KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 3.10.2008
KOM(2008) 615 wersja ostateczna

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską i Kanadą dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską i Kanadą dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

(przedstawione przez Komisję)

UZASADNIENIE

1. WSTĘP

1. W dniu 25 lutego 2004 r. Komisja wystąpiła do Rady z wnioskiem o upoważnienie do prowadzenia negocjacji z Kanadą w sprawie wzajemnego uznawania ustaleń certyfikacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i zgodności z zasadami ochrony środowiska.

2. Rada udzieliła takiego upoważnienia w dniu 21 kwietnia 2004 r. i zwróciła się do Komisji o przeprowadzenie tych negocjacji zgodnie ze zbiorem wytycznych negocjacyjnych oraz powołała specjalny komitet mający służyć pomocą w tym zadaniu.

3. Upoważnienie udzielone Komisji przewidywało zawarcie umowy w sprawie wzajemnego uznawania ustaleń, skupiającej się głównie na dwóch aspektach:

   (a) aby wyroby projektowane, produkowane, modyfikowane lub naprawiane zgodnie z przepisami jednej ze stron łatwo uzyskiwały zatwierdzenia niezbędne do rejestracji lub eksploatacji zgodnie z przepisami drugiej strony;

   (b) aby statki powietrzne rejestrowane lub eksploatowane zgodnie z przepisami jednej ze stron, mogły uzyskać obsługę techniczną od instytucji podlegających przepisom drugiej strony.

4. Głównymi celami wytycznych negocjacyjnych było ułatwienie handlu towarami i usługami objętymi umową, maksymalne ograniczenie dublowania się ocen, prób i kontroli do znaczących różnic prawnych oraz oparcie się na systemie certyfikacji jednej strony w celu sprawdzania zgodności z wymogami drugiej strony.

5. Dla osiągnięcia tak postawionych celów, w wytycznych negocjacyjnych określono następujące środki:

   – stopniowe zbliżanie wymogów oraz procesów regulacyjnych przewidzianych w przepisach obu stron;

   – utrzymanie wiarygodności systemów certyfikacji obydwu stron opierających się na doświadczeniu zdobytym w wyniku współpracy Kanady ze Wspólnymi Władzami Lotniczymi (JAA), aby umożliwić właściwym organom wszystkich państw członkowskich wykonywanie w imieniu właściwego organu Kanady, *Transport Canada* (TCCA), zadań niezbędnych dla wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 216/2008, które zastąpiło wspólne przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, na podstawie których powołano Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego – rozporządzenie nr 1592/2002;

   – pozwolenie każdej ze stron na stwierdzenie, że organy zaangażowane w procedurę regulacyjną drugiej strony są w stanie w zadowalający sposób dokonać oceny zgodności oraz sprawować nadzór regulacyjny, niezbędny do wydawania własnych zatwierdzeń;

– wzmocnienie współpracy poprzez wprowadzenie postanowień o regularnych konsultacjach między stronami w celu zapewnienia zadowalającego funkcjonowania umowy, w szczególności poprzez wprowadzenie odpowiednich mechanizmów współpracy w celu weryfikacji – na zasadach wzajemności – ciągłej zdolności i potencjału organów regulacyjnych zaangażowanych w wykonywanie umowy;

– utworzenie systemu stałego monitorowania funkcjonowania umowy, a w szczególności jej załączników będących jej integralną częścią, oraz pozwolenie na efektywne zarządzanie umową przez wspólny komitet składający się z przedstawicieli obu stron, któremu powierzono zadanie rozpoznawania i proponowania w odpowiednim czasie rozwiązań problemów wynikających z wykonywania umowy.

2. PROCES NEGOCJACYJNY

6. Negocjacje z Kanadą skupiały się na sposobach umożliwienia wzajemnego uznawania zatwierdzeń poświadczających zdatność do lotu statków powietrznych, podzespołów i urządzeń w nich zainstalowanych oraz zatwierdzeń certyfikujących instytucje zaangażowane w ich projektowanie, produkcję i obsługę techniczną. Zatwierdzenia te byłyby wydawane przez którąkolwiek ze stron przy zastosowaniu określonych procedur dotyczących zdatności do lotu oraz obsługi technicznej. W trakcie negocjacji obydwie strony zdecydowały się na szczegółowe określenie tych procedur w odrębnych załącznikach do umowy.

7. Tekst umowy i jej załączników został parafowany przez Komisję i *Transport Canada* w Brukseli dnia 25 kwietnia 2007 r. Ponieważ strona kanadyjska była w tym momencie w trakcie reorganizacji swoich wewnętrznych procedur kontrolnych i systemu kontroli nadzoru, Komisja i EASA poprosiły ją o udowodnienie Wspólnocie, poprzez dialog mający na celu zwiększenie wzajemnego zaufania, skuteczności nowego procesu, szczególnie w obszarze obsługi technicznej i nadzoru nad instytucjami obsługi technicznej, zanim obie strony przystąpią do sfinalizowania swoich wewnętrznych procedur w celu podpisania umowy.

8. W ramach budowy wzajemnego zaufania odbyły się liczne spotkania z udziałem EASA i TCCA mające na celu przygotowanie wytycznych w obszarze obsługi technicznej i związanej z nią działalności w zakresie oceny technicznej pomiędzy dwoma wyspecjalizowanymi agencjami. Wspólnota i Kanada zdobyły już doświadczenie i zyskały zaufanie, jeśli chodzi o system kanadyjski, dzięki sprawnej i skutecznej współpracy w ramach JAA wynikającej z umowy roboczej. Dlatego też konieczne było zrozumienie i określenie jaki wpływ będą miały zmiany proponowane przez *Transport Canada* na ich system zarządzania bezpieczeństwem oraz stosowanie umowy, a dokładniej na zachowanie wzajemnego zaufania pomiędzy stronami.

9. Zmiany w wewnętrznych procedurach kontrolnych i systemie kontroli nadzoru *Transport Canada* są wdrażane dwuetapowo:

– pierwszy etap polegał na analizie sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w przedsiębiorstwach podlegających kontroli regulacyjnej *Transport Canada*, opartej na ocenie ryzyka i potrzeb organu, w odniesieniu do zasobów, dla

zapewnienia prawidłowego wdrożenia i przestrzegania wymogów regulacyjnych bez uszczerbku dla ustalonych procedur nadzoru;
– drugi etap służyłby wprowadzeniu zmian, tam gdzie to konieczne, w oparciu o doświadczenie i wyniki oceny ryzyka przeprowadzonej w pierwszym etapie.

10. Ponieważ planowane zmiany mogłyby mieć wpływ na zachowanie i sprawowanie nadzoru przez organy kanadyjskie nad instytucjami obsługi technicznej znajdującymi się w Kanadzie, dokonano kilkakrotnej prezentacji nowego podejścia TCCA do nadzoru nad przedsiębiorstwami (w oparciu o ocenę ryzyka i systemy zarządzania bezpieczeństwem) Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, w Kolonii w dniach 23 i 24 kwietnia oraz w Pradze dnia 6 czerwca 2007 r. Z prezentacji tych wynika, że zmiany w pierwszym etapie przyniosły pozytywne wyniki, gdyż pozwoliły organowi skuteczniej określić priorytety, w odniesieniu do rozdziału swoich zasobów, dzięki ocenie ryzyka przedsiębiorstw pozostających pod ich nadzorem regulacyjnym i możliwości podejmowania interwencji w ukierunkowany sposób. Po wyżej wymienionych prezentacjach, miała miejsce wizyta zespołu standaryzacyjnego EASA w Ottawie, w dniach 17 do 22 września 2007 r. W trakcie tej wizyty, oprócz wyjaśnień przekazanych przez TCCA dotyczących kwestii sprawowania nadzoru, EASA przeprowadziła kontrolę (MIST – międzynarodowa standaryzacja obsługi technicznej) w celu dokładniejszego sprawdzenia nowego podejścia TCCA. Ponieważ częstotliwość przeprowadzania kontroli dotyczących nieprzerwanej zdatności do lotu i obsługi technicznej nie zmieniła się w pierwszym etapie, wizyta potwierdziła pozytywne wyniki zmian w kanadyjskim systemie.

11. Pierwszy etap jest nadal w trakcie realizacji. W czasie licznych spotkań EASA i *Transport Canada*, Agencja miała możliwość wyrażenia swojego ogólnego zadowolenia z systemu wdrożonego przez TCCA, zapewniającego poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi Wspólnoty. Aby łatwiej przewidywać zmiany, które mogą zostać wprowadzone w drugim etapie, w zakresie kontroli instytucji obsługi technicznej i lepiej nimi zarządzać, EASA i TCCA posłużą się wspólnym komitetem branżowym ds. obsługi technicznej ustanowionym na mocy niniejszej umowy, aby zapewnić stałe utrzymanie wzajemnego zaufania do systemu nadzoru drugiej strony.

3. PODSTAWA PRAWNA UMOWY

12. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, wyeliminowanie barier technicznych w handlu towarami należy do zakresu wspólnej polityki handlowej zdefiniowanej w art. 133 ust. 1 Traktatu WE, a tym samym należy do wyłącznej kompetencji Wspólnoty[1].

13. Ponadto, wraz z wejściem w życie we wrześniu 2002 r. rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), uchylonego

[1] Opinia 1/94, WTO, [1994] ECR I-5267, pkt 33. Zgodnie z tym orzecznictwem umowy o wzajemnym uznawaniu są zwykle zawierane na podstawie art. 133 Traktatu WE. Zob. np. decyzja Rady 1999/78/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. w sprawie zawarcia umowy o wzajemnym uznawaniu między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Dz.U. L 31 z 4.2.1999.

rozporządzeniem (WE) nr 216/2008[2], Wspólnota osiągnęła harmonizację wewnętrzną w dziedzinach objętych tym rozporządzeniem, tzn. początkowej i nieprzerwanej zdatności do lotu (w tym obsługi technicznej) wyrobów lotniczych i ich zgodność z zasadami ochrony środowiska. Rozporządzenie zostało uzupełnione szeregiem środków wykonawczych (rozporządzenie Komisji nr 1702/2003 oraz nr 2042/2003) określających wymogi i procedury obowiązujące wnioskodawców, posiadaczy certyfikatów oraz organy władz dla zapewnienia stałego przestrzegania najważniejszych wymogów oraz celów rozporządzenia podstawowego. Proponowana umowa ma wpływ na powyższe prawodawstwo wspólnotowe, w rozumieniu orzecznictwa w sprawie AETR.

14. W związku z powyższym, Komisja uważa, że zawarcie umowy na podstawie art. 133 ust 4. oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

4. STRUKTURA UMOWY

15. Wynegocjowana umowa ma co do zasady strukturę „klasycznej" umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, czyli „BASA", jak nazywa się istniejące dwustronne umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi a Kanadą. Podobnie jak w przypadku umów „BASA", przedmiotowa umowa opiera się na wzajemnym zaufaniu do systemów drugiej strony oraz na porównywaniu różnic regulacyjnych. Stąd też pociąga ona za sobą obowiązki i konieczność wypracowania metod współpracy między organami dokonującymi wywozu i przywozu tak, aby te ostatnie mogły wydać własny certyfikat wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, nie powielając wszystkich ocen dokonanych przez organy kraju wywozu, a także procedury rozstrzygania sporów w zakresie wprowadzania zmian do umowy.

16. Środki umożliwiające realizację tzn. sposoby współpracy i wzajemnego uznawania ustaleń certyfikacyjnych w zakresie zdatności do lotu i obsługi technicznej (metody, zakres w odniesieniu do produktów i usług, różnice regulacyjne, zwane również w żargonie „warunkami specjalnymi") zostały określone w załącznikach do umowy.

17. Projekt umowy różni się od aktualnych umów BASA pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi, w tym Kanadą. W istniejących umowach dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, treść załączników jest zwykle traktowana jako odrębne uzgodnienia, dokonywane na szczeblu organów odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne i nie ma wiążącego charakteru traktatowego. Uzgodnienia te są zwykle określane jako „MIP" (procedury wykonawcze dotyczące obsługi technicznej) oraz „IPA" (procedury wykonawcze dotyczące zdatności do lotu). W praktyce postanowienia umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego mogą wejść w życie dopiero po podpisaniu IPA lub MIP, ponieważ są to teksty, które określają sposób osiągnięcia celów zdefiniowanych w takiej umowie dwustronnej. Od początku negocjacji obydwie strony zgadzały się, że szczegółowe

[2] Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s.1.

procedury umożliwiające obydwu stronom wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych w dwóch obszarach – certyfikacja projektu i produkcji oraz zatwierdzanie instytucji obsługi technicznej – zostaną określone w załącznikach, które będą jednakowo wiążące dla obydwu stron i stanowić będą integralną część umowy.

18. Projekt umowy daje stronom możliwość określenia najlepszych sposobów poprawy funkcjonowania umowy i przedstawiania za pośrednictwem wspólnego komitetu propozycji zmian, w tym nowych załączników do umowy. Pozostawia on stronom swobodę wyboru sposobu zmiany umowy i jej załączników zgodnie z taką samą procedurą wprowadzania zmian, która kończy się w momencie, gdy strony wzajemnie poinformują się, że ich krajowe procedury wewnętrzne dotyczące wejścia w życie ustalonej zmiany zostały zakończone. Szczególnie w przypadku, gdy przedmiotem zmian są obowiązujące załączniki lub wprowadzenie nowych załączników, strony mogą uzgodnić zmianę umowy poprzez zwykłą wymianę not dyplomatycznych.

19. Ponadto projekt umowy stanowi ewidentną korzyść dla Wspólnoty, zważywszy, że ustanowi ona wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych we wszystkich obszarach zdatności do lotu dla wszystkich państw członkowskich. Należy zwrócić uwagę, że obecnie tylko 6 państw członkowskich ma umowy dwustronne z Kanadą obejmujące kwestię certyfikacji wyrobów. Do tej pory *Transport Canada* także uznawał ustalenia europejskich organów, zwłaszcza, gdy były one sporządzane pod auspicjami JAA, w celu wydania własnych dokumentów zatwierdzających. Podobnie JAA dokonały kontroli kanadyjskiego systemu i uzgodniły „umowy *outsourcingowe*" z administracją kanadyjską, które szczegółowo opisują procesy jakie należy stosować, aby umożliwić JAA wydanie zalecenia do uznania jej ustaleń przez organ będący członkiem JAA. To samo podejście przeważa, jeśli chodzi o zatwierdzanie instytucji obsługi technicznej, gdzie istnieje tylko 6 formalnych umów. Również w tym obszarze zawarto umowę „*outsourcingową*" pomiędzy *Transport Canada* a JAA umożliwiającą uznawanie przez organy członkowskie kanadyjskich stacji napraw (instytucji obsługi technicznej) pozostających pod nadzorem kanadyjskiej administracji. Obecnie nie ma umów obejmujących certyfikację wyrobów lotniczych w zakresie ochrony środowiska.

5. TREŚĆ UMOWY

5.1. Jasno określone prawa i obowiązki obu stron

20. Umowa nie przewiduje wychodzenia poza to, co jest dozwolone w ramach obowiązującego prawa każdej ze stron. Obowiązujące prawo dla Wspólnoty Europejskiej to rozporządzenie (WE) nr 216/2008, uchylające rozporządzenie (WE) nr 1592/2002, oraz przepisy wykonawcze do tego rozporządzenia, wraz z późniejszymi zmianami.

21. System wspólnotowy znajduje pełne odzwierciedlenie w tekście projektu umowy, wyraźnie określającego podział zadań w zakresie certyfikacji wyrobów lotniczych oraz podzespołów, a także jednostek zaangażowanych w projektowanie i produkcję takich wyrobów i podzespołów.

22. W odniesieniu do obsługi technicznej, biorąc pod uwagę pozytywne doświadczenia w stosunkach dwustronnych między Kanadą i JAA, strona kanadyjska zaproponowała, aby wyjść poza art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, który stanowi, podobnie jak poprzednio art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, że w ramach umowy międzynarodowej certyfikaty mogą być wydawane przez EASA lub organy państw członkowskich na podstawie certyfikatów wydanych przez organy kraju trzeciego. I tak organy kanadyjskie zaproponowały wydawanie w imieniu EASA zatwierdzeń instytucji znajdujących się na terytorium Kanady, które zajmują się obsługą techniczną statków powietrznych i części zaprojektowanych we Wspólnocie bez konieczności wydawania przez Agencję własnych certyfikatów/ zatwierdzeń na podstawie certyfikatów/ zatwierdzeń wydanych przez *Transport Canada*. Propozycja ta pokazuje wolę strony kanadyjskiej, aby osiągnąć stan, w którym obszar obsługi technicznej podlega w pełni wzajemnemu uznawaniu.

23. Komisja uważa, że przepisy art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nie stanowią przeszkody dla Wspólnoty do zawarcia międzynarodowej umowy, na podstawie której certyfikaty wydane przez właściwy organ kraju trzeciego byłyby automatycznie ważne także we Wspólnocie.

W związku z powyższym umowa przewiduje w obszarze obsługi technicznej co następuje:

- strony uzgadniają, że, dla celów procedury w zakresie obsługi technicznej, zgodność z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obsługi technicznej jednej strony i z wymogami regulacyjnymi wymienionymi w dodatku B1 stanowi zgodność z obowiązującymi przepisami drugiej strony;
- strony uzgadniają, że, dla celów procedury w zakresie obsługi technicznej, rozwiązania i procedury stosowane przez właściwy organ każdej ze stron, związane z certyfikacją, stanowią równoważny dowód zgodności z wymogami, o których mowa powyżej;
- strony uzgadniają, że, dla celów procedury w zakresie obsługi technicznej, odpowiednie normy stron związane z licencjonowaniem personelu obsługi technicznej uznaje się za równoważne.

5.2. Jasno określone środki dla osiągnięcia celów mandatu

24. Projekt umowy stanowi, że każda ze stron uznaje ustalenia kontroli zgodności drugiej strony jako wyniki określonych procedur, jeśli zostały one dokonane zgodnie z postanowieniami załączników – art. 3 ust. 1.

25. Projekt uznaje prawo organu regulacyjnego każdej ze stron do wydawania certyfikatów potwierdzających zgodność z systemem drugiej strony, w imieniu drugiej strony – art. 3 ust. 1.

26. Projekt umowy zapewnia utrzymanie wzajemnego zaufania poprzez odpowiedni mechanizm przewidujący system stałej współpracy, a także konsultacje poprzez zwiększoną współpracę w ramach audytów, kontroli, powiadamiania we właściwym czasie oraz konsultacji we wszystkich sprawach należących do zakresu umowy – art. 8 dotyczący wzajemnej współpracy, pomocy i przejrzystości.

5.3. Regularne konsultacje oraz rozstrzyganie sporów w trybie przyspieszonym

27. Projekt umowy ma zapewnić jej sprawne funkcjonowanie w codziennej praktyce, celem możliwie najszybszego rozwiązywania problemów technicznych wynikających z jej wykonywania. W tym celu powołuje się wspólny komitet stron, a także podkomitety – wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji i wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej – podlegające wspólnemu komitetowi stron oraz monitorujące stosowanie załączników. Wspólny komitet oraz podkomitety pełnią zarówno rolę konsultacyjną, jak i mediacyjną, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie umowy, stanowiąc forum rozstrzygania sporów między stronami – art. 9 (wspólny komitet) oraz załącznik 1 pkt 2.2 w zakresie certyfikacji i załącznik 2 pkt 4.2 w zakresie obsługi technicznej.

28. Wspólnemu komitetowi powierzono zadanie omawiania wszelkich zmian w umowie i jej załącznikach oraz przekazywania zaleceń stronom w tej sprawie, a także opracowania procedur roboczych w zakresie współpracy regulacyjnej i przejrzystości w odniesieniu do wszystkich działań, za które nie odpowiadają podkomitety. W ten sposób kwestie dotyczące obszarów nieobjętych tymi dwoma załącznikami, lecz objętych prawem wspólnotowym (tzn. eksploatacja statków powietrznych, licencje lub syntetyczne symulatory lotu) można omawiać w konstruktywny sposób, aby umożliwić wprowadzenie w przyszłości ewentualnych zmian w umowie.

29. O konsultacje można zwrócić się w dowolnym momencie – art. 15. Niemniej jednak strony powinny podjąć wszelkie starania, aby rozstrzygać kwestie techniczne na najniższym możliwym poziomie zanim przekształcą się one w „spory”.

5.4. Utrzymywanie wysokiego poziomu zaufania do systemu drugiej strony

30. Celem utrzymania wysokiego poziomu zaufania do systemu certyfikacji początkowej i nieprzerwanej zdatności do lotu każdej ze stron, Wspólnota oraz Kanada przyjmują na siebie określone obowiązki:

- powiadamianie drugiej strony o tożsamości „właściwego organu”; dla Wspólnoty oznacza to zawiadomienie strony kanadyjskiej o pomyślnej kontroli krajowego urzędu lotnictwa cywilnego (przeprowadzonej przez EASA), a także potwierdzenie, że kontrola ta wykazała pełną zgodność urzędu z prawem Wspólnoty, że urząd ten zna wymogi w odpowiednich obszarach wynikające z prawa kanadyjskiego i że jest w stanie realizować zadania związane z certyfikacją i obsługą techniczną, wynikające z załączników – art. 5 ust. 2 i 3;

- zagwarantowanie poprzez regularne kontrole, że krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, które zostały wskazane drugiej stronie jako „właściwe organy”, są w stanie stale realizować swoje zadania wynikające z umowy i załączników – art. 5 ust. 5;

- współpraca w zakresie zapewniania jakości oraz pozwalanie na udział drugiej strony w kontrolach standaryzacyjnych i wzajemnych ocenach zgodności (organy i przedsiębiorstwa) – art. 5 ust. 6 i art. 8 ust. 5;

- wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa – dostępnych informacji na temat wypadków, incydentów lub zdarzeń – art. 8 ust. 4, a także zapewnienie należytej poufności przy wymianie informacji – art. 11;

- wzajemne powiadamianie się o wszelkich innych obowiązujących wymogach, wzajemne konsultacje w zakresie zmian regulacyjnych i organizacyjnych na wczesnym etapie – art. 8.

31. W tym miejscu niniejsza umowa różni się od umowy zawartej pomiędzy WE a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego: Kanada nie wystąpiła z inicjatywą budowy wzajemnego zaufania poprzez własne (lub wspólne) kontrole w EASA lub w krajowych urzędach lotnictwa cywilnego jako wstępnego warunku podpisania i zawarcia umowy. Natomiast Stany Zjednoczone Ameryki nalegały na możliwość a) przeprowadzenia kontroli w EASA i w krajowych urzędach lotnictwa cywilnego, aby włączyć je jako uznane właściwe organy dla celów dwóch załączników dotyczących certyfikacji i obsługi technicznej; b) „towarzyszenia projektom certyfikacji", dzięki czemu US FAA mogłaby obserwować liczne projekty certyfikacji związane z wydaniem certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu, realizowane przez Agencję, aby zapoznać się z procedurami obowiązującymi w Agencji, przed podpisaniem i zawarciem umowy.

5.5. Wzmocnione środki ochronne

32. Tekst projektu umowy daje stronom niezbędną elastyczność, aby mogły natychmiast reagować na problemy związane z bezpieczeństwem lub wprowadzać wyższy poziom ochrony, jeśli uznają to za konieczne ze względów bezpieczeństwa – art. 6. Aby umożliwić stronom podejmowanie działań w takich sytuacjach nienaruszając ważności umowy, ustalono szczegółowe procedury w tym zakresie.

33. Gdyby jednak strony nie były w stanie zaradzić danej sytuacji w zadowalający sposób, projekt umowy przewiduje, po pierwsze, możliwość wstrzymania uznawania ustaleń kwestionowanego właściwego organu – art. 10, a po drugie, środki i procedury zmierzające do rozwiązania umowy w całości lub w części – art. 16 ust. 2.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską i Kanadą dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 oraz art. 133 ust. 4 w związku z pierwszym zdaniem pierwszego akapitu jego art. 300 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji[3],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja w imieniu Wspólnoty wynegocjowała umowę dotyczącą bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego z Kanadą, zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia negocjacji[4];

(2) Umowa wynegocjowana przez Komisję powinna zostać podpisana, z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia na późniejszym etapie,

(3) Państwa członkowskie podejmą wszelkie konieczne środki w celu zagwarantowania, że ich umowy dwustronne z Kanadą dotyczące tego samego tematu zostaną rozwiązane z dniem wejścia w życie umowy.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Wspólnoty podpisanie umowy między Wspólnotą Europejską a Kanadą dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwanej dalej „umową"), z zastrzeżeniem decyzji Rady dotyczącej zawarcia umowy. Tekst umowy stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do podpisania umowy w imieniu Wspólnoty, z zastrzeżeniem jej zawarcia.

---

[3] Dz.U. C z, s.

[4] SEC(2004)213 wersja ostateczna z 25.2.2004.

Sporządzono w Brukseli

Przewodniczący
W imieniu Rady

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską i Kanadą dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 oraz art. 133 ust. 4 w związku z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy zdanie pierwsze, art. 300 ust. 3 akapit pierwszy oraz art. 300 ust. 4,

uwzględniając wniosek Komisji[5],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja w imieniu Wspólnoty wynegocjowała umowę dotyczącą bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego z Kanadą, zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia negocjacji;

(2) Umowa została podpisana w imieniu Wspólnoty z zastrzeżeniem jej ewentualnego zawarcia w terminie późniejszym, zgodnie z decyzją Rady …/…/WE w sprawie ….

(3) Umowę tę należy zatwierdzić.

(4) Konieczne jest określenie ustaleń proceduralnych dla uczestnictwa Wspólnoty we wspólnych organach ustanowionych na mocy umowy, a także dla przyjęcia określonych decyzji dotyczących, w szczególności, zmiany umowy oraz jej załączników, dodawania nowych załączników, uchylenia poszczególnych załączników, konsultacji i rozstrzygania sporów oraz przyjęcia środków ochronnych.

(5) Państwa członkowskie podejmą wszelkie konieczne środki w celu zagwarantowania, że ich umowy dwustronne z Kanadą dotyczące tych samych kwestii zostaną rozwiązane z dniem wejścia w życie umowy.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

(1) Niniejszym zatwierdza się w imieniu Wspólnoty Europejskiej umowę dotyczącą bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską a Kanadą.

(2) Tekst umowy stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

---

[5] Dz.U. C z, s.

(3) Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby umocowanej do dokonania powiadomienia przewidzianego w art. 16 ust. 1 umowy.

Artykuł 2

(1) Wspólnota jest reprezentowana we wspólnym komitecie stron, powołanym na mocy art. 9 umowy, przez Komisję Europejską wspomaganą przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz z towarzyszeniem urzędów lotnictwa cywilnego, jako przedstawicieli państw członkowskich.

(2) Wspólnota jest reprezentowana we wspólnym komitecie branżowym ds. certyfikacji, określonym w załączniku A pkt 2 do umowy oraz we wspólnym komitecie branżowym ds. obsługi technicznej, określonym w załączniku B pkt 3 do umowy, przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego wspomaganą przez urzędy lotnictwa cywilnego, których bezpośrednio dotyczy porządek obrad na danym posiedzeniu.

Artykuł 3

(1) Po konsultacji ze specjalnym komitetem powołanym przez Radę Komisja określa stanowisko, jakie ma zająć Wspólnota we wspólnym komitecie stron, w odniesieniu do następujących zagadnień:

– przyjmowanie lub zmiana regulaminu wewnętrznego wspólnego komitetu stron, określonego w art. 9 ust. 3 umowy;

(2) Po konsultacji z komitetem specjalnym wymienionym w ust. 1, Komisja może podejmować następujące działania:

– przyjmować środki ochronne, zgodnie z art. 6 umowy;

– zwracać się o konsultacje, zgodnie z art. 15 umowy;

– wstrzymywać uznawanie ustaleń oraz uchylać wstrzymanie, zgodnie z art. 10 umowy.

(3) Działając na podstawie kwalifikowanej większości, Rada podejmuje decyzję w sprawie wniosku Komisji, w odniesieniu do następujących zagadnień:

– przyjęcia dodatkowych załączników zgodnie z art. 16 ust. 5 umowy;

– wszelkich innych zmian umowy, nieobjętych zakresem ust. 1;

– uchylenia pojedynczych załączników zgodnie z art. 16 ust. 3 umowy;

Sporządzono w Brukseli

Przewodniczący
W imieniu Rady

ZAŁĄCZNIK

UMOWA

DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA CYWILNEGO
MIĘDZY
WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ I KANADĄ

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA i KANADA, dalej zwane wspólnie „stronami”;

ZWAŻYWSZY, że każda strona stwierdza na podstawie długotrwałej wymiany technicznej i stosowania dwustronnych umów pomiędzy członkami Wspólnoty Europejskiej (WE) a Kanadą, że normy i systemy każdej ze stron dotyczące certyfikacji w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska lub uznawania wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym są wzajemnie dostatecznie równoważne, aby umowa była skuteczna;

UZNAJĄC fakt, że na coraz większą skalę działalność związana z projektami, produkcją i wymianą wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym ma charakter wielonarodowy;

PRAGNĄC promować bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego oraz jakość i równowagę środowiska naturalnego oraz ułatwić wymianę wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;

PRAGNĄC poprawić współpracę i zwiększyć skuteczność w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

ZWAŻYWSZY, że współpraca może przyczynić się i stanowić zachętę do dalszego ujednolicania w skali światowej norm i procesów;

ZWAŻYWSZY na ewentualne ograniczenie obciążeń finansowych nakładanych na lotnictwo i przewoźników w wyniku zbędnych kontroli, ocen i testów;

UZNAJĄC wspólne korzyści wynikające z usprawnionych procedur wzajemnego uznawania zatwierdzeń i testów w zakresie zdatności do lotu, ochrony środowiska, obsługi technicznej statków powietrznych i sprzętu oraz nieprzerwanej zdatności do lotu;

UZNAJĄC, że wszelkiego rodzaju wzajemne uznawanie musi stanowić gwarancję zgodności z obowiązującymi przepisami technicznymi lub normami równoważną gwarancji, jaką dają własne procedury strony;

UZNAJĄC, że wszelkiego rodzaju wzajemne uznawanie wymaga także zaufania każdej ze stron, co do nieprzerwanej wiarygodności ocen zgodności drugiej strony;

UZNAJĄC zobowiązania stron wynikające z umów dwustronnych, regionalnych i wielostronnych, dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i zgodności z zasadami ochrony środowiska:

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Cele

Cele niniejszej umowy obejmują:

(a) ustanowienie, w ramach obowiązującego każdą ze stron prawa, zasad i norm w celu umożliwienia wzajemnego uznawania zatwierdzeń wydanych przez właściwe organy każdej ze stron w obszarach objętych niniejszą umową, zgodnie z art. 4;

(b) umożliwienie stronom dostosowania się do sytuacji, w której na coraz większą skalę działalność związana z projektami, produkcją, obsługą techniczną i wymianą wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym ma charakter wielonarodowy, z uwzględnieniem wspólnych interesów stron w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i jakości środowiska naturalnego;

(c) wspieranie współpracy na rzecz trwałej realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa i jakości środowiska naturalnego;

(d) wspieranie i ułatwianie stałej wymiany wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym oraz usług.

Artykuł 2

Definicje

Do niniejszej umowy stosuje się następujące określenia i definicje:

(a) „zatwierdzenie zdatności do lotu” oznacza ustalenie, że projekt lub zmiana projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym spełnia normy ustalone obowiązującym jedną lub drugą stronę prawem lub, że dany wyrób jest zgodny z projektem uznanym za spełniający te normy i, że znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;

(b) „wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym” oznacza dowolny cywilny statek powietrzny, silnik statku powietrznego, lub śmigło, albo podzespół, urządzenie, część lub komponent zamontowane lub przeznaczone do zamontowania w nim;

(c) „właściwy organ” oznacza agencję rządową lub jednostkę wyznaczoną jako właściwy organ strony na potrzeby niniejszej umowy, która jest uprawniona do oceny zgodności, monitorowania i kontroli wykorzystania lub sprzedaży wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym lub usług, w zakresie objętym jurysdykcją strony, oraz która może podejmować działania mające na celu egzekwowanie prawa celem zapewnienia zgodności z wymogami prawnymi produktów lub usług wprowadzanych do obrotu na terytorium podlegającym kompetencjom strony;

(d) „wymogi eksploatacyjne związane z projektem” oznaczają wymogi eksploatacyjne lub dotyczące środowiska naturalnego mające wpływ na cechy konstrukcyjne wyrobu lub na dane konstrukcyjne związane z eksploatacją lub obsługą techniczną wyrobu, które kwalifikują wyrób do określonego rodzaju przeznaczenia;

(e) „zatwierdzenie w zakresie ochrony środowiska naturalnego” oznacza ustalenie, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym spełnia normy określone na mocy obowiązującego jedną lub drugą stronę prawa w zakresie hałasu lub emisji spalin;

(f) „obsługa techniczna” oznacza przeprowadzenie kontroli, przeglądu, naprawy, konserwacji i wymiany części, akcesoriów lub komponentów, z wyjątkiem kontroli przed lotem, wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, w celu zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu tego wyrobu, i obejmuje także uwzględnianie zmian, ale nie obejmuje projektowania technicznego napraw i zmian;

(g) „monitorowanie” oznacza okresowy nadzór sprawowany przez właściwy organ celem stwierdzenia nieprzerwanej zgodności z obowiązującymi normami;

(h) „wyspecjalizowana agencja” oznacza w przypadku Kanady urząd kanadyjski odpowiedzialny za lotnictwo cywilne, a w przypadku Wspólnoty Europejskiej – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA).

Artykuł 3

Zobowiązania ogólne

1. Każda strona, zgodnie z załącznikami do niniejszej umowy stanowiącymi jej integralną część, akceptuje lub uznaje wyniki określonych procedur, stosowanych w ocenie zgodności z określonymi środkami ustawodawczymi, regulacyjnymi i administracyjnymi danej strony, ustalone przez właściwy organ drugiej strony, przy założeniu, że stosowane procedury oceny zgodności zapewniają zgodność w sposób satysfakcjonujący stronę przyjmującą z obowiązującymi środkami ustawodawczymi, regulacyjnymi i administracyjnymi danej strony, równoważną gwarancji zgodności, jaką dają własne procedury strony przyjmującej.

2. Ustęp 1 niniejszego artykułu stosuje się wyłącznie w przypadku spełnienia wymogów przepisów przejściowych, które mogą zostać określone w załącznikach do niniejszej umowy.

3. Niniejszej umowy nie należy rozumieć jako oznaczającej wzajemną akceptację norm lub przepisów technicznych stron, oraz, o ile niniejsza umowa nie stanowi inaczej, nie oznacza ona wzajemnego uznawania równoważności norm lub przepisów technicznych.

4. Żadne z postanowień w niniejszej umowie nie ogranicza uprawnień strony do ustalenia w drodze przyjęcia środków ustawodawczych, regulacyjnych lub administracyjnych poziomu ochrony, jaki strona uzna za wskazany ze względu na bezpieczeństwo lub ochronę środowiska, a także w odniesieniu do zagrożeń wynikających z zakresu odpowiedniego załącznika do niniejszej umowy.

5. Ustalenia dokonane przez uprawnione osoby lub zatwierdzone instytucje, upoważnione na podstawie obowiązującego jedną lub drugą stronę prawa do dokonywania takich samych ustaleń jak właściwy organ, mają takie samo znaczenie jak ustalenia dokonane przez właściwy organ na potrzeby niniejszej umowy. Podmiot jednej strony odpowiedzialny za wdrożenie niniejszej umowy, zgodnie z art. 7, może czasami i po uprzednim poinformowaniu swojego odpowiednika u drugiej strony, kontaktować się bezpośrednio z uprawnioną osobą lub zatwierdzoną instytucją drugiej strony.

Artykuł 4

Ogólny zakres umowy

1. Niniejsza umowa dotyczy:

   (a) zatwierdzenia zdatności do lotu i monitorowania wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;

   (b) nieprzerwanej zdatności do lotu eksploatowanych statków powietrznych;

   (c) zatwierdzania i monitorowania produkcji i zakładów produkcyjnych;

   (d) zatwierdzania i monitorowania obiektów obsługi technicznej;

   (e) zatwierdzenia wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym w zakresie ochrony środowiska naturalnego i ich badania pod względem wpływu na środowisko naturalne; oraz

   (f) odpowiedniej współpracy.

2. W przypadku wykorzystania kompetencji Wspólnoty Europejskiej w odniesieniu do operacji lotniczych, licencjonowania załóg i zatwierdzania symulatorów lotu, strony mogą uzgodnić dodatkowe załączniki, w tym dotyczące przepisów przejściowych, odrębnie dla każdego obszaru, zgodnie z procedurą określoną w art. 16.

Artykuł 5

Właściwe organy

1. Podmiot uprawniony na mocy prawa jednej strony zostaje uznany za właściwy organ przez drugą stronę, po skontrolowaniu go przez tę ostatnią w celu stwierdzenia, czy:

   (a) w pełni spełnia wymogi określone prawem tejże strony,

   (b) zna wymogi drugiej strony dotyczące rodzaju i zakresu certyfikacji, o którą wnioskuje, oraz

   (c) jest w stanie wywiązać się z obowiązków wynikających z załączników.

2. Strona informuje drugą stronę o tożsamości właściwego organu po pomyślnym zakończeniu kontroli. Druga strona może zakwestionować techniczne kompetencje lub zgodność tego właściwego organu zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu.

3. Podmioty określone w dodatkach 1 i 2 uznaje się za spełniające wymogi ust. 1 niniejszego artykułu w zakresie wdrożenia odpowiednio załączników A i B w chwili wejścia w życie niniejszej umowy.

4. Strony gwarantują, że właściwe organy są w stanie i nadal będą w stanie prawidłowo oceniać zgodność wyrobów lub instytucji, zgodnie z i w zakresie określonym załącznikami do niniejszej umowy. W związku z tym strony zapewniają przeprowadzanie regularnych kontroli i ocen właściwych organów.

5. W razie konieczności strony konsultują się w celu zapewnienia utrzymania wzajemnego zaufania co do procedur oceny zgodności. Konsultacje te mogą obejmować udział jednej strony w regularnych kontrolach związanych z działaniami w zakresie oceny zgodności lub innych rodzajów oceny właściwych organów drugiej strony.

6. W przypadku zakwestionowania przez stronę technicznych kompetencji lub zgodności właściwego organu, strona kwestionująca informuje na piśmie drugą stronę o zakwestionowaniu technicznych kompetencji lub zgodności właściwego organu i o zamiarze zaprzestania uznawania ustaleń dokonywanych przez właściwy organ. Kwestionowanie ma charakter obiektywny i jest uzasadnione.

7. Zakwestionowanie, o którym poinformowano zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu omawia wspólny komitet ustanowiony na mocy art. 9, który może podjąć decyzję o zaprzestaniu uznawania ustaleń właściwego organu lub o konieczności sprawdzenia jego kompetencji technicznych. Sprawdzenia takiego dokonuje zazwyczaj bez zbędnej zwłoki strona, której jurysdykcji podlega zainteresowany właściwy organ, jednak może ono być przeprowadzone także wspólnie, jeśli strony podejmą taką decyzję.

8. Jeśli wspólny komitet nie był w stanie rozwiązać kwestionowanej sprawy, o której poinformowano zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu, w ciągu 30 dni od powiadomienia, strona kwestionująca może zaprzestać uznawania ustaleń dokonywanych przez zainteresowany właściwy organ, jednak uznaje ustalenia dokonane przez właściwy organ przed dniem powiadomienia. Zaprzestanie uznawania może obowiązywać do czasu rozwiązania sprawy przez wspólny komitet.

Artykuł 6

Środki ochronne

1. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie ogranicza uprawnień strony do podejmowania wszelkich niezbędnych i natychmiastowych działań w przypadku stwierdzenia uzasadnionego ryzyka, że produkt lub usługa mogą:

   (a) zagrażać zdrowiu lub życiu osób;

   (b) niespełniać obowiązujących środków ustawodawczych, regulacyjnych lub administracyjnych danej strony objętych zakresem niniejszej umowy; lub

   (c) w inny sposób niespełniać wymogu odnoszącego się do bezpieczeństwa w zakresie obowiązującego załącznika do niniejszej umowy.

2. W przypadku, gdy strona podejmuje środki na mocy ust. 1 niniejszego artykułu, informuje o tym drugą stronę na piśmie w ciągu 15 dni roboczych od daty podjęcia takich środków, odpowiednio uzasadniając takie działania.

Artykuł 7

Przekazywanie informacji

1. Strony uzgadniają, że wymiana informacji między nimi w zakresie realizacji niniejszej umowy będzie odbywała się pomiędzy:

(a) wyspecjalizowanymi agencjami, w kwestiach technicznych

(b) w pozostałych kwestiach:

– dla Kanady: Departamentem Transportu;

– dla Wspólnoty Europejskiej: Komisją Europejską i właściwymi organami państw członkowskich, w zależności od przypadku.

2. Po podpisaniu niniejszej umowy strony przekażą sobie wzajemnie odpowiednie dane kontaktowe.

Artykuł 8

Wzajemna współpraca, pomoc i przejrzystość

1. Każda strona gwarantuje, że druga strona jest informowana o wszystkich istotnych przepisach, regulacjach, normach i wymogach oraz o jej systemie certyfikacji.

2. Strony informują się wzajemnie o proponowanych istotnych zmianach w odpowiednich przepisach, regulacjach, normach i wymogach oraz w systemach certyfikacji w zakresie w jakim zmiany te mogą mieć wpływ na niniejszą umowę. W maksymalnie możliwym stopniu strony zapewniają sobie możliwość przekazania uwag na temat takich zmian i komentarzy dotyczących tych uwag.

3. W razie konieczności strony opracowują procedury dotyczące współpracy regulacyjnej i przejrzystości w odniesieniu do wszystkich działań wchodzących w zakres niniejszej umowy.

4. Strony uzgadniają, że, w zakresie przewidzianym obowiązującym je prawem, będą przekazywać sobie wzajemnie, na żądanie i bez zbędnej zwłoki, informacje na temat wypadków, incydentów lub zdarzeń związanych z przedmiotem niniejszej umowy.

5. W celu zbadania i rozwiązania kwestii bezpieczeństwa w ramach wzajemnej współpracy, w razie konieczności, strony umożliwiają sobie na wzajem udział w wybranych inspekcjach i kontrolach drugiej strony lub przeprowadzanie wspólnych inspekcji i kontroli.

Artykuł 9

Wspólny Komitet Stron

1. Ustanawia się wspólny komitet, składający się z przedstawicieli każdej ze stron. Wspólny komitet odpowiada za skuteczne stosowanie niniejszej umowy i regularnie spotyka się w celu dokonania oceny skuteczności jej realizacji.

2. Wspólny komitet może rozważać każdą sprawę dotyczącą stosowania i realizacji niniejszej umowy. W szczególności, komitet odpowiada za:

(a) analizę i podejmowanie odpowiednich działań, w odniesieniu do kwestionowanych przypadków, o których mowa w art. 5;

(b) rozwiązywanie wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem i realizacją niniejszej umowy, wraz z kwestiami nierozwiązanymi przez wspólny komitet branżowy ustanowiony na mocy odpowiedniego załącznika;

(c) poszukiwanie sposobów udoskonalenia funkcjonowania niniejszej umowy i, w razie konieczności, przekazania stronom zaleceń co do zmian w niniejszej umowie;

(d) rozpatrywanie szczegółowych zmian w załącznikach;

(e) koordynowanie, w razie konieczności, prac nad opracowaniem dodatkowych załączników;

(f) przyjmowanie, w razie konieczności, procedur roboczych dotyczących współpracy regulacyjnej i przejrzystości w odniesieniu do wszystkich działań, o których mowa w art. 4, nieopracowanych przez wspólne komitety branżowe.

3. Wspólny Komitet opracowuje własny regulamin wewnętrzny w ciągu jednego roku od wejścia w życie niniejszej umowy.

Artykuł 10

Zawieszenie obowiązków wzajemnego uznawania

1. Strona może zawiesić, w całości lub częściowo, swoje obowiązki, o których mowa w załączniku do niniejszej umowy, w następujących przypadkach:

(a) druga strona nie dopełniła swoich obowiązków, o których mowa w ww. załączniku do niniejszej umowy; lub

(e) jeden lub więcej jej właściwych organów nie może spełnić nowych lub dodatkowych wymogów przyjętych przez drugą stronę w obszarze objętym ww. załącznikiem do niniejszej umowy; lub

(f) druga strona nie realizuje środków prawnych i regulacyjnych oraz działań koniecznych do wykonania postanowień niniejszej umowy.

2. Przed zawieszeniem swoich obowiązków strona prosi o konsultacje na mocy art. 15. W przypadku, gdy konsultacje nie doprowadzą do rozwiązania sporu dotyczącego któregokolwiek z załączników, każda ze stron może powiadomić drugą stronę o zamiarze zaprzestania uznawania ustaleń kontroli zgodności i zatwierdzeń na mocy załącznika, który jest przedmiotem sporu. Powiadomienie to powinno mieć formę pisemną i zawierać szczegółowy opis przyczyn zawieszenia.

3. Zawieszenie zaczyna obowiązywać 30 dni po dniu powiadomienia, o ile przed zakończeniem tego okresu strona, która zainicjowała zawieszenie, nie powiadomi drugiej strony na piśmie o wycofaniu swojego powiadomienia. Takie zawieszenie nie ma wpływu na ważność ustaleń kontroli zgodności, certyfikatów i zatwierdzeń poczynionych lub wystawionych przez wyspecjalizowane agencje stron lub właściwe organy przed dniem, od którego zaczęło obowiązywać zawieszenie. Zawieszenie, które zaczęło obowiązywać, może zostać uchylone w trybie natychmiastowym po wymianie przez strony pisemnej korespondencji w tej sprawie.

Artykuł 11

Poufność

1. Każda strona zobowiązuje się zachować, w zakresie wymaganym obowiązującym ją prawem, poufność informacji otrzymanych od drugiej strony na podstawie niniejszej umowy.

2. W szczególności, w ramach obowiązującego prawa, strony nie przekazują do publicznej wiadomości i nie zezwalają właściwemu organowi na przekazanie do publicznej wiadomości informacji otrzymanych od drugiej strony na podstawie niniejszej umowy, które stanowią tajemnicę handlową, poufne informacje handlowe lub finansowe, lub informacje odnoszące się do trwających badań. W związku z tym informacje takie uznaje się za poufne i odpowiednio oznaczone jako takie.

3. Strona lub właściwy organ mogą, po przekazaniu informacji drugiej stronie lub właściwemu organowi drugiej strony, wydzielić część informacji, które uznają za zwolnione z obowiązku ujawniania.

4. Każda strona podejmuje wszelkie środki ostrożności niezbędne dla ochrony informacji otrzymanych na podstawie niniejszej umowy przed bezprawnym ujawnieniem.

Artykuł 12

Zwrot kosztów

1. Żadna ze stron nie może nakładać opłat lub obciążeń na osoby fizyczne lub prawne, których działalność jest regulowana na podstawie niniejszej umowy w zakresie usług związanych z oceną zgodności wynikającą z niniejszej umowy i świadczonych przez drugą stronę.

2. Każda strona stara się zapewnić sprawiedliwy, rozsądny i proporcjonalny do świadczonych usług certyfikacji i nadzoru poziom opłat i obciążeń nakładanych przez wyspecjalizowaną agencję na osobę prawną lub fizyczną, której działalność jest regulowana na podstawie niniejszej umowy, i opłaty takie nie stanowią bariery w wymianie handlowej.

3. Wyspecjalizowana agencja każdej ze stron ma prawo odzyskania w postaci opłat i obciążeń nakładanych na osoby fizyczne lub prawne, których działalność jest regulowana na podstawie niniejszej umowy, kosztów związanych z wykonaniem odpowiedniego załącznika i przeprowadzonych na podstawie art. 5 ust. 5 i art. 8 ust. 5 kontroli i inspekcji.

Artykuł 13

Inne umowy

1. O ile załączniki nie stanowią inaczej, obowiązki wynikające z umów zawartych przez którąkolwiek ze stron z krajem trzecim, niebędącym stroną niniejszej umowy, nie mają mocy wiążącej w odniesieniu do drugiej strony w zakresie uznawania wyników procedur oceny zgodności w kraju trzecim.

2. Po wejściu w życie niniejsza umowa zastępuje dwustronne umowy dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego pomiędzy Kanadą i państwami członkowskimi Unii Europejskiej w odniesieniu do kwestii objętych niniejszą umową.

3. Niniejsza umowa nie zmienia praw i obowiązków stron wynikających z innych umów międzynarodowych.

Artykuł 14

Terytorialny zakres stosowania

O ile załączniki do niniejszej umowy nie stanowią inaczej, niniejszą umowę stosuje się, z jednej strony, do terytoriów, do których stosuje się Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską , na warunkach ustanowionych w Traktacie oraz, z drugiej strony, do terytorium Kanady.

Artykuł 15

Konsultacje i rozstrzyganie sporów

1. Każda ze stron może zwrócić się o konsultacje do drugiej strony w dowolnej sprawie związanej z niniejszą umową. Druga strona odpowiada niezwłocznie na takie żądanie i podejmuje konsultacje w terminie uzgodnionym przez strony, w ciągu 45 dni.

2. Strony podejmują wszelkie starania w celu rozwiązania na możliwie najniższym szczeblu wszelkich różnic zdań między nimi, dotyczących wzajemnej współpracy na mocy niniejszej umowy, w drodze konsultacji, zgodnie z przepisami zawartymi w załącznikach do niniejszej umowy.

3. W razie braku rozstrzygnięcia sporu zgodnie z ust. 2 powyżej, którakolwiek z wyspecjalizowanych agencji może zgłosić spór wspólnemu komitetowi stron, który przeprowadzi konsultacje w danej sprawie.

Artykuł 16

Wejście w życie, rozwiązanie i zmiany umowy

1. Niniejsza umowa wchodzi w życie w dacie ostatniej noty w drodze wymiany not dyplomatycznych, w których strony informują się wzajemnie o zakończeniu wewnętrznych procedur stron niezbędnych do wejścia w życie umowy. Umowa pozostaje w mocy do momentu jej rozwiązania przez jedną ze stron.

2. Strona może rozwiązać niniejszą umowę z sześciomiesięcznym okresem wypowiedzenia w drodze pisemnego powiadomienia, chyba że wypowiedzenie to wycofano za obopólną zgodą stron przed upływem okresu wypowiedzenia.

3. Jeśli strona zamierza zmienić umowę poprzez usunięcie jednego lub kilku załączników i pozostawienie innych załączników, strony starają się zmienić niniejszą umowę na zasadzie konsensusu, zgodnie z procedurami określonymi w niniejszym artykule. W razie braku konsensusu umowa wygasa po upływie sześciu miesięcy od daty powiadomienia, o ile strony nie postanowią inaczej.

4. Strony mogą zmienić niniejszą umowę za obopólną zgodą wyrażoną na piśmie. Zmiany umowy wchodzą w życie w dniu ostatniego pisemnego powiadomienia jednej strony przez drugą o zakończeniu krajowych procedur dotyczących wejścia w życie.

5. Bez uszczerbku dla postanowień ust. 4 niniejszego artykułu, strony mogą zdecydować o zmianie istniejących załączników lub dodaniu nowych w formie wymiany not dyplomatycznych pomiędzy stronami. Zmiany te wchodzą w życie na warunkach ustalonych w trakcie wymiany not dyplomatycznych.

6. Po wygaśnięciu niniejszej umowy każda ze stron pozostawia w mocy wszelkie zatwierdzenia zdatności do lotu, zatwierdzenia w zakresie ochrony środowiska naturalnego lub certyfikaty wydane na podstawie niniejszej umowy przed jej wygaśnięciem, pod warunkiem, że nadal odpowiadają one obowiązującym przepisom i regulacjom tej strony.

W DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie umocowani, podpisali niniejszą umowę sporządzoną w XX egzemplarzach, dnia […] 2008 r., w językach angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

W IMIENIU WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ/ KANADY

_____ / _____

Dodatek 1

Wykaz właściwych organów, które uznaje się za spełniające postanowienia art. 5 ust. 1 w zakresie załącznika A

1. właściwe organy w zakresie zatwierdzania projektów

dla Kanady: kanadyjski urząd odpowiedzialny za lotnictwo cywilne

dla Wspólnoty Europejskiej: Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

2. właściwe organy w zakresie nadzoru nad produkcją

dla Kanady: kanadyjski urząd odpowiedzialny za lotnictwo cywilne

dla Wspólnoty Europejskiej: Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

właściwe organy państw członkowskich

Dodatek 2

Właściwe organy 27 państw członkowskich UE, które uznaje się za spełniające postanowienia art. 5 ust.1 w zakresie załącznika B

ZAŁĄCZNIK A

Procedura certyfikacji wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym

1. ZAKRES

1.1. Niniejsza procedura (dalej zwana „procedurą”) stosuje się do:

1.1.1. wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności z projektem, wymogami w zakresie ochrony środowiska i wymogami technicznymi związanymi z projektem wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, dokonanych przez wyspecjalizowaną agencję strony działającą jako upoważniony przedstawiciel państwa projektu;

1.1.2. wzajemnego uznawania ustaleń stwierdzających, że nowe lub używane wyroby lotnicze stosowane w lotnictwie cywilnym odpowiadają wymogom przywozowym w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska jednej ze stron; wzajemnego uznawania zatwierdzeń zmian konstrukcyjnych i projektów napraw wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym dokonanych pod nadzorem jednej ze stron;

1.1.3. współpracy i pomocy w zakresie nieprzerwanej zdatności do lotu eksploatowanych statków powietrznych;

1.2. Do celów niniejszej procedury, następujące terminy definiuje się jako:

(a) „certyfikat dopuszczenia do eksploatacji” oznacza oświadczenie złożone przez osobę lub instytucję podlegającą jurysdykcji strony dokonującej wywozu, stwierdzające, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym, inny niż kompletny statek powietrzny, jest nowo wyprodukowanym wyrobem lub dopuszczonym do eksploatacji po przeprowadzeniu jego obsługi technicznej;

(b) „certyfikat wywozowy zdatności do lotu” oznacza oświadczenie wywozowe złożone przez osobę lub instytucję podlegającą jurysdykcji strony dokonującej wywozu, stwierdzające, że kompletny statek powietrzny, także podlegający jurysdykcji strony dokonującej wywozu, spełnia wymogi w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska naturalnego podane przez stronę dokonującą przywozu;

(c) „strona dokonująca wywozu” oznacza stronę, od której wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest wywożony;

(d) „strona dokonująca przywozu” oznacza stronę, do której wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest przywożony;

2. WSPÓLNY KOMITET BRANŻOWY DS. CERTYFIKACJI

2.1. Skład

2.1.1. Ustanawia się wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji. Komitet składa się z przedstawicieli każdej ze stron zajmujących kierownicze stanowisko, odpowiedzialnych za:

2.1.1.1. certyfikację wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;

2.1.1.2. produkcję, jeśli są to inne osoby niż podane w ppkt 2.1.1.1;

2.1.1.3. regulacje i normy certyfikacji, or

2.1.1.4. wewnętrzne kontrole standaryzacyjne lub systemy kontroli jakości.

2.1.2. Wszelkie pozostałe osoby, które wspólną decyzją stron mogą ułatwić wypełnienie mandatu wspólnego komitetu branżowego ds. certyfikacji mogą zostać zaproszone do tego komitetu.

2.1.3. Wspólny komitet branżowy ustanawia własny regulamin wewnętrzny.

2.2. Mandat

2.2.1. Wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji zbiera się przynajmniej raz do roku, aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie i wdrożenie niniejszej procedury oraz, między innymi:

podjąć decyzję, w stosownych przypadkach, w sprawie procedur roboczych mających na celu ułatwienie procesu certyfikacji;

(a) podjąć decyzję, w stosownych przypadkach, w sprawie standardowych zamówień technicznych dla celów ppkt 3.3.7 niniejszej procedury;

(b) dokonać oceny zmian regulacyjnych u każdej ze stron w celu zapewnienia aktualności wymogów certyfikacji;

(c) opracować, w stosownych przypadkach, propozycje dla wspólnego komitetu dotyczące zmian w niniejszej procedurze, innych niż te, o których mowa w ppkt 2.2.1 lit. b);

(d) zapewnić jednakowe zrozumienie niniejszej procedury przez strony;

(e) zapewnić jednolite stosowanie niniejszej procedury przez strony;

(f) rozstrzygnąć wszelkie rozbieżności dotyczące technicznych kwestii wynikające z interpretacji lub stosowania niniejszej procedury, w tym rozbieżności, które mogą pojawić się w trakcie ustalania podstaw certyfikacji lub stosowania specjalnych warunków, wyłączeń i odstępstw;

(g) zorganizować, w stosownych przypadkach, wzajemny udział jednej strony w procesie wewnętrznej standaryzacji drugiej strony lub systemie kontroli jakości drugiej strony;

(h) określić, w stosownych przypadkach, centralne punkty odpowiedzialne za certyfikację każdego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, przywożonego lub wywożonego pomiędzy stronami; oraz

(i) opracować skuteczne środki współpracy, pomocy i wymiany informacji dotyczące norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego oraz systemów certyfikacji w celu ograniczenia do możliwego minimum różnic pomiędzy stronami.

2.2.2. Jeśli wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji nie będzie w stanie rozstrzygnąć różnic zgodnie z ppkt 2.2.1 lit. g), zgłasza daną kwestię wspólnemu komitetowi i zapewnia wykonanie decyzji podjętej przez ten komitet.

3. ZATWIERDZANIE PROJEKTÓW

3.1. Postanowienia ogólne

3.1.1. Niniejsza procedura obejmuje zatwierdzanie projektów i zmian konstrukcyjnych w projektach w zakresie: certyfikatów typu, uzupełniających certyfikatów typu, napraw, części i akcesoriów.

3.1.2. Dla celów niniejszej procedury strony uzgadniają, że wykazanie możliwości przyjęcia na siebie odpowiedzialności przez instytucję projektującą jest wystarczająco kontrolowane przez każdą ze stron, aby ewentualne różnice w szczegółowych wymogach jednej ze stron nie miały znaczenia.

3.1.3. W razie konieczności składa się wniosek o zatwierdzenie projektu stronie dokonującej przywozu poprzez stronę dokonującą wywozu.

3.1.4. Organami odpowiedzialnymi za wdrożenie niniejszej sekcji 3 dotyczącej zatwierdzeń projektów są wyspecjalizowane agencje.

3.2. Podstawa certyfikacji

3.2.1. W celu wydania certyfikatu typu strona dokonująca przywozu stosuje odpowiednie normy w zakresie podobnego wyrobu będącego jej wyrobem, obowiązujące w momencie składania wniosku o pierwotny certyfikat typu do strony dokonującej wywozu.

3.2.2. Z zastrzeżeniem ppkt 3.2.5 i w celu zatwierdzenia zmiany konstrukcyjnej lub projektu naprawy, strona dokonująca przywozu podaje zmianę w podstawie certyfikacji ustalonej zgodnie z ppkt. 3.2.1, w sytuacji, gdy uzna taką zmianę za wskazaną dla zmiany konstrukcyjnej lub projektu naprawy.

3.2.3. Z zastrzeżeniem ppkt. 3.2.5 strona dokonująca przywozu podaje wszelkie szczególne warunki, które stosuje lub zamierza stosować w stosunku do nowatorskich lub specjalnych cech projektu wyrobu nieobjęte obowiązującymi normami w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska.

3.2.4. Z zastrzeżeniem ppkt. 3.2.5 strona dokonująca przywozu określa wszelkie wyłączenia z lub odstępstwa od obowiązujących norm.

3.2.5. Określając specjalne warunki, wyłączenia, odstępstwa lub zmiany w odniesieniu do podstawy certyfikacji, strona dokonująca przywozu bierze pod uwagę specjalne warunki, wyłączenia, odstępstwa lub zmiany strony dokonującej wywozu i nie jest bardziej wymagająca w stosunku do wyrobów strony dokonującej wywozu niż byłaby w stosunku do jej własnych, podobnych wyrobów. Strona dokonująca przywozu informuje stronę

dokonującą wywozu o wszelkich tego typu specjalnych warunkach, wyłączeniach, odstępstwach lub zmianach w odniesieniu do podstawy certyfikacji.

3.3. Proces certyfikacji

3.3.1. Strona dokonująca wywozu przekazuje stronie dokonującej przywozu wszelkie informacje niezbędne stronie dokonującej przywozu do zapoznania się i utrzymania znajomości poszczególnych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym strony dokonującej wywozu i ich certyfikacji.

3.3.2. W razie konieczności, dla każdego zatwierdzenia projektu strony opracowują program certyfikacji, na podstawie procedur roboczych ustalonych przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji.

3.3.3. Strona dokonująca przywozu wydaje certyfikat typu lub uzupełniający certyfikat typu dla statku powietrznego, silnika lub śmigła, jeśli:

(a) strona dokonująca wywozu wydała własny certyfikat;

(b) strona dokonująca wywozu potwierdza stronie dokonującej przywozu, że projekt typu wyrobu odpowiada podstawie certyfikacji określonej w pkt 3.2; oraz

(c) wszelkie kwestie zgłoszone w procesie certyfikacji zostały rozwiązane.

3.3.4. Zmiany projektu typu dla wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, dla którego strona dokonująca przywozu wydała certyfikat typu zatwierdza się w następujący sposób:

3.3.4.1. strona dokonująca wywozu klasyfikuje zmiany konstrukcyjne według dwóch kategorii, zgodnie z procedurami roboczymi ustalonymi przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji;

3.3.4.2. dla kategorii zmian, które wymagają zaangażowania strony dokonującej przywozu, strona ta zatwierdza zmiany konstrukcyjne po otrzymaniu pisemnego oświadczenia strony dokonującej wywozu, że zmiany konstrukcyjne odpowiadają podstawie certyfikacji podanej w pkt 3.2; w celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego podpunktu, strona dokonująca wywozu może dostarczyć pojedyncze oświadczenia dla każdej zmiany konstrukcyjnej lub zbiorowe oświadczenia dla wykazów zatwierdzonych zmian konstrukcyjnych;

3.3.4.3. Dla wszystkich pozostałych zmian konstrukcyjnych zatwierdzenie strony dokonującej wywozu stanowi ważne zatwierdzenie strony dokonującej przywozu, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.

3.3.5. Zmiany projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, dla którego strona dokonująca przywozu wydała uzupełniający certyfikat typu zatwierdza się w następujący sposób:

3.3.5.1. strona dokonująca wywozu klasyfikuje projekty napraw według dwóch kategorii, zgodnie z procedurami roboczymi ustalonymi przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji;

3.3.5.2. dla kategorii zmian, które wymagają zaangażowania strony dokonującej przywozu, strona ta zatwierdza zmiany konstrukcyjne po otrzymaniu pisemnego oświadczenia strony dokonującej wywozu, że zmiany konstrukcyjne odpowiadają podstawie certyfikacji podanej w pkt 3.2; w celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego podpunktu, strona dokonująca wywozu może dostarczyć pojedyncze oświadczenia dla każdej zmiany konstrukcyjnej lub zbiorowe oświadczenia dla wykazów zatwierdzonych zmian konstrukcyjnych;

3.3.5.3. Dla wszystkich pozostałych zmian konstrukcyjnych zatwierdzenie strony dokonującej wywozu stanowi ważne zatwierdzenie strony dokonującej przywozu, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.

3.3.6. Projekty napraw wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, dla którego strona dokonująca przywozu wydała certyfikat typu zatwierdza się w następujący sposób:

3.3.6.1. strona dokonująca wywozu klasyfikuje zmiany konstrukcyjne według dwóch kategorii, zgodnie z procedurami roboczymi ustalonymi przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji;

3.3.6.2. dla kategorii projektów napraw, które wymagają zaangażowania strony dokonującej przywozu, strona ta zatwierdza projekty po otrzymaniu pisemnego oświadczenia strony dokonującej wywozu, że projekty napraw odpowiadają podstawie certyfikacji podanej w pkt 3.2; w celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego podpunktu, strona dokonująca wywozu może dostarczyć pojedyncze oświadczenia dla każdego istotnego

projektu naprawy lub zbiorowe oświadczenia dla wykazów zatwierdzonych projektów napraw;

3.3.6.3. Dla wszystkich pozostałych projektów napraw zatwierdzenie strony dokonującej wywozu stanowi ważne zatwierdzenie strony dokonującej przywozu, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.

3.3.7. Dla części i akcesoriów zatwierdzonych na podstawie standardowych zamówień technicznych ustalonych przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji zgodnie z pkt 2.2 niniejszej procedury, zatwierdzenie części i akcesoriów wydane przez stronę dokonującą wywozu jest uznawane przez stronę dokonującą przywozu jako równoważne jej własnym zatwierdzeniom wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.

3.4. Wymogi eksploatacyjne związane z projektem

3.4.1. Strona dokonująca przywozu, na wniosek strony dokonującej wywozu, informuje stronę dokonującą wywozu o swoich aktualnych wymogach eksploatacyjnych związanych z projektem.

3.4.2. Strona dokonująca przywozu ustala ze stroną dokonującą wywozu, albo dla każdego przypadku indywidualnie, albo poprzez opracowanie szczegółowego wykazu aktualnych wymogów eksploatacyjnych związanych z projektem dla pewnych kategorii wyrobów lub operacji, wymogi eksploatacyjne związane z projektem, dla których przyjmuje pisemne oświadczenie o certyfikacji i zgodności wydane przez stronę dokonującą wywozu.

3.5. Nieprzerwana zdatność do lotu

3.5.1. Obydwie strony współpracują w zakresie analizy aspektów zdatności do lotu wypadków i zdarzeń mających związek z wyrobami lotniczymi stosowanymi w lotnictwie cywilnym, do których zastosowanie ma niniejsza umowa, i które są takiego rodzaju, iż budzą wątpliwości związane ze zdatnością do lotu takich wyrobów.

3.5.2. Strona dokonująca wywozu, w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jej jurysdykcji, określa wszelkie niezbędne działania, aby usunąć niebezpieczne cechy typu projektu, które mogą być odkryte po wprowadzeniu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym do eksploatacji, w tym działania odnoszące się do komponentów zaprojektowanych lub wyprodukowanych przez dostawcę w ramach umowy z głównym wykonawcą na terytorium podlegającym jurysdykcji strony dokonującej wywozu.

3.5.3. Strona dokonująca wywozu, w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jej jurysdykcji, pomaga stronie dokonującej przywozu określić wszelkie działania uznane przez stronę dokonującą przywozu za niezbędne, aby zapewnić nieprzerwaną zdatność do lotu wyrobów.

3.5.4. Każda ze stron na bieżąco informuje drugą stronę o wszelkich obowiązkowych dyrektywach zdatności do lotu, lub innych działaniach, które uzna za konieczne dla zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jurysdykcji jednej lub drugiej strony i objętych niniejszą umową.

4. ZATWIERDZENIE PRODUKCJI

4.1. W celu wdrożenia niniejszej procedury strony uzgadniają, że wykazanie możliwości przyjęcia przez instytucję produkującą systemu zapewnienia jakości produkcji i kontroli wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym jest wystarczająco kontrolowane przez nadzór nad taką instytucją sprawowany przez właściwy organ jednej ze stron, aby sprostać różnicom w szczegółowych wymogach drugiej strony.

4.2. Jeśli zatwierdzenie produkcji pozostającej pod nadzorem regulacyjnym jednej ze stron obejmuje zakłady i urządzenia produkcyjne znajdujące się na terytorium drugiej strony lub w kraju trzecim, pierwsza strona pozostaje odpowiedzialna za monitorowanie tych zakładów i urządzeń produkcyjnych oraz za nadzór nad nimi.

4.3. Strony mogą wnioskować o pomoc do urzędu lotnictwa cywilnego kraju trzeciego w zakresie wykonania ich zadań związanych z monitorowaniem i nadzorem, w przypadku, gdy zatwierdzenie jednej ze stron zostało wydane lub rozszerzone na podstawie formalnej umowy lub oficjalnych ustaleń z tym krajem trzecim.

4.4. Organami odpowiedzialnymi za wykonanie niniejszej sekcji 4 w zakresie zatwierdzeń produkcji są właściwe organy, o których mowa w art. 5 umowy.

5. ZATWIERDZENIA ZDATNOŚCI DO LOTU PRZY WYWOZIE

5.1. Kwestie ogólne

5.1.1. Strona dokonująca wywozu wydaje zatwierdzenia zdatności do lotu przy wywozie dla wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym wywożonych do strony dokonującej przywozu na warunkach określonych w pkt 5.2 i 5.3.

5.1.2. Strona dokonująca przywozu uznaje zatwierdzenia zdatności do lotu przy wywozie wydane przez stronę dokonującą wywozu na podstawie pkt 5.2 i 5.3. .

5.1.3. Strona dokonująca przywozu uznaje identyfikację części i akcesoriów za pomocą oznaczeń wymaganych na podstawie przepisów strony dokonującej wywozu, jako zgodną z jej własnymi przepisami.

5.2. Certyfikaty zdatności do lotu przy wywozie

5.2.1. Nowe statki powietrzne

5.2.1.1. Strona dokonująca wywozu, poprzez właściwy organ odpowiedzialny za wdrożenie niniejszej procedury, wydaje certyfikat zdatności do lotu przy wywozie, dla nowego statku powietrznego, potwierdzający, że:

(a) odpowiada on typowi projektu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;

(b) jest on w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada obowiązującym dyrektywom zdatności do lotu strony dokonującej przywozu, o których strona ta poinformowała;

(c) spełnia on wszelkie dodatkowe wymogi nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.

5.2.2. Używane statki powietrzne

5.2.2.1. Dla używanych statków powietrznych, dla których zatwierdzenie projektu wydała strona dokonująca przywozu, strona dokonująca wywozu, poprzez właściwy organ odpowiedzialny za nadzór nad certyfikatem zdatności do lotu tego statku powietrznego, wydaje certyfikat zdatności do lotu przy wywozie potwierdzający, że:

(a) odpowiada on typowi projektu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;

(b) jest on w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada wszystkim obowiązującym dyrektywom zdatności do lotu strony dokonującej przywozu, przekazanym przez tę stronę;

(c) przeszedł należytą obsługę techniczną z zastosowaniem zatwierdzonych procedur i metod w trakcie swojej eksploatacji (na co wskazują odpowiednie dzienniki obsługi technicznej i stosowna ewidencja), oraz

(d) spełnia on wszelkie dodatkowe wymogi nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.

5.2.2.2. W odniesieniu do używanych statków powietrznych, wyprodukowanych w zakresie jurysdykcji jednej ze stron, każda ze stron zgadza się udzielić pomocy na wniosek drugiej strony w uzyskaniu informacji dotyczących:

(a) konfiguracji statków powietrznych w momencie, gdy opuszczały one producenta; oraz

(b) późniejszych instalacji w statkach powietrznych, które strona ta zatwierdziła.

5.2.2.3. Strona uznaje także certyfikaty zdatności do lotu drugiej strony przy wywozie dla używanych statków powietrznych wyprodukowanych lub zmontowanych w kraju trzecim, w przypadku spełnienia warunków określonych w ppkt 5.2.2.1 lit a) do d).

5.2.2.4. Strona dokonująca przywozu może zażądać protokołów z kontroli i ewidencji obsługi technicznej, obejmujących między innymi:

(a) oryginały lub potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie certyfikatu zdatności do lotu przy wywozie, lub jego odpowiednika, wydanego przez stronę dokonującą wywozu;

(b) dokumentację potwierdzającą, że wszystkie przeglądy, istotne zmiany i naprawy zostały przeprowadzone zgodnie z wymogami zatwierdzonymi lub uznanymi przez stronę dokonującą wywozu; oraz

(c) ewidencję obsługi technicznej i wpisy do dzienników, które potwierdzają, że używane statki powietrzne podlegały prawidłowej obsłudze technicznej w okresie ich eksploatacji zgodnie z wymogami zatwierdzonego programu obsługi technicznej.

5.3. Autoryzowany certyfikat dopuszczenia

5.3.1. Nowe silniki i śmigła

5.3.1.1. Strona dokonująca przywozu uznaje autoryzowany certyfikat dopuszczenia strony dokonującej wywozu dla nowego silnika lub śmigła, jedynie w przypadku, gdy certyfikat potwierdza, że taki silnik lub śmigło:

(a) odpowiada typowi projektu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;

(b) jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada obowiązującym dyrektywom zdatności do lotu strony dokonującej przywozu, przekazanym przez tę stronę; oraz

(c) spełnia wszelkie dodatkowe wymogi nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.

5.3.1.2. Strona dokonująca wywozu wywozi wszystkie nowe silniki i śmigła z autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.

5.3.2. Nowe podzespoły, części i akcesoria

5.3.2.1. Strona dokonująca przywozu uznaje autoryzowany certyfikat dopuszczenia strony dokonującej wywozu dla nowego podzespołu, części, w tym zmienionej części lub części zamiennej, oraz dla nowych akcesoriów, jedynie w przypadku, gdy certyfikat potwierdza, że taki podzespół lub część:

(a) odpowiada danym konstrukcyjnym zatwierdzonym przez stronę dokonującą przywozu;

(b) jest w stanie zapewnić bezpieczną eksploatację; oraz

(c) spełnia wszelkie dodatkowe wymogi nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.

5.3.2.2. Strona dokonująca wywozu wywozi wszystkie nowe części z autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.

6. POMOC TECHNICZNA

6.1. Strony, w razie konieczności i na żądanie, świadczą sobie poprzez właściwe organy wzajemną pomoc techniczną w zakresie oceny.

6.2. Rodzaj pomocy może obejmować, lecz nie ogranicza się do następujących przypadków:

6.2.1. oznaczanie zgodności:

(a) próby obserwacyjne;

(b) przeprowadzanie kontroli zgodności;

(c) weryfikacja sprawozdań; oraz

(d) uzyskiwanie danych.

6.2.2. monitorowanie i nadzór:

(a) obserwacja kontroli pierwszego detalu części;

(b) monitorowanie kontroli specjalnych procesów;

(c) przeprowadzanie wyrywkowych kontroli części produkcyjnych;

(d) monitorowanie działalności upoważnionych osób lub zatwierdzonych instytucji, o których mowa w art. 3 ust. 5 umowy;

(e) przeprowadzanie analiz trudności eksploatacyjnych; oraz

(f) ocena i nadzór systemów jakości produkcji.

Załącznik B

Procedura w zakresie obsługi technicznej

1. ZAKRES

Niniejsza procedura (dalej zwana „procedurą”) stosuje się do wzajemnego uznawania ustaleń w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych w odniesieniu do statków powietrznych i komponentów, które mają być w nich zamontowane.

2. PRAWODAWSTWO MAJĄCE ZASTOSOWANIE

Strony uzgadniają, że, dla celów niniejszej procedury, zgodność z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obsługi technicznej jednej strony i z wymogami regulacyjnymi wymienionymi w dodatku B1 do niniejszej procedury stanowi zgodność z obowiązującymi przepisami drugiej strony.

Strony uzgadniają, że, dla celów niniejszej procedury, rozwiązania i procedury stosowane przez właściwy organ każdej ze stron związane z certyfikacją, stanowią równoważny dowód zgodności z wymogami, o których mowa powyżej.

Strony uzgadniają, że, dla celów niniejszej procedury odpowiednie normy stron związane z licencjonowaniem personelu obsługi technicznej uznaje się za równoważne.

3. DEFINICJE

Do celów niniejszej procedury, następujące terminy definiuje się jako:

(a) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;

(b) „komponent” oznacza silnik, śmigło, część lub wyposażenie;

(c) „duży statek powietrzny” oznacza statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub śmigłowiec wielosilnikowy; oraz

(d) „modyfikacja” oznacza zmianę w zakresie konstrukcji, konfiguracji, działania, charakterystyk środowiskowych lub ograniczeń eksploatacyjnych wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.

4. WSPÓLNY KOMITET BRANŻOWY DS. OBSŁUGI TECHNICZNEJ

4.1. Skład

4.1.1. Ustanawia się wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej. Składa się on z przedstawicieli każdej ze stron zajmujących kierownicze stanowisko, odpowiedzialnych za:

(a) zatwierdzanie instytucji obsługi technicznej;

(b) wdrażanie przepisów i norm dotyczących instytucji obsługi technicznej;

(c) wewnętrzne kontrole standaryzacyjne lub systemy kontroli jakości;

4.1.2. Wszelkie pozostałe osoby, które wspólną decyzją stron mogą ułatwić wypełnienie mandatu wspólnego komitetu branżowego ds. obsługi technicznej mogą zostać zaproszone do tego komitetu.

4.1.3. Wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej ustanawia własny regulamin wewnętrzny.

4.2. Mandat

4.2.1. Wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej zbiera się przynajmniej raz do roku, aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie i wdrożenie niniejszej procedury oraz, między innymi:

(a) ocenić zmiany regulacyjne stron w celu zapewnienia aktualności wymogów wymienionych w dodatku B1 do niniejszej procedury;

(b) zapewnić jednakowe zrozumienie niniejszej procedury przez strony;

(c) zapewnić jednolite stosowanie niniejszej procedury przez strony;

(d) rozstrzygnąć wszelkie rozbieżności dotyczące technicznych kwestii wynikających z interpretacji lub stosowania niniejszej procedury, w tym rozbieżności, które mogą pojawić się w związku z interpretacją lub stosowaniem niniejszej procedury;

(e) zorganizować, w razie konieczności, na zasadzie wzajemności udział jednej strony w procesie wewnętrznej standaryzacji drugiej strony lub systemie kontroli jakości drugiej strony; oraz

(f) opracować, w razie konieczności, propozycje dla wspólnego komitetu dotyczące zmian w niniejszej procedurze.

4.2.2. Jeśli wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej nie będzie w stanie rozstrzygnąć różnic zgodnie z ppkt 4.2.1 lit. d) niniejszej procedury, zgłasza daną kwestię wspólnemu komitetowi i zapewnia wdrożenie decyzji podjętej przez ten komitet.

5. ZATWIERDZANIE INSTYTUCJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

5.1. Od instytucji obsługi technicznej jednej strony, która została uprawniona przez właściwy organ tej strony do wykonywania zadań związanych z obsługą techniczną, wymaga się suplementu do jej podręcznika obsługi technicznej w celu spełnienia wymogów określonych w dodatku B1 do niniejszej procedury. W przypadku spełnienia przez suplement wymogów określonych w dodatku B1, wspomniany właściwy organ wydaje zatwierdzenie potwierdzające spełnienie odpowiednich wymogów drugiej strony i określające zakres zadań jaki instytucja obsługi technicznej może wykonywać na statkach powietrznych zarejestrowanych przez tę drugą stronę. Zakres ocen i ograniczeń nie przekracza zakresu zawartego w jej własnym certyfikacie.

5.2. O zatwierdzeniu wydanym zgodnie z pkt 5.1 przez właściwy organ jednej strony informowana jest druga strona i stanowi ono ważne zatwierdzenie dla drugiej strony bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.

5.3. Uznanie certyfikatu zatwierdzającego zgodnie z pkt 5.2 dotyczy instytucji obsługi technicznej w jej głównym miejscu prowadzenia działalności, jak również w pozostałych miejscach określonych w odpowiednim podręczniku oraz podlega nadzorowi właściwego organu.

5.4. Strony mogą wnioskować o pomoc do urzędu lotnictwa cywilnego kraju trzeciego w zakresie wykonania ich zadań związanych z monitorowaniem i nadzorem, w przypadku, gdy zatwierdzenie obydwu stron zostało wydane lub rozszerzone na podstawie formalnej umowy lub oficjalnych ustaleń z tym krajem trzecim.

5.5. Strona, poprzez swój właściwy organ, niezwłocznie informuje drugą stronę o wszelkich zmianach zakresu zatwierdzeń, które wydała zgodnie z pkt 5.1, w tym o cofnięciu lub zawieszeniu zatwierdzenia.

6. BRAK ZGODNOŚCI

6.1. Każda strona informuje drugą stronę o zasadniczym braku zgodności z obowiązującymi przepisami lub warunkami określonymi w niniejszej procedurze, który wpływa negatywnie na możliwość wykonywania obsługi technicznej przez instytucję zatwierdzoną przez tę drugą stronę zgodnie z warunkami niniejszej procedury. Po otrzymaniu takiej informacji druga strona dokonuje odpowiedniej analizy i zgłasza stronie informującej wszelkie działania podjęte w ciągu 15 dni roboczych.

6.2. W przypadku wystąpienia różnicy zdań pomiędzy stronami co do skuteczności podjętych działań, strona informująca może wystąpić z wnioskiem do drugiej strony o podjęcie natychmiastowych działań mających na celu wstrzymanie

obsługi technicznej wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym przez jednostkę podlegającą jej nadzorowi regulacyjnemu. Jeśli druga strona nie podejmie takich działań w ciągu 15 dni roboczych od złożenia wniosku przez stronę informującą, uprawnienia właściwego organu drugiej strony w ramach niniejszej procedury zostają zawieszone do czasu pomyślnego rozstrzygnięcia kwestii przez wspólny komitet, zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy. Do chwili wydania decyzji w sprawie przez wspólny komitet strona informująca może podjąć wszelkie środki, jakie uzna za konieczne, aby wstrzymać obsługę techniczną wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym przez instytucję podlegającą jej nadzorowi regulacyjnemu.

6.3. Organami odpowiedzialnymi za przekazywanie informacji związanych z niniejszą sekcją 6 są wyspecjalizowane agencje.

7. POMOC TECHNICZNA

7.1. Strony, w razie konieczności i na żądanie, świadczą sobie poprzez właściwe organy wzajemną pomoc techniczną w zakresie oceny.

7.2. Rodzaj pomocy może obejmować, lecz nie ogranicza się do następujących przypadków:

(a) monitorowania instytucji obsługi technicznej podlegających jurysdykcji jednej ze stron pod względem nieprzerwanej zgodności z wymogami niniejszej procedury oraz zgłaszania wszelkich przypadków braku zgodności;

(b) przeprowadzania analiz i zgłaszania ich wyników; oraz

(c) oceny technicznej.

Dodatek B1

Szczególne wymogi regulacyjne

Uznanie przez jedną ze stron instytucji obsługi technicznej, podlegającej jurysdykcji drugiej strony, na podstawie sekcji 5 niniejszej procedury, opiera się na instytucji obsługi technicznej przyjmującej suplement do swojego podręcznika obsługi technicznej, który zawiera przynajmniej:

(a) oświadczenie o zobowiązaniu się podpisane przez sprawującego aktualnie obowiązki odpowiedzialnego kierownika o tym, że instytucja stosuje podręcznik i suplement do niego;

(g) potwierdzenie, że instytucja realizuje zlecenie klienta, zwracając szczególną uwagę na wymagane dyrektywy zdatności do lotu, zmiany i naprawy, a także wymóg, że wszelkie wykorzystane części zostały wyprodukowane lub podlegały obsłudze technicznej przez instytucje uznane przez drugą stronę;

(h) potwierdzenie, że klient wystawiający zlecenie dokonał zatwierdzenia odpowiedniego właściwego organu w odniesieniu do wszelkich danych konstrukcyjnych dotyczących zmian i napraw;

(i) potwierdzenie, że dopuszczenie wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym jest zgodne z odpowiednimi przepisami i wymogami regulacyjnymi;

(j) potwierdzenie, że o wszelkich wyrobach lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, podlegających jurysdykcji drugiej strony, w których stwierdzono niezdatność do lotu, informowana jest druga strona i klient.