbību, un vajadzības gadījumā – par ieteikumu sniegšanu pusēm, lai grozītu nolīgumu;

   (d) konkrētu pielikumu grozījumu izvērtēšanu;

   (e) par papildu pielikumu izstrādes koordināciju, ja nepieciešams;

   (f) ja nepieciešams – par darba procedūru apstiprināšanu reglamentējošajai sadarbībai un visu 4. pantā minēto darbību pārskatāmībai, ja tās nav citādi izstrādājusi kāda no attiecīgās jomas apvienotajām komitejām.

3. Apvienotā komiteja izstrādā savu reglamentu viena gada laikā pēc šā nolīguma stāšanās spēkā.

10. pants

Abpusējās atzīšanas pienākumu pārtraukšana

1. Puse var pilnībā vai daļēji pārtraukt šā nolīguma pielikumā noteikto pienākumu izpildi, ja:

   (a) otra puse nepilda šā nolīguma pielikumā noteiktos pienākumus; vai

   (b) viena vai vairākas šīs puses kompetentās iestādes nespēj izpildīt jaunās vai papildu prasības, kādas otra puse ir pieņēmusi jomā, kuru regulē šā nolīguma attiecīgais pielikums; vai

   (c) otrai pusei vairs nav tiesisku un normatīvu līdzekļu un pasākumu, kādi nepieciešami šā nolīguma noteikumu ieviešanai.

2. Pirms pienākumu izpildes pārtraukšanas katra puse pieprasa konsultācijas saskaņā ar 15. pantu. Ja konsultācijas neatrisina domstarpības par kādu no pielikumiem, jebkura puse var paziņot otrai pusei par savu nodomu pārtraukt saskaņā ar to pielikumu izsniegto atbilstības atzinumu un apstiprinājumu atzīšanu, par kuru ir domstarpības. Šāds paziņojums ir rakstveidā, un tajā ir sīki izklāstīti pārtraukšanas iemesli.

3. Šāda pārtraukšana stājas spēkā 30 dienas pēc paziņojuma dienas, ja vien pirms šā termiņa beigām puse, kura ierosināja pārtraukšanu, rakstveidā nepaziņo otrai pusei, ka tā atsauc savu paziņojumu. Šāda pārtraukšana nedrīkst ietekmēt to atbilstības atzinumu, sertifikātu un apstiprinājumu derīgumu, ko attiecīgās puses tehniskais aģents vai kompetentā iestāde sniegusi pirms pārtraukšanas stāšanās spēkā. Jebkādu šādu pārtraukšanu, kas stājusies spēkā, var tūlīt atcelt, ja puses šajā nolūkā veic attiecīgu saraksti.

11. pants

Konfidencialitāte

1. Katra puse piekrīt tiesību aktos noteiktā mērā ievērot konfidencialitāti attiecībā uz informāciju, ko tā saņem no otras puses saskaņā ar šo nolīgumu.

2. Jo īpaši, ievērojot attiecīgos tiesību aktus, puses nenodod atklātībai un neļauj kompetentajai iestādei nodot atklātībai informāciju, ko tās saņem viena no otras saskaņā ar šo nolīgumu un kas uzskatāma par tirdzniecības noslēpumiem, konfidenciālu komerciālu un finanšu informāciju vai informāciju, kas saistīta ar nepabeigtu izmeklēšanu. Šādā izpratnē minētā informācija ir jāuzskata par patentētu, un tā ir attiecīgi jāmarķē.

3. Katra puse vai kompetentā iestāde, sniedzot par to informāciju otrai pusei vai otras puses kompetentajai iestādei, var izraudzīties to informācijas daļu, ko tā uzskata par neatklājamu.

4. Katra puse veic visus pamatotos preventīvos pasākumus, kādi nepieciešami, lai aizsargātu saskaņā ar šo nolīgumu saņemto informāciju no neatļautas atklāšanas.

12. pants

Izmaksu segšana

1. Par šajā nolīgumā noteiktajiem un otras puses sniegtajiem atbilstības novērtēšanas pakalpojumiem Puses nenosaka nekādas nodevas vai maksas fiziskām vai juridiskām personām, kuru darbību regulē šis nolīgums.

2. Katra puse cenšas nodrošināt, ka jebkādas nodevas vai maksas, ko tās tehniskais aģents nosaka juridiskām vai fiziskām personām, kuru darbību regulē šis nolīgums, ir taisnīgas, pamatotas un atbilstošas sniegtajiem sertifikācijas un uzraudzības pakalpojumiem, un nerada šķēršļus tirdzniecībai.

3. Katras puses tehniskais aģents ir tiesīgs ar nodevu un maksu palīdzību, kas noteiktas fiziskām vai juridiskām personām, kuru darbību regulē šis nolīgums, atgūt izmaksas, kas saistītas ar piemērojamā pielikuma īstenošanu un ar revīzijām un pārbaudēm, kas veiktas, piemērojot 5. panta 5. punktu un 8. panta 5. punktu.

13. pants

Citi nolīgumi

1. Ja vien nolīguma pielikumos nav noteikts citādi, tiesības un pienākumi, kas noteikti nolīgumā, kuru kāda puse noslēgusi ar trešo pusi, kas nav šā nolīguma dalībniece, nav spēkā attiecībā uz otru šā nolīguma pusi un neietekmē to jautājumā par trešā valstī izmantoto atbilstības novērtējuma procedūru rezultātu atzīšanu.

2. Stājoties spēkā, šis nolīgums aizstāj divpusējos aviācijas drošības nolīgumus, kas noslēgti starp Kanādu un Eiropas Savienības dalībvalstīm, attiecībā uz jebkuru jautājumu, kas ietverts šajā nolīgumā.

3. Šis nolīgums neietekmē pušu tiesības un pienākumus, kas paredzēti citos starptautiskos nolīgumos.

14. pants

Teritoriālā piemērošana

Ja vien nolīguma pielikumos nav noteikts citādi, šo nolīgumu piemēro, no vienas puses, teritorijās, uz kurām attiecas Eiropas Kopienas dibināšanas līgums, piemērojot to saskaņā ar minētā līguma noteikumiem, un, no otras puses, Kanādas teritorijā.

15. pants

Apspriešanās un strīdu izšķiršana

1. Katra puse var pieprasīt apspriešanos ar otru pusi par jebkādu ar šo nolīgumu saistītu jautājumu. Otra puse nekavējoties atbild uz šādu pieprasījumu un sāk apspriešanos laikā, par ko puses vienojas 45 dienu laikā.

2. Pusēm jādara viss iespējamais, lai pēc iespējas zemākā tehniskā līmenī mēģinātu atrisināt jebkādas savstarpējas domstarpības par šajā nolīgumā paredzēto sadarbību, rīkojot apspriešanos saskaņā ar šā nolīguma pielikumos iekļautajiem noteikumiem.

3. Ja kādas domstarpības nav atrisinātas saskaņā ar šā panta 2. punktu, jebkurš tehniskais aģents šo strīdu var iesniegt izšķiršanai pušu Apvienotajā komitejā, kas izskata jautājumu.

16. pants

Spēkā stāšanās, izbeigšanas un grozīšanas kārtība

1. Šis nolīgums stājas spēkā dienā, kad puses apmainās ar diplomātiskām notām, informējot viena otru par to, ka ir pabeigtas attiecīgās iekšējās procedūras, kas vajadzīgas, lai nolīgums stātos spēkā. Šis nolīgums paliek spēkā līdz brīdim, kad kāda no pusēm to izbeidz.

2. Katra puse var izbeigt šo nolīgumu jebkurā laikā, sešus mēnešus iepriekš rakstveidā paziņojot par to otrai pusei, ja vien minētais paziņojums par izbeigšanu netiek atcelts, pusēm savstarpēji vienojoties pirms minētā laika posma beigām.

3. Ja kāda puse vēlas grozīt nolīgumu, izslēdzot vienu vai vairākus pielikumus, bet saglabājot pārējos pielikumus, pusēm ir jāmēģina grozīt šo nolīgumu, panākot vienošanos saskaņā ar šajā pantā noteikto kārtību. Ja vienošanās netiek panākta, nolīguma darbība beidzas pēc sešu mēnešu termiņa, skaitot no paziņojuma datuma, ja vien puses nevienojas citādi.

4. Puses var grozīt nolīgumu ar savstarpēju rakstveida piekrišanu. Grozījumi nolīgumā stājas spēkā dienā, kad puses ir apmainījušās ar rakstveida paziņojumiem, informējot viena otru par to, ka ir pabeigtas attiecīgās iekšējās procedūras, kas vajadzīgas, lai nolīgums stātos spēkā.

5. Neskarot šā panta 4. punkta noteikumus, puses var vienoties grozīt esošos pielikumus vai pievienot jaunus pielikumus, savstarpēji apmainoties ar diplomātiskām notām. Minētie grozījumi stājas spēkā saskaņā ar noteikumiem, par kādiem ir panākta vienošanās, apmainoties ar diplomātiskajām notām.

6. Pēc šā nolīguma darbības izbeigšanas katra puse turpina atzīt par derīgiem jebkādus lidojumderīguma apstiprinājumus, apstiprinājumus par atbilstību vides aizsardzības prasībām vai sertifikātus, kas izsniegti saskaņā ar šo nolīgumu vēl pirms tā darbības izbeigšanas, ja tie joprojām atbilst šīs puses piemērojamajiem tiesību aktiem un noteikumiem.

TO APLIECINOT, pienācīgi pilnvarotas, apakšā parakstījušās personas ir parakstījušas šo nolīgumu. PARAKSTĪTS ____ 2008. gada _____ _____divos eksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, igauņu, itāliešu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, vācu, ungāru un zviedru valodā, visas versijas ir vienlīdz autentiskas.

EIROPAS KOPIENAS VĀRDĀ/KANĀDAS VĀRDĀ

_____ / _____

1. papildinājums

Kompetento iestāžu saraksts, kuras atzītas par atbilstīgām 5.1. panta noteikumiem attiecībā uz A pielikumu

1. Kompetentās iestādes attiecībā uz projektu apstiprinājumiem:

Kanādā – *Kanādas organizācija, kas atbild par civilo aviāciju*;

Eiropas Kopienā – Eiropas Aviācijas drošības aģentūra.

2. Kompetentās iestādes attiecībā uz ražošanas uzraudzību:

Kanādā – *Kanādas organizācija, kas atbild par civilo aviāciju*;

Eiropas Kopienā – Eiropas Aviācijas drošības aģentūra;

dalībvalstu kompetentās iestādes.

2. papildinājums

ES 27 dalībvalstu kompetentās iestādes, kuras attiecībā uz B pielikumu atzītas par atbilstīgām 5.1. panta noteikumiem

A PIELIKUMS

Civilās aeronavigācijas ražojumu sertifikācijas kārtība

1. JOMA

1.1. Šī kārtība (turpmāk – „kārtība") attiecas uz:

1.1.1. atzinumu abpusēju atzīšanu par civilās aeronavigācijas ražojumu atbilstību ekspluatācijas prasībām projektēšanas, vides aizsardzības un konstrukcijas jomā, ja tos sniedz kādas puses tehniskais aģents, kurš darbojas kā projekta valsts pilnvarots pārstāvis;

1.1.2. atzinumu abpusēju atzīšanu par to, ka jauni vai lietoti civilās aeronavigācijas ražojumi atbilst katras puses importa prasībām lidojumderīguma un vides aizsardzības jomā; pēc kādas puses pilnvarojuma sniegto apstiprinājumu abpusēju atzīšanu par izmaiņām civilās aeronavigācijas ražojumu projektā un to remonta projektiem;

1.1.3. sadarbību un palīdzību attiecībā uz ekspluatācijā esošo gaisa kuģu pastāvīgo lidojumderīgumu.

1.2. Šajā kārtībā turpmāk norādītie termini ir definēti šādi:

(a) „oficiālais izmantošanas sertifikāts" ir eksportētājas valsts jurisdikcijā esošas personas vai organizācijas deklarācija, ka attiecīgs civilās aeronavigācijas ražojums, kas nav vesels gaisa kuģis, ir vai nu no jauna izgatavots ražojums, vai tāds, kurš izlaists pēc tehniskās apkopes veikšanas;

(b) „lidojumderīguma eksporta sertifikāts" ir eksporta deklarācija, ko izsniegusi eksportētājas puses jurisdikcijā esoša persona vai organizācija, ka gaisa kuģis, kas arī ir eksportētājas puses jurisdikcijā, kopumā atbilst lidojumderīguma un vides aizsardzības prasībām, kuras paziņojusi importētāja puse;

(c) „eksportētāja puse" ir tā puse, kura eksportē attiecīgo civilās aeronavigācijas ražojumu;

(d) „importētāja puse" ir tā puse, kura importē attiecīgo civilās aeronavigācijas ražojumu.

2. APVIENOTĀ SERTIFIKĀCIJAS KOMITEJA

2.1. Struktūra

2.1.1. Ir izveidota Apvienotā sertifikācijas komiteja. Šo komiteju veido to pušu pārstāvji, kuras vadības līmenī atbild par:

2.1.1.1. civilās aeronavigācijas ražojumu sertifikāciju;

2.1.1.2. ražošanu, ja tās nav personas, uz kurām attiecas 2.1.1.1. punkts;

2.1.1.3. sertifikācijas noteikumiem un standartiem, un

2.1.1.4. iekšējās standartizācijas pārbaudēm vai kvalitātes kontroles sistēmām.

2.1.2. Pēc pušu kopīga lēmuma šīs komitejas darbā var pieaicināt jebkuru citu personu, kura var sekmēt Apvienotās sertifikācijas komitejas uzdevumu izpildi.

2.1.3. Apvienotā sertifikācijas komiteja izstrādā savu reglamentu.

2.2. Uzdevumi

2.2.1. Apvienotā sertifikācijas komiteja sanāk vismaz vienreiz gadā, lai nodrošinātu šīs kārtības efektīvu īstenošanu un ieviešanu, un cita starpā tā:

(a) vajadzības gadījumā pieņem lēmumu par darba procedūrām, kas jāizmanto, lai veicinātu sertifikācijas procesu;

(b) vajadzības gadījumā pieņem lēmumu par tehnisko standartu rīkojumiem šīs kārtības 3.3.7. punktā;

(c) novērtē katras puses veiktās reglamentējošās izmaiņas, lai nodrošinātu sertifikācijas prasību aktualitāti;

(d) vajadzības gadījumā izstrādā Apvienotajai komitejai priekšlikumus par šīs kārtības grozījumiem, kas nav tie grozījumi, kuri minēti 2.2.1. punkta b) apakšpunktā;

(e) nodrošina, ka puses vienādi interpretē šo kārtību;

(f) nodrošina, ka puses konsekventi piemēro šo kārtību;

(g) izšķir jebkādas domstarpības par tehniskiem jautājumiem, kuras izriet no šīs kārtības interpretācijas vai īstenošanas, tostarp domstarpības, kas var rasties, nosakot sertifikācijas pamatu vai piemērojot kādus īpašus nosacījumus, atbrīvojumus un atkāpes;

(h) vajadzības gadījumā organizē abpusēju katras puses līdzdalību otras puses iekšējā standartizācijā vai kvalitātes kontroles sistēmā;

(i) vajadzības gadījumā izraugās koordinācijas centrus, kas atbild par katra civilās aeronavigācijas ražojuma sertifikāciju, kas tiek importēts vai eksportēts starp pusēm; un

(j) izstrādā efektīvus līdzekļus sadarbībai, palīdzībai un informācijas apmaiņai attiecībā uz drošības un vides aizsardzības standartiem un sertifikācijas sistēmām, lai, cik vien iespējams, mazinātu pušu domstarpības.

2.2.2. Ja Apvienotā sertifikācijas komiteja nespēj atrisināt domstarpības saskaņā ar 2.2.1. punkta g) apakšpunktu, tā nodod šo jautājumu Apvienotajai komitejai un nodrošina komitejas pieņemtā lēmuma īstenošanu.

3. KONSTRUKCIJAS APSTIPRINĀJUMI

3.1. Vispārīgie noteikumi

3.1.1. Šī kārtība reglamentē konstrukcijas apstiprinājumus un izmaiņas tajos attiecībā uz: tipa sertifikātiem, papildu tipa sertifikātiem, remontdarbiem, daļām un ierīcēm.

3.1.2. Lai īstenotu šo kārtību, puses vienojas, ka projektēšanas organizācijas spēju demonstrācijai, kurai jāapliecina, ka katra puse pietiekami kontrolē tās atbildības sfēru, ir jānovērš jebkādas domstarpības attiecībā uz otras puses īpašajām prasībām.

3.1.3. Ja nepieciešams, pieteikumu par konstrukcijas apstiprinājumu iesniedz importētājai pusei ar eksportētājas puses starpniecību.

3.1.4. Par šīs 3. iedaļas īstenošanu attiecībā uz konstrukcijas apstiprinājumiem atbild tehniskie aģenti.

3.2. Sertifikācijas pamats

3.2.1. Izsniedzot tipa sertifikātus, importētāja puse izmanto standartus, ko piemēro savam līdzvērtīgam ražojumam un kas bijuši spēkā brīdī, kad pieteikums par sākotnējo tipa sertifikātu ticis iesniegts eksportētājai pusei.

3.2.2. Ievērojot 3.2.5. punktu un lai apstiprinātu konstrukcijas izmaiņas vai remonta projektu, importētāja puse precizē izmaiņas sertifikācijas pamatā, kas noteikts saskaņā ar 3.2.1. punktu, ja tā uzskata šīs izmaiņas par atbilstošām attiecībā uz konstrukcijas izmaiņām vai remonta projektu.

3.2.3. Ievērojot 3.2.5. punktu, importētāja puse precizē jebkādus īpašus nosacījumus, kurus piemēro vai ir paredzēts piemērot ražojuma konstrukcijas jaunajām vai neparastajām īpašībām, kas nav iekļautas piemērojamajos lidojumderīguma vai vides aizsardzības standartos.

3.2.4. Ievērojot 3.2.5. punktu, importētāja puse precizē jebkādu atbrīvojumu vai atkāpi no piemērojamajiem standartiem.

3.2.5. Precizējot īpašos nosacījumus, atbrīvojumus, atkāpes vai izmaiņas sertifikācijas pamatā, importētāja puse pienācīgi izvērtē eksportētājas puses prasības un nenosaka eksportētājas puses ražojumiem lielākas prasības nekā saviem līdzīgiem ražojumiem. Importētāja puse informē eksportētāju pusi par jebkādiem šādiem īpašiem nosacījumiem, atbrīvojumiem, atkāpēm vai izmaiņām sertifikācijas pamatā.

3.3. Sertificēšanas kārtība

3.3.1. Eksportētāja puse nodrošina importētājai pusei visu nepieciešamo informāciju, lai tā varētu iepazīties un lai tai pastāvīgi būtu zināmi eksportētājas puses atsevišķie civilās aeronavigācijas ražojumi un to sertifikācijas informācija.

3.3.2. Attiecībā uz katru konstrukcijas apstiprinājumu puses izstrādā sertifikācijas programmu, pamatojoties uz darba procedūrām, kādas vajadzības gadījumā ir noteikusi Apvienotā sertifikācijas komiteja.

3.3.3. Importētāja puse izsniedz tipa sertifikātu vai papildu tipa sertifikātu gaisa kuģim, dzinējam vai propellerim, ja:

(a) eksportētāja puse ir izsniegusi savu sertifikātu;

(b) eksportētāja puse apliecina importētājai pusei, ka ražojuma konstrukcijas tips atbilst 3.2. punktā noteiktajam sertifikācijas pamatam; un

(c) ir atrisināti visi jautājumi, kas radušies sertifikācijas gaitā.

3.3.4. Izmaiņas civilās aeronavigācijas ražojuma konstrukcijas tipā, kuram importētāja puse ir izsniegusi tipa sertifikātu, tiek apstiprinātas šādā veidā:

3.3.4.1. eksportētāja puse klasificē konstrukcijas izmaiņas divās kategorijās saskaņā ar darba procedūrām, kuras noteikusi Apvienotā sertifikācijas komiteja;

3.3.4.2. attiecībā uz konstrukcijas izmaiņu kategoriju, kurai ir nepieciešama importētājas puses iesaistīšanās, importētāja puse apstiprina konstrukcijas izmaiņas pēc eksportētājas puses rakstveida ziņojuma saņemšanas, ka minētās konstrukcijas izmaiņas atbilst sertifikācijas pamatam, kā noteikts 3.2. punktā. Lai izpildītu šajā apakšpunktā noteiktos pienākumus, eksportētāja puse var sniegt individuālus ziņojumus par katru konstrukcijas izmaiņu vai apvienotus ziņojumus par apstiprināto konstrukcijas izmaiņu sarakstiem;

3.3.4.3. attiecībā uz visām citām konstrukcijas izmaiņām eksportētājas puses apstiprinājums ir līdzvērtīgs importētājas puses derīgam apstiprinājumam bez papildu darbībām.

3.3.5. Izmaiņas civilās aeronavigācijas ražojuma konstrukcijas tipā, kuram importētāja puse ir izsniegusi papildu tipa sertifikātu, tiek apstiprinātas šādā veidā:

3.3.5.1. eksportētāja puse klasificē konstrukcijas izmaiņas divās kategorijās saskaņā ar darba procedūrām, kuras noteikusi Apvienotā sertifikācijas komiteja;

3.3.5.2. attiecībā uz konstrukcijas izmaiņu kategoriju, kurai ir nepieciešama importētājas puses iesaistīšanās, importētāja puse apstiprina konstrukcijas izmaiņas pēc eksportētājas puses rakstveida ziņojuma saņemšanas, ka minētās konstrukcijas izmaiņas atbilst sertifikācijas pamatam, kā noteikts 3.2. punktā. Lai izpildītu šajā apakšpunktā paredzētos pienākumus, eksportētāja puse var sniegt individuālus ziņojumus par katru konstrukcijas izmaiņu vai apvienotus ziņojumus par apstiprināto konstrukcijas izmaiņu sarakstiem;

3.3.5.3. attiecībā uz visām citām konstrukcijas izmaiņām eksportētājas puses apstiprinājums ir līdzvērtīgs importētājas puses derīgam apstiprinājumam bez papildu darbībām.

3.3.6. Civilo aeronavigācijas ražojumu remonta projekti, kuriem importētāja puse ir izsniegusi tipa sertifikātu, tiek apstiprināti šādā veidā:

3.3.6.1. eksportētāja puse klasificē remonta projektus divās kategorijās saskaņā ar darba procedūrām, kuras noteikusi Apvienotā sertifikācijas komiteja;

3.3.6.2. attiecībā uz remonta projektu kategoriju, kurai ir nepieciešama importētājas puses iesaistīšanās, importētāja puse apstiprina projektus pēc eksportētājas puses rakstveida ziņojuma saņemšanas, ka minētie remonta projekti atbilst 3.2. punktā noteiktajam sertifikācijas pamatam; lai izpildītu šajā apakšpunktā paredzētos pienākumus, eksportētāja puse var sniegt individuālus ziņojumus par katru būtiskāko remonta projektu vai apvienotus ziņojumus par apstiprināto remonta projektu sarakstiem;

3.3.6.3. attiecībā uz visiem citiem remonta projektiem eksportētājas puses apstiprinājums ir līdzvērtīgs importētājas puses derīgam apstiprinājumam bez papildu darbībām.

3.3.7. Attiecībā uz sastāvdaļām un ierīcēm, kuras apstiprinātas, pamatojoties uz tehnisko standartu rīkojumiem, ko saskaņā ar šīs kārtības 2.2. punktu ir izdevusi Apvienotā sertifikācijas komiteja, eksportētājas puses sniegtos sastāvdaļu un ierīču apstiprinājumus importētāja puse atzīst par līdzvērtīgiem saviem apstiprinājumiem, kas izsniegti saskaņā ar tās tiesību aktiem un procedūrām.

3.4. Ekspluatācijas prasības attiecībā uz konstrukciju

3.4.1. Importētāja puse pēc eksportētājas puses lūguma konsultē eksportētāju pusi par savām pašreizējām ekspluatācijas prasībām attiecībā uz konstrukciju.

3.4.2. Importētāja puse vai nu katrā atsevišķā gadījumā, vai izstrādājot pašreizējo konkrēto ekspluatācijas prasību sarakstu attiecībā uz konstrukciju noteiktām ražojumu un/vai darbību kategorijām, kopā ar eksportētāju pusi nosaka ekspluatācijas prasības konstrukcijai, attiecībā uz kuru tā atzīst eksportētājas puses rakstveida sertifikāciju un atbilstības ziņojumu.

3.5. Pastāvīgais lidojumderīgums

3.5.1. Abas puses sadarbojas, analizējot nelaimes gadījumu un negadījumu lidojumderīguma aspektus, kas saistīti ar tiem civilajiem aeronavigācijas ražojumiem, kuriem piemēro šo nolīgumu un kuri radītu jautājumus par minēto ražojumu lidojumderīgumu.

3.5.2. Eksportētāja puse attiecībā uz tās jurisdikcijā projektētiem vai ražotiem civilās aeronavigācijas ražojumiem izraugās piemērotāko darbību, kas nepieciešama, lai izlabotu jebkādu nedrošu konstrukcijas tipa nepilnību, kuru varētu atklāt pēc civilās aeronavigācijas ražojuma nodošanas ekspluatācijā, tostarp jebkādas darbības, kas saistītas ar sastāvdaļām, ko projektējis un/vai ražojis piegādātājs, kuram ir noslēgts līgums ar galveno darbuzņēmēju teritorijā, kas ir eksportētājas puses jurisdikcijā.

3.5.3. Eksportētāja puse attiecībā uz tās jurisdikcijā projektētiem vai ražotiem civilās aeronavigācijas ražojumiem palīdz importētājai pusei izraudzīties jebkādas darbības, kuras importētāja puse atzīst par nepieciešamām šo ražojumu pastāvīgam lidojumderīgumam.

3.5.4. Katra puse informē otru pusi par visām obligātajām lidojumderīguma direktīvām vai citām darbībām, kuras tā izraugās kā nepieciešamas, lai nodrošinātu pastāvīgu to civilās aeronavigācijas ražojumu lidojumderīgumu, kas projektēti vai ražoti jebkuras puses jurisdikcijā un ko reglamentē šis nolīgums.

4. RAŽOŠANAS APSTIPRINĀJUMS

4.1. Lai īstenotu šo kārtību, puses vienojas, ka ražošanas organizācijas spēju demonstrācijai, kurai jāapliecina, ka katras puses kompetentā iestāde pietiekami kontrolē civilās aeronavigācijas ražojumu ražošanas kvalitātes nodrošināšanu un kontroli, veicot šīs organizācijas uzraudzību, ir jānovērš jebkādas domstarpības attiecībā uz otras puses īpašajām prasībām.

4.2. Ja ražošanas apstiprināšana, kas veikta kādas puses reglamentējošā uzraudzībā, attiecas arī uz ražotnēm un iekārtām otras puses teritorijā vai kādā trešā valstī, pirmā puse saglabā atbildību par šo ražotņu un iekārtu uzraudzību un pārraudzību.

4.3. Puses var meklēt palīdzību trešās valsts civilās aviācijas iestādē, lai īstenotu savas reglamentējošās uzraudzības un pārraudzības funkcijas, ja kādas puses apstiprinājums ir piešķirts vai attiecināts uz citu tipu, slēdzot oficiālu nolīgumu vai vienošanos ar šo trešo valsti.

4.4. Par šīs 4. iedaļas īstenošanu attiecībā uz ražošanas apstiprinājumiem saskaņā ar šā nolīguma 5. pantu atbild kompetentās iestādes.

5. LIDOJUMDERĪGUMA EKSPORTA APRTIPRINĀJUMI

5.1. Vispārīga informācija

5.1.1. Eksportētāja puse izsniedz lidojumderīguma eksporta apstiprinājumus civilās aeronavigācijas ražojumiem, kuri tiek eksportēti uz importētāju valsti saskaņā ar 5.2. un 5.3. punkta nosacījumiem.

5.1.2. Importētāja puse atzīst eksportētājas puses lidojumderīguma eksporta apstiprinājumus, ko tā izsniegusi saskaņā ar 5.2. un 5.3. punktu.

5.1.3. Sastāvdaļu un ierīču identifikāciju, kas veikta ar eksportētājas puses tiesību aktos paredzētu īpašu marķējumu, importētāja puse atzīst par atbilstošu savu tiesību aktu prasībām.

5.2. Lidojumderīguma eksporta sertifikāti

5.2.1. Jauns gaisa kuģis

5.2.1.1. Eksportētāja puse ar kompetentās iestādes starpniecību, kas atbild par šīs kārtības īstenošanu, izsniedz lidojumderīguma eksporta sertifikātus jaunam gaisa kuģim, apliecinot, ka šis gaisa kuģis:

(a) atbilst konstrukcijas tipam, kuru importētāja puse ir apstiprinājusi saskaņā ar šo kārtību;

(b) ir tādā stāvoklī, kas pieļauj drošu ekspluatāciju, tostarp atbilst importētājas puses piemērojamajām lidojumderīguma direktīvām, kuras šī puse ir paziņojusi;

(c) atbilst visām papildu prasībām, ko nosaka importētāja puse un ko šī puse ir paziņojusi.

5.2.2. Lietots gaisa kuģis

5.2.2.1. Attiecībā uz lietotu gaisa kuģi, kuram konstrukcijas apstiprinājumu ir piešķīrusi importētāja puse, eksportētāja puse ar kompetentās iestādes starpniecību, kas atbild par šā gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikāta pārraudzību, izsniedz lidojumderīguma eksporta sertifikātu, apliecinot, ka šis gaisa kuģis:

(a) atbilst konstrukcijas tipam, kuru importētāja puse ir apstiprinājusi saskaņā ar šo kārtību;

(b) ir tādā stāvoklī, kas pieļauj drošu ekspluatāciju, tostarp atbilst visām importētājas puses piemērojamajām lidojumderīguma direktīvām, kuras šī puse ir paziņojusi;

(c) tā darbmūža laikā ir pienācīgi uzturēts atbilstīgi apstiprinātām procedūrām un metodēm, un to apliecina ieraksti gaisa kuģa žurnālā un tehniskās apkopes žurnālā; un

(d) atbilst visām papildu prasībām, ko nosaka importētāja puse un ko šī puse ir paziņojusi.

5.2.2.2. Attiecībā uz lietotu gaisa kuģi, kas ražots tās jurisdikcijā, katra puse piekrīt pēc otras puses lūguma sniegt palīdzību informācijas iegūšanā par:

(a) gaisa kuģa konfigurāciju laikā, kad tas atstāja ražotāja rūpnīcu; un

(b) apliecinājumu, ka turpmākās gaisa kuģa pārbūves ir apstiprinātas.

5.2.2.3. Puses arī savstarpēji atzīst izsniegtos lidojumderīguma eksporta sertifikātus lietotam gaisa kuģim, kas ražots un/vai komplektēts trešā valstī, ja ir ievēroti 5.2.2.1. punkta a)–d) apakšpunkta nosacījumi.

5.2.2.4. Importētāja puse var pieprasīt pārbaužu un tehniskās apkopes ierakstus, tostarp, bet ne tikai:

(a) eksportētājas puses izsniegtā lidojumderīguma eksporta sertifikāta vai tam līdzvērtīga dokumenta oriģinālu vai apliecinātu pareizu kopiju;

(b) ierakstus, kas apliecina, ka visi kapitālie remonti, būtiskās pārbūves un remonta darbi ir veikti saskaņā ar prasībām, kuras apstiprinājusi vai atzinusi eksportētāja puse; un

(c) tehniskās apkopes un gaisa kuģa žurnāla ierakstus, kuri pamato to, ka lietotais gaisa kuģis tā darbmūža laikā ir pienācīgi uzturēts saskaņā ar apstiprinātās tehniskās apkopes programmas prasībām.

5.3. Oficiālais izmantošanas sertifikāts

5.3.1. Jauni dzinēji un propelleri

5.3.1.1. Importētāja puse atzīst eksportētājas puses izsniegtu oficiālo izmantošanas sertifikātu jaunam dzinējam vai propellerim tikai tad, ja šis sertifikāts apliecina, ka minētais dzinējs vai propelleris:

(a) atbilst konstrukcijas tipam, kuru importētāja puse ir apstiprinājusi saskaņā ar šo kārtību;

(b) ir tādā stāvoklī, kas pieļauj drošu ekspluatāciju, tostarp atbilst importētājas puses piemērojamajām lidojumderīguma direktīvām, kuras šī puse ir paziņojusi; un

(c) atbilst visām papildu prasībām, ko nosaka importētāja puse un ko šī puse ir paziņojusi.

5.3.1.2. Eksportētāja puse eksportē visus jaunos dzinējus un propellerus kopā ar oficiālu izmantošanas sertifikātu, kas izsniegts saskaņā ar tās tiesību aktiem un procedūrām.

5.3.2. Jauni montāžas mezgli, sastāvdaļas un ierīces

5.3.2.1. Importētāja puses atzīst eksportētājas puses izsniegto oficiālo izmantošanas sertifikātu attiecībā uz jauniem montāžas mezgliem, sastāvdaļām, tostarp modificētām un/vai aizstātām sastāvdaļām, un ierīcēm tikai tad, ja šis sertifikāts apliecina, ka minētais montāžas mezgls vai sastāvdaļa:

(a) atbilst konstrukcijas datiem, kurus apstiprinājusi importētāja puse;

(b) ir drošas ekspluatācijas stāvoklī; un

(c) atbilst visām papildu prasībām, ko nosaka importētāja puse un ko šī puse ir paziņojusi.

5.3.2.2. Eksportētāja puse eksportē visas jaunās sastāvdaļas kopā ar oficiālu izmantošanas sertifikātu, kas izsniegts saskaņā ar tās tiesību aktiem un procedūrām.

6. TEHNISKĀ PALĪDZĪBA

6.1. Vajadzības gadījumā puses, saņemot attiecīgu pieprasījumu, ar kompetento iestāžu starpniecību sniedz viena otrai tehnisko palīdzību.

6.2. Šī palīdzība var ietvert, bet bez ierobežojumiem, šādus aspektus:

6.2.1. atbilstības noteikšana:

(a) apliecinošie testi;

(b) atbilstības īstenošana un atbilstības pārbaudes;

(c) pārskata ziņojumi; un

(d) datu iegūšana;

6.2.2. uzraudzība un pārraudzība:

(a) pirmajā pantā minēto sastāvdaļu pārbaužu apliecināšana;

(b) vadības uzraudzība pār īpašajiem procesiem;

(c) izlases veida pārbaužu veikšana attiecībā uz sastāvdaļu ražošanu;

(d) nolīguma 3.5. pantā minēto pilnvaroto personu vai apstiprināto organizāciju darbības uzraudzība;

(e) izmeklēšanas veikšana par grūtībām ekspluatācijas gaitā; un

(f) ražošanas kvalitātes sistēmu novērtēšana un pārraudzība.

B pielikums

Tehniskās apkopes kārtība

1. JOMA

Šī kārtība (turpmāk tekstā – „kārtība") attiecas uz atzinumu abpusēju atzīšanu gaisa kuģu tehniskās apkopes jomā attiecībā uz gaisa kuģiem un to sastāvdaļām, kuras ir paredzēts uzstādīt uz tiem.

2. PIEMĒROJAMIE TIESĪBU AKTI

Puses vienojas, ka šajā kārtībā atbilstība piemērojamajiem tiesību aktiem, kas attiecas uz katras puses tehnisko apkopi, un reglamentējošajām prasībām, kas precizētas šīs kārtības B1. papildinājumā, ir atbilstība otras puses piemērojamajiem tiesību aktiem.

Puses vienojas, ka šajā kārtībā katras puses kompetento iestāžu sertifikācijas prakse un procedūras nodrošina līdzvērtīgu pamatu atbilstībai iepriekšējā punktā noteiktajām prasībām.

Puses vienojas, ka šajā kārtībā attiecīgie abu pušu standarti, kas reglamentē tehniskās apkopes personāla licencēšanu, tiek uzskatīti par līdzvērtīgiem.

3. DEFINĪCIJAS

Šajā kārtībā turpmāk norādītie termini ir definēti šādi:

(a) „gaisa kuģis" ir ikviens mehānisms, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu;

(b) „sastāvdaļa" ir ikviens dzinējs, propelleris, daļa vai ierīce;

(c) „liels gaisa kuģis" ir gaisa kuģis, kas klasificēts kā lidmašīna, kuras maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, vai helikopters ar vairākiem dzinējiem; un

(d) „modifikācija" ir attiecīgā civilā aeronavigācijas ražojuma konstrukcijas, konfigurācijas, darbības un vidi aizsargājošo īpašību izmaiņas vai ekspluatācijas ierobežojumi.

4. APVIENOTĀ TEHNISKĀS APKOPES KOMITEJA

4.1. Struktūra

4.1.1. Ir izveidota Apvienotā tehniskās apkopes komiteja. Šo komiteju veido to pušu pārstāvji, kuras vadības līmenī atbild par:

(a) tehniskās apkopes organizāciju apstiprināšanu;

(b) to tiesību aktu un standartu ieviešanu, kuri attiecas uz tehniskās apkopes organizācijām;

(c) iekšējās standartizācijas pārbaudēm vai kvalitātes kontroles sistēmām.

4.1.2. Pēc pušu kopīga lēmuma šīs komitejas darbā var pieaicināt jebkuru citu personu, kura var sekmēt Apvienotās tehniskās apkopes komitejas uzdevumu izpildi.

4.1.3. Apvienotā tehniskās apkopes komiteja izstrādā savu reglamentu.

4.2. Uzdevumi

4.2.1. Apvienotā tehniskās apkopes komiteja sanāk vismaz vienreiz gadā, lai nodrošinātu šīs kārtības efektīvu īstenošanu un ieviešanu, un cita starpā tā:

(a) novērtē pušu veiktās reglamentējošās izmaiņas, lai nodrošinātu B1. papildinājumā noteikto prasību aktualitāti;

(b) nodrošina, ka puses vienādi interpretē šo kārtību;

(c) nodrošina, ka puses konsekventi piemēro šo kārtību;

(d) izšķir jebkādas domstarpības par tehniskiem jautājumiem, kas rodas saistībā ar šīs kārtības interpretāciju vai ieviešanu, tostarp domstarpības, kas var rasties no šīs kārtības interpretācijas vai ieviešanas;

(e) vajadzības gadījumā organizē abpusēju katras puses līdzdalību otras puses iekšējā standartizācijā vai kvalitātes kontroles sistēmā; un

(f) vajadzības gadījumā izstrādā Apvienotajai komitejai priekšlikumus par šīs kārtības grozīšanu.

4.2.2. Ja Apvienotā tehniskās apkopes komiteja nespēj atrisināt domstarpības saskaņā ar šīs kārtības 4.2.1. punkta d) apakšpunktu, tā nodod šo jautājumu Apvienotajai komitejai un nodrošina šīs komitejas pieņemtā lēmuma īstenošanu.

5. TEHNISKĀS APKOPES ORGANIZĀCIJU APSTIPRINĀJUMI

5.1. Katras puses jebkurai tehniskās apkopes organizācijai, kuru ir apstiprinājusi šīs puses kompetentā iestāde tehniskās apkopes veikšanai, ir jāizstrādā papildinājums savai tehniskās apkopes rokasgrāmatai, lai tā atbilstu prasībām, kuras noteiktas šīs kārtības B1. papildinājumā. Kad kompetentā iestāde ir pārliecinājusies, ka minētais papildinājums atbilst B1. papildinājuma prasībām, šī kompetentā iestāde izsniedz apstiprinājumu, kas novērtē atbilstību otras puses piemērotajām prasībām un precizē tos uzdevumus, ko tehniskās apkopes organizācija var veikt šīs otras puses reģistrētā gaisa kuģī. Šie novērtējumi un ierobežojumi nedrīkst pārsniegt to, kas iekļauts attiecīgās iestādes izsniegtajos sertifikātos.

5.2. Apstiprinājums, ko saskaņā ar 5.1. punktu izsniegusi kādas puses kompetentā iestāde, tiek paziņots otrai pusei, un otrai pusei šis apstiprinājums ir derīgs bez papildu darbības.

5.3. Apstiprinājuma sertifikāta atzīšana saskaņā ar 5.2. punktu attiecas uz tehniskās apkopes organizāciju tās pamatdarbības vietā, kā arī citās tās darbības vietās, kuras ir norādītas attiecīgajā šīs organizācijas rokasgrāmatā un ir pakļautas kompetentās iestādes pārraudzībai.

5.4. Puses var meklēt palīdzību trešās valsts civilās aviācijas iestādē, lai īstenotu savas reglamentējošās uzraudzības un pārraudzības funkcijas, ja abu pušu apstiprinājums ir piešķirts vai attiecināts uz citu tipu, slēdzot oficiālu nolīgumu vai vienošanos ar šo trešo valsti.

5.5. Katra puse ar kompetentās iestādes starpniecību nekavējoties informē otru pusi par jebkādām izmaiņām saskaņā ar 5.1. punktu izsniegto apstiprinājumu jomā, tostarp par apstiprinājuma atsaukšanu vai tā darbības apturēšanu.

6. NEATBILSTĪBA

6.1. Katra puse informē otru pusi par būtisku neatbilstību jebkādiem piemērojamajiem tiesību aktiem vai jebkādam nosacījumam, kas noteikts šajā kārtībā un kas mazina šīs otras puses apstiprinātas organizācijas spēju veikt tehnisko apkopi saskaņā ar šo kārtību. Pēc šādas informācijas saņemšanas otra puse 15 darba dienu laikā veic nepieciešamo izmeklēšanu un informē paziņotāju pusi par jebkādu veikto darbību.

6.2. Ja puses nevienojas par veikto darbību efektivitāti, paziņotāja puse var lūgt otru pusi nekavējoties rīkoties, lai atstādinātu šo organizāciju no tehniskās apkopes darba veikšanas tiem civilās aeronavigācijas ražojumiem, kuri ir tās reglamentējošajā pārraudzībā. Ja otra puse neveic šādas darbības 15 darba dienu laikā pēc paziņotājas puses pieprasījuma, pilnvaras, kas piešķirtas otras puses kompetentajai iestādei saskaņā ar šo kārtību, tiek apturētas līdz brīdim,

kamēr jautājumu pienācīgi atrisina Apvienotā komiteja, ievērojot šā nolīguma noteikumus. Līdz brīdim, kamēr Apvienotā komiteja pieņem lēmumu par attiecīgo jautājumu, paziņotāja puse ir tiesīga veikt jebkādus pasākumus, ko tā atzīst par nepieciešamiem, lai neļautu šai organizācijai veikt tehnisko apkopi tiem civilās aeronavigācijas ražojumiem, kuri ir tās reglamentējošajā pārraudzībā.

6.3. Par saziņu saskaņā ar šo 6. iedaļu atbild tehniskie aģenti.

7. TEHNISKĀ PALĪDZĪBA

7.1. Vajadzības gadījumā puses, saņemot attiecīgu pieprasījumu, ar kompetento iestāžu starpniecību sniedz viena otrai tehnisko palīdzību novērtējuma jautājumos.

7.2. Šī palīdzība var ietvert, bet bez ierobežojumiem, šādus aspektus:

(a) uzraudzība un ziņošana par kādas puses jurisdikcijā esošu tehniskās apkopes organizāciju pastāvīgo atbilstību šajā kārtībā noteiktajām prasībām;

(b) izmeklēšanas veikšana un pārskata sniegšana par to; un

(c) tehniskā novērtēšana.

B1. papildinājums

Īpašās reglamentējošās prasības

Katras puses veiktā otras puses jurisdikcijā esošas tehniskās apkopes organizācijas atzīšana saskaņā ar šīs kārtības 5. iedaļu ir atkarīga no tā, vai attiecīgā tehniskās apkopes organizācija pieņem papildinājumu savai tehniskās apkopes rokasgrāmatai, kurā apliecina vismaz šādus faktus:

(a) ar tajā brīdī atbildīgā vadītāja parakstu apstiprina apņemšanos, ka organizācija ievēros savas rokasgrāmatas un tās papildinājuma prasības;

(b) apliecina, ka organizācija ievēros klienta darba pasūtījumu, jo īpaši ņemot vērā tajā norādītās lidojumderīguma direktīvas, modifikācijas un remontdarbus, kā arī prasību, ka visas izmantotās sastāvdaļas ir jāražo vai tehniski jāapkopj otrai pusei pieņemamām organizācijām;

(c) apliecina, ka klients, kas devis darba pasūtījumu, ir ieguvis apstiprinājumu no attiecīgas kompetentās iestādes attiecībā uz jebkādiem konstrukcijas datiem, kas skar modifikācijas un remontdarbus;

(d) apliecina, ka civilās aeronavigācijas ražojuma nodošana atbilst piemērojamajām tiesiskajām un normatīvajām prasībām;

(e) apliecina, ka par jebkuru otras puses jurisdikcijā esošu civilās aeronavigācijas ražojumu, saistībā ar kuru ir atklāts kāds apstāklis, kas liek apšaubīt tā lidojumderīgumu, tiks informēta otra puse un klients.