KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 14.6.2007
KOM(2007) 325 v konečném znění

2007/0110 (ACC)
2007/0111 (ACC)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o podepsání Dohody o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o uzavření Dohody o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými

(předložené Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. ÚVOD

1. Komise požádala Radu dne 24. listopadu 2003 o zmocnění k vedení vyjednávání se Spojenými státy americkými o vzájemném uznávání certifikačních nálezů v oblasti bezpečnosti civilního letectví a slučitelnosti s životním prostředím.

2. Rada toto zmocnění udělila dne 9. března 2004 a uložila Komisi vést uvedená vyjednávání v souladu se souborem vyjednávacích pokynů a jmenovala zvláštní výbor, aby v tomto úkolu napomáhal.

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

   (a) pro výrobky zkonstruované, vyrobené, upravené nebo opravené pod regulatorní kontrolou jedné strany možnost snadného vystavování nezbytných schválení pro registraci nebo provoz pod regulatorní kontrolou druhé strany;

   (b) pro letadla zaregistrovaná nebo provozovaná pod regulatorní kontrolou jedné strany možnost údržby organizacemi pod regulatorní kontrolou druhé strany.

4. Primárními cíli vyjednávacích pokynů bylo usnadnit obchod zbožím a službami v rozsahu pokrývaném dohodou, omezit v maximálně možné míře dvojí provádění hodnocení, zkoušek a kontrol na významné regulatorní rozdíly a spoléhat se na certifikační systém každé ze stran při kontrole souladu s požadavky druhé strany.

5. K dosažení těchto cílů určily vyjednávací pokyny tyto prostředky:

   (a) sbližovat rostoucí měrou požadavky a regulatorní procesy obou stran;

   (b) budovat důvěru v osvědčovací systémy obou stran, a tak umožnit příslušným orgánům všech členských států provádět jménem Federálního leteckého úřadu (FAA) jakožto příslušného orgánu USA v přiměřených lhůtách úkoly, které takové orgány mají povinnost vykonávat při provádění nařízení (ES) č. 1592/2002;

   (c) umožnit libovolné straně, aby se ujistila, že orgány podílející se na regulatorním procesu druhé strany mají způsobilost uspokojivým způsobem provádět hodnocení souladu a regulatorní dohled v míře nezbytné pro vydání jejích vlastních schválení;

   (d) posilovat spolupráci zabezpečováním pravidelných konzultací stran, a zajišťovat tak, aby dohoda uspokojivě fungovala, jmenovitě zaváděním vhodných mechanismů spolupráce při reciprokém ověřování trvající připravenosti a schopností regulatorních orgánů, které se podílejí na provádění dohody;

   (e) nastavit systém průběžného sledování fungování dohody a zejména prováděcích postupů, jež jsou její nedílnou součástí, a umožnit, aby dohoda byla efektivně spravována společným výborem složeným ze zástupců obou

stran, jemuž je uloženo nacházet a navrhovat včasná řešení všech problémů vyvstávajících v souvislosti s prováděním dohody.

2. PROCES VYJEDNÁVÁNÍ

6. Vyjednávání s USA se soustřeďovalo na to, jak umožnit vzájemné uznávání schválení osvědčujících letovou způsobilost letadel, částí a zařízení do letadel zastavěných, a dále schválení certifikujících organizací, které se podílejí na konstrukci, výrobě a udržování letadel. Tato osvědčení by vydávala každá ze stran při uplatňování určitých postupů týkajících se letové způsobilosti a údržby.

7. Během jednání se uvedené dvě strany rozhodly formulovat specifikace těchto postupů v samostatných přílohách k dohodě a explicitně stanovit v textu dohody (viz článek 4.F.), že dohoda a její přílohy jsou pro strany závazné stejnou měrou. To bylo nezbytné, jelikož v předchozí době a až do současnosti se bilaterální dohody v oblasti bezpečnosti letectví mezi členskými státy EU a třetími zeměmi, včetně Spojených států amerických, vykládaly tak, že stanoví prováděcí postupy pro konkrétní oblasti jako údržba a letová způsobilost v dokumentech, které nejsou nedílnou součástí dohody se třetí zemí. Byly bez výjimky sjednávány mezi úřady pro civilní letectví a měly právní postavení pracovního ujednání, zatímco dohody o bezpečnosti byly vyjednávány mezi vládami.

8. Jednání se uskutečňovala souběžně s opatřeními k budování důvěry:

   (a) inspekce národních úřadů pro účely jejich zařazení do ujednání o prováděcích postupech pro oblast letové způsobilosti (IPA) a o prováděcích postupech pro oblast údržby (MIP). Kromě toho byla samotná EASA podrobena auditu FAA, provedenému v lednu 2005, s následnou návštěvou v únoru 2006.

   (b) „stínové certifikační projekty" : úřady Spojených států požádaly o umožnění, aby FAA sledoval certifikační projekty prováděné EASA, a tak se obeznámil s postupy, jimiž se řídí agentura. FAA a EASA se dohodly na řadě certifikačních projektů pro typová osvědčení a doplňková typová osvědčení, která bude FAA „stínově“ sledovat.

9. Od udělení zmocnění k vyjednávání se oba vyjednávací týmy kromě celé řady technických jednání sešly devětkrát: Brusel, 10.–11. března, 12.-13. července, Washington, 9.-10. listopadu 2004; Brusel, 13.-14. dubna, 14.–15. prosince, Washington, 7.–8. července 2005; Washington, 29.-30. března, Brusel, 14. června 2006 a 1. března 2007.

10. Zvláštní výbor ustavený Radou v souvislosti se zmocněním uděleným Komisi se sešel třikrát nad revizí textu: 6. července 2006, 25. ledna a 19. března 2007.

3. PRÁVNÍ ZÁKLAD DOHODY

11. Podle judikatury Evropského soudního dvora spadá odstraňování technických překážek obchodu zbožím do oblasti společné obchodní politiky ve smyslu definice podle čl. 133 odst. 1 Smlouvy o ES, a tudíž do výlučné pravomoci Společenství[1].

12. Kromě toho v souvislosti s nabytím platnosti nařízení (ES) č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) v září 2002 dosáhlo Společenství vnitřní harmonizace v oblastech, na které se toto nařízení vztahuje, tj.: prvotní a pokračující letová způsobilost (včetně údržby) a slučitelnost výrobků letecké techniky s životním prostředím. Toto nařízení je doplněno souborem prováděcích opatření (nařízení Komise č. 1702/2003 a č. 2042/2003), kterými se stanovují požadavky a postupy závazné pro žadatele, držitele osvědčení a úřady pro zajištění toho, aby byly vždy respektovány zásadní požadavky a cíle základního nařízení. Navržená dohodou jsou tyto právní předpisy Společenství dotčeny ve smyslu rozsudku ERTA.

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

4. STRUKTURA DOHODY

14. Sjednaná dohoda vychází převážně ze struktury „klasické“ dohody v oblasti bezpečnosti letectví, čili tzv. BASA, jak jsou nazývány stávající bilaterální dohody o bezpečnosti letectví mezi členskými státy a Spojenými státy americkými. Stejně jako v případě dohod BASA je i nynější dohoda založena na vzájemné důvěře v systémy stran a na srovnávání regulatorních rozdílů. Ukládá tudíž povinnosti a metody spolupráce mezi úřadem vyvážející a dovážející země, kdy úřad dovážející země může vystavit své vlastní osvědčení, aniž duplicitně opakuje veškerá hodnocení provedená úřadem vyvážející země, a dále stanoví postupy řešení sporů pro účely pozměnění dohody.

15. Prostředky k provádění uvedeného, tj. jak spolupracovat a vzájemně akceptovat certifikační nálezy druhé strany v oblasti letové způsobilosti a údržby (metody, rozsah měřený výrobky a službami, regulatorní rozdíly nazývané v jejich mluvě také „speciální podmínky“), jsou uvedeny v přílohách dohody. V tomto se sjednaná dohoda liší od dohod BASA mezi členskými státy a třetími zeměmi, včetně Spojených států amerických. V případě stávajících dohod BASA se ustanovení, která jsou v dohodě v přílohách, obvykle zařazují do samostatných ujednání na úrovni úřadů pro civilní letectví, která nemají závaznou povahu smlouvy. Taková ujednání se obvykle nazývají „MIP“ (o prováděcích postupech pro oblast údržby) a „IPA“ (o prováděcích postupech pro oblast letové způsobilosti). Ustanovení BASA mohou v praxi vstoupit v platnost pouze poté, co jsou podepsána ujednání IPA nebo MIP, jelikož tyto texty definují způsoby dosažení cílů stanovených v dohodě BASA. Z tohoto důvodu Komise během těchto jednání trvala na tom, aby se postupy platné

[1] Stanovisko 1/94 ve věci WTO, Sb. rozh. 1994, s. I-5267, odst. 33. Dohody o vzájemném uznávání produktů se podle této judikatury obecně uzavírají na základě článku 133 Smlouvy o ES. Viz např. Rozhodnutí Rady 199/78/ES ze dne 22. června 1998 o uzavření Dohody o vzájemném uznávání mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými, Úř. věst. L 31, 4.2.1999.

pro vzájemné uznávání certifikačních nálezů v oblasti letové způsobilosti a údržby staly nedílnou součástí dohody ve formě příloh.

16. Stejně jako v rámci dohod BASA, kde jsou prováděcí postupy konstruovány tak, aby fungovaly s nezbytnou flexibilitou a dokázaly tak zabezpečovat každodenní hladké uplatňování dohod a ulehčovat administrativní zátěži kladené na obě strany – na zapojené úřady i subjekty (různí držitelé osvědčení a žadatelé spadající pod jejich příslušnou regulatorní kontrolu) - stanoví sjednaná dohoda u příloh, které široce odrážejí obsah prováděcích pravidel Společenství pro letovou způsobilost (nařízení Komise č. 1702/2003) a údržbu (nařízení Komise č. 2042/2003), jejich upravování smluvními stranami prostřednictvím Dvoustranného dozorčího výboru.

5. OBSAH DOHODY

5.1. Jednoznačná práva a povinnosti obou stran

17. Dohoda neobsahuje návrh jít nad rámec toho, co je přípustné podle platné právní úpravy kterékoli ze stran. Platnou právní úpravou pro Evropské společenství je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví a prováděcí opatření k němu včetně všech jejich úprav.

18. To znamená, že text návrhu plně odráží systém Společenství, jelikož jasně formuluje oddělení úkolů při certifikaci výrobků letecké techniky a letadlových celků, a dále organizací podílejících se na projekci, výrobě a údržbě takových výrobků a letadlových celků. Je to patrné zejména v článcích 3 (výkonné řízení), 4 (všeobecná ustanovení) a 19 (vstup v platnost, změny a doplňky a ukončení platnosti).

5.2. Jednoznačné prostředky k dosažení cílů mandátu

19. Návrh stanoví, že každá ze stran musí přijímat nálezy druhé strany o shodě s předpisy, pokud jsou takové nálezy učiněny v souladu s ustanoveními příloh – článek 4.A.

20. Text návrhu uznává právo regulatorních úřadů obou stran vydávat osvědčení potvrzující soulad se systémem druhé strany jménem této druhé strany – článek 5.A.

21. Pro zajištění udržování vzájemné důvěry stran stanoví dohoda zavedení systému trvalé spolupráce a konzultací, a to posílenou spoluprací v rámci auditů, inspekcí, včasným notifikováním a konzultacemi ve všech záležitostech spadajících do její působnosti – článek 6 o regulatorní spolupráci a transparentnosti.

5.3. Pravidelné konzultace a rychlé řešení sporů

22. Návrh dohody je konstruován s ohledem na její každodenní hladké fungování tak, aby bylo možné co nejrychleji řešit technické problémy vznikající z jejího provádění.

23. Pro tento účel se vytváří společný výbor, tj. Dvoustranný dozorčí výbor (dále také jen „výbor“), a dále jeho podvýbory – společný dozorčí výbor pro osvědčení a společný koordinační výbor pro údržbu – které jsou odpovědné výboru a sledují uplatňování příloh. Výbor i jeho podvýbory jsou vybaveny konzultativními a

zprostředkovacími funkcemi pro zajišťování hladkého fungování dohody tím, že slouží jako místo pro řešení rozporů – článek 3 (výkonné řízení) a 5 (přílohy).

24. Dvoustrannému dozorčímu výboru je svěřeno projednávání a rozhodování, pokud jde o veškeré změny prováděcích postupů nebo doplnění prováděcího postupu k dohodě v souladu s mandátem.

25. Konzultace si lze vyžádat kdykoli – článek XVII. Smluvní strany však mají vynakládat veškeré úsilí ve snaze řešit technické problémy prvořadě na nejnižší možné úrovni, než se s nich stanou „spory“.

5.4. Udržování vysoké míry vzájemné důvěry v systémy obou stran

26. K udržení vysoké míry důvěry v certifikační systémy letové způsobilosti obou stran na sebe berou Společenství a Spojené státy americké některé povinnosti:

- zajišťovat, aby jejich techničtí zástupci a národní letecké úřady plnili své odpovědnosti podle této dohody – článek 4 oddíl D,

- spolupracovat při zajišťování kvality a umožňovat vzájemně účast druhé strany při provádění normalizačních inspekcí a sledování fungování úřadů a podniků – článek 7,

- spolupracovat při vynucovacích opatřeních týkajících se řádného posouzení dodržování předpisů z hlediska výrobků, procesů a služeb, jak to předpokládají platné přílohy – článek 8,

- vyměňovat si bezpečnostní údaje – dostupné údaje o nehodách a závažných událostech – článek 9, a zajišťovat odpovídající utajení při výměně informací – článek 11.

- oznamovat si vzájemně všechny platné požadavky – článek 10, konzultovat spolu navzájem regulatorní a organizační změny již v počátečních fázích – článek 15 oddíly B a C.

5.5. Přísná bezpečnostní opatření

27. Text návrhu dohody je nastaven tak, aby stranám poskytoval nezbytnou flexibilitu pro okamžité reagování na bezpečnostní problémy nebo pro nastavení vyšší úrovně ochrany, jakou pro zajištění bezpečnosti pokládají za odpovídající – článek 15 oddíly A a B. Pro umožnění oběma stranám řešit takové situace, aniž by platnost dohody byla vystavována riziku, se předpokládají specifické postupy.

28. Pokud by však strany nebyly schopny konkrétní situaci uspokojivě napravit, stanoví text návrhu dohody nejdříve možnost pozastavit přijetí nálezů napadeného příslušného orgánu – článek 18 a poté prostředky a postupy, jimiž je třeba se řídit při ukončování platnosti dohody, ať její části či v plném rozsahu – článek 19 oddíly D a F.

2007/0110 (ACC)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o podepsání Dohody o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými

RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise[2],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise jménem Společenství sjednala dohodu o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví se Spojenými státy americkými v souladu s rozhodnutím Rady, kterým se Komise zmocňuje k zahájení vyjednávání.[3]

(2) Dohoda sjednaná Komisí by se měla podepsat s výhradou jejího pozdějšího uzavření.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podepsání Dohody o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými (dále jen „dohoda“) se schvaluje jménem Společenství s výhradou rozhodnutí Rady o uzavření dohody. Znění dohody se nachází v příloze tohoto rozhodnutí.

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

Článek 2

Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k zajištění toho, aby jejich dvoustranné dohody se Spojenými státy americkými vyjmenované v dodatku 1 dohody byly pozměněny nebo ukončeny vstupem této dohody v platnost.

---

2 Úř. věst. C , , s. .

3 SEK(2003) 1319 v konečném znění, 24.11.2003.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda

2007/0111 (ACC)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o uzavření Dohody o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými

RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise[4],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise jménem Společenství sjednala dohodu o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví se Spojenými státy americkými v souladu s rozhodnutím Rady, kterým se Komise zmocňuje k zahájení vyjednávání.

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

(3) Dohoda by se měla schválit.

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

(5) Členské státy by měly přijmout nezbytná opatření k zajištění toho, aby jejich dvoustranné dohody se Spojenými státy americkými o stejné věci byly pozměněny, případně rozvázány ke dni vstupu dohody v platnost,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

(1) Dohoda o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými se schvaluje jménem Společenství.

(2) Znění dohody se nachází v příloze tohoto rozhodnutí.

---

[4] OJ C , , p. .

(3) Předseda Rady se zmocňuje k jmenování osoby zmocněné podat oznámení podle čl. 19 odst. 1 dohody.

Článek 2

(1) Ve Dvoustranném dozorčím výboru zřízeném článkem 3 dohody je Společenství zastoupeno Evropskou komisí, které je nápomocna Evropská agentura pro bezpečnost letectví a kterou doprovázejí letecké orgány jakožto zástupci členských států.

(2) Společenství je zastoupeno v Dozorčím výboru pro osvědčení podle bodu 2.1.1 přílohy 1 dohody a ve Společném koordinačním výboru pro údržbu podle bodu 3.1.1 přílohy 2 dohody Evropskou agenturou pro bezpečnost, které jsou nápomocny letecké úřady přímo dotčené agendou každého zasedání.

Článek 3

(1) Po konzultaci se zvláštním výborem, který zřídí Rada, určí Komise stanovisko, které má Společenství zastávat ve Dvoustranném dozorčím výboru o těchto věcech:

– přijetí nebo změna vnitřních postupů Dvoustranného dozorčího výboru podle článku 3 oddílu B dohody;

– změny příloh dohody v souladu s článkem 19 oddílem B dohody, jež jsou slučitelné s odpovídajícími právními předpisy Společenství a jež nevedou ke změně těchto právních předpisů.

(2) Po konzultaci se zvláštním výborem uvedeným v odstavci 1 může Komise učinit toto:

– přijmout ochranná opatření podle článku 15 oddílu B dohody;

– požádat o konzultace podle článku 17 oddílu A dohody;

– pozastavit uznávání nálezů a zrušit toto pozastavení v souladu s článkem 18 dohody.

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

– přijetí dalších příloh podle článku 3 oddílu C bodu 7 a článku 19 oddílu C dohody;

– jiných změnách dohody, jež nespadají do působnosti odstavce 1;

– vypovězení konkrétních příloh podle článku 19 oddílu E dohody.

Článek 4

Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k zajištění toho, aby jejich dvoustranné dohody se Spojenými státy americkými vyjmenované v dodatku 1 dohody byly pozměněny nebo ukončeny vstupem této dohody v platnost.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda

PŘÍLOHA

DOHODA MEZI

SPOJENÝMI STÁTY AMERICKÝMI

A

EVROPSKÝM SPOLEČENSTVÍM

o spolupráci v oblasti regulace bezpečnosti civilního letectví

SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ A EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ (dále jen „strany“),

Přejíce si budovat na desetiletích transatlantické spolupráce v oblasti bezpečnosti civilního letectví a zkoušek a průkazů vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí;

Usilujíce o zdokonalení dlouhodobého vztahu spolupráce mezi Evropou a Spojenými státy pro zajištění vysoké úrovně bezpečnosti civilního letectví ve světovém měřítku a pro minimalizaci ekonomických zátěží leteckého průmyslu a provozovatelů nadbytečným regulatorním dohledem;

Zavazujíce se k zajišťování trvalé provozní bezpečnosti civilního letadlového parku a ke včasné výměně údajů o provozu;

Zavazujíce se k rozvíjení komplexního systému regulatorní spolupráce v oblasti bezpečnosti civilního letectví a zkoušek a průkazů vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí na základě průběžné komunikace a vzájemné důvěry;

Uznávajíce práva a povinnosti Spojených států a členských států Evropského společenství (dále jen „členské státy“) podle Konvence o mezinárodním civilním letectví uzavřené v Chicagu dne 7. prosince 1944 (dle jen „chicagská konvence“) a jejích příloh;

SE DOHODLY TAKTO:

Článek 1

Definice

Pro účely této dohody se:

A. „osvědčením letové způsobilosti“ rozumí nález, že konstrukce nebo změna konstrukce výrobku civilní letecké techniky splňuje platné normy nebo že jednotlivý výrobek

odpovídá konstrukci, jež dle nálezu splňuje takové normy, a je ve stavu schopném bezpečného provozu,

B. „leteckým úřadem“ rozumí odpovědná vládní agentura nebo subjekt členského státu Evropské unie, který jménem Evropského společenství vykonává právní dohled nad regulovanými subjekty a určuje jejich soulad s platnými normami, předpisy a s ostatními požadavky v působnosti Evropského společenství,

C. „výrobkem civilní letecké techniky“ rozumí jakékoli civilní letadlo, letadlový motor nebo vrtule, nebo zařízení, letadlová část nebo celek, které do něj mají být zastavěny,

D. „průkazem vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí“ rozumí nález, že konstrukce nebo změny konstrukce výrobku civilní letecké techniky splňuje platné normy pro hluk, odvětrávání paliva a výfukové emise,

E. „zkouškami vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí” rozumí proces, kterým se provádí hodnocení slučitelnosti konstrukce nebo změny konstrukce výrobku civilní letecké techniky s platnými normami a postupy pro hluk, odvětrávání paliva, výfukové emise,

F. „technickým zástupcem“ rozumí pro Spojené státy Federální letecký úřad (FAA) a pro Evropské společenství Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA),

G. „údržbou“ rozumí provádění jednoho nebo více z následujících úkonů: inspekce, generální opravy, opravy, konzervace nebo výměna letadlových částí, materiálů, zařízení nebo letadlových celků výrobku civilní letecké techniky pro zajištění trvající letové způsobilosti takového výrobku; nebo zástavba dříve provedených úprav nebo změn, která se provádí v souladu s požadavky zavedenými příslušným technickým zástupcem,

H. „sledováním“ rozumí periodický dohled k určení trvajícího souladu s příslušnými normami,

I. „regulovaným subjektem“ rozumí všechny fyzické nebo právnické osoby, jejichž bezpečnost z hlediska civilního letectví a zkoušky vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí a schvalovací či opravňovací činnosti podléhají zákonné nebo regulatorní působnosti jedné nebo obou stran.

Článek 2

Účel a oblast působnosti dohody

A. Účely této dohody jsou následující:

(1) umožňovat podle ustanovení v přílohách této dohody vzájemné uznávání nálezů o vyhovění a oprávnění vydaných technickými zástupci a leteckými úřady,

(2) prosazovat vysokou míru bezpečnosti v letecké dopravě,

(3) zajišťovat trvání vysoké úrovně regulatorní spolupráce a harmonizace mezi Spojenými státy a Evropským společenstvím v oblastech, na které se vztahuje odst. B.

B. Předmět spolupráce podle této dohody je tento:

(1) provádění osvědčení letové způsobilosti a sledování výrobků civilní letecké techniky;

(2) provádění zkoušek a průkazů vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí u výrobků civilní letecké techniky;

(3) vydávání oprávnění a sledování provozů údržby.

C. Strany spolu mohou sjednat další oblasti spolupráce a uznávání formou písemného dodatku k této dohodě v souladu s článkem 19.

Článek 3

Výkonné řízení

A. Strany tímto ustavují Dvoustranný dozorčí výbor (dále jen „výbor"), který odpovídá za zajištění efektivního fungování této dohody a schází se v pravidelných intervalech k hodnocení efektivity provádění této dohody.

B. Výbor se skládá ze zástupců:

Spojených států amerických, zástupcem je Federální letecký úřad (spolupředsednictví), a

Evropského společenství, zástupcem je Evropská komise (spolupředsednictví) za asistence Evropské agentury pro bezpečnost letectví v doprovodu leteckých úřadů.

Výbor může příležitostně přizvat k účasti experty se specializací k tématu. Výbor může ustavovat technické pracovní skupiny a dozírat na jejich práci. Výbor vypracovává a přijímá vnitřní řídící postupy. Veškerá rozhodnutí výboru se přijímají konsenzuálně, přičemž každá ze stran má jeden hlas. Tato rozhodnutí mají písemnou formu a musí být podepsána zástupci strany ve výboru.

C. Výbor může posuzovat veškeré záležitosti týkající se fungování této dohody. Zejména odpovídá za:

(1) řešení sporů, jak je blíže uvedeno v článku 17,

(2) pozměňování příloh dle potřeby, v souladu s článkem 19.B,

(3) poskytování fóra pro projednávání problémů, které mohou vznikat, a změn, které mohou ovlivňovat provádění této dohody,

(4) poskytování fóra pro pravidelné projednávání společných přístupů k problematice bezpečnosti a životního prostředí v rámci oblasti působnosti této dohody a pro sdílení informací o znepokojivých tématech bezpečnosti letectví, včetně konzultací k novým bezpečnostním opatřením a ke změnám opatření stávajících,

(5) poskytování fóra pro včasné předběžné projednávání návrhů nařízení a právních předpisů kteroukoli ze stran,

(6) výměna informací o plánovaných organizačních změnách,

(7) podle okolností přijímání dalších příloh,

(8) podle okolností předkládání návrhů stranám na jiná pozměnění a doplňky této dohody.

Článek 4

Všeobecná ustanovení

A. Každá ze stran musí uznávat závěry o vyhovění a schválení vydaná technickým zástupcem druhé strany a v případě Spojených států závěry o vyhovění a schválení vydané leteckými úřady v souladu s podmínkami stanovenými v přílohách této dohody.

B. S výjimkou ustanovení konkrétně uvedených v přílohách této dohody nesmí být tato dohoda vykládána tak, že ukládá uznávání nebo přijímání norem nebo technických předpisů stran.

C. Strany uznávají vzájemně své systémy delegování jmenovaných osob nebo regulovaných subjektů existujících k datu vstupu této dohody v platnost za rovnocenné pro účely vyhovění příslušným zákonným požadavkům té které strany. Strany přikládají závěrům o vyhovění vydaným těmito designovanými osobami nebo regulovanými subjekty v souladu s ustanoveními v přílohách tutéž platnost jako závěrům vydaným přímo technickým zástupcem nebo leteckým úřadem. Delegační systémy zavedené po datu vstupu této dohody v platnost podléhají opatřením k budování důvěry.

D. Strany musí zajistit, aby jejich techničtí zástupci a letecké úřady plnili své odpovědnosti podle této dohody, včetně jejích příloh.

E. V případě, že držitel schválené konstrukce převede své schválení na jiný subjekt, technický zástupce odpovědný za schválení návrhu neprodleně vyrozumí o tomto převodu druhého technického zástupce .

F. Tato dohoda, včetně jejích příloh, je závazná pro obě strany.

Článek 5

Přílohy

A. V záležitostech náležejících do oblasti působnosti článku 2.B odst. 1, odst. 2 a odst. 3 se strany dohodly na tom, že normy, pravidla, praxe a postupy civilního letectví obou stran vyhovují dostatečně k tomu, aby umožňovaly vzájemné uznávání schválení a závěrů o vyhovění dohodnutým normám vydávaných jednou stranou jménem strany druhé, jak konkrétně stanoví přílohy. Strany se rovněž shodují na tom, že mezi jejich systémy civilního letectví existují technické rozdíly, jimiž se dále zabývají přílohy.

B. V záležitostech doplněných do působnosti článku 2.B podle článku 2.C vypracují strany nebo jejich zástupci nové přílohy, které budou formulovat podmínky vzájemného uznávání takových závěrů o vyhovění a schválení, až se shodnou na tom, že normy, pravidla, praxe a postupy civilního letectví obou stran ve všech doplněných oblastech spolupráce vyhovují dostatečně k tomu, aby umožňovaly uznávání schválení a závěrů o vyhovění dohodnutým normám vydávaných jednou stranou jménem strany druhé.

C. Každá příloha musí minimálně obsahovat:

(1) ustanovení k vytváření a udržování důvěry v technickou způsobilost technických zástupců obou stran a všech relevantních leteckých úřadů činit nálezy či závěry jménem druhé strany,

(2) postupy pro zařazování a odkládání uznávání závěrů o vyhovění a schválení vydaných konkrétními leteckými úřady,

(3) definovaný rozsah pro uznávání závěrů o vyhovění a schválení mezi stranami,

(4) ustanovení o technických konzultacích mezi technickými zástupci,

(5) ustanovení o společných koordinačních orgánech, podle potřeby,

(6) ustanovení opravňující technické zástupce k vypracovávání a schvalování technických prováděcích postupů.

Článek 6

Regulatorní spolupráce a průhlednost

A. Techničtí zástupci vypracovávají a schvalují postupy pro regulatorní spolupráci v oblasti bezpečnosti civilního letectví a zkoušek a průkazů vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí, přičemž musí přihlížet k příslušným pokynům pro regulatorní spolupráci mezi stranami. Tyto postupy musejí zahrnovat vždy, pokud to lze, již v přípravných fázích regulatorních návrhů pro oblasti civilního letectví chystaných

jednou stranou, možnost konzultací a účasti expertů technického zástupce, leteckých úřadů a odvětví druhé strany.

B. S výhradou dostupnosti finančních prostředků zajišťují strany podle okolností trvalou transatlantickou spolupráci na významných iniciativách v oblasti civilního letectví.

Článek 7

Spolupráce při činnostech zajišťování kvality a normalizačních inspekcí

V zájmu podpory trvalého vzájemného porozumění a slučitelnosti regulatorních systémů civilního letectví obou stran se může technický zástupce jedné strany účastnit činností vnitřního zajišťování kvality a normalizačních inspekcí, prováděných v souvislosti s akreditací a sledováním podle ustanovení v přílohách.

Článek 8

Spolupráce při vynucovacích činnostech

Strany se dohodly, že si budou s výhradou platných zákonů a předpisů poskytovat prostřednictvím svých technických zástupců nebo leteckých úřadů v příslušných případech vzájemnou spolupráci nebo pomoc při všech vyšetřováních nebo vynucovacích řízeních týkajících se libovolného domnění nebo podezření z porušení jakýchkoli zákonů nebo předpisů v rozsahu oblasti působnosti této dohody. Každá ze stran rovněž musí ihned vyrozumět druhou stranu o každém vyšetřování, které se dotýká vzájemných zájmů.

Článek 9

Výměna bezpečnostních údajů

Strany se s výhradou platných zákonů a předpisů dohodly, že si budou

A. Navzájem na vyžádání a včasným způsobem poskytovat informace dostupné jejich technickým zástupcům, jež se týkají nehod a závažných událostí týkajících se výrobků civilní letecké techniky nebo regulovaných subjektů,

B. Vyměňovat další bezpečnostní informace v souladu s postupy vypracovanými technickými zástupci.

Článek 10

Platné požadavky, postupy a metodické pokyny

Strany se dohodly, že se budou navzájem uvědomovat o všech platných požadavcích, postupech a metodických pokynech týkajících se předmětů spadajících do působnosti této dohody.

Článek 11

Ochrana údajů souvisejících se zájmem ochrany průmyslového vlastnictví a žádosti o informace

A. Strany uznávají, že informace týkající se této dohody, předkládané regulovaným subjektem nebo určitou stranou, mohou obsahovat duševní vlastnictví, obchodní tajemství, důvěrné obchodní informace, údaje související se zájmem ochrany průmyslového vlastnictví nebo jiné údaje, které takový regulovaný subjekt nebo jiná osoba ochraňují jako důvěrné (vyhrazené informace). Pokud to nevyžaduje zákon, nesmí žádná ze stran informace určené jako vyhrazené kopírovat, poskytovat ani dávat k nahlédnutí nikomu jinému než zaměstnancům dané strany bez předchozího písemného souhlasu osoby nebo subjektu, která nebo který má zájem na tom, aby vyhrazené informace zůstaly důvěrnými.

B. V rozsahu, v němž Evropské společenství sdílí vyhrazené informace s kterýmkoli leteckým úřadem nebo kterýmkoli subjektem pověřeným vyšetřováním nehod a závažných událostí v oblasti civilního letectví, zachází Evropské společenství s těmito vyhrazenými informacemi jako s citlivými dokumenty a zajišťuje, aby daný letecký úřad ani subjekt nepořizovali kopie, neposkytovali ani nesdělovali takové informace komukoli jinému než zaměstnancům daného leteckého úřadu nebo subjektu bez předchozího písemného souhlasu osoby nebo právnické osoby, která má zájem na tom, aby vyhrazené informace zůstaly důvěrnými.

C. Žádosti veřejnosti o informace, na něž se odkazuje v odst. A tohoto článku, včetně umožnění přístupu k dokumentům, se řeší v souladu s platnými zákony a předpisy, kterými se řídí strana, jež takovou žádost obdrží. Technický zástupce, který obdrží žádost o informace dodanou druhou stranou nebo jejími regulovanými subjekty, musí – dříve než takové informace poskytne - konzultovat s technickým zástupcem této druhé strany. Techničtí zástupci si podle okolností navzájem poskytují pomoc při zodpovídání těchto požadavků.

Článek 12

Platnost

Pokud není v přílohách této dohody stanoveno jinak, platí tato dohoda na straně jedné pro regulatorní systém civilního letectví Spojených států tak, jak je uplatňován na území Spojených států amerických, a na straně druhé pro regulatorní systém civilního letectví Evropského společenství tak, jak je uplatňován na územích, pro která platí Smlouva o

založení Evropského společenství, a za podmínek stanovených touto smlouvou (a jejím libovolným nástupnickým dokumentem).

Článek 13

Volný přístup

Pro účely dohledu a inspekcí musí technický zástupce a letecké úřady každé ze stran napomáhat technickému zástupci druhé strany, s cílem získat volný přístup k regulovaným subjektům podléhajícím jeho pravomoci.

Článek 14

Poplatky

Obě strany jsou povinny vynakládat úsilí k tomu, aby poplatky, jež jejich techničtí zástupci ukládají žadatelům a regulovaným subjektům za certifikaci a služby spojené se schvalováním podle této dohody, byly oprávněné, odůvodněné a přiměřené službám.

Článek 15

Zachování regulatorní pravomoci

Nic v této dohodě nelze vykládat způsobem omezujícím pravomoci žádné ze stran:

A. Stanovit, prostřednictvím jejích legislativních, regulatorních a administrativních opatření, úroveň ochrany, kterou pokládá za vhodnou pro potřeby bezpečnosti civilního letectví, zkoušek a průkazů vyhovění požadavkům ochrany životního prostředí;

B. Přijímat veškerá vhodná a okamžitá opatření, nezbytná k vyloučení nebo minimalizaci jakéhokoli oslabení bezpečnosti. Pokud kterákoli ze stran přijme takový krok, s dopadem na činnosti náležející do oblasti působnosti této dohody, musí informovat druhou stranu, podle příslušnosti buď prostřednictvím technického zástupce nebo leteckého úřadu, a to co nejrychleji, nejpozději však do 15 dnů po přijetí takového kroku.

C. Provádět změny ve svých předpisech, postupech nebo normách a uplatňovat je vůči svým regulovaným subjektům. Pokud by jakákoli taková změna mohla mít dopad na provádění této dohody, může kterákoli ze stran nebo její technický zástupce požádat o konzultace podle článku 17 ve věci pozměnění této dohody. Bez ohledu na výsledky těchto konzultací nebrání nic v této dohodě dotčené straně, aby danou změnu provedla a uplatnila ji vůči svým regulovaným subjektů,.

Článek 16

Jiné dohody

A. S výjimkou odlišnných ustanovení v přílohách této dohody nemají práva a povinnosti obsažené v jakékoli jiné dohodě uzavřené libovolnou ze stran s některou třetí stranou jakoukoli platnost ani účinnost vůči druhé straně této dohody.

B. S ohledem na vstup této dohody v platnost a až tento vstup nastane, přijmou Spojené státy americké nezbytná opatření a Evropské společenství zajistí v souladu se Smlouvou o založení Evropského společenství, aby členské státy Evropské unie podle potřeby přijaly nezbytná opatření k pozměnění nebo ukončení oboustranných dohod mezi Spojenými státy a jednotlivými členskými státy Evropské unie, zapsaných v doplňku 1.

C. Pokud není v přílohách stanoveno jinak, závěry o vyhovění a schválení platné k datu vstupu této dohody v platnost a dříve uznané Spojenými státy nebo některým členským státem Evropské unie podle jedné z dvoustranných dohod o bezpečnosti letectví nebo dvoustranných dohod o letové způsobilosti zapsaných v doplňku 1 pokládají strany této dohody za platné v souladu s podmínkami akceptovanými v rámci zapsaných smluv, a to až do doby, kdy budou tato schválení nahrazena nebo zrušena.

Článek 17

Konzultace a urovnávání sporů

A. Každá ze stran může požádat o konzultace s druhou stranou ke kterékoli záležitosti související s touto dohodou. Druhá strana musí na takový požadavek urychleně odpovědět a do 45 dnů zahájit konzultace v termínu dohodnutém stranami.

B. Techničtí zástupci stran jsou povinni pokusit se veškeré neshody mezi sebou týkající se jejich spolupráce podle této dohody vyřešit konzultací v souladu s ustanoveními obsaženými v přílohách této dohody.

C. V případě, že techničtí zástupci nejsou schopni vyřešit spory dle ustanovení v odst. B, může kterýkoli technický zástupce takový spor postoupit výboru, který ve věci provede konzultace.

Článek 18

Pozastavení uznávání nálezů

A. Pokud konzultace podle článku 17 nevyřeší neshodu, která se týká závěrů o vyhovění a schválení, může kterákoli strana oznámit druhé straně svůj záměr pozastavit uznávání závěrů o vyhovění a schválení, o kterých existuje neshoda. Toto oznámení musí být učiněno písemně a uvádět podrobně důvody pozastavení.

B. Pozastavení nabývá účinnosti 30 dní od data oznámení, pokud ještě před vypršením této lhůty strana, která je původcem pozastavení, neoznámí písemně druhé straně, že své oznámení stahuje. Pozastavení nemá vliv na platnost závěrů o vyhovění, certifikátů a schválení vydaných technickými zástupci nebo leteckým úřadem předmětné před datem nabytí účinnosti pozastavení. Jakékoli pozastavení, které nabylo účinnosti, může být ihned zrušeno na základě výměny písemné korespondence stran v tomto smyslu.

Článek 19

Vstup v platnost, změny a ukončení dohody

A. Tato dohoda, včetně jejích příloh, nabývá platnosti prvním dnem druhého měsíce následujícího po datu, kdy si strany vymění diplomatické nóty potvrzující dokončení svých příslušných procedur pro vstup této dohody v platnost.

B. Tuto dohodu lze pozměňovat písemnou formou a na základě vzájemného souhlasu stran. Změny a doplňky nabývají platnosti prvním dnem druhého měsíce následujícího po datu, kdy si strany vymění diplomatické nóty potvrzující dokončení svých příslušných procedur pro vstup této dohody nebo jejích libovolných změn a doplňků v platnost. Změny příloh lze uvádět v platnost rozhodnutím výboru.

C. Veškeré jednotlivé přílohy vypracované výborem po datu vstupu této dohody v platnost nabývají platnosti rozhodnutím výboru.

D. Tato dohoda zůstává v platnosti, dokud ji některá ze stran neukončí. Ukončení platnosti lze provést písemnou výpovědí se lhůtou šedesáti dní, danou jednou stranou druhé. Toto ukončení má zároveň účinek ukončení platnosti všech změn a dodatků této dohody, a také všech příloh této dohody. Toto ukončení nemá vliv na platnost veškerých certifikátů a jiných schválení udělených stranami v souladu s podmínkami dohody, včetně jejích příloh.

E. Platnost jednotlivých příloh této dohody může ukončit kterákoli strana. Ukončení platnosti kterékoli jednotlivé přílohy nabývá účinnosti šedesát dní od data, kdy jedna strana obdrží výpověď od druhé strany, pokud uvedená výpověď nebude vzata zpět. V případě ukončení platnosti jedné či více příloh zůstávají zbývající přílohy nadále účinné. Strany však musejí uskutečnit konzultace o zachování zbytku dohody. Pokud k provedení této věci není dosaženo potřebného konsenzu, může tuto dohodu ukončit kterákoli ze stran. Ukončení platnosti nabude účinnosti šedesát dní od data, kdy jedna ze stran dá druhé straně písemnou výpověď v tomto smyslu.

F. Po podání výpovědi z této dohody jako celku nebo z některé z jejích příloh budou strany nadále pokračovat v plnění svých povinností podle této dohody nebo jejích příloh, a to až do data účinnosti ukončení platnosti.

NA DŮKAZ ČEHOŽ níže podepsaní, k tomuto účelu řádně zplnomocnění svými příslušnými vládami, připojují k této dohodě své podpisy.

V_____dne _____ _____, 2007, ve dvou originálech, v jazyce anglickém, bulharském, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, italském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, řeckém, portugalském, rumunském, slovenském, slovinském, španělském a švédském. V případě rozdílů ve výkladu různých jazykových verzí je rozhodné anglické znění.

ZA SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ:ZA EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ:

DOPLNĚK 1

Země	Dvoustranné
Rakousko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví; podepsána ve Vídni dne 14. ledna 1997 Dohoda o vzájemném uznávání osvědčení o letové způsobilosti dovážených letadel; uvedena v platnost výměnou nót ve Washingtonu dne 30. dubna 1959
Belgie	Dohoda o vzájemném uznávání osvědčení o letové způsobilosti; uvedena v platnost výměnou nót v Bruselu dne 12. února a 14. května 1973
Česká republika	Provozní postupy mezi Federálním leteckým úřadem (FAA) a Úřadem pro civilní letectví (ÚCL) České republiky pro schvalování návrhů, certifikace letové způsobilosti, trvající letové způsobilosti a vzájemnou spolupráci a technickou pomoc v souladu s dohodou mezi Spojenými státy a Českou republikou, podepsány dne 29. ledna 1996 Dohoda mezi Spojenými státy americkými a Československou socialistickou republikou o vzájemném uznávání osvědčení o letové způsobilosti dovážených letadel; uvedena v platnost výměnou nót v Praze 1. a 21. října 1970
Dánsko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví; podepsána v Kodani dne 6. listopadu 1998 Dohoda o vzájemném uznávání osvědčení o letové způsobilosti; uvedena v platnost výměnou nót ve Washingtonu 6 ledna 1982
Finsko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Helsinkách dne 2. listopadu 2000 Dohoda o vzájemném uznávání osvědčení o letové způsobilosti dovážených civilních kluzáků a zařízení civilních letadel; uvedena v platnost výměnou nót ve Washingtonu 7 března 1974
Francie	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Paříži dne 14. května 1996 Prováděcí postupy pro schvalování návrhů, výrobní činnosti, schvalování letové způsobilosti při vývozu, činnosti po schválení návrhu a technickou pomoc mezi úřady v souladu s dohodou o podpoře bezpečnosti letectví mezi vládou Spojených států amerických a vládou Francouzské republiky,

	podepsané dne 23. srpna 2001 Prováděcí postupy pro údržbu v souladu s dohodou o podpoře bezpečnosti letectví mezi vládou Spojených států amerických a vládou Francouzské republiky, podepsané dne 14. května 1996
Německo	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Milwaukee dne 23. května 1996 Prováděcí postupy pro schvalování návrhů, výrobní činnosti, schvalování letové způsobilosti při vývozu, činnosti po schválení návrhu a technickou pomoc mezi úřady v souladu s dohodou mezi vládou Spojených států amerických a vládou Spolkové republiky Německo o podpoře bezpečnosti letectví, Revize č. 1, podepsané dne 3. června 2002 Prováděcí postupy pro údržbu v souladu s dohodou mezi vládou Spojených států amerických a vládou Spolkové republiky Německo o podpoře bezpečnosti letectví, podepsané dne 6. června 1997
Irsko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Dublinu dne 5. února 1997 Prováděcí postupy pro údržbu v souladu s dohodou o podpoře bezpečnosti letectví mezi vládou Spojených států amerických a vládou Irska, podepsané dne 5. února 1999 20. dubna 1999
Itálie	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Římě dne 27. října 1999 Prováděcí postupy pro schvalování návrhů, výrobní činnosti, schvalování letové způsobilosti při vývozu, činnosti po schválení návrhu a technickou pomoc mezi úřady v souladu s dohodou mezi vládou Spojených států amerických a vládou Itálie o podpoře bezpečnosti letectví, podepsané dne 4. června 2002
Nizozemsko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Haagu dne 13. září 1995 Prováděcí postupy pro schvalování návrhů, výrobní činnosti, schvalování letové způsobilosti při vývozu, činnosti po schválení návrhu a technickou pomoc mezi úřady v souladu s dohodou mezi vládou Spojených států amerických a vládou Nizozemska o podpoře bezpečnosti letectví, podepsané dne 3. června 2002
Polsko	Dohoda o vzájemném uznávání letové způsobilosti dovážených výrobků

	civilní letecké techniky, ve znění změn; uvedena v platnost výměnou nót ve Washingtonu dne 8. listopadu 1976
Rumunsko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Bukurešti dne 10. září 2002 Dohoda o vzájemném uznávání osvědčení o letové způsobilosti dovážených civilních kluzáků; uvedena v platnost výměnou nót ve Washingtonu dne 7. prosince 1976 (*Poznámka: Spojené státy požádaly o ukončení této dohody v únoru 2007. Oznámení ze strany USA a odpověď Rumunska budou představovat fakt ukončení platnosti.*) Prováděcí postupy pro schvalování návrhů, výrobní činnosti, schvalování letové způsobilosti při vývozu, činnosti po schválení návrhu a technickou pomoc mezi úřady v souladu s dohodou mezi vládou Spojených států amerických a vládou Rumunska o podpoře bezpečnosti letectví, podepsané dne 24. září 2002
Španělsko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána ve Washingtonu dne 23. září 1999 Dohoda o vzájemném uznávání osvědčení o letové způsobilosti dovážených letadel, ve znění změn; uvedena v platnost výměnou nót v Madridu dne 23. září 1957
Švédsko	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána ve Stockholmu dne 9. února 1998 Prováděcí postupy pro schvalování návrhů, výrobní činnosti, schvalování letové způsobilosti při vývozu, činnosti po schválení návrhu a technickou pomoc mezi úřady v souladu s dohodou mezi vládou Spojených států amerických a vládou Švédska o podpoře bezpečnosti letectví, podepsané dne 3. června 2002
Spojené království	Dohoda o podpoře bezpečnosti letectví, podepsána v Londýně dne 20. prosince 1995 Prováděcí postupy pro schvalování návrhů, výrobní činnosti, schvalování letové způsobilosti při vývozu, činnosti po schválení návrhu a technickou pomoc mezi úřady v souladu s dohodou mezi vládou Spojených států amerických a vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska o podpoře bezpečnosti letectví, podepsané dne 23. května 2002 Prováděcí postupy pro uznávání simulátorů v souladu s dohodou o podpoře bezpečnosti letectví ze dne 20. prosince 1995 mezi vládou

	Spojených států amerických a vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska, Revize č. 1, podepsané dne 6. října 2005

PŘÍLOHA 1:

LETOVÁ ZPŮSOBILOST A CERTIFIKACE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

1.1 Tato příloha upravuje 1) vzájemné uznávání závěrů o vyhovění, schválení a dokumentace, a dále 2) technickou pomoc, pokud jde o:

(a) letovou způsobilost a trvající letovou způsobilost výrobků civilní letecké techniky (dále jen "výrobky");

(b) hluk, odvětrávání paliva a výfukové emise.

1.2 Jak je stanoveno v článku 4 dohody, strany vzájemně uznávají nálezy druhé strany, vydané v rámci systémů technických zástupců nebo leteckých úřadů, s výhradou ustanovení této přílohy a podle okolností také technické prováděcí postupy uzavřené technickými zástupci.

2. SPOLEČNÝ KOORDINAČNÍ ORGÁN

2.1 Složení

2.1.1 Tímto se ustavuje společný technický koordinační orgán nazvaný Dozorčí výbor pro osvědčení, odpovědný Dvoustrannému dozorčímu výboru, pod společným vedením technických zástupců. Jeho členy jsou zástupci delegovaní oběma technickými zástupci a odpovídají za certifikaci letové způsobilosti a certifikaci ochrany životního prostředí, systémy řízení kvality a stanovení pravidel.

2.1.2 Společné vedení může k usnadnění plnění mandátu Dozorčího výboru pro osvědčení přizvat další účastníky.

2.2 Mandát

2.2.1 Dozorčí výbor pro osvědčení se schází v pravidelných intervalech, aby zajistil efektivní fungování a provádění této přílohy. Plní zejména tyto funkce:

(a) vypracovávání, schvalování a revidování technických prováděcích postupů;

(b) sdílení informací o závažných bezpečnostních problémech a tvorba akčních plánů jejich řešení;

(c) zajišťování důsledného uplatňování této přílohy;

(d) řešení technických otázek náležejících do rámce odpovědnosti technických zástupců a zkoumání dalších technických otázek, které nelze vyřešit na nižší úrovni;

(e) vyvíjení efektivních prostředků pro spolupráci, pomoc a výměnu informací v oblasti norem bezpečnosti a ochrany životního prostředí, certifikačních systémů a systémů řízení kvality a normalizace;

(f) správa seznamu leteckých úřadů uvedených v dodatku I této přílohy, v souladu s rozhodnutími přijatými Dvoustranným dozorčím výborem;

(g) navrhování změn a doplňků k této příloze Dvoustrannému dozorčímu výboru.

2.2.2 Dozorčí výbor pro osvědčení podává Dvoustrannému dozorčímu výboru hlášení o nevyřešených otázkách a zajišťuje provádění všech rozhodnutí, ke kterým dospěl Dvoustranný dozorčí výbor v souvislosti s touto přílohou.

3. PROVÁDĚNÍ

3.1 Obecně

3.1.1 Techničtí zástupci vypracovávají technické prováděcí postupy k provádění této přílohy, které blíže řeší rozdíly mezi systémy certifikace letové způsobilosti a ochrany životního prostředí stran.

3.1.2 Každý technický zástupce a v příslušných případech letecký úřad musí poskytnout podporu technickému zástupci a v příslušných případech leteckému úřadu druhé strany při požadavcích o přístup k údajům pod regulatorní kontrolou druhého technického zástupce a podle okolností leteckého úřadu v rámci plnění činností podle této přílohy.

3.2 Schvalování návrhů

3.2.1 Technický zástupce USA vykonává pro regulované subjekty náležející do jeho působnosti funkce státu projekce, platné pro Spojené státy podle přílohy 8 Konvence o mezinárodním civilním letectví uzavřené v Chicagu dne 7. prosince 1944 („chicagská konvence“).

3.2.2 Technický zástupce ES vykonává pro regulované subjekty náležející do jeho působnosti jménem členských států EU funkce státu projekce, platné pro ně podle přílohy 8 chicagské konvence.

3.2.3 Pro požívání výhod plynoucích ze vzájemného uznávání podle této dohody:

(a) EASA jedná jako certifikační úřad a přijímá žádosti o osvědčení pouze od žadatelů umístěných na území Evropského společenství o prvotní schválení jejich konstrukce, konstrukčních změn a údajů o opravách,

(b) FAA jedná jako certifikační úřad a přijímá žádosti o osvědčení pouze od žadatelů umístěných ve Spojených státech o prvotní schválení jejich konstrukce, konstrukčních změn a údajů o opravách.

3.2.4 Každý technický zástupce používá validační proces, kterým schvaluje

(a) konstrukci letadla, letadlových motorů, vrtulí a zařízení,

(b) doplňková typová osvědčení,

(c) určité významné změny typového návrhu podle definice v technických prováděcích postupech,

(d) akustické a emisní změny

které byly schváleny nebo dosud jsou předmětem procesu schvalování technickým zástupcem druhé strany při výkonu funkcí státu projekce. Proces validace, v souladu s definicí v technických prováděcích postupech, je v maximálním reálně možném rozsahu založen na technických hodnoceních, zkouškách, inspekcích a certifikacích vyhovění provedených druhým technickým zástupcem. Předpisová základna certifikace letové způsobilosti stanovená během procesu validace letadla, letadlového motoru nebo vrtule musí využívat použitelné normy letové způsobilosti nebo kódy účinné k datu podání žádosti technickému zástupci vykonávajícímu funkce státu projekce. Předpisová základna certifikace ochrany životního prostředí se stanoví na základě termínů podání žádosti předepsaných v technických prováděcích postupech.

3.2.5 Techničtí zástupci musejí zajistit, aby informace související s provozními požadavky, které mají dopad na návrh, byly během procesu validace k dispozici oběma stranám. Letecké úřady zajistí dostupnost těchto informací pro EASA.

3.2.6 Techničtí zástupci mohou v příslušných případech rovněž využívat společný certifikační proces. Společná certifikace v případě vzájemného souhlasu žadatele a obou technických zástupců představuje alternativní formu validace v souladu s definicí v technických prováděcích postupech. Společná certifikace je obzvlášť vhodná tam, kde jsou letadlové celky

nového výrobku projektovány regulovaným subjektem umístěným na území druhé strany. Při společné certifikaci se předpokládá, že prokázání vyhovění a nálezy provede v místě technický zástupce druhé strany.

3.2.7 Jelikož se regulatorní systémy stran pro letadlové části, údaje k návrhu opravy a konstrukční změny odlišné od bodu 3.2.4 pokládají za dostatečně srovnatelné, takže se nevyžaduje samostatné schválení technickým zástupcem nebo leteckým úřadem dovážející strany, technický zástupce dovážející strany uzná letadlovou část, údaje k návrhu opravy nebo konstrukční změnu, pokud již byly schváleny nebo jinak uznány technickým zástupcem druhé strany při výkonu funkce státu projekce pro letadlovou část, údaje k návrhu opravy nebo konstrukční změnu. Technické prováděcí postupy stanoví, kdy bude nezbytné samostatné schválení technickým zástupcem dovážející strany.

3.2.8 Osvědčující prohlášení týkající se schválení návrhů, včetně údajů o úrovni hluku a emisí, se definují v technických prováděcích postupech.

3.2.9 V případě, že držitel schválené konstrukce převede své schválení na jiný subjekt, technický zástupce odpovědný za schválení návrhu o tomto převodu neprodleně vyrozumí druhého technického zástupce. Techničtí zástupci definují postupy pro usnadňování převodu osvědčení mezi stranami regulovanými subjekty v technických prováděcích postupech.

3.2.10 EASA uznává certifikační postupy USA jako akceptovatelnou alternativu požadavků Evropského společenství na prokazování způsobilosti žadatele.

3.3 Trvající letová způsobilost

3.3.1 Techničtí zástupci jsou zavázáni přijímat kroky k řešení nebezpečných stavů výrobků, které certifikovali. Techničtí zástupci jsou povinni vyměňovat si informace o poruchách, nesprávných činnostech a závadách, které obdrží od svých držitelů osvědčení, a podporovat tak vyšetřování provozních potíží či jiných případných bezpečnostních problémů druhým technickým zástupcem. Výměna těchto informací mezi technickými zástupci se pokládá za plnění povinnosti všech držitelů schválení hlásit poruchy, nesprávné činnosti a závady technickému zástupci druhé strany podle platné právní úpravy takové druhé strany. Kroky k řešení nebezpečných stavů a výměna bezpečnostních informací se definují v technických prováděcích postupech.

3.3.2 Pokud technický zástupce jedné ze stran neoznámí jinak:

(a) FAA vykonává v oblasti trvající letové způsobilosti funkce státu projekce platné pro Spojené státy podle přílohy 8 Chicagské konvence pro letadla, letadlové motory, vrtule a zařízení po dobu životnosti výrobku.

(b) EASA vykonává jménem členských států EU v oblasti trvající letové způsobilosti funkce státu projekce platné tyto státy podle přílohy 8 Chicagské konvence pro letadla, letadlové motory, vrtule a zařízení po dobu životnosti výrobku.

3.3.3 FAA vykonává funkce státu výroby platné pro Spojené státy podle přílohy 8 Chicagské konvence pro letadla, letadlové motory, vrtule a zařízení po dobu životnosti výrobku, který spadá do působnosti FAA. Letecké úřady a v příslušných případech EASA vykonávají funkce státu výroby platné pro členské státy EU podle přílohy 8 chicagské konvence pro letadla, letadlové motory, vrtule a zařízení po dobu životnosti výrobku, který spadá do působnosti EASA. Kroky k řešení nebezpečných stavů se definují v technických prováděcích postupech.

3.3.4 Veškeré změny vlastnictví nebo stavu letové způsobilosti v osvědčení vydaném technickým zástupcem některé ze stran musí být včas sděleny druhému technickému zástupci.

3.4 Výroba

3.4.1 Techničtí zástupci a v příslušných případech letecké úřady udělují výrobci na základě systému přijatelné výrobní kvality/inspekce oprávnění k výrobě v souladu s jejich vlastním regulatorním systémem, pokud se výrobce podílí na vývozu letadel, letadlových motorů, vrtulí, zařízení nebo letadlových částí druhé straně. Tato oprávnění k výrobě musí zajistit, aby všechna letadla, letadlové motory, vrtule, zařízení a letadlové části byly ve shodě se schválenou konstrukcí dovážející strany, prošly dle potřeby provozní kontrolou a byly v okamžiku vývozu ve stavu schopném bezpečného provozu.

3.4.2 Jelikož se regulatorní systémy stran pro výrobu pokládají za dostatečně srovnatelné, technický zástupce dovážející strany nebo letecký úřad nevydá své vlastní oprávnění k výrobě pro ty výrobce, kteří jsou regulováni vyvážející stranou.

3.4.3 Každý technický zástupce a v příslušných případech letecké úřady uznají oprávnění k výrobě druhého technického zástupce nebo leteckých úřadů, a to:

(a) oprávnění k výrobě udělená nebo prodloužená výrobci letadel, letadlových motorů, vrtulí, zařízení nebo letadlových částí na jejich územích; a dále výrobci letadel, letadlových motorů, vrtulí, zařízení nebo letadlových částí mimo jejich území,

(b) oprávnění k výrobě udělená výrobci letadel, letadlových motorů, vrtulí, zařízení nebo letadlových částí na základě licenční smlouvy výrobce nebo odpovídajícího ujednání s držitelem schválené

konstrukce na území druhé strany nebo třetí země. Pokud licenční smlouva na výrobu letadla, letadlového motoru nebo vrtule rozdělí odpovědnosti státu projekce a státu výroby mezi oběma stranami, uzavřou spolu FAA a EASA nebo v příslušných případech některý letecký úřad pracovní ujednání.

3.4.4 Technický zástupce každé ze stran a v příslušných případech letecké úřady plní své příslušné regulatorní povinnosti, pokud jde o dohled nad výrobci a nad dodavateli schválenými podle systému kvality výrobce, kteří jsou umístěni na území druhé strany, a to spoléháním na systém dohledu druhé strany, jestliže jsou splněny veškeré následující podmínky:

(a) Technický zástupce nebo letecký úřad odpovědný za dohled nad držitelem oprávnění k výrobě oficiálně požádá o pomoc při dohledu;

(b) Výrobnímu provozu bylo dodatečně vydáno oprávnění k výrobě podobného rozsahu, vydané buď technickým zástupcem nebo leteckým úřadem teritoria, ve kterém je tento provoz umístěn;

(c) Technický zástupce druhé strany nebo letecký úřad si přeje a je schopen uskutečnit takové činnosti, jaké mu umožňují jeho zdroje,

(d) Techničtí zástupci nebo v příslušných případech letecký úřad zdokumentují bližší údaje o každé sjednané pomoci při dohledu.

3.4.5 Pro letadlové části vyrobené podle regulatorního systému jedné strany v provozu umístěném na území druhé strany uznají techničtí zástupci a letecké úřady namísto své vlastní dokumentace osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou nebo podle dohody další doklady, a to za následujících podmínek:

(a) Výrobnímu provozu bylo uděleno oprávnění k výrobě v obdobném rozsahu, vydané buď technickým zástupcem nebo leteckým úřadem v dodatku 1, který má nad tímto výrobním provozem regulatorní pravomoc; a podle okolností

(b) jestliže to dovoluje regulatorní systém držitele osvědčení, vydal pro účely dodávky koncovému uživateli držitel použitelného schválení písemné povolení svému dodavateli.

3.4.6 Pro výrobky zhotovené na základě licenční smlouvy stanoví techničtí zástupci postupy, které zajistí, aby změny konstrukce prováděné držitelem licence byly prostřednictvím držitele schválené konstrukce schváleny technickým zástupcem, jenž pro daný výrobek vykonává odpovědnosti státu projekce.

3.5 Vývoz certifikace letové způsobilosti

3.5.1 Technický zástupce každé ze stran nebo v příslušných případech letecké úřady, vzájemně uznávají osvědčení letové způsobilosti druhé strany na všechny výrobky, pokud se výrobek vyváží z regulatorní příslušnosti jedné strany do regulatorní příslušnosti druhé strany s odpovídající certifikací letové způsobilosti. Techničtí zástupci a v příslušných případech letecké úřady nebo odpovídajícím způsobem schválené organizace vydají pro každý případ vývozu následující dokumentaci o letové způsobilosti:

(a) Vývozní osvědčení letové způsobilosti pro nové nebo použité letadlo v souladu s definicí v technických prováděcích postupech.

(b) Buď vývozní osvědčení letové způsobilosti nebo osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou pro nový letadlový motor nebo vrtuli.

(c) Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou pro novou letadlovou část nebo zařízení.

3.5.2 Pro nové výrobky techničtí zástupci nebo letecké úřady zapsané v dodatku 1 (nebo podle okolností jimi jmenované regulované subjekty) osvědčí vydáním konkrétního vývozního dokumentu o letové způsobilosti, že letadlo, letadlový motor, vrtule, letadlová část nebo zařízení:

(a) odpovídá konstrukci schválené technickým zástupcem dovážející strany a specifikované v příloze k typovému osvědčení nebo jinému schválení návrhu, včetně veškerých dalších doplňkových typových osvědčení;

(b) je ve stavu schopném bezpečného provozu, tedy vyhovuje veškerým příkazům k zachování letové způsobilosti (týká-li se) nebo bezpečnostní informaci podle oznámení technického zástupce dovážející strany a všem povinným bezpečnostním opatřením (týká-li se) vztahujícím se k výrobě nebo údržbě podle oznámení příslušného leteckého úřadu dovážející strany.

(c) prošlo v příslušných případech konečnou provozní kontrolou;

(d) je řádně označeno nebo identifikováno v souladu s požadavky technického zástupce dovážející strany;

(e) splňuje všechny dodatečné požadavky předepsané a oznámené technickým zástupcem dovážející strany;

(f) v případě přestavěného letadlového motoru, že tento motor byl přestavěn výrobcem daného motoru.

3.5.3 Techničtí zástupci nebo letecké úřady zapsané v dodatku 1 (nebo podle okolností jimi jmenované regulované subjekty) rovněž uznají použité

civilní letadlo buď pro standardní osvědčení letové způsobilosti nebo osvědčení pro zvláštní účely pouze tehdy, jestliže existuje držitel typového osvědčení nebo držitel evropského typového osvědčení pro zvláštní účely a jestliže technický zástupce nebo letecký úřad druhé strany osvědčí, že toto letadlo

(a) bylo až dosud po dobu své provozní lhůty řádně udržováno (jak je doloženo odpovídajícími záznamy údržby),

(b) splňuje požadavky písm. a) až e) odstavce 3.5.2.

Inspekční záznamy a záznamy údržby určené k doprovázení použitého letadla jsou blíže uvedeny v technických prováděcích postupech.

3.5.4 Veškerá dokumentace k letové způsobilosti musí obsahovat odpovídající osvědčující prohlášení specifikované v technických prováděcích postupech.

3.5.5 Pokud během provádění certifikace letové způsobilosti technický zástupce nebo letecký úřad vyvážející strany není schopen vyhovět všem požadavkům uvedeným v písm. a) – f) odst. 3.5.2 nebo v odst. 3.5.3, musí technický zástupce nebo letecký úřad vyvážející strany;

(a) okamžitě tuto skutečnost oznámit technickému zástupci nebo leteckému úřadu dovážející strany;

(b) zkoordinovat s technickým zástupcem nebo leteckým úřadem dovážející strany, jež jsou uvedeny v technických prováděcích postupech, uznání nebo zamítnutí výjimek z požadavků z jejich strany, a to před dokončením certifikace letové způsobilosti;

(c) zdokumentovat při vývozu výrobku veškeré uznané výjimky.

3.5.6 Vedle výrobků zapsaných v dodatku 1 k příloze 1 bude FAA nadále pokračovat v uznávání výrobků, které byly zahrnuty do oblasti působnosti dvoustranné dohody související s letovou způsobilostí zapsané v doplňku 1 dohody a které jsou v shodě s konstrukcí schválenou FAA, za podmínky, že byly vyrobeny a odpovídající osvědčení letové způsobilosti pro ně vydána před datem vstupu této dohody v platnost.

3.5.7 Evropské společenství nevyžaduje specifické značení European Part Approval (EPA) u letadlových částí dovážených ze Spojených států, s výjimkou případů, kdy EASA jedná jako stát projekce.

4. UZNÁVÁNÍ NÁLEZŮ A SCHVÁLENÍ

4.1. Kvalifikační požadavky pro uznávání nálezů a schválení

4.1.1 Techničtí zástupci a v příslušných případech letecké úřady stanoví systém certifikace a dohledu pro různé činnosti zahrnuté do oblasti působnosti této přílohy. Tento systém musí být zdokumentován a obsahovat organizační strukturu, kvalifikaci pracovníků, a dále vnitřní předpisy a postupy používané pro výkon těchto činností.

4.1.2 Každý technický zástupce a v příslušných případech letecké úřady musejí vykazovat dostatečnou vzájemnou znalost svých systémů, pokud jde o letovou způsobilost a požadavky ochrany životního prostředí, související zásady a metodické pokyny, postupy a organizační strukturu.

4.1.3 Každý technický zástupce a v příslušných případech letecké úřady musejí zajistit, aby pracovníci byli řádně kvalifikováni a měli dostatečné znalosti, praxi a výcvik pro výkon svých odpovědností podle této dohody.

4.1.4 Tyto systémy musejí podléhat vnitřním auditům kvality, akreditaci nebo normalizačním inspekcím. Technické prováděcí postupy musejí definovat periodickou vzájemnou účast svých zástupců na jejich vnitřních auditech kvality, akreditaci nebo normalizačních inspekcích, včetně inspekcí leteckých úřadů uvedených v 4.2.3, v zájmu udržování vzájemné důvěry v systémy obou stran. Techničtí zástupci a letecké úřady jsou povinny se podvolit takovým inspekcím a zajistit, aby regulované subjekty umožnily přístup oběma technickým zástupcům.

4.2. Kvalifikace technických zástupců a leteckých úřadů

4.2.1 S výhradou veškerých podmínek uvedených v technických prováděcích postupech se má za to, že techničtí zástupci splňují požadavky uvedené v odst. 4.1.1 až 4.1.3 na základě procesu budování důvěry. Pro certifikace letové způsobilosti byl proces budování důvěry dokončen, což je doloženo připojením této přílohy k dohodě. Pro certifikace ochrany životního prostředí je proces budování důvěry definován v technických prováděcích postupech.

4.2.2 Letecké úřady, které splňují požadavky v odst. 4.1.1 až 4.1.3 pro výkon funkcí v oblasti výroby a certifikace letové způsobilosti, jsou vyjmenovány v dodatku 1 této přílohy, včetně oblasti působnosti jejich činnosti.

4.2.3 Pokud Evropské společenství na základě normalizačních inspekcí prováděných EASA určí, že další letecké úřady splňují požadavky uvedené v odst. 4.1.1 až 4.1.3, musejí techničtí zástupci postupovat dle procesu charakterizovaného v § 1 technických prováděcích postupů. Po dokončení tohoto procesu techničtí zástupci, pokud to posoudí jako náležité, navrhnou Dvoustrannému dozorčímu výboru libovolné změny a doplňky dodatku 1, včetně změn oblasti působnosti činností leteckých úřadů.

4.2.4 Pokud je jeden z technických zástupců přesvědčen, že způsobilost druhého technického zástupce nebo některého z leteckých úřadů již není nadále na adekvátní úrovni, provedou techničtí zástupci konzultaci a navrhnou akční plán, který bude obsahovat aktivity k budování důvěry, s cílem řešit nedostatky. Obdobně, pokud je jeden z technických zástupců přesvědčen, že by uznávání nálezů nebo schválení prováděné leteckým úřadem mělo být pozastaveno, provedou techničtí zástupci konzultaci. Pokud nedojde k obnovení důvěry prostřednictvím vzájemně přijatelných prostředků, kterýkoli z technických zástupců může věc postoupit Dvoustrannému dozorčímu výboru. Pokud daný problém není vyřešen prostřednictvím vzájemně přijatelných prostředků, může kterákoli ze stran dát druhé stran oznámení podle čl. 18 oddílu A dohody.

4.2.5 Obdobně jsou techničtí zástupci povinni provést konzultaci, kdykoli některý z technických zástupců navrhne posoudit obnovení platnosti schválení leteckého úřadu, který byl předtím Dvoustranným dozorčím výborem odstraněn z dodatku I nebo jehož nálezy a schválení byly pozastaveny.

5. SDĚLENÍ

Veškerá sdělení mezi technickými zástupci a v příslušných případech leteckými úřady, včetně dokumentace, se uskutečňují v anglickém jazyce. Techničtí zástupci mohou sjednat případ od případu výjimky pro údaje o certifikaci vyhovění.

6. TECHNICKÉ KONZULTACE

Techničtí zástupci souhlasí s tím, že problémy spojené s prováděním této přílohy řeší formou konzultace. Techničtí zástupci vynaloží veškeré úsilí k řešení problémů a otázek na nejnižší možné technické úrovni, s využitím procesu charakterizovaného v technických prováděcích postupech, před jejich postoupením výše Dvoustrannému dozorčímu výboru.

7. TECHNICKÁ POMOC

7.1 Na vyžádání a po vzájemném odsouhlasení poskytne technický zástupce každé ze stran nebo v příslušných případech letecký úřad technickou pomoc technickému zástupci druhé strany nebo v příslušných případech leteckému úřadu při dozorových aktivitách v oblasti certifikace a trvající letové způsobilosti v souvislosti s projekcí, výrobou, letovou způsobilostí a certifikací ochrany životního prostředí navzájem ve svých teritoriích. Proces provádění takové pomoci je popsán v technických prováděcích postupech.

7.2 Techničtí zástupci nebo letecké úřady mohou odmítnout poskytnutí uvedené technické pomoci z důvodu nedostatku dostupných lidských zdrojů, vzhledem k tomu, že výrobek nespadá do rámce působnosti této dohody, nebo protože neexistuje žádná regulatorní vazba s daným provozem.

7.3 Jestliže je poskytována technická pomoc, technický zástupce nebo v příslušných případech letecký úřad poskytující tuto pomoc uplatňuje regulatorní systém a postupy své strany, pokud není technickými zástupci nebo v příslušných případech leteckým úřadem sjednáno jinak. Technickou pomoc, k níž náleží inspekce shody, účast na testech a zkouškách a určování vyhovění, smějí provádět schválené nebo delegované organizace. V případě, že organizace schválená Evropským společenstvím nemá tato práva udělena ve svém výrobním oprávnění, mohou letecké úřady takovou pomoc poskytnout přímo, nebo tím, že na organizaci tato práva přenesou. V případech, kdy organizace schválená Evropským společenstvím nemá tato práva udělena ve svém projekčním oprávnění, může EASA takovou pomoc poskytnout přímo, nebo tím, že na organizaci tato práva přenese.

7.4 Technickou pomoc si lze rovněž vyžádat v souvislosti s dovozem použitého letadla, které bylo původně vyvezeno ze Spojených států nebo Evropského společenství. Technický zástupce každé ze stran nebo v příslušných případech letecké úřady jsou povinni pomáhat technickému zástupci druhé strany nebo v příslušných případech leteckému úřadu v souvislosti s konfigurací letadla, kterou mělo v době svého vypravení od výrobce.

8. OZNÁMENÍ O VYŠETŘOVÁNÍ NEBO VYNUCOVACÍM OPATŘENÍ

Techničtí zástupci každé ze stran a v příslušných případech letecké úřady jsou povinni ihned oznámit technickému zástupci druhé strany a v příslušných případech leteckým úřadům své vlastní vyšetřování nebo vynucovací opatření, které se týká 1) výrobku nebo regulovaného subjektu z hlediska letové způsobilosti nebo certifikace ochrany životního prostředí nebo 2) opatření technického zástupce nebo leteckého úřadu, jež se jeví jako nesouladné s touto přílohou. Techničtí zástupci a v příslušných případech letecké úřady jsou povinni spolupracovat při sdílení informací potřebných pro jakékoli takové vyšetřování nebo vynucovací opatření, včetně jeho uzavření.

EASA, **L**ETECKÉ ÚŘADY A **V**ÝROBKY **U**SA ,

SOUVISEJÍCÍ **V**ÝVOZNÍ **D**OKUMENTACE A

ČINNOSTI **T**ECHNICKÉ **P**OMOCI

UZNÁVANÉ **P**ODLE TÉTO **D**OHODY

Technický zástupce Evropského společenství	**VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI**
EASA	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle oprávnění POA vydaného EASA a doprovázeného formulářem EASA Form 27. • Nové motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA a jsou vyráběné podle Oprávnění organizace k výrobě (POA) vydaného EASA (odst. 3.4.3) doprovázeného formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou. • Následující nové letadlové části vyráběné podle oprávnění POA vydaného EASA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Údaje o konstrukci (prohlášení o shodě) a účast na testech a zkouškách. • Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

.

	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Rakousko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová malá letadla, nová VLA, nové kluzáky a nové motorové kluzáky, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle rakouského oprávnění POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo rakouským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28.zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo rakouským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28.zářím 2008. • Nové motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle rakouského oprávnění POA a doprovázené formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle rakouského oprávnění POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle rakouského POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázeného formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Belgie	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo belgickým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle belgického oprávnění POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Nové balóny s posádkou, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle EASA hlava F část 21 nebo belgického oprávnění POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo belgickým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008 • Následující nové letadlové části vyráběné podle belgického osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválenými FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1 nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
jménem FAA	• Inspekce souladu.

.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Česká republika	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová malá letadla, nová VLA a nové kluzáky, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle osvědčení POA České republiky a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo českým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. Nové balóny s posádkou, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle osvědčení POA České republiky a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti nebo českým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozním osvědčení letové způsobilosti, nebo českým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle osvědčení POA České republiky a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle osvědčení POA České republiky a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle osvědčení POA České republiky, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázeného formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Dánsko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo dánským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle dánského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle dánského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Finsko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo finským vývozním osvědčení letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle finského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle finského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Francie	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová letadla, nové vrtulníky, nové VLA a nové kluzáky, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle francouzského osvědčení POA, a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo francouzským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové balóny s posádkou, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle pododdílu F části 21 EASA nebo podle francouzského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti nebo francouzským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, doprovázená formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo francouzským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008.. • Nové motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle francouzského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle francouzského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle francouzského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
	žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.
Uznávání francouzské dokumentace k letadlovým částem vyráběným ve Francii podle oprávnění k výrobě vydaného USA	• Formulář EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, se uznává k letadlovým částem vyráběným v souladu se systémem kvality držitele oprávnění k výrobě z USA (PAH) u dodavatele tohoto držitele ve Francii, pokud je tento dodavatel zároveň držitelem francouzského osvědčení POA pro stejnou letadlovou část.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Německo	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová letadla, nové vrtulníky, nová VLA, nové kluzáky a nové motorové kluzáky, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle německého osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo německým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové balóny s posádkou, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné pododdílu F části 21 EASA nebo podle německého osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo německým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové vzducholodě, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle německého osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo německým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo německým vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle německého osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle německého osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle německého osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
	formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.
Uznávání německé dokumentace k letadlovým částem vyráběným v Německu podle oprávnění k výrobě vydaného USA	• Formulář EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, se uznává k letadlovým částem vyráběným v souladu se systémem kvality držitele oprávnění k výrobě z USA u dodavatele tohoto držitele v Německu, pokud je tento dodavatel zároveň držitelem německého osvědčení POA pro stejnou letadlovou část.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Itálie	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová letadla, nové vrtulníky a nová VLA, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle italského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo italským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo italským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle italského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle italského osvědčení POA které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.
Uznávání italské dokumentace k letadlovým částem vyráběným v Itálii podle oprávnění k výrobě	• Formulář EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, se uznává k letadlovým částem vyráběným v souladu se systémem kvality držitele oprávnění k výrobě z USA (PAH) u dodavatele tohoto držitele v Itálii, pokud je tento dodavatel zároveň držitelem italského osvědčení POA

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
vydaného USA	pro stejnou letadlovou část.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Litva	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nové kluzáky a motorové kluzáky, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle litevského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo litevským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle litevského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle litevského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku, jemuž bylo uděleno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části pro výše vyjmenované výrobky;

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Lucembursko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Následující nové letadlové části vyráběné podle lucemburského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Nizozemsko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo nizozemským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle nizozemského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle nizozemského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Polsko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová letadla, nové vrtulníky, nová VLA a nové kluzáky, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle polského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo polským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo polským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle polského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle polského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle polského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části pro výše vyjmenované polské výrobky; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
	projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Rumunsko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nové kluzáky a motorové kluzáky a nové VLA, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle rumunského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo rumunským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Následující nové letadlové části vyráběné podle rumunského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Slovensko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Následující nové letadlové části vyráběné podle slovenského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Španělsko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová letadla a nová VLA, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle španělského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo španělským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo španělským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové balóny s posádkou, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle španělského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo španělským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle španělského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle španělského osvědčení POA které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
	státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Švédsko	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo švédským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle švédského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle švédského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení; ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů; ➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
Spojené království	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro vývoz do USA	• Nová malá letadla a nová VLA, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle britského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo britským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové vzducholodi, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle britského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo britským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové balóny s posádkou, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle britského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo britským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, udržovaná v souladu s částí 145, případně s částí M EASA, pokud jsou doprovázena formulářem EASA Form 27, Vývozní osvědčení letové způsobilosti, nebo britským vývozním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 28. zářím 2008. • Nové motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběné podle britského osvědčení POA a doprovázené formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Nová zařízení, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou FAA, vyráběná podle britského osvědčení POA a doprovázená formulářem EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005. • Následující nové letadlové části vyráběné podle britského osvědčení POA, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené FAA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce FAA (doprovázené formulářem EASA Form 1, nebo formulářem JAA Form One vydaným před 28. zářím 2005): ➢ Náhradní části bez ohledu na stát projekce pro daný výrobek nebo zařízení;

Letecký úřad v zapsaném členském státu EU	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
	➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde EASA vystupuje jako stát projekce pro danou konstrukční změnu za žadatele z EU. Pokud jsou tyto modifikační části spojeny s doplňkovým typovým osvědčením (STC) EASA, musí toto STC být v mezích rozsahu technických prováděcích postupů;
	➢ Modifikační části pro libovolný výrobek, kde jsou USA státem projekce pro danou konstrukční změnu a letadlové části jsou vyráběny podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce z USA (rozdělený stát projekce a stát výroby).
Činnosti technické pomoci prováděné jménem FAA	• Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.
Uznávání britské dokumentace k letadlovým částem vyráběným ve Spojeném království podle oprávnění k výrobě vydaného USA	• Formulář EASA Form 1, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou, se uznává k letadlovým částem vyráběným v souladu se systémem kvality držitele oprávnění k výrobě z USA u dodavatele tohoto držitele ve Spojeném království, pokud je tento dodavatel zároveň držitelem britského osvědčení POA pro stejnou letadlovou část.

Technický zástupce Spojených států	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
FAA	
Výrobky a související vývozní dokumentace uznávané pro dovoz do EU	• Nová letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou EASA, vyráběná podle výrobního povolení USA a doprovázená formulářem FAA Form 8130-4, Vývozní osvědčení letové způsobilosti. • Nové balóny s posádkou, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou EASA, vyráběné výrobního povolení USA a doprovázené formulářem FAA Form 8130-4, Vývozní osvědčení letové způsobilosti. • Nové vzducholodi, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou EASA, vyráběné podle výrobního povolení USA a doprovázené formulářem FAA Form 8130-4, Vývozní osvědčení letové způsobilosti. • Použitá letadla, která jsou v souladu s konstrukcí schválenou EASA, udržovaná podle schváleného systému FAA (tj. CFR 14, části 43, 65, 121, 125, 135, 145 nebo 129.14), pokud jsou doprovázena formulářem FAA Form 8130-4, Vývozní osvědčení letové způsobilosti. • Nové a přestavěné motory a vrtule, které jsou v souladu s konstrukcí schválenou EASA, vyráběné podle oprávnění USA k výrobě a doprovázená formulářem FAA Form 8130-4, Vývozní osvědčení letové způsobilosti. • Nová zařízení která jsou v souladu s konstrukcí schválenou EASA, vyráběná podle oprávnění USA k výrobě a doprovázená formulářem FAA Form 8130-3, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou. • Následující nové letadlové části vyráběné podle oprávnění USA k výrobě, které jsou v souladu s údaji o konstrukci schválené EASA a jsou způsobilé pro zástavbu ve výrobku nebo zařízení, kterému bylo vydáno schválení konstrukce EASA (doprovázené formulářem FAA Form 8130-3, Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou): ➢ Náhradní části pro daný výrobek nebo zařízení včetně letadlových částí vyráběných podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce v rámci EASA. ➢ Modifikační části pro konstrukční změny, kde je FAA státem projekce pro danou konstrukční změnu nebo letadlových částí vyráběných podle licenční smlouvy uzavřené s držitelem schválené konstrukce v rámci EASA. ➢ Náhradní a modifikační části s povolením PMA podle definice v technických prováděcích postupech, pokud je

Technický zástupce Spojených států	VÝROBKY, VÝVOZNÍ DOKUMENTACE A ČINNOSTI TECHNICKÉ POMOCI
	doprovázené formulářem FAA Form 8130-3 s příslušným osvědčujícím prohlášením.
Činnosti technické pomoci prováděné jménem EASA	• Údaje o konstrukci (prohlášení o shodě) a účast na testech a zkouškách. • Výrobní dohled a dozor prováděný jako technická pomoc. • Inspekce souladu.

PŘÍLOHA 2:

ÚDRŽBA

1. ÚČEL A OBLAST PŮSOBNOSTI

Strany navzájem vyhodnotily své normy a systémy týkající se schvalování opravárenských stanic/údržbářských organizací, které provádějí údržbu výrobků civilní letecké techniky. V souladu s článkem 4.A. dohody tato příloha upravuje vzájemné uznávání závěrů o vyhovění, schválení, dokumentaci a technické pomoci, pokud jde o schválení (osvědčení) a sledování opravárenských stanic/údržbářských organizací, jak je podrobněji rozvedeno v dodatcích této přílohy. Nic v této příloze nelze vykládat jako omezující pravomoc některé ze stran jednat v souladu s článkem 15 dohody.

2. DEFINICE

2.1 „Generální opravou“ se rozumí proces, který zajišťuje, aby výrobek letecké techniky byl v naprostém souladu s platnými provozními tolerancemi uvedenými v typovém osvědčení držitele nebo v pokynech výrobce zařízení pro trvající letovou způsobilost nebo v údajích, které schválil nebo uznal úřad. Žádná osoba nesmí označit výrobek za generálně opravený, jestliže nebyl přinejmenším rozebrán, vyčištěn, podroben inspekci, podle potřeby opraven, opět smontován a přezkoušen v souladu s výše uvedenými údaji.

2.2 „Úpravou nebo modifikací“ se rozumí změna konstrukce, konfigurace, výkonnosti, charakteristik vlivu na životní prostředí nebo provozních omezení dotčeného výrobku civilní letecké techniky.

2.3 „Údajemi schválenými FAA“ se rozumí údaje schválené administrátorem FAA nebo zástupcem jmenovaným administrátorem, včetně údajů o konstrukci z ES vzájemně uznávaných podle přílohy 1.

2.4 „Údajemi schválenými EASA“ se rozumí údaje schválené technickým zástupcem ES nebo organizací schválenou tímto technickým zástupcem, včetně údajů o konstrukci z USA vzájemně uznávaných podle přílohy 1.

2.5 „Zvláštními podmínkami“ se rozumí požadavky buď uvedené v hlavě 14 US Code of Federal Regulations (sbírka federálních zákonů USA), částech 43 a 145 (dále jen „14 CFR část 43 nebo 145“, podle toho, co se týká) nebo v nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 příloze II (dále jen „EASA část 145“), které byly na základě srovnání regulatorních systémů údržby zjištěny jakožto požadavky ležící mimo obsah společný oběma systémům, přičemž jsou natolik významné, že je nutno se jimi zabývat.

3. SPOLEČNÝ KOORDINAČNÍ ORGÁN

3.1 Složení

3.1.1 Tímto se ustavuje Společný koordinační výbor pro údržbu (JMCB) odpovědný Dvoustrannému dozorčímu výboru pod společným vedením ředitele EASA odpovědného za oprávnění organizací (EASA Director responsible for Organisation Approvals) a ředitele FAA pro letové normy (FAA Director of Flight Standards). Jeho členy jsou příslušní zástupci delegovaní oběma technickými zástupci, kteří podle příslušnosti odpovídají za systémy údržby a řízení kvality a stanovení pravidel.

3.1.2 Společné vedení může přizvat další účastníky k usnadnění plnění mandátu JMCB.

3.2 Mandát

3.2.1 JMCB se schází nejméně jednou ročně, aby zajistil efektivní fungování a provádění této přílohy. Plní zejména tyto funkce:

(a) Vypracovávání, schvalování a revidování podrobných metodických pokynů, určených k použití v rámci procesů v působnosti této přílohy;

(b) Informování o závažných bezpečnostních problémech a tvorba akčních plánů jejich řešení;

(c) Zajišťování důsledného uplatňování této přílohy;

(d) Řešení technických otázek náležejících do rámce odpovědnosti technických zástupců a zkoumání dalších technických otázek, které nelze vyřešit na nižší úrovni;

(e) Vypracovávání, schvalování a revidování podrobných metodických pokynů určených k použití pro přechod, spolupráci, pomoc, výměnu informací, vzájemnou účast na vnitřních auditech kvality, normalizačních a namátkových inspekcích v souvislosti s údržbou a systémy řízení kvality a normalizace;

(f) Vedení seznamu leteckých úřadů uvedených v dodatku 2 této přílohy, v souladu s rozhodnutími přijatými dvoustranným dozorčím výborem;

(g) Navrhování změn a doplňků k této příloze dvoustrannému dozorčímu výboru.

3.2.2 JMCB podává dvoustrannému dozorčímu výboru hlášení o nevyřešených otázkách a zajišťuje provádění všech rozhodnutí, ke kterým dospěl dvoustranný dozorčí výbor v souvislosti s touto přílohou.

4. PROVÁDĚNÍ

4.1 S výhradou podmínek této přílohy strany souhlasí s tím, že jejich techničtí zástupci jsou povinni přijímat inspekce a sledování opravárenských stanic/údržbářských organizací prováděné druhým technickým zástupcem nebo v příslušných případech leteckými úřady pro potřeby závěrů o vyhovění jejich příslušným požadavkům jakožto základ pro vydání oprávnění a pro trvání platnosti oprávnění.

4.2 Oprávnění vydané technickým zástupcem podle této přílohy nesmí přesáhnout hranice kvalifikací a omezení vyznačených v oprávnění vydaném druhým technickým zástupcem nebo leteckým úřadem.

4.3 Oprávnění FAA

4.3.1 Aniž je tím dotčeno vlastní rozhodování administrátora FAA podle 14 CFR část 145, údržbářské organizaci musí být vydáno oprávnění FAA a provozní specifikace, pokud byla schválena pro údržbu leteckým úřadem uvedeným v dodatku 2 této přílohy v souladu s přílohou II nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, splňuje podmínky stanovené v této příloze, včetně zvláštních podmínek FAA stanovených v dodatku 1 a pokud letecký úřad vydal doporučení nebo souhlas pro FAA k certifikaci.

4.3.2 Oprávnění FAA se týkají pouze dalších stálých stanic umístěných v některém členském státu zapsaným v dodatku 2. Každé další stálé místo musí také být pod dohledem některého leteckého úřadu uvedeného v dodatku 2.

4.3.3 Oprávnění FAA se týkají pouze stanic traťové údržby umístěných v některém členském státu EU a pod dohledem některého leteckého úřadu uvedeného v dodatku 2.

4.4 Oprávnění EASA

4.4.1 Opravárenské stanici musí být vydáno oprávnění EASA, jak blíže uvedeno v dodatku 4, pokud byla uznána pro údržbu FAA v souladu s 14 CFR část 145, splňuje podmínky stanovené v této příloze, včetně zvláštních podmínek EASA stanovených v dodatku 1, a pokud FAA vydal doporučení nebo souhlas pro schválení EASA, s výjimkou případu, kdy výkonný ředitel EASA zjistí, že takový krok není nezbytný pro údržbu nebo úpravy výrobků letecké techniky registrovaných nebo vyprojektovaných v některém členském státu EU, nebo že letadlové části osazené na těchto výrobcích nebo lidské zdroje neumožňují vyřízení dané žádosti.

4.4.2. Oprávnění EASA se týká pouze stanice traťové údržby umístěné na území Spojených států.

4.5. Techničtí zástupci a v příslušných případech letecké úřady jsou povinni:

(a) Poskytovat doporučení nebo souhlasy k certifikaci opravárenských stanic pro FAA a údržbářských organizací pro EASA;

(b) Provádět dohled a podávat hlášení týkající se trvajícího vyhovění požadavkům uvedeným v této příloze za strany údržbářských organizací v Evropském společenství a opravárenských stanic ve Spojených státech;

(c) Podle okolnosti uznat nebo schválit dodatek k manuálu organizace/výklad předložený žadatelem, pokud byl shledán vyhovujícím dodatku 1;

(d) Dodržovat postupy uvedené v dodatku 3.

4.6. Technický zástupce každé ze stran, nebo v příslušných případech letecký úřad jsou povinni na vyžádání poskytnout technickou pomoc v činnostech údržby a technickému zástupci nebo v příslušných případech leteckému úřadu druhé strany, jakožto součást prosazování účelů této přílohy. Techničtí zástupci nebo letecké úřady mohou odmítnout tuto technickou pomoc poskytnout z důvodu nedostatku dostupných lidských zdrojů, vzhledem k tomu, že daná činnost údržby nespadá do rámce působnosti této dohody, nebo protože neexistuje žádná regulatorní vazba s daným provozem. Tyto oblasti pomoci mohou mimo jiné zahrnovat:

(a) Provádění vyšetřování na vyžádání a podávání zpráv o nich;

(b) Obstarávání a poskytování údajů pro zprávy na základě požadavků.

4.7 Techničtí zástupci mohou provádět nezávislé inspekce opravárenských stanic/údržbářských organizací, kdy je to odůvodněno konkrétním bezpečnostním zřetelem v souladu s článkem 15.B dohody.

4.8 Strany se dohodly, že údržba a úpravy nebo modifikace prováděné na výrobku civilní letecké techniky pod regulatorní kontrolou jedné strany mohou být uskutečněny a daný výrobek vrácen do provozu opravárenskou stanicí/údržbářskou organizací pod regulatorní kontrolou druhé strany, pokud jí bylo vydáno oprávnění v souladu s ustanoveními této přílohy.

4.9 Strany se dohodly, že na základě předběžného schválení je možné akutní nebo nestandardní údržbu určenou jako údržbu na letadle nebo celku provádět mimo území v čl. 12 dohody. Schválení akutní nebo jiné než běžné údržby musí být uděleno v souladu s postupy stanovenými JMCB.

4.10 Revize prováděné jednou ze stran a týkající se změn jejích organizací civilního letectví, nařízení, postupů nebo norem, včetně revizí technických zástupců a leteckých úřadů, mohou mít vliv na předpisovou základnu, o niž se opírá provádění této přílohy. Úměrně tomu strany prostřednictvím technických zástupců a v příslušných případech leteckých úřadů musí jedna druhou na takové plánované změny při první možné příležitosti předem upozornit a projednat míru, ve které takové plánované změny ovlivní základnu této přílohy. Pokud konzultace podle

čl. 15 C dohody vyústí v dohodu o pozměnění této přílohy, musí se strany snažit zajistit, aby taková změna či doplněk vstoupila v platnost současně nebo s co nejkratším časovým odstupem po nabytí platnosti nebo provedení změny, která si takovou novou úpravu vynutila.

5. SDĚLENÍ A SPOLUPRÁCE

5.1 Strany si prostřednictvím JMCB vymění seznam kontaktních osob pro různé technické aspekty této přílohy. Údržbu tohoto seznamu provádějí techničtí zástupci.

5.2 Veškerá sdělení mezi stranami, včetně technické dokumentace dodávané ke kontrole nebo schválení, jak je blíže uvedeno v této příloze, se uskutečňují v jazyce anglickém.

5.3 V případě vzniku akutních nebo neobvyklých situací kontaktní osoby technických zástupců a v příslušných případech leteckých úřadů komunikují a zajišťují přijímání odpovídajících okamžitých opatření.

6. KVALIFIKAČNÍ POŽADAVKY PRO UZNÁVÁNÍ ZÁVĚRŮ O VYHOVĚNÍ

6.1. Základní požadavky

6.1.1 Technický zástupce každé ze stran a v příslušných případech letecké úřady musí technickému zástupci druhé strany prokázat systémy své strany pro regulatorní dohled nad opravárenskými stanicemi/údržbářskými organizacemi. Pro účely provádění dohledu nad opravárenskými stanicemi/údržbářskými organizacemi jménem druhé strany, techničtí zástupci každé ze stran a v příslušných případech letecké úřady prokáží zejména efektivní a přiměřenou:

(a) Právní a regulatorní strukturu;

(b) Organizační strukturu;

(c) Lidské zdroje složené z dostatečně kvalifikovaných pracovníků;

(d) Výcvikový program;

(e) Vnitřní předpisy, procesy a postupy;

(f) Dokumentaci a evidenci;

(g) Aktivní certifikační a dozorový program;

(h) Pravomoc nad regulovanými subjekty.

6.2 Počáteční důvěra

6.2.1 Techničtí zástupci a letecké úřady zapsané v dodatku 2 této přílohy v době vstupu této dohody v platnost splňují požadavky této přílohy, a to jako výsledek procesu budování důvěry uskutečněného uzavření této dohody.

6.2.2. Pokud JMCB dospěje ke zjištění, že určitý letecký úřad úspěšně absolvoval hodnocení pro vyhovění požadavkům této přílohy, předloží JMCB dvoustrannému dozorčímu výboru návrh na zapsání leteckého úřadu do dodatku 2.

6.3. Trvalá důvěra

6.3.1 Techničtí zástupci a letecké úřady musí nadále pokračovat v prokazování efektivního dohledu popsaného v odst. 6.1.1 v souladu s postupy JMCB.

(a) Techničtí zástupci a letecké úřady zejména:

(i) Mají právo účastnit se u druhé strany jejích auditů kvality, normalizačních a namátkových inspekcí a stanovit roční plán namátkových inspekcí, podle potřeby včetně případných změn sloužících přizpůsobení okolnostem;

(ii) Podvolí se inspekcím podle ustanovení písm. a) až i) odst. 6.3.1;

(iii) Zajistí, aby regulované subjekty umožnily přístup technickým zástupcům obou stran pro účely auditů a inspekcí;

(iv) Zajistí k dispozici všechny zprávy z auditů kvality, normalizačních a namátkových inspekcí, které jsou použitelné pro tuto přílohu;

(v) Zajistí, aby byli k dispozici příslušní pracovníci pro účast na namátkových inspekcích;

(vi) Zajistí za údržbářské organizace k dispozici jejich evidenci a inspekční zprávy včetně uskutečněných vynucovacích opatření;

(vii) Poskytnou tlumočnickou asistenci v kanceláři leteckého úřadu během prověrky interní evidence a dokumentace údržbářské organizace vedené v národním jazyce;

(viii) Napomáhají si vzájemně při formulování závěrů z veškerých zjištění učiněných během inspekce;

(ix) Zajišťují, aby všechny namátkové inspekce byly určovány analýzou rizik a objektivními kritérii a z tohoto základu vycházely, aniž by tím byla dotčena vlastní rozhodovací pravomoc technických zástupců;

(b) Techničtí zástupci si při nejbližší možné příležitosti musejí oznámit případnou skutečnost, že určitý technický zástupce nebo letecký úřad není schopen plnit některý z požadavků tohoto odstavce. Pokud je některý z technických zástupců přesvědčen, že technická způsobilost není nadále odpovídající, musejí techničtí zástupci provést konzultaci a navrhnout akční plán, který bude obsahovat veškeré nezbytné nápravné činnosti s cílem řešit nedostatky;

(c) V případě, že některý technický zástupce nebo letecký úřad nenapraví nedostatky ve lhůtě stanovené v akčním plánu, může kterýkoli z obou technických zástupců věc postoupit JMCB;

(d) Pokud má některá ze stran v úmyslu pozastavit uznávání nálezů nebo schválení prováděných technickým zástupcem nebo leteckým úřadem, musí tato strana neprodleně vyrozumět druhou stranu v souladu s článkem 18 A dohody.

7. OZNAMOVÁNÍ VYŠETŘOVÁNÍ NEBO VYNUCOVACÍCH OPATŘENÍ

7.1 V souladu s ustanovením čl. 8 dohody musí každá ze stran prostřednictvím svých technických zástupců a v příslušných případech leteckých úřadů oznámit ihned druhé straně jakékoli vyšetřování a závěrečná opatření vyvozená pro neplnění v rámci působnosti této přílohy zjištěné na straně opravárenské stanice / údržbářské organizace pod regulatorní kontrolou druhé strany, pokud taková opatření mohou vyústit ve vynucovací opatření ve formě penalizace, zrušení, pozastavení, nebo omezení oprávnění.

7.2 Takové oznámení se zašle příslušné kontaktní osobě druhé strany, zapsané v seznamu, o němž hovoří čl. 5 této přílohy.

7.3 Strany si ponechávají právo přijímat uvedená vynucovací opatření. V některých případech se však může určitá strana rozhodnout přezkoumat nápravné opatření přijaté druhou stranou. Proces konzultace vynucování podle této přílohy bude podléhat pravidelnému společnému přezkumu ze strany JMCB.

7.4 V případě zrušení nebo pozastavení oprávnění FAA opravárenské stanice dle 14 CFR část 145 nebo oprávnění schválené údržbářské organizace v souladu s přílohou II nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, technický zástupce a v příslušných případech letecký úřad musí o takovém zrušení nebo pozastavení uvědomit druhého technického zástupce.

8. USTANOVENÍ O PŘECHODU

8.1 Pokud jde o přechod schválení vydaných podle dvojstranných dohod mezi Spojenými státy a členskými státy Evropského společenství vyjmenovaných v doplňku 1 dohody a platných v době vstupu této přílohy v platnost, strany se dohodly na následujících ustanoveních o přechodu.

8.2 Bez ohledu na odlišná ustanovení čl. 16 C, oprávnění vydaná opravárenské stanici/údržbářské organizaci technickým zástupcem nebo leteckým úřadem v souladu s prováděcími postupy pro oblast údržby (dále jen „MIP“) podle dvoustranných dohod vyjmenovaných v doplňku 1 dohody a platná v době vstupu této přílohy v platnost jsou stranami této dohody pokládána za platná v souladu

s podmínkami, jež byly přijaty v rámci vyjmenovaných dohod, a to po dobu dvou let od data vstupu této přílohy v platnost, za podmínky, že opravárenská stanice/údržbářská organizace, která obdržela uvedené oprávnění, vyhoví vždy zvláštním podmínkám obsaženým v MPI v platném znění, a to až doby, kdy taková oprávnění přejdou na Zvláštní podmínky této přílohy.

9. USTANOVENÍ O PŘEVODU

Strany se dohodly, že přechod oprávnění opravárenských stanic umístěných v členských státech EU zapsaných v dodatku 2, avšak po přímým dohledem FAA k datu vstupu této přílohy v platnost, se uskuteční v souladu s těmito ustanoveními o převodu.

– Letecký úřad musí před provedením převodu opravárenských stanic dokončit výcvik svého personálu v postupech týkajících se dohody, této přílohy a zvláštních podmínek FAA.

– Až svůj výcvik dokončí počet pracovníků dostatečný k zajišťování dohledu nad provozy převáděnými v souladu s touto přílohou, převede FAA činnosti inspekce, sledování a dohledu opravárenských stanic kvalifikovaných podle 14 CFR část 145 příslušnému leteckému úřadu.

– Tyto převody na letecké úřady se musí uskutečnit do dvou let od data vstupu této přílohy v platnost v souladu se schválenými postupy JMCB.

10. POPLATKY

Poplatky se uplatňují v souladu s článkem 14 dohody a v souladu s platnými regulatorními požadavky.

Dodatek 1

ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY

1. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY EASA PLATNÉ PRO OPRAVÁRENSKÉ STANICE UMÍSTĚNÉ V USA

1.1. K získání oprávnění podle EASA část 145, v souladu s podmínkami této přílohy, musí opravárenská stanice vyhovět všem dále uvedeným zvláštním podmínkám.

1.1.1. Opravárenská stanice předloží žádost formou a způsobem přijatelným pro EASA.

(a) Žádost o první oprávnění EASA i o jeho zachování musí obsahovat prohlášení prokazující, že certifikát EASA nebo kvalifikace jsou nezbytné pro údržbu nebo úpravy výrobků letecké techniky registrovaných nebo vyprojektovaných v některém členském státu EU nebo letadlových částí na letadlech osazených.

(b) Opravárenská stanice připojí ke svému manuálu opravárenské stanice (RSM) doplněk, který FAA ověří a přijme jménem EASA. Také pro veškeré revize doplňku se vyžaduje jejich přijetí FAA. Doplněk musí obsahovat:

(i) Prohlášení odpovědného vedoucího opravárenské stanice podle definice v platné verzi EASA část 145, která zavazuje opravárenské stanice k dodržování podmínek této přílohy a zvláštních podmínek, tak, jak jsou vyjmenovány.

(ii) Podrobné postupy pro provoz systému nezávislého sledování kvality, včetně dohledu nad větším počtem provozů a stanic traťové údržby na území Spojených států.

(iii) Postupy pro uvolnění do provozu nebo schválení návratu do provozu, které splňují požadavky EASA část 145 pro letadlo a použití formuláře FAA Form 8130-3 pro letadlové celky, jakož i veškeré další informace vyžadované podle potřeby majitelem nebo provozovatelem.

(iv) Provozy kvalifikované pro draky/letadla, postupy pro zajištění toho, aby osvědčení letové způsobilosti a osvědčení kontroly letové způsobilosti byly platné před vydáním dokumentu o uvolnění do provozu.

(v) Postupy pro zajištění toho, aby opravy a modifikace definované požadavky EASA byly uskutečňovány v souladu s údaji schválenými EASA.

(vi) Postup pro opravárenskou stanici při zajišťování toho, aby program počátečního a opakovaného výcviku schválený FAA a veškeré jeho revize zahrnovaly výcvik v oblasti lidského faktoru.

(vii) Postupy pro vykazování stavů letové nezpůsobilosti dle požadavků EASA část 145 u výrobků civilní letecké techniky pro EASA, organizaci letecké projekce, a dále pro klienta nebo operátora.

(viii) Postupy pro zajištění kompletnosti a souladu s objednávkou nebo smlouvou zákazníka nebo provozovatele, včetně notifikovaných příkazů EASA o zachování letové způsobilosti a jiných notifikovaných povinných pokynů.

(ix) Zavedené postupy k zajištění toho aby dodavatelé plnili podmínky těchto prováděcích postupů; to znamená při využívání organizace oprávněné podle EASA část 145 nebo při využití organizace, která není držitelem oprávnění EASA část 145, že opravárenská stanice, která vrací výrobek do provozu, je odpovědná za zajištění jeho letové způsobilosti.

(x) Postupy pro povolování opakovaného provádění práce, v případě potřeby mimo stálá místa.

(xi) Postupy pro zajištění toho, aby pro základní údržbu letadel byly k dispozici odpovídající kryté hangáry.

1.2. Pro zachování oprávnění podle EASA část 145, v souladu s podmínkami této přílohy, musí opravárenská stanice vyhovět následujícím podmínkám. FAA musí kontrolovat, aby opravárenská stanice:

(a) Umožňovala EASA, nebo FAA jménem EASA, provádět inspekce stanice z hlediska trvajícího vyhovění požadavkům 14 CFR část 145 a těmto zvláštním podmínkám (tj. EASA část 145).

(b) Uznávala, že EASA může provádět vyšetřování a vynucovací opatření v souladu s libovolnými nařízeními ES a postupy EASA.

(c) Spolupracovala při jakémkoli vyšetřování nebo vynucovacím opatření EASA.

(d) Trvale dodržovala 14 CFR část 43 a část 145, a dále tyto zvláštní podmínky.

2. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY FAA PLATNÉ PRO OPRÁVNĚNÉ OPRAVÁRENSKÉ ORGANIZACE UMÍSTĚNÉ V EU (AMO)

2.1 K získání oprávnění podle CFR část 145, v souladu s podmínkami této přílohy, musí AMO vyhovět všem dále uvedeným zvláštním podmínkám.

2.1.1 AMO předloží žádost formou a způsobem přijatelným pro FAA.

(a) Žádost o první oprávnění FAA i o jeho obnovu musí obsahovat:

(i) Prohlášení prokazující, že certifikát FAA pro opravárenskou stanici nebo kvalifikace jsou nezbytné pro údržbu nebo úpravy výrobků letecké techniky registrovaných v USA nebo výrobků letecké techniky registrovaných v zahraničí, provozovaných podle ustanovení 14 CFR.

(ii) Seznam funkcí, schválený leteckým úřadem, které budou dodavatelsky nebo subdodavatelsky provádět údržbu amerických výrobků civilní letecké techniky.

(iii) V případě přepravy nebezpečných výrobků písemné potvrzení, prokazující, že všichni zapojení zaměstnanci jsou proškoleni v přepravě nebezpečných výrobků v souladu se standardy ICAO.

(b) AMO připojí ke svému MOE doplněk v angličtině, který je schválen leteckým úřadem a uložen u AMO. Po schválení leteckým úřadem se doplněk pokládá za schválený FAA. Veškeré revize doplňku musí schválit letecký úřad. Doplněk FAA k MOE musí obsahovat:

(i) Podepsané a datem opatřené prohlášení odpovědného vedoucího, které zavazuje organizaci k dodržování přílohy.

(ii) Přehled systému kvality, která musí rovněž pokrývat zvláštní podmínky FAA.

(iii) Postupy pro schválení uvolnění nebo vrácení do provozu, které vyhovují požadavkům 14 CFR část 43 pro letadla, a použití formuláře EASA Form 1 pro letadlové celky. To zahrnuje informace vyžadované odstavci 43. bodu 9 a odstavci 43. bodu požadavků 14 CFR a veškeré informace, které má povinně zpracovat a vést v angličtině majitel nebo provozovatel.

(iv) Postupy pro hlášení poruch, nesprávných činností a závad pro FAA, a dále podezření na neschválené letadlové části (Suspected Unapproved Parts, SUP), zjištěné nebo zamýšlené k zástavbě v amerických výrobcích letecké techniky.

(v) Postupy podávání oznámení FAA v souvislosti se všemi změnami stanic traťové údržby, které:

(1) jsou umístěny v některém členském státě EU;

(2) provádějí údržbu letadel registrovaných USA;

(3) změnou ovlivní Provozní specifikace FAA .

(vi) Postupy pro kvalifikování a sledování dalších stálých míst na seznamu členských států EU v dodatku 2 k této příloze.

(vii) Zavedené postupy pro ověřování, že všechny dodavatelské a subdodavatelské činnosti jsou ošetřeny ustanoveními, podle kterých se v případě zdroje necertifikovaného FAA výrobek vrací AMO ke konečné inspekci, přezkoušení a vrácení do provozu.

(viii) Postupy pro předkládání čtvrtletních hlášení FAA o využívání kapacit, které stanoví 10 nejlepších dodavatelů/subdodavatelů (outsourcingem zajištěných poskytovatelů údržby).

(ix) Postupy pro zajištění toho, aby veškeré významné opravy a významné úpravy/modifikace (podle definice v 14 CFR) byly prováděny v souladu s údaji schválenými FAA.

(x) Postupy pro zajištění plnění údržbového programu trvající letové způsobilosti (CAMP) leteckého dopravce, který obsahuje separaci údržby od inspekce u položek, které určí letecký dopravce/zákazník jako položky vyžadované k inspekci (RII).

(xi) Postupy pro zajištění dodržování manuálů údržby a pokynů pro trvající letovou způsobilost (ICA) a řešení odchylek. Postupy pro zajištění toho, aby všechny aktuální a platné příkazy k zachování letové způsobilosti (AD) vydávané FAA byly k dispozici personálu údržby v době, kdy provádí práci.

(xii) Postupy pro potvrzování, že vedoucí pracovníci a zaměstnanci AMO odpovědní za konečnou inspekci a návrat amerických výrobků letecké techniky do provozu byli schopni anglicky číst, psát a rozuměli angličtině.

(xiii) Postupy pro povolování práce mimo stálé místo, podle okolností opakovaně.

2.2 Pro zachování oprávnění podle 14 CFR část 43 a část 145, v souladu s podmínkami této přílohy, musí AMO vyhovět následujícímu. Letecký úřad musí kontrolovat, aby AMO:

(a) Umožňovala FAA, nebo leteckému úřadu jménem FAA, provádět její inspekce z hlediska trvajícího vyhovění požadavkům EASA část 145 a těmto zvláštním podmínkám (tj.14 CFR část 43 a část 145);

(b) Uznávala, že FAA může provádět vyšetřování a vynucovací opatření v souladu s pravidly a příkazy FAA;

(c) AMO musí spolupracovat při jakémkoli vyšetřování nebo vynucovacím opatření;

(d) AMO musí trvale dodržovat EASA část 145 a tyto zvláštní podmínky;

(e) Pokud je zachováván regulatorní soulad, získává tím FAA možnost obnovit první oprávnění AMO po 12 měsících, a poté vždy po každých dalších 24 měsících.

Dodatek 2

Techničtí zástupci pokládaní za kvalifikované pro účely této přílohy:

Federální letecký úřad

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

Letecké úřady dále uvedených členských států EU se pokládají za kvalifikované pro účely této přílohy:

Republika Rakousko

Belgické království

Česká republika

Dánské království

Finská republika

Francouzská republika

Spolková republika Německo

Irsko

Italská republika

Lucemburské velkovévodství

Maltská republika

Nizozemské království

Polská republika

Portugalská republika

Španělské království

Švédské království

Spojené království Velké Británie a Severního Irska

Dodatek 3

POSTUPY LETECKÉHO ÚŘADU

Letecký úřad, který jedná jménem FAA, musí v souladu se schválenými metodickými pravidly a postupy JMCB provádět následující úkony:

1) V případě žádosti údržbářské organizace o první oprávnění:

   a) Prověří dokumentaci žadatele pro účely žádosti o oprávnění FAA;

   b) Provede pro žadatele veškeré příslušné postupy;

   c) Prověří a poskytne FAA veškeré údaje předcházející podání žádosti;

   d) Prověří a schválí doplněk FAA k výkladu organizace údržby (MOE) pro žadatele AMO;

   e) Provede audit/inspekci AMO z hlediska vyhovění platným metodickým pokynům;

   f) Schválí a poskytne FAA úplnou složku žádosti, která musí obsahovat výtisk dozorové zprávy a podepsané doporučení k certifikaci FAA.

   g) Ponechá si aktuální výtisk doplňku FAA.

2) V případě obnovy oprávnění FAA údržbářské organizace:

   Obnovení se provádějí 12 měsíců po první certifikaci, a pak vždy po každých dalších 24 měsících.

   a) Prověří dokumentaci žadatele pro účely žádosti o oprávnění FAA;

   b) Ověří, zda byla provedena (provedeny) vyžadovaná inspekce daného provozu;

   c) Prověří a schválí všechny změny doplňku FAA k výkladu organizace údržby (MOE) pro žadatele AMO;

   d) Informuje FAA o všech nálezech, které jsou relevantní pro dokončení inspekce provozu;

   e) Schválí a poskytne FAA úplnou složku žádosti, která musí obsahovat výtisk dozorové zprávy a podepsané doporučení k obnově certifikace FAA.

3) V případě změny nebo doplnění oprávnění FAA:

a) Zajistí, aby všechny změny a doplnění byly doprovázeny přinejmenším předloženou žádostí;

b) Pro zapsání další stanice traťové údržby nebo stálých míst podá FAA zprávu a doporučení.

FORMULÁŘ EASA FORM 3 – OSVĚDČENÍ O OPRÁVNĚNÍ USA

OSVĚDČENÍ O OPRÁVNĚNÍ

ČÍSLO OPRÁVNĚNÍ EASA .145.XXXX

S přihlédnutím k ustanovením odst. 2) čl. 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 a dvoustranné dohody, která je v současnosti platná mezi Evropským společenstvím a vládou Spojených států amerických, tímto Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) osvědčuje:

NÁZEV SPOLEČNOSTI

ADRESA

ADRESA

ADRESA

jako organizaci oprávněnou k údržbě podle části 145 k provádění údržby výrobků zapsaných v agenturním oprávnění FAA Air Agency Certificate a v souvisejících Provozních specifikacích a dále k vydávání odpovídajících osvědčení o uvolnění do provozu s použitím shora uvedeného čísla oprávnění, a to za těchto podmínek:

1. Působnost tohoto oprávnění je omezena na rozsah specifikovaný v oprávnění Air Agency Certificate pro opravárenskou stanici podle 14 CFR část 145, a dále v souvisejících Provozních specifikacích pro práci prováděnou ve Spojených státech (pokud není sjednáno ze strany EASA v konkrétním případě jinak).

2. Tato působnost oprávnění nesmí překročit povolené kvalifikace EASA část 145 podle ustanovení v nařízení (ES) č. 2042/2003.

3. Toto oprávnění vyžaduje trvalé dodržování 14 CFR část 145, s rozdíly uvedenými v Prováděcích postupech pro údržbu, zároveň s uplatněním formuláře FAA Form 8130-3 pro uvolňování/navracení celků do provozu, a to včetně pohonných jednotek.

4. Osvědčení o návratu do provozu se musí odvolávat na číslo oprávnění EASA podle části 145 uvedené shora a na číslo agenturního oprávnění Air Agency Certificate podle 14 CFR část 145.

5. Za podmínky plnění výše uvedených podmínek zůstává toto oprávnění platné do:

   [dvouletá doba platnosti],

pokud se jej držitel dříve nevzdá, není nahrazeno, pozastaveno nebo zrušeno.

Datum vydání

Podpis

Za EASA