EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 14.6.2007
COM(2007) 325 galīgā redakcija

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

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma parakstīšanu starp Eiropas Kopienu un Amerikas Savienotajām Valstīm par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma noslēgšanu starp Eiropas Kopienu un Amerikas Savienotajām Valstīm par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. IEVADS

1. Komisija 2003. gada 24. novembrī lūdza Padomei pilnvarojumu risināt sarunas ar Amerikas Savienotajām Valstīm par savstarpēju sertifikācijas atzīšanu civilās aviācijas drošības un vides aizsardzības prasību atbilstības jomā.

2. Padome 2004. gada 9. martā piešķīra pilnvarojumu un uzdeva Komisijai risināt šīs sarunas saskaņā ar sarunu direktīvu kopumu un norīkoja īpašu komiteju palīdzēt tai šajā uzdevumā.

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

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

   (b) gaisa kuģim, kas reģistrēts vai ekspluatēts vienas puses regulatīvā kontrolē, tehniskā apkope jāveic organizācijām otras puses regulatīvā kontrolē.

4. Galvenie sarunu direktīvu mērķi bija atvieglināt to preču un pakalpojumu tirdzniecību, uz kuriem attiecas nolīgums, lai pēc iespējas samazinātu novērtējumu, pārbaužu un kontroles dublēšanos līdz nozīmīgām regulatīvām atšķirībām un paļautos uz katras puses sertifikācijas sistēmu, lai pārbaudītu atbilstību otras puses prasībām.

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

   (a) pakāpeniski tuvināt abu pušu prasības un regulatīvos procesus;

   (b) panākt uzticību abu pušu sertifikācijas sistēmām, lai ļautu visu dalībvalstu kompetentajām iestādēm pieņemamā termiņā veikt ASV kompetentās iestādes — Federālās Aviācijas administrācijas (FAA) — vārdā uzdevumus, kas tām jāveic Regulas (EK) Nr. 1592/2002 ieviešanai;

   (c) ļaut katrai pusei būt pārliecinātai, ka otras puses regulatīvajā procesā iesaistītās organizācijas spēj apmierinošā veidā veikt atbilstības novērtējumus, kas nepieciešami to apstiprinājumu izdošanai, un regulatīvo uzraudzību;

   (d) uzlabot sadarbību, paredzot regulāru apspriešanos pušu starpā, lai nodrošinātu, ka nolīgums darbojas apmierinoši, jo īpaši, ieviešot atbilstošus sadarbības mehānismus, lai savstarpēji pārbaudītu nolīguma īstenošanā iesaistīto reglamentējošo organizāciju pastāvīgu piemērotību un kompetenci;

   (e) izveidot sistēmu, lai pastāvīgi uzraudzītu nolīguma darbību un jo īpaši ieviešanas procedūras, kas ir neatņemama tā daļa, un ļaut nolīgumu efektīvi vadīt apvienotai komitejai, kurā ietilpst abu pušu pārstāvji un kurai uzticēts savlaicīgi atrast un laikus ierosināt risinājumus jebkādām problēmām, kas rodas saistībā ar nolīguma īstenošanu.

2. SARUNU PROCESS

6. Sarunas ar ASV bija koncentrētas uz to, kā veicināt apstiprinājumu, kas apliecina gaisa kuģa, tajā uzstādīto sastāvdaļu un ierīču lidojumderīgumu, kā arī to projektēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē iesaistīto organizāciju sertificēšanai nepieciešamo apstiprinājumu savstarpēju pieņemšanu. Šos apstiprinājumus izdotu jebkura puse, piemērojot noteiktas procedūras attiecībā uz lidojumderīgumu un tehnisko apkopi.

7. Sarunu laikā abas puses nolēma izklāstīt sīki izstrādātu informāciju par šīm procedūrām atsevišķos nolīguma pielikumos, un tā tekstā skaidri noteikt (skatīt 4.F pantu), ka pusēm vienādi saistošs ir gan nolīgums, gan tā pielikumi. Tas bija nepieciešams, jo agrākie un līdzšinējie divpusējie nolīgumi aviācijas drošības jomā starp dalībvalstīm un trešām valstīm, ieskaitot Amerikas Savienotās Valstis, tika interpretēti tādā veidā, kā tas noteikts ieviešanas procedūrās konkrētām jomām, piemēram, tehniskā apkope vai lidojumderīgums, dokumentos, kas nav nolīguma ar trešo valsti neatņemama daļa. Bez izņēmuma par tām vienojās civilās aviācijas iestādes, kurām ir tiesiskais statuss attiecībā uz pagaidu vienošanos, savukārt par drošības nolīgumiem vienojās starp valdībām.

8. Sarunas tika risinātas līdztekus uzticības veidošanas pasākumiem:

   (a) valsts iestāžu pārbaudes, lai tās iekļautu lidojumderīguma īstenošanas procedūrās (*IPA, Implementing Procedures for Airworthiness*) un tehniskās apkopes īstenošanas procedūrās (*MIP, Maintenance Implementation Procedures*). Arī pašā Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā 2005. gada janvārī tika veikta Federālās Civilās aviācijas pārvaldes revīzija un apsekojuma apmeklējums 2006. gada februārī.

   (b) „sertifikācijas ēnu projekti”: ASV iestādes ir pieprasījušas Federālās Aviācijas pārvaldei vadīties no Eiropas Aviācijas drošības aģentūras veiktajiem sertifikācijas projektiem, lai iepazītos ar procedūrām, saskaņā ar kurām rīkojas aģentūra. Federālās Aviācijas pārvalde un Eiropas Aviācijas drošības aģentūra vienojās par vairākiem sertifikācijas projektiem attiecībā uz tipa sertifikāciju un papildu tipa sertifikātiem, kuru „ēnu projektus” veiks Federālās Aviācijas pārvalde.

9. Kopš pilnvaras piešķiršanas sarunu risināšanai, papildus daudzām tehniskām tikšanās reizēm 9 reizes tikās divas sarunu grupas: Briselē 10.–11. martā, 12.–13. jūlijā, Vašingtonā 2004. gada 9.–10. novembrī, Briselē 13.–14. aprīlī, 14.–15. decembrī, Vašingtonā 2005. gada 7.–8. jūlijā, Vašingtonā 29.–30. martā, Briselē 2006. gada 14. jūnijā un 2007. gada 1. martā.

10. Īpašā komiteja, ko izveidoja Padome uz Komisijai piešķirtā pilnvarojuma pamata, 3 reizes tikās, lai pārskatītu tekstu: 2006. gada 6. jūlijā, 2007. gada 25. janvārī un 19. martā.

3. NOLĪGUMA JURIDISKAIS PAMATS

11. Saskaņā ar Tiesas judikatūru preču tirdzniecības tehnisko barjeru likvidēšana ietilpst vispārējās tirdzniecības politikas piemērošanas jomā, kā to paredz EK Līguma 133. panta 1. punkts, un tādējādi ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē[1].

12. Turklāt, 2002. gada septembrī stājoties spēkā Regulai (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (*EASA*), Kopiena ir panākusi iekšējo saskaņošanu jomās, uz kurām attiecas minētā regula, t.i., sākotnējais un pastāvīgais lidojumderīgums (ieskaitot tehnisko apkopi), un aeronavigācijas ražojumu savienojamība ar vides aizsardzības prasībām. Šī regula ir papildināta ar īstenošanas pasākumu kopumu (Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003 un (EK) Nr. 2042/2003), kur izklāstītas prasības un procedūras, kas jāievēro pieteikumu iesniedzējiem, sertifikātu saņēmējiem un iestādēm, lai nodrošinātu, ka vienmēr tiek ievērotas pamatregulas galvenās prasības un mērķi. Ierosinātais nolīgums ietekmē Kopienas tiesību aktus no *ERTA* lietas izrietošās judikatūras nozīmē.

13. Tādējādi Komisija uzskata, ka Kopienas ekskluzīvā kompetencē ir noslēgt šo nolīgumu, pamatojoties uz EK Līguma 133. panta 4. punktu un uz 80. panta 2. punktu.

4. NOLĪGUMA STRUKTŪRA

14. Nolīgums, par kuru risināja sarunas, kopumā atspoguļo „klasiska" nolīguma struktūru aviācijas drošības jomā „*BASA*", kā sauc pastāvošos divpusējos nolīgumus par aviācijas drošību starp dalībvalstīm un Amerikas Savienotajām Valstīm. Tāpat kā *BASA*, arī šis nolīgums ir balstīts uz abpusēju vienas puses uzticību otras puses sistēmai un regulatīvo atšķirību salīdzināšanu. Tādēļ tas paredz saistības un metodes sadarbībai starp eksportētāja un importētāja iestādi, lai importētāja iestāde varētu izdot savu sertifikātu, nedublējot visus eksportētājas iestādes veiktos novērtējumus, kā arī strīdu izšķiršanas procedūras nolīguma grozīšanai.

15. Līdzekļi, kā to izdarīt, t.i., kā sadarboties un savstarpēji atzīt vienai otras sertifikācijas atzinumus lidojumderīguma un tehniskās apkopes jomā (metodes, joma ražojumu vai pakalpojumu nozīmē, regulatīvās atšķirības, ko žargonā sauc arī par „īpašiem nosacījumiem") ir izklāstīti nolīguma pielikumos. Ar to nolīgums, par ko risinātas sarunas, atšķiras no pašreizējiem *BASA* nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm, tostarp Amerikas Savienotajām Valstīm. Pašreizējos *BASA* nolīgumos tas, kas izklāstīts pielikumos, parasti civilās aviācijas iestādes līmenī iekļauts atsevišķās vienošanās, kurām nav saistoša līguma raksturs. Parasti šīs vienošanās sauc par „MIP" (tehniskās apkopes īstenošanas procedūras) un „IPA" (lidojumderīguma īstenošanas procedūras). Praksē *BASA* nolīgumu noteikumu stāšanās spēkā var notikt tikai pēc *IPA* un/vai *MIP* parakstīšanas, jo tie ir dokumenti, kas nosaka, kā sasniegt *BASA* nolīgumos izklāstītos mērķus. Tādēļ Komisija sarunu

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

laikā uzstāja, ka procedūrām, kuras reglamentē sertifikācijas atzinumu abpusēju atzīšanu lidojumderīguma un tehniskās apkopes jomā, pielikumu veidā jākļūst par nolīguma neatņemamu daļu.

16. Tāpat kā *BASA* nolīgumu sistēmā, kur īstenošanas procedūras ir izstrādātas, lai darbotos ar vajadzīgo elastīgumu, nodrošinot netraucētu piemērošanu ikdienā, atvieglojot administratīvo slogu gan iesaistītajām iestādēm, gan organizācijām (atšķirīgu sertifikātu saņēmēji un pieteikumu iesniedzēji attiecīgi savā regulatīvajā uzraudzībā), nolīgums, par kuru sarunas tika risinātas, paredz pielikumus, kuros plaši atspoguļoti Kopienas īstenošanas noteikumi attiecībā uz lidojumderīgumu (Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003) un tehnisko apkopi (Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003), kuri pusēm jāgroza ar Divpusējās uzraudzības padomes lēmumu.

5. NOLĪGUMA SATURS

5.1. Skaidras abu pušu tiesības un pienākumi

17. Nolīgums neierosina pārsniegt to, kas pieļaujams katras puses piemērojamajos tiesību aktos. Eiropas Kopienas piemērojamie tiesību akti ir Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi un tās ieviešanas pasākumi, tostarp jebkādi tās grozījumus.

18. Tas nozīmē, ka Kopienas sistēma ir pilnībā atspoguļota projekta tekstā, kur izklāstīta skaidra uzdevumu atdalīšana attiecībā uz aeronavigācijas ražojumu un sastāvdaļu sertifikāciju un šādu ražojumu un sastāvdaļu projektēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē iesaistīto organizāciju sertifikāciju. Tas jo īpaši uzskatāmi redzams 3. pantā (izpildes vadība), 4. pantā (vispārīgie noteikumi) un 19. pantā (stāšanās spēkā, grozījumi un pārtraukšana).

5.2. Skaidri līdzekļi pilnvaru mērķu sasniegšanai

19. Projektā noteikts, ka katra puse atzīst otras puses atbilstības atzinumus, ja tie veikti saskaņā ar pielikumu noteikumiem (4.A pants).

20. Projekta tekstā atzītas katras puses reglamentējošās iestādes tiesības izdot sertifikātus, kas apliecina atbilstību otras puses sistēmai šīs otras puses vārdā (5.A pants).

21. Lai nodrošinātu, ka tiek uzturēta savstarpēja uzticība, nolīgumā noteikts, ka tiek radīta pastāvīgas sadarbības un apspriešanās sistēma ar uzlabotas sadarbības palīdzību revīziju, pārbaužu, savlaicīgas informēšanas un apspriešanās ietvaros par visiem attiecīgajā jomā ietilpstošajiem jautājumiem (6. pants par regulatīvo sadarbību un pārskatāmību).

5.3. Regulāra apspriešanās un ātra strīdu atrisināšana

22. Ir paredzēts, ka iecerētais nolīgums ikdienā sekmīgi darbosies, lai pēc iespējas nekavējoties atrisinātu tehniskos jautājumus, kas rodas saistībā ar tā īstenošanu.

23. Šajā nolūkā ir radīta apvienota komiteja, proti, Divpusējā uzraudzības padome (padome), kā arī apakškomitejas — Apvienotā sertifikācijas uzraudzības padome un Apvienotā tehniskās apkopes koordinācijas padome —, kuras atskaitās padomei un uzrauga pielikumu piemērošanu. Padomei un arī apakškomitejām ir gan konsultāciju, gan vidutāja funkcija, lai nodrošinātu pareizu nolīguma darbību, paredzot forumu domstarpību atrisināšanai pušu starpā (3. pants (izpildes vadība) un 5. pants (pielikumi)).

24. Divpusējai uzraudzības padomei ir uzticēts apspriest un lemt par jebkuru īstenošanas procedūru grozījumu vai īstenošanas procedūras pievienošanu nolīgumam saskaņā ar pilnvarām.

25. Apspriešanos var pieprasīt jebkurā laikā (17. pants). Tomēr pusēm jāpieliek visas pūles, lai mēģinātu atrisināt tehniskos jautājumus iespējami zemākā institucionālā līmenī, pirms tie kļūst par „strīdiem".

5.4. Augsta vienas puses uzticības līmeņa uzturēšana otras sistēmai

26. Lai uzturētu augstu uzticības līmeni jebkuras puses lidojumderīguma sertifikācijas sistēmai, Kopiena un Amerikas Savienotās Valstis uzņemas noteiktas saistības:

- nodrošināt, ka to tehniskie aģenti un valsts aviācijas iestādes pilda savas saistības saskaņā ar nolīgumu (4.D pants),

- sadarboties kvalitātes nodrošināšanai un savstarpēji atļaut piedalīties standartizācijas pārbaužu un iestāžu un uzņēmumu uzraudzības darbībās (7. pants),

- sadarboties izpildes nodrošināšanas pasākumos, kas saistīti ar ražojumu, procesu vai pakalpojumu pareizu atbilstības novērtēšanu, kā noteikts piemērojamajos pielikumos (8. pants),

- apmainīties ar informāciju par drošību, jo īpaši pieejamo informāciju par nelaimes gadījumiem un negadījumiem (9. pants), un informācijas apmaiņā nodrošināt atbilstošu konfidencialitāti (11. pants),

- pusēm vienai otrai paziņot par visām piemērojamajām prasībām (10. pants), informēt sākuma etapā vienai otru par regulatīvām un organizatoriskām izmaiņām (15.B pants un 15.C pants).

5.5. Stingri aizsargpasākumi

27. Nolīguma projekta teksts ir sagatavots, lai sniegtu pusēm vajadzīgo elastīgumu nekavējoties reaģēt uz drošības problēmām vai panākt augstāku aizsardzības līmeni, ko tās uzskata par atbilstīgu drošībai (15.A pants un 15.B pants). Lai ļautu abām pusēm risināt šādas situācijas, nepakļaujot riskam nolīguma spēkā esību, paredzētas īpašas procedūras.

28. Tomēr, ja puses nespēj pietiekamā apmērā uzlabot konkrētu situāciju, nolīguma projekta tekstā, pirmkārt, paredzēta iespēja atcelt apstrīdētās kompetentās iestādes konstatējumu atzīšanu (18. pants) un, otrkārt, paredzēti līdzekļi un procedūras, kas

jāievēro, lai pārtrauktu nolīguma daļu vai visu nolīgumu pilnībā (19.D pants un 19.F pants).

2007/0110 (ACC)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma parakstīšanu starp Eiropas Kopienu un Amerikas Savienotajām Valstīm par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[2],

tā kā:

(1) Atbilstoši Padomes lēmumam, ar kuru atļauj Komisijai uzsākt sarunas[3], Komisija Kopienas vārdā ar Amerikas Savienotajām Valstīm ir apspriedusi nolīgumu par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā.

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

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Kopienas vārdā atļauj parakstīt Eiropas Kopienas un Amerikas Savienoto Valstu nolīgumu (turpmāk tekstā „nolīgums") par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā ar nosacījumu, ka Padome pieņem lēmumu par šā nolīguma noslēgšanu. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

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

---

2 OV C […], […], […]. lpp.

3 SEC(2003) 1319 galīgā redakcija, 24.11.2003.

2. pants

Dalībvalstis pieņem visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz ar šā nolīguma spēkā stāšanos var grozīt vai, ja vajadzīgs, izbeigt tos divpusējos nolīgumus, ko tās noslēgušas ar Amerikas Savienotajām Valstīm un kas uzskaitīti šā nolīguma 1. papildinājumā.

Briselē, […]

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs […]

2007/0111 (ACC)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nolīguma noslēgšanu starp Eiropas Kopienu un Amerikas Savienotajām Valstīm par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[4],

tā kā:

(1) Atbilstoši Padomes lēmumam, ar kuru atļauj Komisijai uzsākt sarunas, Komisija Kopienas vārdā ar Amerikas Savienotajām Valstīm ir apspriedusi nolīgumu par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā.

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

(3) Nolīgums ir jāapstiprina.

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

(5) Dalībvalstis pieņem visus vajadzīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz ar šā nolīguma spēkā stāšanos var grozīt vai, ja vajadzīgs, izbeigt tos divpusējos nolīgumus, ko tās par šo pašu tematu noslēgušas ar Amerikas Savienotajām Valstīm,

---

[4] OV C [...], [...], [...]. lpp.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

(1) Kopienas vārdā apstiprina Nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Amerikas Savienotajām Valstīm par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentācijā.

(2) Nolīguma teksts ir šā lēmuma pielikumā.

(3) Padomes priekšsēdētājs ir pilnvarots iecelt personu, kam ir tiesības veikt nolīguma 19. panta 1. punktā paredzēto paziņošanas procedūru.

2. pants

(1) Divpusējā uzraudzības padomē, kura izveidota saskaņā ar nolīguma 3. punktu, Kopienu pārstāv Eiropas Komisija, kurai palīdz Eiropas Aviācijas drošības aģentūra, un papildina aviācijas iestādes kā dalībvalstu pārstāvji.

(2) Ar šā nolīguma 1. pielikuma 2.1.1. punktu izveidotajā Sertifikācijas uzraudzības padomē un ar 2. pielikuma 3.1.1. punktu izveidotajā Apvienotā tehniskās apkopes koordinācijas padomē Kopienu pārstāv Eiropas Aviācijas drošības aģentūra, kurai palīdz tās aviācijas iestādes, uz kurām tiešā veidā attiecas konkrētās tikšanās darba kārtība.

3. pants

(1) Komisija, apspriedusies ar Padomes izraudzītu īpašo komiteju, nosaka to, kāda nostāja Divpusējā uzraudzības padomē jāpieņem Kopienai attiecībā uz šādiem jautājumiem:

– nolīguma 3.B pantā paredzēto Divpusējās uzraudzības padomes iekšējo vadības procedūru pieņemšana vai grozījumi šajās procedūrās;

– jebkuri grozījumi nolīguma pielikumos atbilstīgi nolīguma 19.B pantam, kuri ir saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem un no kuriem neizriet nepieciešamība izdarīt grozījumus.

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

– pieņemt aizsargpasākumus atbilstīgi nolīguma 15.B pantam,

– pieprasīt apspriešanos atbilstīgi nolīguma 17.A pantam,

– pārtraukt atzīšanu, kas izteikta attiecībā uz kādu sertifikāciju, un anulēt šādu pārtraukšanu atbilstīgi nolīguma 18. pantam.

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

– papildu pielikumu pieņemšana atbilstīgi nolīguma 3.C.7. pantam un 19.C pantam,

– jebkuri citi grozījumi, kas neietilpst 1. punkta piemērošanas jomā,

– atsevišķu pielikumu izbeigšana atbilstīgi nolīguma 19.E pantam.

4. pants

Dalībvalstis pieņem visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz ar šā nolīguma spēkā stāšanos var grozīt vai, ja vajadzīgs, izbeigt tos divpusējos nolīgumus, ko tās noslēgušas ar Amerikas Savienotajām Valstīm un kas uzskaitīti šā nolīguma 1. papildinājumā.

Briselē, […]

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs […]

PIELIKUMS

NOLĪGUMS STARP

AMERIKAS SAVIENOTAJĀM VALSTĪM

UN

EIROPAS KOPIENU

par sadarbību civilās aviācijas drošības reglamentēšanā

AMERIKAS SAVIENOTĀS VALSTIS UN EIROPAS KOPIENA (TURPMĀK tekstā „puses”),

daudzas desmitgades vēloties izveidot sadarbību aviācijas drošībai, atbilstības pārbaudēm attiecībā uz vides aizsardzības prasībām un apstiprinājumiem,

cenšoties uzlabot ilgstošās sadarbības attiecības starp Eiropu un Amerikas Savienotajām Valstīm, lai nodrošinātu augsta līmeņa civilās aviācijas drošību pasaulē un samazinātu aviācijas nozares un operatoru ekonomisko slogu, ko rada nevajadzīga regulatīvā uzraudzība,

apņēmušās nodrošināt nepārtrauktu civilās aviācijas flotes ekspluatācijas drošību un savlaicīgu dienesta informācijas apmaiņu,

apņēmušās izveidot vispusīgu regulatīvās sadarbības sistēmu civilās aviācijas drošībai, atbilstības pārbaudēm attiecībā uz vides aizsardzības prasībām un apstiprinājumiem un

atzīstot Amerikas Savienoto Valstu un Eiropas Kopienas dalībvalstu („dalībvalstis”) tiesības un pienākumus saskaņā ar 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstīto Starptautisko Civilās aviācijas konvenciju („Čikāgas konvencija”) un tās pielikumiem,

IR NOLĒMUŠAS ŠĀDI:

1. pants

Definīcijas

Šajā nolīgumā termins

A. „Lidojumderīguma apstiprinājums” ir atzinums, ka civilās aeronavigācijas ražojuma projekts vai projekta izmaiņas atbilst piemērojamajiem standartiem vai ka atsevišķs ražojums atbilst projektam, attiecībā uz kuru atzīts, ka tas atbilst šiem standartiem un ir drošas ekspluatācijas stāvoklī.

B. „Aviācijas iestāde” ir Eiropas Savienības dalībvalsts atbildīga valsts iestāde vai organizācija, kura Eiropas Kopienas vārdā veic reglamentēto organizāciju tiesisko uzraudzību un nosaka to atbilstību piemērojamajiem standartiem, noteikumiem un citām prasībām Eiropas Kopienas jurisdikcijā.

C. „Civilās aeronavigācijas ražojums” ir jebkāds civilās aviācijas gaisa kuģis, gaisa kuģa dzinējs, propelleris vai ierīce, daļa vai sastāvdaļa, ko tajā paredzēts uzstādīt.

D. „Apstiprinājums par atbilstību vides aizsardzības prasībām” ir atzinums, ka aeronavigācijas ražojuma projekts vai projekta izmaiņas atbilst piemērojamajiem standartiem attiecībā uz trokšņa līmeni, degvielas izplūdi vai izplūdes gāzu emisijām.

E. „Atbilstības vides aizsardzības prasībām pārbaude” ir process, ar kuru novērtē civilās aeronavigācijas ražojuma projekta vai projekta izmaiņu atbilstību piemērojamajiem standartiem attiecībā uz trokšņa līmeni, degvielas izplūdi vai izplūdes gāzu emisijām.

F. „Tehniskais aģents” attiecībā uz Amerikas Savienotajām Valstīm ir Federālā Aviācijas aģentūra (FAA); un attiecībā uz Eiropas Kopienu — Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*).

G. „Tehniskā apkope” ir jebkuras vienas vai vairāku šādu darbību veikšana: civilā aeronavigācijas ražojuma pārbaude, kapitālais remonts, remonts, konservācija vai daļu, materiālu, ierīču vai sastāvdaļu nomaiņa, lai nodrošinātu šāda ražojuma nepārtrauktu lidojumderīgumu; vai agrāk apstiprināti pārveidojumi vai izmaiņas, kas veikta saskaņā ar attiecīgā tehniskā aģenta noteiktām prasībām.

H. „Uzraudzība” ir periodiska kontrole, lai noteiktu pastāvīgu atbilstību attiecīgiem standartiem.

I. „Reglamentēta organizācija” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kuras darbības saistībā ar civilās aviācijas drošību, atbilstību vides aizsardzības prasībām un apstiprināšanu ir pakļautas vienas vai abu pušu normatīvo aktu un regulatīvajai jurisdikcijai.

2. pants

Mērķis un joma

A. Šā nolīguma mērķi ir

(1) ļaut savstarpēji apstiprināt, kā noteikts šā nolīguma pielikumos, tehnisko aģentu un aviācijas iestāžu izdotos atbilstības atzinumus un apstiprinājumus;

(2) veicināt gaisa transporta augsta līmeņa drošību;

(3) nodrošināt augsta līmeņa regulatīvo sadarbību un saskaņotību starp Amerikas Savienotajām Valstīm un Eiropas Kopienu jomās, uz kurām attiecas B punkts.

B. Sadarbības joma saskaņā ar šo nolīgumu ir

(1) lidojumderīguma apstiprinājumi un civilās aeronavigācijas ražojumu uzraudzība;

(2) civilās aeronavigācijas ražojumu pārbaudes un apstiprinājumi; un

(3) tehniskās apkopes ierīču apstiprinājumi un uzraudzība.

C. Puses ar rakstisku šā nolīguma grozījumu saskaņā ar 19. pantu var vienoties par sadarbības un atzīšanas papildu jomām.

3. pants

Izpildes vadība

A. Puses ar šo izveido Divpusējo uzraudzības padomi („padome"), kura ir atbildīga par šā nolīguma efektīvu darbību un kas regulāri tiekas, lai novērtētu tā īstenošanas efektivitāti.

B. Padomē ir pārstāvji no

Amerikas Savienotajām Valstīm, proti, no Federālās Aviācijas administrācijas (nodrošinot līdzpriekšsēdētāja funkciju) un

Eiropas Kopienas, proti, no Eiropas Komisijas (nodrošinot līdzpriekšsēdētāja funkciju), kurai palīdz Eiropas Aviācijas drošības aģentūra un papildina aviācijas iestādes.

Padome konkrētam nolūkam var aicināt piedalīties jautājumā kompetentus ekspertus. Padome var izveidot un uzraudzīt tehnisko darba grupu. Padome izstrādā un pieņem iekšējo reglamentu. Visus padomes lēmumus pieņem vienprātīgi, katrai pusei ir viena balss. Lēmumi ir rakstiski un tos paraksta pušu pārstāvji padomē.

C. Padome var izskatīt jebkuru jautājumu attiecībā uz šā nolīguma darbību. Jo īpaši tā atbild par

(1) strīdu risināšanu, kā norādīts 17. pantā;

(2) attiecīgā gadījumā pielikumu grozīšanu saskaņā ar 19.B pantu;

(3) foruma nodrošināšanu jautājumu, kādi var rasties, un izmaiņu, kuras var ietekmēt šā nolīguma īstenošanu, apspriešanai;

(4) foruma nodrošināšanu kopējas pieejas apspriešanai par drošības un vides aizsardzības jautājumiem šā nolīguma jomā, un regulārai informācijas apmaiņai par bažām attiecībā uz aviācijas drošību, ieskaitot apspriešanos par ierosinātiem jauniem drošības pasākumiem un izmaiņām pašreizējos pasākumos;

(5) foruma nodrošināšanu jebkuras puses ierosinātu noteikumu projektu un tiesību aktu iepriekšēja brīdinājuma apspriešanai;

(6) informācijas apmaiņu par plānotām organizatoriskām izmaiņām;

(7) attiecīgā gadījumā par papildu pielikumu pieņemšanu;

(8) attiecīgā gadījumā par pusēm adresētu šā nolīguma grozījumu ierosinājumiem.

4. pants

Vispārējie noteikumi

A. Katra puse atzīst otras puses tehniskā aģenta un — attiecībā uz Amerikas Savienotajām Valstīm — aviācijas iestāžu veiktos atbilstības atzinumus un apstiprinājumus saskaņā ar šā nolīguma pielikumos izklāstītajiem noteikumiem un nosacījumiem.

B. Izņemot gadījumus, kad tas konkrēti norādīts nolīguma pielikumos, ar šo nolīgumu nav paredzēta nolīguma pušu piemēroto standartu vai tehnisko noteikumu savstarpēja apstiprināšana vai atzīšana.

C. Puses savstarpēji atzīst par līdzvērtīgām sistēmas, kā pilnvaras tiek deleģētas to izraudzītām institūcijām vai reglamentētām organizācijām, kuras šā nolīguma spēkā stāšanās datumā jau pastāv kā līdzvērtīgas, lai panāktu atbilstību katras puses attiecīgajām juridiskajām prasībām. Puses šo izraudzīto institūciju vai reglamentēto organizāciju atbilstības atzinumiem, ko tās veic saskaņā ar pielikumu noteikumiem, piešķir tādu pašu derīgumu, kā tiem, ko veicis tieši tehniskais aģents vai aviācijas iestāde. Deleģēšanas sistēmas, kuras ievieš pēc šā nolīguma stāšanās spēkā, ir atkarīgas no uzticības veidošanas pasākumiem.

D. Puses nodrošina, ka to tehniskie aģenti un aviācijas iestādes pilda savus pienākumus saskaņā ar šo nolīgumu, ieskaitot tā pielikumus.

E. Ja projekta apstiprinājuma saņēmējs nodod savu apstiprinājumu citai organizācijai, par projekta apstiprinājumu atbildīgais tehniskais aģents par šo nodošanu nekavējoties informē otru tehnisko aģentu.

F. Šis nolīgums, ieskaitot tā pielikumus, ir saistošs abām pusēm.

5. pants

Pielikumi

A. Attiecībā uz jautājumiem 2.B panta 1. punkta, 2. punkta un 3. punkta jomā puses vienojas, ka katras puses civilās aviācijas standarti, noteikumi, prakses un procedūras ir pietiekami saderīgas, lai ļautu savstarpēji atzīt apstiprinājumus un atbilstības atzinumus, ko atbilstoši saskaņotiem standartiem veikusi viena puse otras puses vārdā, kā norādīts pielikumos. Puses arī vienojas, ka pastāv tehniskās atšķirības starp to civilās aviācijas sistēmām, un tās ir izklāstītas pielikumos.

B. Attiecībā uz jautājumiem 2.B panta jomā saskaņā ar 2.C pantu puses vai to pārstāvji padomē izstrādā jaunus pielikumus, kuros izklāstīti noteikumi un nosacījumi šādu atbilstības atzinumu un apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, ja tās vienojas, ka katras puses civilās aviācijas standarti, noteikumi, prakse un procedūras jebkurā pievienotajā sadarbības jomā ir pietiekami saderīgas, lai atbilstoši saskaņotiem standartiem ļautu atzīt vienas puses otras puses vārdā veiktos apstiprinājumus un atbilstības atzinumus.

C. Katrā pielikumā ir vismaz

(1) noteikumi, lai radītu un uzturētu uzticību katras puses tehnisko aģentu un jebkādas attiecīgās aviācijas iestādes tehniskajai spējai veikt atzinumus otras puses vārdā;

(2) procedūras noteiktu aviācijas iestāžu veiktu atbilstības atzinumu un apstiprinājumu iekļaušanai un atcelšanai;

(3) noteikta joma atbilstības atzinumu un apstiprinājumu atzīšanai starp pusēm;

(4) noteikumi attiecībā uz tehniskajām konsultācijām starp tehniskajiem aģentiem;

(5) attiecīgā gadījumā noteikumi apvienotajām koordinācijas struktūrām;

(6) noteikumi, ar kuriem tehniskos aģentus pilnvaro izstrādāt un noslēgt vienošanos par tehniskās īstenošanas procedūrām.

6. pants

Regulatīvā sadarbība un pārskatāmība

A. Tehniskie aģenti izstrādā un pieņem procedūras regulatīvai sadarbībai civilās aviācijas drošības un atbilstības vides aizsardzības prasībām pārbaudēm un apstiprinājumiem, ņemot vērā attiecīgas vadlīnijas par regulatīvo sadarbību starp pusēm. Šīs procedūras, ja iespējams, ietver vienas puses tehniskā aģenta, aviācijas iestāžu un ražošanas nozares ekspertu konsultāciju un līdzdalības iespēju otras puses civilās aviācijas normatīvo materiālu izstrādes sākuma etapos.

B. Atkarībā no līdzekļu pieejamības puses attiecīgā gadījumā nodrošina pastāvīgu transatlantisko sadarbību attiecībā uz nozīmīgām aviācijas drošības iniciatīvām.

7. pants

Sadarbība attiecībā uz kvalitātes garantiju un standartizācijas pārbaudes pasākumiem

Lai veicinātu pastāvīgu izpratni par katras puses civilās aviācijas drošības regulatīvajām sistēmām un savienojamību starp tām, katrs tehniskais aģents var piedalīties otras puses iekšējās kvalitātes garantijas un standartizācijas pārbaudes darbībās, kas saistītas ar akreditāciju un uzraudzību, kā noteikts pielikumos.

8. pants

Sadarbība izmeklēšanas pasākumos

Puses vienojas saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem un noteikumiem nodrošināt ar savu tehnisko aģentu vai aviācijas iestāžu palīdzību atbilstošu savstarpēju sadarbību un palīdzību jebkurās izmeklēšanas vai izpildes nodrošināšanas pasākumos attiecībā uz jebkuru tiesību aktu vai noteikumu pārkāpumu šā nolīguma piemērošanas jomā, ko uzskata par izdarītu vai par kuru ir aizdomas. Papildus tam katra puse nekavējoties paziņo otrai pusei par katru izmeklēšanu, ja ir iesaistītas abpusējas intereses.

9. pants

Drošības informācijas apmaiņa

Puses vienojas saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem un noteikumiem

A. savlaicīgi sniegt viena otrai to tehniskajiem aģentiem pieejamo informāciju par nelaimes gadījumiem vai negadījumiem, kur iesaistīti civilās aeronavigācijas ražojumi vai reglamentētās organizācijas, un

B. apmainīties ar citu drošības informāciju saskaņā ar tehnisko aģentu izstrādātajām procedūrām.

10. pants

Piemērojamās prasības, procedūras un metodiskie materiāli

Puses vienojas paziņot viena otrai par visām piemērojamām prasībām, procedūrām un metodiskajiem materiāliem attiecībā uz jautājumiem, uz kuriem attiecas šīs nolīgums.

11. pants

Patentētās informācijas aizsardzība un informācijas pieprasījumi

A. Puses ņem vērā, ka ar šo nolīgumu saistītā informācija, ko sniedz reglamentētā organizācija vai puse, var ietvert intelektuālo īpašumu, komercnoslēpumus, konfidenciālu darba informāciju, patentētu informāciju vai citu informāciju, ko šī reglamentētā organizācija vai cita persona tur slepenībā (ierobežota informācija). Ja vien tas nav prasīts ar tiesību aktiem, neviena puse bez personas vai organizācijas, kurai ir konfidencialitātes intereses attiecībā uz ierobežoto informāciju, iepriekšējas rakstiskas atļaujas nekopē, nepublicē vai nerāda informāciju, kas apzīmēta kā ierobežota, nevienam citam, kā tikai šīs puses darbiniekam.

B. Tik lielā mērā, cik Eiropas Kopiena dalās ar ierobežoto informāciju ar jebkuru aviācijas iestādi vai jebkuru organizāciju, kurai uzticēta civilās aviācijas nelaimes gadījumu vai negadījumu izmeklēšana, Eiropas Kopiena rīkojas ar šādu ierobežotu informāciju kā ar konfidenciāliem dokumentiem un nodrošina, ka šāda aviācijas iestāde vai organizācija bez personas vai organizācijas, kurai ir konfidencialitātes intereses attiecībā uz ierobežoto informāciju, iepriekšējas rakstiskas atļaujas nekopē, nepublicē vai nedalās ar šādu informāciju ne ar vienu citu, kā tikai ar šādas aviācijas iestādes vai organizācijas darbinieku.

C. Informācijas pieprasījumus no sabiedrības, kas minēti šā panta A punktā, izskata saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem un noteikumiem, kas attiecas uz pusi, kura saņem šādus pieprasījumus. Tehniskais aģents, kurš saņem šādas informācijas pieprasījumu, ko iesniedz otra puse vai tās reglamentētās organizācijas, pirms šādas informācijas sniegšanas apspriežas ar otras puses tehnisko aģentu. Tehniskie aģenti, ja nepieciešams, viens otram sniedz palīdzību, atbildot uz šiem pieprasījumiem.

12. pants

Piemērojamība

Izņemot, ja citādi noteikts šā nolīguma pielikumos, šis nolīgums piemērojams, no vienas puses, Amerikas Savienoto Valstu civilās aviācijas regulatīvajai sistēmai, kā piemērots Amerikas Savienoto Valstu teritorijā un, no otras puses, Eiropas Kopienas civilās aviācijas regulatīvajai sistēmai, kā piemērots teritorijās, kurās piemēro Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un saskaņā ar šajā Līgumā izklāstītajiem nosacījumiem (un jebkuru turpmāko instrumentu).

13. pants

Netraucēta piekļuve

Uzraudzības un pārbaužu mērķiem katras puses tehniskais aģents un aviācijas iestādes palīdz otras puses tehniskajam aģentam nolūkā iegūt netraucētu piekļuvi tās jurisdikcijai pakļautajām reglamentētajām organizācijām.

14. pants

Maksas

Katra puse cenšas nodrošināt, ka maksas par pakalpojumiem, kas saistīti ar apstiprinājumiem, kuras saskaņā ar šo nolīgumu to tehniskie aģenti nosaka pieteikumu iesniedzējiem un reglamentētajām organizācijām, ir pareizas, pamatotas un samērojamas ar pakalpojumiem.

15. pants

Regulatīvās iestādes aizsardzība

Neko šajā līgumā nevar interpretēt, lai ierobežotu puses tiesības:

A. ar tās tiesību aktu, regulatīvo un administratīvo pasākumu palīdzību noteikt aizsardzības līmeni, kādu tā uzskata par atbilstošu civilās aviācijas drošībai, pārbaudēm attiecībā uz atbilstību vides aizsardzības prasībām un apstiprinājumiem; un

B. veikt visus atbilstīgos un tūlītējos pasākumus, kas nepieciešami, lai likvidētu vai samazinātu jebkādu drošības mazināšanos. Ja kāda no pusēm veic tādu darbību, kas ietekmē darbības šā nolīguma jomā, tā attiecīgā gadījumā ar tehniskā aģenta vai aviācijas iestādes starpniecību cik vien ātri iespējams, bet ne vēlāk kā 15 dienas pēc šādas darbības veikšanas, informē otru pusi;

C. veikt izmaiņas savos noteikumos, procedūrās vai standartos un piemērot tos savām reglamentētajām organizācijām. Ja šādas izmaiņas varētu ietekmēt šā nolīguma īstenošanu, jebkura puse vai tās tehniskais aģents var pieprasīt apspriešanos saskaņā ar 17. pantu nolūkā, lai grozītu šo nolīgumu. Neraugoties uz šādas apspriešanās rezultātiem, nekas šajā nolīgumā nekavē attiecīgo pusi veikt izmaiņas un piemērot tās savām reglamentētajām organizācijām.

16. pants

Citi nolīgumi

A. Izņemot, ja citādi noteikts šā nolīguma pielikumos, jebkurā kādas puses ar trešo pusi noslēgtā nolīgumā ietvertās tiesības un pienākumi nav spēkā attiecībā uz otru šā nolīguma pusi un neietekmē to.

B. Ņemot vērā šo nolīgumu un pēc tā stāšanās spēkā Amerikas Savienotās Valstis veic visus nepieciešA*MOS* pasākumus, un Eiropas Kopiena saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu nodrošina, ka Eiropas Savienības dalībvalstis veic nepieciešA*MOS* pasākumus, lai atbilstoši vajadzībai grozītu vai pārtrauktu 1. pielikumā uzskaitītos divpusējos nolīgumus starp Amerikas Savienotajām Valstīm un atsevišķām Eiropas Savienības dalībvalstīm.

C. Ja vien nav citādi noteikts pielikumos, atbilstības atzinumi un apstiprinājumi, kas ir spēkā šā nolīguma spēkā stāšanās dienā un ko iepriekš atzinušas Amerikas Savienotās Valstis vai Eiropas Savienības dalībvalsts saskaņā ar vienu no 1. pielikumā uzskaitītajiem divpusējiem aviācijas drošības nolīgumiem vai divpusējiem lidojumderīguma nolīgumiem, šā nolīguma puses uzskata par spēkā esošiem atbilstoši noteikumiem, kā atzīsts saskaņā ar uzskaitītajiem nolīgumiem, līdz apstiprinājumus nomaina vai atceļ.

17. pants

Apspriešanās un strīdu izšķiršana

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

B. Pušu tehniskie aģenti cenšas atrisināt jebkādas domstarpības savā starpā attiecībā uz sadarbību saskaņā ar šo nolīgumu, apspriežoties saskaņā ar noteikumiem šā nolīguma pielikumos.

C. Ja tehniskie aģenti nespēj atrisināt strīdus kā noteikts B. punktā, jebkurš tehniskais aģents šo strīdu var iesniegt izšķiršanai padomē, kura izskata jautājumu.

18. pants

Atzinumu atzīšanas pārtraukšana

A. Ja apspriešanās saskaņā ar 17. pantu neatrisina domstarpības, kas attiecas uz atbilstības atzinumiem un apstiprinājumiem, jebkura puse var paziņot otrai pusei par savu nodomu pārtraukt atbilstības atzinumu un apstiprinājumu, par kuru ir domstarpības, atzīšanu. Šāds paziņojums ir rakstisks, un tajā sīki izklāstīti pārtraukšanas iemesli.

B. Šāda pārtraukšana stājas spēkā 30 dienas pēc paziņojuma dienas, ja vien pirms šā termiņa beigām puse, kura ierosināja pārtraukšanu, rakstiski nepaziņo otrai pusei, ka tā atceļ savu paziņojumu. Šāda pārtraukšana nedrīkst ietekmēt puses tehniskā aģenta vai attiecīgās aviācijas iestādes pirms pārtraukšanas stāšanās spēkā veikto atbilstības atzinumu, sertifikātu un apstiprinājumu derīgumu. Jebkādu šādu pārtraukšanu, kas stājusies spēkā, var tūlīt atcelt, šajā nolūkā pusēm veicot attiecīgu saraksti.

19. pants

Stāšanās spēkā, grozījumi un pārtraukšana

A. Šis nolīgums, tostarp tā pielikumi, stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc pušu diplomātisko notu apmaiņas datuma, kurās apliecināta to attiecīgo procedūru pabeigšana, lai šis nolīgums stātos spēkā.

B. Šo nolīgumu var grozīt ar pušu rakstisku savstarpēju piekrišanu. Šādi grozījumi stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc pušu diplomātisko notu apmaiņas datuma, kurās apliecināta to attiecīgo procedūru pabeigšana, lai šis nolīgums vai jebkuri tā grozījumi stātos spēkā. Pielikumus var grozīt ar padomes lēmumu.

C. Jebkurš atsevišķs pielikums, kuru padome izstrādājusi pēc šā nolīguma stāšanās spēkā, stājas spēkā ar padomes lēmumu.

D. Šis nolīgums paliek spēkā līdz brīdim, kad kāda no pusēm to pārtrauc. Šādu pārtraukšanu veic, vienai pusei sešdesmit dienas iepriekš rakstiski paziņojot par to otrai pusei. Šāda pārtraukšana darbojas arī, lai pārtrauktu jebkurus šā nolīguma grozījumus un visus šā nolīguma pielikumus. Šāda pārtraukšana neietekmē saskaņā ar šā nolīguma, tostarp tā pielikumu noteikumiem piešķirto sertifikātu un citu apstiprinājumu derīgumu.

E. Jebkura puse var pārtraukt atsevišķus šā nolīguma pielikumus. Jebkura atsevišķa pielikuma pārtraukšana stājas spēkā sešdesmit dienas pēc datuma, kad vienas puses paziņojumu par pārtraukšanu saņēmusi otra puse, ja vien minētais paziņojums par pārtraukšanu nav atcelts. Jā pārtrauc vienu vai vairākus pielikumus, pārējie pielikumi paliek spēkā. Tomēr puses apspriežas par atlikušā nolīguma saglabāšanu. Ja attiecībā uz to netiek panākta vienprātība, šo nolīgumu var pārtraukt jebkura puse. Pārtraukšana stājas spēkā sešdesmit dienas pēc vienas puses rakstiska paziņojuma šajā nolūkā otrai pusei.

F. Pēc paziņojuma par visa šā nolīguma vai jebkura tā pielikuma pārtraukšanu puses turpina pildīt savas saistības saskaņā ar šo nolīgumu vai jebkuru tā pielikumu līdz pārtraukšanas spēkā stāšanās datumam.

TO APLIECINOT, attiecīgo valdību pienācīgi pilnvarotās apakšā parakstījušās personas ir parakstījušas šo nolīgumu.

Parakstīts 2007. gada _____ _____divos eksemplāros bulgāru, čehu, dāņu, holandiešu, angļu, igauņu, somu, franču, vācu, grieķu, ungāru, itāliešu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, spāņu un zviedru valodā. Dažādu valodu tekstu atšķirīgas interpretācijas gadījumā noteicošais ir teksts angļu valodā.

AMERIKAS SAVIENOTO VALSTU VĀRDĀ: EIROPAS KOPIENAS VĀRDĀ:

1. PIESAISTNE

Valsts	Divpusējs
Austrija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Vīnē, 1997. gada 14. janvārī Nolīgums par importētu gaisa kuģu lidojumderīguma sertifikātu savstarpēju atzīšanu, kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1959. gada 30. aprīlī
Beļģija	Nolīgums par savstarpēju lidojumderīguma sertifikātu atzīšanu, kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Briselē, 1973. gada 12. februārī un 14. maijā
Čehijas Republika	Projekta apstiprināšanas, lidojumderīguma sertifikācijas, pastāvīga lidojumderīguma, savstarpējas sadarbības un tehniskās palīdzības darba procedūras starp Federālo aviācijas administrāciju (FAA) un Čehijas Republikas Civilās aviācijas inspekciju (CAI) saskaņā ar Nolīgumu starp Amerikas Savienotajām Valstīm un Čehoslovākiju, kas parakstīts 1996. gada 29. janvārī Nolīgums starp Amerikas Savienotajām Valstīm un Čehoslovākiju par importētu gaisa kuģu lidojumderīguma sertifikātu savstarpēju atzīšanu, kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Prāgā, 1970. gada 1. oktobrī un 21. oktobrī
Dānija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Kopenhāgenā, 1998. gada 6. novembrī Nolīgums par savstarpēju lidojumderīguma sertifikātu atzīšanu, kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā 1982. gada 6. janvārī
Somija	Nolīgums par gaisa satiksmes drošības veicināšanu, kas parakstīts Helsinkos, 2000. gada 2. novembrī Nolīgums par importētu civilo planieru un civilo gaisa kuģu ierīču lidojumderīguma sertifikātu savstarpēju atzīšanu, kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1974. gada 7. martā
Francija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Parīzē, 1996. gada 14. maijā Projekta apstiprināšanas, ražošanas darbību, eksporta lidojumderīguma apstiprināšanas, pēcprojekta apstiprināšanas darbību un tehniskās palīdzības īstenošanas procedūras starp iestādēm saskaņā ar Nolīgumu par aviācijas drošības veicināšanu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību

	un Francijas Republikas valdību, kas parakstīts 2001. gada 24. augustā Tehniskās apkopes īstenošanas procedūras saskaņā ar Nolīgumu par aviācijas drošības veicināšanu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Francijas Republikas valdību, kas parakstīts 1996. gada 14. maijā
Vācija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Milvaukī, 1996. gada 23. maijā Projekta apstiprināšanas, ražošanas darbību, eksporta lidojumderīguma apstiprināšanas, pēcprojekta apstiprināšanas darbību un tehniskās palīdzības īstenošanas procedūras starp iestādēm saskaņā ar Nolīguma starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Vācijas Federatīvās Republikas valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 2002. gada 3. jūnijā, 1. pārskatīto versiju Tehniskās apkopes īstenošanas procedūras saskaņā ar Nolīgumu starp Amerikas Savienotajām Valstīm un Vācijas Federatīvās Republikas valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 1997. gada 6. jūnijā
Īrija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Dublinā, 1997. gada 5. februārī Tehniskās apkopes īstenošanas procedūras saskaņā ar Nolīgumu par aviācijas drošības veicināšanu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Īrijas valdību, kas parakstīts 1999. gada 5. februārī 1999. gada 20. aprīlī
Itālija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Romā, 1999. gada 27. oktobrī Projekta apstiprināšanas, ražošanas darbību, eksporta lidojumderīguma apstiprināšanas, pēcprojekta apstiprināšanas darbību un tehniskās palīdzības īstenošanas procedūras starp iestādēm saskaņā ar Nolīgumu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Itālijas valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 2002. gada 4. jūnijā
Nīderlande	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Hāgā, 1995. gada 13. septembrī Projekta apstiprināšanas, ražošanas darbību, eksporta lidojumderīguma apstiprināšanas, pēcprojekta apstiprināšanas darbību un tehniskās palīdzības īstenošanas procedūras starp iestādēm saskaņā ar Nolīgumu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Nīderlandes valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 2002. gada 3. jūnijā

Polija	Nolīgums par importētu civilās aeronavigācijas ražojumu lidojumderīguma savstarpēju atzīšanu, ar grozījumiem; kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1976. gada 8. novembrī
Rumānija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Buharestē, 2002. gada 10. septembrī Nolīgums par civilo planieru lidojumderīguma sertifikātu savstarpēju atzīšanu, kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1976. gada 7. decembrī (*Piezīme: Amerikas Savienotās Valstis 2007. gada februārī pieprasīja šā nolīguma pārtraukšanu. ASV paziņojums un Rumānijas atbildes rezultātā nolīgums tiks pārtraukts)* Projekta apstiprināšanas, ražošanas darbību, eksporta lidojumderīguma apstiprināšanas, pēcprojekta apstiprināšanas darbību un tehniskās palīdzības īstenošanas procedūras starp iestādēm saskaņā ar Nolīgumu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Rumānijas valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 2002. gada 24. septembrī
Spānija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Vašingtonā, 1999. gada 23. septembrī Nolīgums par importētu gaisa kuģu lidojumderīguma sertifikātu savstarpēju atzīšanu, ar grozījumiem, kas stājies spēkā ar notu apmaiņu Madridē, 1957. gada 23. septembrī
Zviedrija	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Stokholmā, 1998. gada 9. februārī Projekta apstiprināšanas, ražošanas darbību, eksporta lidojumderīguma apstiprināšanas, pēcprojekta apstiprināšanas darbību un tehniskās palīdzības īstenošanas procedūras starp iestādēm saskaņā ar Nolīgumu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Zviedrijas valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 2002. gada 3. jūnijā
Apvienotā Karaliste	Nolīgums par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts Londonā, 1995. gada 20. decembrī Projekta apstiprināšanas, ražošanas darbību, eksporta lidojumderīguma apstiprināšanas, pēcprojekta apstiprināšanas darbību un tehniskās palīdzības īstenošanas procedūras starp iestādēm saskaņā ar Nolīgumu starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Apvienotās Karalistes valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 2002. gada 23. maijā

	Trenažiera ieviešanas noteikumu procedūras saskaņā ar 1995. gada 20. novembra Nolīguma starp Amerikas Savienoto Valstu valdību un Apvienotās Karalistes valdību par aviācijas drošības veicināšanu, kas parakstīts 2005. gada 6. oktobrī, 1. pārskatīto versiju

1. PIELIKUMS:

LIDOJUMDERĪGUMA UN ATBILSTĪBAS VIDES AIZSARDZĪBAS PRASĪBĀM SERTIFIKĀCIJA

1. JOMA

1.1. Šis pielikums attiecas uz 1) atbilstības atzinumu, apstiprinājumu un dokumentācijas savstarpēju atzīšanu un 2) tehnisko palīdzību attiecībā uz

(a) lidojumderīgumu un civilās aeronavigācijas ražojumu pastāvīgu lidojumderīgumu (turpmāk tekstā „ražojumi") un

(b) troksni, degvielas izplūdi un izplūdes gāzu emisijām.

1.2. Kā noteikts nolīguma 4. pantā, puses savstarpēji atzīst viena otras atzinumus, kas veikti saskaņā ar tehnisko aģentu vai aviācijas iestāžu sistēmām atbilstoši šā nolīguma pielikumiem, un attiecīgā gadījumā īstenošanas procedūras, par kurām vienojušies tehniskie aģenti.

2. APVIENOTĀ KOORDINĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

2.1. Sastāvs

2.1.1. Ar šo ir izveidota apvienotā koordinācijas organizācija ar tehnisko aģentu kopēju vadību, ko sauc par Sertifikācijas uzraudzības padomi, kas atskaitās Divpusējai uzraudzības padomei. Tajā ir pārstāvji no katra tehniskā aģenta, kurš atbild par lidojumderīguma un atbilstības vides aizsardzības prasībām sertifikāciju, kvalitātes vadības sistēmām un noteikumu izstrādi.

2.1.2. Kopējā vadība var aicināt papildu dalībniekus, lai sekmētu šīs Sertifikācijas uzraudzības padomes pilnvaru izpildi.

2.2. Pilnvaras

2.2.1. Sertifikācijas uzraudzības padome regulāri tiekas, lai nodrošinātu šā pielikuma efektīvu darbību un īstenošanu. Tās funkcijās jo īpaši iekļauta:

a) tehniskās īstenošanas procedūru izstrāde, apstiprināšana un pārskatīšana;

b) informācijas apmaiņa par galvenajiem drošības jautājumiem un rīcības plānu izstrāde to risināšanai;

c) šā nolīguma konsekventas piemērošanas nodrošināšana;

d) tehnisko jautājumu, kuri ir tehnisko aģentu atbildības jomā, risināšana un citu tādu tehnisko jautājumu izskatīšana, kurus nevar atrisināt zemākā līmenī;

e) efektīvu līdzekļu izstrāde sadarbībai, palīdzībai un informācijas apmaiņai par drošības un vides aizsardzības standartiem, sertifikācijas sistēmām, kvalitātes vadības un standartizācijas sistēmām;

f) šā pielikuma I papildinājumā norādīto aviācijas iestāžu saraksta administrēšana saskaņā ar Divpusējās uzraudzības padomes pieņemtajiem lēmumiem;

g) šā pielikuma grozījumu ierosināšana Divpusējai uzraudzības padomei.

2.2.2. Sertifikācijas uzraudzības padome ziņo par neatrisinātajiem jautājumiem Divpusējai uzraudzības padomei un nodrošina to Divpusējās uzraudzības padomes lēmumu īstenošanu, kas pieņemti attiecībā uz šo pielikumu.

3. ĪSTENOŠANA

3.1. Vispārīgi

3.1.1. Tehniskie aģenti izstrādā šā pielikuma ieviešanas tehniskās īstenošanas procedūras, ar ko turpmāk risina atšķirības starp pušu sertifikācijas sistēmām attiecībā uz lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām.

3.1.2. Lai veiktu šajā pielikumā paredzētās darbības, katrs tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestāde atbalsta otras puses tehniskā aģenta un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes pieprasījumus piekļūt informācijai, kas ir otra tehniskā aģenta un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes regulatīvā uzraudzībā.

3.2. Projekta apstiprinājumi

3.2.1. ASV tehniskais aģents veic projekta valsts funkcijas, kas piemērojamas Amerikas Savienotajām Valstīm saskaņā ar 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītās Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas („Čikāgas konvencijas") 8. pielikumu attiecībā uz reglamentētajām organizācijām, kuras ir tā jurisdikcijā.

3.2.2. EK tehniskais aģents veic ES dalībvalstu vārdā projekta valsts funkcijas, kas tām piemērojamas saskaņā ar 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītās Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas („Čikāgas

konvencijas") 8. pielikumu attiecībā uz reglamentētajām organizācijām, kuras ir tā jurisdikcijā.

3.2.3. Lai gūtu labumu no savstarpējas atzīšanas saskaņā ar šo nolīgumu:

a) *EASA* darbojas kā sertifikācijas iestāde un atzīst sertifikācijas pieteikumus tikai no tiem pieteikuma iesniedzējiem, kuri atrodas Eiropas Kopienas teritorijā to projekta, projekta izmaiņu un remonta informācijas sākotnējai apstiprināšanai, un

b) *FAA* darbojas kā sertifikācijas iestāde un atzīst sertifikācijas pieteikumus tikai no tiem pieteikuma iesniedzējiem, kuri atrodas Amerikas Savienotajās Valstīs, to projekta, projekta izmaiņu un remonta datu sākotnējai apstiprināšanai.

3.2.4. Katrs tehniskais aģents izmanto validācijas procesu, lai apstiprinātu

a) gaisa kuģa, gaisa kuģa dzinēju, propelleru un ierīču projektus,

b) papildu tipa sertifikātus,

c) noteiktas lielas tipa projekta izmaiņas, kā noteikts tehniskās īstenošanas procedūrās, un

d) trokšņu un emisijas līmeņu izmaiņas,

ko apstiprinājis otras puses tehniskais aģents, kurš veic projekta valsts funkcijas, vai kas ir apstiprināšanas procesā. Validācijas procesa pamatā, kā noteikts tehniskās īstenošanas procedūrās, pēc iespējas lielākā mērā ir ņemti vērā otra tehniskā aģenta tehniskie novērtējumi, testi, pārbaudes un atbilstības sertifikāti. Lidojumderīguma sertifikācijas pamatam, kas izstrādāts gaisa kuģa, gaisa kuģa dzinēja vai propellera validācijas procesā, izmanto piemēroj*AMOS* lidojumderīguma standartus vai kodeksus, kuri ir spēkā piemērošanas datumā attiecībā uz tehnisko aģentu, kurš veic projekta valsts funkcijas. Atbilstības vides aizsardzības prasībām sertifikācijas pamatu izstrādā, pamatojoties uz tehniskās īstenošanas procedūrās noteiktajiem piemērošanas datumiem.

3.2.5. Tehniskie aģenti nodrošina, ka informāciju par ekspluatācijas prasībām, kuras ietekmē projektu, validācijas procesa laikā tie dara viens otram pieejamu. Aviācijas iestādes padara šo informāciju pieejamu *EASA*.

3.2.6. Tehniskais aģents, ja vajadzīgs, var izmantot arī kopīgu sertifikācijas procesu. Kopīga sertifikācija ir alternatīvs validācijas veids, ja par to savstarpēji vienojas pieteikuma iesniedzējs un abi tehniskie aģenti, kā noteikts tehniskās īstenošanas procedūrās. Kopīga sertifikācija ir jo īpaši

lietderīga, ja jaunā ražojuma sastāvdaļas ir projektējusi reglamentēta organizācija, kura atrodas otras puses teritorijā. Kopējā sertifikācijā tiek uzskatīts, ka atbilstības pierādījumus un atzinumus ir veicis uz vietas otras puses tehniskais aģents.

3.2.7. Tā kā pušu daļu, remonta projekta datu un projekta izmaiņu datu regulatīvās sistēmas, kas nav tās, uz kurām attiecas 3.2.4. punkts, uzskata par pietiekami salīdzināmām, lai nebūtu vajadzīgs importējošās puses tehniskā aģenta vai aviācijas iestādes atsevišķs apstiprinājums, importējošais tehniskais aģents atzīst daļas, remonta projekta datus vai projekta izmaiņas, ja tās jau ir apstiprinājis vai citādi atzinis otras puses tehniskais aģents, veicot projekta valsts funkcijas attiecībā uz daļu remonta projekta datiem vai projekta izmaiņām. Tehniskās īstenošanas procedūrās noteikts, kad ir nepieciešams atsevišķs importējošā tehniskā aģenta apstiprinājums.

3.2.8. Apliecinošos paziņojumus attiecībā uz projekta apstiprinājumiem, ieskaitot informāciju par trokšņu un emisijas līmeni, nosaka tehniskās īstenošanas procedūrās.

3.2.9. Ja projekta apstiprinājuma saņēmējs nodod savu apstiprinājumu citai organizācijai, par projekta apstiprināšanu atbildīgais tehniskais aģents nekavējoties informē otru tehnisko aģentu par šo nodošanu. Tehniskais aģents tehniskās īstenošanas procedūrās nosaka procedūras, lai atvieglotu sertifikātu nodošanu starp pušu reglamentētajām organizācijām.

3.2.10. *EASA* atzīst ASV sertifikācijas procedūras kā pieņemamu alternatīvu Eiropas Kopienas prasībām pieteikuma iesniedzēja spējas pierādīšanai.

3.3. Pastāvīgs lidojumderīgums

3.3.1. Tehniskajiem aģentiem ir uzdots veikt pasākumus, lai pievērstu uzmanību to sertificēto ražojumu nedrošam stāvoklim. Tehniskie aģenti apmainās ar to informāciju par kļūmēm, nepareizu darbību, defektiem, kas saņemta no to sertifikātu saņēmējiem, lai atbalstītu otra tehniskā aģenta izmeklēšanu par ekspluatācijas grūtībām vai citiem iespējamiem drošības jautājumiem. Uzskata, ka ar šo informācijas apmaiņu starp tehniskajiem aģentiem tiek izpildīts katra apstiprinājuma saņēmēja pienākums ziņot par kļūmēm, nepareizu darbību un defektiem otras puses tehniskajam aģentam saskaņā ar otras puses piemērojamajiem tiesību aktiem. Pasākumi, lai pievērstu uzmanību nedrošiem stāvokļiem un drošības informācijas apmaiņa ir noteikta tehniskās īstenošanas procedūrās.

3.3.2. Ja vien nav citādi paziņojis kādas puses tehniskais aģents:

a) FAA veic pastāvīga lidojumderīguma projekta valsts funkcijas, kas piemērojamas Amerikas Savienotajām Valstīm saskaņā ar Čikāgas konvencijas 8. pielikumu attiecībā uz gaisa kuģiem, gaisa kuģu dzinējiem, propelleriem un ierīcēm ražojuma dzīves cikla laikā.

b) *EASA* ES dalībvalstu vārdā veic pastāvīga lidojumderīguma projekta valsts funkcijas, kas piemērojamas tām saskaņā ar Čikāgas konvencijas 8. pielikumu attiecībā uz gaisa kuģiem, gaisa kuģu dzinējiem, propelleriem un ierīcēm ražojuma dzīves cikla laikā.

3.3.3. FAA veic ražošanas valsts funkcijas, kas piemērojamas Amerikas Savienotajām Valstīm saskaņā ar Čikāgas konvencijas 8. pielikumu attiecībā uz gaisa kuģiem, gaisa kuģu dzinējiem, propelleriem un ierīcēm ražojuma dzīves cikla laikā, uz ko attiecas tās jurisdikcija. *EASA* veic ražošanas valsts funkcijas, kas piemērojamas ES dalībvalstīm saskaņā ar Čikāgas konvencijas 8. pielikumu attiecībā uz gaisa kuģiem, gaisa kuģu dzinējiem, propelleriem un ierīcēm ražojuma dzīves cikla laikā, uz ko attiecas tās jurisdikcija. Pasākumi, lai pievērstu uzmanību nedrošiem stāvokļiem, ir noteikti tehniskās īstenošanas procedūrās.

3.3.4. Par jebkuras puses tehniskā aģenta izdota sertifikāta saņēmēja vai lidojumderīguma statusa izmaiņām savlaicīgi informē otras puses tehnisko aģentu.

3.4. Ražojums

3.4.1. Tehniskie aģenti un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes, balstoties uz pieņemamu ražošanas kvalitātes/pārbaudes sistēmu, piešķir ražotājam, uz kuru attiecas tā regulatīvā sistēma, ražojuma apstiprinājumus, ja šis ražotājs ir iesaistīts gaisa kuģu, gaisa kuģu dzinēju, propelleru, ierīču vai daļu eksportā otrai pusei. Šādi ražojuma apstiprinājumi nodrošina, ka visi gaisa kuģi, gaisa kuģu dzinēji, propelleri, ierīces un daļas atbilst importējošās puses apstiprinātam projektam, attiecīgā gadījumā ir pārbaudīti ekspluatācijā un eksporta laikā ir drošas lietošanas stāvoklī.

3.4.2. Tā kā pušu ražojumu regulatīvās sistēmas uzskata par pietiekami salīdzināmām, importējošais tehniskais aģents vai aviācijas iestāde neizdod savus ražojuma apstiprinājumus tiem ražotājiem, kurus reglamentē eksportējošā puse.

3.4.3. Katrs tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes atzīst otra tehniskā aģenta vai aviācijas iestāžu ražojuma apstiprinājumus, tostarp:

a) ražojuma apstiprinājumus, kas piešķirti vai pagarināti gaisa kuģu, gaisa kuģa dzinēju, propelleru, ierīču vai daļu ražošanai to teritorijās; un gaisa kuģu, gaisa kuģa dzinēju, propelleru, ierīču vai daļu ražošanai ārpus to teritorijām, un

b) ražojuma apstiprinājumus, kas piešķirti gaisa kuģu, gaisa kuģu dzinēju, propelleru, ierīču vai daļu ražošanai, balstoties uz ražošanas licences līgumu vai atbilstošu vienošanos ar projekta apstiprinājuma saņēmēju otras puses teritorijā vai trešā valstī. Ja licences līgums gaisa kuģa, gaisa kuģu dzinēju, propelleru ražošanai sadala projekta valsts un ražošanas valsts pienākumus divu pušu starpā, FAA un *EASA* vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestāde noslēdz pagaidu nolīgumu.

3.4.4. Katras puses tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes pilda savus regulatīvos pienākumus, lai uzraudzītu saskaņā ar ražotāja kvalitātes sistēmu apstiprinātos ražotājus un piegādātājus, kuri atrodas otras puses teritorijā, paļaujoties uz otras puses uzraudzības sistēmu, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) tehniskais aģents vai par ražojuma apstiprinājuma saņēmēja uzraudzību atbildīgā aviācijas iestāde oficiāli pieprasa uzraudzības palīdzību;

b) ražošanas objektam ir piešķirts līdzīga satura ražošanas apstiprinājums, ko izdevis teritorijas, kurā atrodas objekts, tehniskais aģents vai aviācijas iestāde,

c) otras puses tehniskais aģents vai aviācijas iestāde vēlas un spēj uzņemties tādas darbības, kādas atļauj to resursi, un

d) tehniskais aģents vai aviācijas iestāde attiecīgā gadījumā dokumentē informāciju par jebkuru uzraudzības palīdzību, par kuru ir vienošanās.

3.4.5. Attiecībā uz daļām, kas ražotas saskaņā ar vienas puses regulatīvo sistēmu objektā, kurš atrodas otras puses teritorijā, tehniskais aģents un aviācijas iestādes savas dokumentācijas vietā pēc vienošanās atzīst vai nu autorizētos izmantošanas sertifikātus vai citus dokumentus saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

a) ražošanas objektam ir piešķirts līdzīga satura ražošanas apstiprinājums, ko izdevis tehniskais aģents vai 1. pielikumā norādīta aviācijas iestāde, kuras regulatīvā kompetencē ir šis ražošanas objekts, un attiecīgā gadījumā

b) piegādei gala lietotājam derīga apstiprinājuma saņēmējs savam piegādātājam ir piešķīris rakstisku atļauju, ja tas atļauts saskaņā ar apstiprinājuma saņēmēja regulatīvo sistēmu.

3.4.6. Ražojumiem, kas ražoti saskaņā ar licences līgumu, tehniskais aģents nosaka procedūras, lai nodrošinātu, ka visas izmaiņas, ko veicis projektā

licences saņēmējs, ar projekta apstiprinājuma saņēmēja starpniecību ir apstiprinājis tehniskais aģents, kurš pilda projekta valsts pienākumus attiecībā uz ražojumu.

3.5. Eksporta lidojumderīguma sertifikācija

3.5.1. Katras puses tehniskais aģents vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes savstarpēji atzīst otras puses lidojumderīguma sertifikātus visiem ražojumiem, ja ražojumu eksportē no vienas puses regulatīvās jurisdikcijas uz otras puses regulatīvo jurisdikciju ar atbilstīgu lidojumderīguma apliecinājumu. Tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes vai pienācīgi apstiprinātas organizācijas kopā ar katru ievedumu izdod šādu lidojumderīguma dokumentāciju:

a) jauna vai lietota gaisa kuģa eksporta lidojumderīguma sertifikātu, kā noteikts tehniskās īstenošanas procedūrās;

b) jauna gaisa kuģa dzinēja vai propellera eksporta lidojumderīguma sertifikātu vai autorizētu izmantošanas sertifikātu;

c) jaunas daļas vai ierīces autorizētu izmantošanas sertifikātu.

3.5.2. Attiecībā uz jauniem ražojumiem tehniskie aģenti vai 1. pielikumā norādītās aviācijas iestādes (vai attiecīgā gadījumā to izraudzītas reglamentētās organizācijas) izdodot īpašu eksporta dokumentu apliecina, ka gaisa kuģis, gaisa kuģa dzinējs, propelleris vai ierīce:

a) atbilst projektam, ko apstiprinājis importējošais tehniskais aģents un kas norādīts tipa sertifikāta tehnisko datu lapā vai citā projekta apstiprinājumā, tostarp jebkuros tipa papildu sertifikātos;

b) ir drošas ekspluatācijas stāvoklī, ieskaitot atbilstību jebkurai lidojumderīguma direktīvai (attiecīgā gadījumā) vai drošības informācijas paziņojumam, kā paziņojis importējošais tehniskais aģents, un jebkuriem obligātiem drošības pasākumiem (vajadzības gadījumā) attiecībā uz ražošanu vai tehnisko apkopi, kā paziņojusi attiecīgā importējošā aviācijas iestāde;

c) vajadzības gadījumā ir pakļauts galīgai ekspluatācijas pārbaudei;

d) ir atbilstoši marķēts vai identificēts saskaņā ar importējošā tehniskā aģenta prasībām;

e) atbilst visām importējošā tehniskā aģenta noteiktajām un paziņotajām papildu prasībām un

f) attiecībā uz pārbūvētu gaisa kuģa dzinēju —, ka dzinēju ir pārbūvējis dzinēja ražotājs.

3.5.3. tehniskais aģents vai 1. pielikumā norādītās aviācijas iestādes (vai attiecīgā gadījumā to izraudzītas organizācijas) pieņem arī lietotus gaisa kuģus standarta vai īpašai/ierobežotai lidojumderīguma apliecināšanai tikai tad, ja pastāv tipa sertifikāts Eiropas ierobežotā tipa sertifikāta saņēmējs, lai atbalstītu lidaparāta pastāvīgu lidojumderīgumu un, ja otras puses tehniskais aģents vai aviācijas iestāde apliecina, ka:

a) gaisa kuģim tā ekspluatācijas laikā ir veikta pareiza tehniskā apkope (ko apliecina atbilstoša tehniskās apkopes dokumentācija) un

b) lidaparāts atbilst 3.5.2. punkta a) līdz e) apakšpunkta prasībām.

Pārbaudes un tehniskās apkopes dokumentācija, ko pievieno lietotam gaisa kuģim, ir sīki izklāstīti tehniskās īstenošanas procedūrās.

3.5.4. Visā lidojumderīguma dokumentācijā ir atbilstoši apliecinoši paziņojumi, kā norādīts tehniskās īstenošanas procedūrās.

3.5.5. Ja lidojumderīguma apliecināšanas procesā eksportējošais tehniskais aģents vai aviācijas iestāde nespēj izpildīt visas 3.5.2. punkta a) līdz f) apakšpunktam vai 3.5.3. punktā norādītās prasības, attiecīgais eksportējošais tehniskais aģents vai aviācijas iestāde:

a) par to nekavējoties informē importējošo tehnisko aģentu vai aviācijas iestādi;

b) pirms lidojumderīguma apliecināšanas pabeigšanas saskaņo ar importējošo tehnisko aģentu vai aviācijas iestādi, kā norādīts tehniskās īstenošanas procedūrās, savu piekrišanu izņēmumiem no prasībām vai to noraidīšanu; un

c) eksportējot ražojumu dokumentē jebkādas pieņemtus izņēmumus.

3.5.6. Papildus 1. pielikuma papildinājumā uzskaitītajiem ražojumiem FAA turpina atzīt ražojumus, kuri bija iekļauti šā nolīguma 1. pielikumā norādītā divpusējā nolīguma jomā attiecībā uz lidojumderīgumu, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ja tie ir ražoti un tiem izdots atbilstošs lidojumderīguma sertifikāts pirms šā nolīguma spēkā stāšanās datuma.

3.5.7. Eiropas Kopiena no Amerikas Savienotajām Valstīm importētām daļām neprasa īpašu Eiropas rezerves daļu apstiprinājuma (*EPA*) marķējumu, izņemot, ja *EASA* darbojas kā projekta valsts.

4. ATZINUMU UN APSTIPRINĀJUMU ATZĪŠANA

4.1. Atzinumu un apstiprinājumu atzīšanas kvalifikācijas prasības

4.1.1. Tehniskie aģenti un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes izveido sertifikācijas un uzraudzības sistēmu dažādām šā pielikuma jomā iekļautajām darbībām. Šo sistēmu dokumentē un iekļauj organizatoriskajā struktūrā, darbinieku kvalifikācijā un iekšējās politikās, kā arī procedūrās, ko izmanto, lai veiktu šīs darbības.

4.1.2. Katrs tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes pierāda pietiekamas zināšanas viena par otras sistēmu lidojumderīguma un vides aizsardzības prasībām, ar sistēmu saistīto politiku un metodiskajiem materiāliem, procedūrām un organizatorisko struktūru.

4.1.3. Katrs tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes nodrošina, ka darbinieki ir atbilstoši kvalificēti un tiem ir pietiekamas zināšanas, pieredze un apmācība, lai pildītu savus pienākumus saskaņā ar šo nolīgumu.

4.1.4. Šīm sistēmām veic iekšējās kvalitātes revīzijas, akreditāciju vai standartizācijas pārbaudes. Tehniskās īstenošanas procedūras nosaka tehnisko aģentu regulāru līdzdalību vienam otra iekšējās kvalitātes revīzijās, akreditācijā vai standartizācijas pārbaudēs, tostarp 4.2.3. punktā izklāstītajās aviācijas iestāžu pārbaudēs, lai saglabātu savstarpēju uzticību viena otram sistēmām. Tehniskie aģenti un aviācijas iestādes pakļaujas šādām pārbaudēm un nodrošina, ka reglamentētās organizācijas nodrošina piekļuvi abiem tehniskajiem aģentiem.

4.2. Tehnisko aģentu un aviācijas iestāžu kvalifikācija

4.2.1. Pēc uzticības veidošanas procesa saskaņā ar jebkuriem tehniskās īstenošanas procedūrās noteiktajiem nosacījumiem uzskata, ka tehniskie aģenti atbilst 4.1.1. līdz 4.1.3. punktā norādītajām prasībām, Attiecībā uz lidojumderīguma sertifikāciju uzticības veidošanas process ir pabeigts, kā to pierāda šā pielikuma iekļaušana nolīgumā. Attiecībā uz atbilstības vides aizsardzības prasībām sertifikāciju uzticības veidošanas process ir noteikts tehniskās īstenošanas procedūrās.

4.2.2. Aviācijas iestādes, kuras atbilst 4.1.1. līdz 4.1.3. punktā norādītajām prasībām attiecībā uz ražojuma un lidojumderīguma sertifikācijas funkcijām, ir norādītas šā pielikuma 1. papildinājumā kopā ar to darbības jomu.

4.2.3. Ja pēc standartizācijas pārbaudes, ko veic *EASA*, Eiropas Kopiena nosaka, ka cita aviācijas iestāde atbilst 4.1.1. punktā līdz 4.1.3. punktā norādītajām prasībām, tehniskais aģents ievēro procesu, kas izklāstīts tehniskās

īstenošanas procedūru 1. iedaļā. Pēc procesa pabeigšanas, ja tie uzskata par vajadzīgu, tehniskie aģenti ierosina Divpusējai uzraudzības padomei jebkādus 1. pielikuma grozījumus, tostarp izmaiņas aviācijas iestādes darbības jomā.

4.2.4. Ja viens tehniskais aģents uzskata, ka otra tehniskā aģenta vai jebkuras aviācijas iestādes tehniskā kompetence vairs nav atbilstoša, tehniskie aģenti apspriežas un ierosina rīcības plānu, tostarp jebkādus uzticības veidošanas pasākumus, lai novērstu trūkumus. Tāpat, ja kāds no tehniskajiem aģentiem uzskata, ka aviācijas iestādes veikto atzinumu vai apstiprinājumu atzīšana jāpārtrauc, tehniskie aģenti apspriežas. Ja uzticība netiek atjaunota ar savstarpēji pieņemamiem līdzekļiem, katrs tehniskais aģents var iesniegt jautājumu izskatīšanai Divpusējai uzraudzības padomei. Ja problēma nav atrisināta ar savstarpēji pieņemamiem līdzekļiem, katra puse var paziņot par to otrai pusei saskaņā ar šā nolīguma 18.A pantu.

4.2.5. Tāpat tehniskie aģenti apspriežas, ja kāds no tehniskajiem aģentiem ierosina apsvērt atjaunot aviācijas iestādi, kuru Divpusējā uzraudzības padome svītrojusi no 1. pielikuma vai kuras atzinumi vai apstiprinājumi ir bijuši pārtraukti.

5. SAZIŅA

Visa saziņa tehnisko aģentu un attiecīgā gadījumā aviācijas iestāžu starpā, tostarp dokumentācija, ir angļu valodā. Tehniskie aģenti atsevišķos gadījumos var vienoties par izņēmumiem attiecībā uz sertifikācijas atbilstības datiem.

6. TEHNISKĀS KONSULTĀCIJAS

Tehniskie aģenti vienojas atrisināt ar šā pielikuma īstenošanu saistītos jautājumus sarunu ceļā. Tehniskie aģenti vienojas pielikt visas pūles, lai atrisinātu jautājumus iespējami viszemākajā tehniski organizatoriskajā līmenī, izmantojot tehniskās īstenošanas procedūrās izklāstīto procesu, pirms jautājuma iesniegšanas izskatīšanai Divpusējai uzraudzības padomei.

7. TEHNISKĀ PALĪDZĪBA

7.1. Pēc pieprasījuma un savstarpējas vienošanās katras puses tehniskais aģents vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestāde sniedz tehnisko palīdzību otras puses tehniskajam aģentam vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestādei sertifikācijas un pastāvīga lidojumderīguma darbībās, kas saistītas ar projekta, ražojuma, lidojumderīguma un atbilstības vides aizsardzības

prasībām sertifikāciju vienai otras teritorijā. Šādas palīdzības sniegšanas process ir izklāstīts tehniskās īstenošanas procedūrās.

7.2. Tehniskais aģents vai aviācijas iestādes var atteikt sniegt šādu tehnisko palīdzību nepietiekamu resursu dēļ, ja ražojums nav šā nolīguma jomā vai nav regulatīvas saistības ar objektu.

7.3. Ja tiek sniegta tehniskā palīdzība, tehniskais aģents vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestāde, kura sniedz palīdzību, piemēro savas puses regulatīvo sistēmu un procedūras, ja vien tehniskie aģenti vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes nav vienojušies citādi. Tehnisko palīdzību, tostarp atbilstības pārbaudi, testu apliecināšanu un atbilstības noteikšanu var veikt apstiprinātas/deleģētas organizācijas. Ja Eiropas Kopienas apstiprinātai organizācijai nav šādas privilēģijas tās ražojuma apstiprināšanas ietvaros, aviācijas iestādes var sniegt šādu palīdzību tieši, vai attiecināt šādas privilēģijas uz attiecīgo organizāciju. Ja Eiropas Kopienas apstiprinātai organizācijai nav šādas privilēģijas tās projekta apstiprināšanas ietvaros, *EASA* var sniegt tehnisko palīdzību tieši vai attiecināt šādas privilēģijas uz organizāciju.

7.4. Tehnisko palīdzību var pieprasīt sakarā ar lietota gaisa kuģa importu, kurš sākotnēji bija eksportēts no Amerikas Savienotajām Valstīm vai Eiropas Kopienas. Katras puses tehniskais aģents vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes palīdz otras puses tehniskajam aģentam vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestādei iegūt informāciju par lidaparāta konfigurāciju laikā, kad to aizveda no ražotāja.

8. PAZIŅOJUMS PAR IZMEKLĒŠANU VAI IZPILDES NODROŠINAŠĀNAS PASĀKUMIEM

Katras puses tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes nekavējoties paziņo otras puses tehniskajam aģentam un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādēm par savu izmeklēšanu vai izpildes nodrošināšanas pasākumu, kurā var būt iesaistīts 1) ražojums vai reglamentētā organizācija lidojumderīguma vai atbilstības vides aizsardzības prasībām sertifikācijai vai 2) tehniskā aģenta vai aviācijas iestādes darbība, kas iespējams neatbilst šim pielikumam. Tehniskie aģenti un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes sadarbojas, lai apmainītos ar jebkurai šādai izmeklēšanai vai izpildes nodrošināšanas pasākumam, tostarp tās slēgšanai, vajadzīgo informāciju.

EASA, **A**VIĀCIJAS IESTĀDES UN ASV RAŽOJUMI,

SAISTĪTĀ EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN

TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBA,

KAS ATZĪTI SASKAŅĀ AR ŠO NOLĪGUMU

Eiropas Kopienas tehniskais aģents	**RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS**
EASA	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Jauns gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražots saskaņā ar EASA POA, kuram pievienota EASA 27. veidlapa. • Jauni dzinēji un propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar EASA izdotu ražošanas organizācijas apstiprinājumu (POA) (3.4.3. punkts), kam pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar EASA izdotu POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa): ➢ Rezerves daļas, neraugoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Projekta dati (atbilstības apliecinājumi) un testu apliecināšana. • Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

.

	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Austrija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Jaunas mazas lidmašīnas, ļoti viegli gaisa kuģi, planieri un planieri ar dzinēju, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Austrijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Austrijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Austrijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni dzinēji un propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Austrijas POA un kuriem pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Austrijas POA un kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Austrijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē un kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
vārdā	

.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Beļģija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Beļģijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Beļģijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Jauni pilotējami gaisa baloni, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar EASA 21. daļas F apakšiedaļu vai Beļģijas POA, kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Beļģijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Beļģijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licencēšanas līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Čehijas Republika	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija.	• Jaunas mazas lidmašīnas, ļoti viegli gaisa kuģi un planieri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Čehijas Republikas POA, kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Čehijas Republikas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni pilotējami gaisa baloni, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Čehijas POA, kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Čehijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2007. gada 28. septembrim. • Lietots gausa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Čehijas Republikas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni dzinēji un propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Čehijas Republikas POA un kam pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Čehijas Republikas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Čehijas Republikas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
	īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Dānija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija.	• Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Beļģijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Dānijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Dānijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Somija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Somijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Somijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Somijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Francija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Jaunas lidmašīnas, helikopteri, ļoti viegli gaisa kuģi un planieri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Francijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Čehijas Republikas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Jauni pilotējami gaisa baloni, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar EASA 21. daļas F apakšiedaļu vai Francijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Francijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Francijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Jauni dzinēji un propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Francijas POA un kam pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Francijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Francijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā;

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
	➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licencēšanas līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.
Francijas dokumentācijas atzīšana attiecībā uz daļām, kas ražotas Francijā saskaņā ar ASV ražojuma apstiprinājumu	• *EASA* 1. veidlapa, autorizēto izmantošanas sertifikātu atzīst attiecībā uz daļām, ko saskaņā ar ASV kvalitātes sistēmu ražojis ražojuma apstiprinājuma saņēmējs pie ražojuma apstiprinājuma saņēmēja piegādātāja, kurš atrodas Francijā, ja arī piegādātājam ir Francijas POA tai pašai daļai.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Vācija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Jaunas lidmašīnas, helikopteri, ļoti viegli gaisa kuģi, planieri un planieri ar dzinēju, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Vācijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Vācijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Jauni pilotējami gaisa baloni, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar EASA 21. daļas F apakšiedaļu vai Vācijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Vācijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni gaisa kuģi, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Vācijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Vācijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Vācijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni dzinēji un propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Vācijas POA un kam pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Vācijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Vācijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti;

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
	➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licencēšanas līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.
Vācijas dokumentācijas atzīšana attiecībā uz daļām, kas ražotas Vācijā saskaņā ar ASV ražojuma apstiprinājumu	• EASA 1. veidlapa, autorizēto izmantošanas sertifikātu atzīst attiecībā uz daļām, ko saskaņā ar ASV kvalitātes sistēmu ražojis ražojuma apstiprinājuma saņēmējs pie ražojuma apstiprinājuma saņēmēja piegādātāja, kurš atrodas Vācijā, ja arī piegādātājam ir Vācijas POA tai pašai daļai.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Itālija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija.	• Jaunas lidmašīnas, helikopteri un ļoti viegli gaisa kuģi, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Itālijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Vācijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Itālijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Itālijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Itālijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licencēšanas līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.
Itālijas dokumentācijas atzīšana attiecībā uz	• *EASA* 1. veidlapa, autorizēto izmantošanas sertifikātu atzīst attiecībā uz daļām, ko saskaņā ar ASV kvalitātes sistēmu ražojis ražojuma

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
daļām, kas ražotas Itālijā saskaņā ar ASV ražojuma apstiprinājumu	apstiprinājuma saņēmējs pie ražojuma apstiprinājuma saņēmēja piegādātāja, kurš atrodas Itālijā, ja arī piegādātājam ir Itālijas POA tai pašai daļai.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Lietuva	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija.	• Jauni planieri un planieri ar dzinēju, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Lietuvas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Lietuvas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Jauni propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Lietuvas POA un kam pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Lietuvas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Iepriekš uzskaitīto ražojumu rezerves daļas;

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Luksemburga	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Luksemburgas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licencēšanas līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Nīderlande	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Nīderlandes eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Nīderlandes POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Nīderlandes POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Polija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija.	• Jaunas lidmašīnas, helikopteri, ļoti viegli gaisa kuģi un planieri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Polijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Vācijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Polijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni dzinēji un propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Polijas POA un kuriem pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Polijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Polijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
darbības, ko veic FAA vārdā	• Atbilstības pārbaude.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Rumānija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Jauni planieri, planieri ar dzinēju un ļoti viegli gaisa kuģi, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Rumānijas POA un kuriem pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Lietuvas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Rumānijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Slovākija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija.	• Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Slovākijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Spānija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Jaunas lidmašīnas un ļoti viegli gaisa kuģi, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Spānijas POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Vācijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kurām veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tām pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Spānijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni pilotējami gaisa baloni, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar Spānijas POA, kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Spānijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Spānijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Spānijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; • Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licencēšanas līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Zviedrija	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Lietots gaisa kuģis, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kuram veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai Zviedrijas eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar Zviedrijas POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Zviedrijas POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti; ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
Apvienotā Karaliste	
Importam ASV atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija.	• Jaunas mazas lidmašīnas un ļoti viegli gaisa kuģi, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar AK POA un kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai AK eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Jauni gaisa kuģi, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar AK POA kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai AK eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim • Jauni pilotējami gaisa baloni, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar AK POA, kam pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai AK eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Lietotas lidmašīnas, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam un kurām veikta tehniska apkope atbilstīgi EASA 145. daļai vai attiecīgā gadījumā M daļai, ja tām pievienota EASA 27. veidlapa, eksporta lidojumderīguma sertifikāts vai UK eksporta lidojumderīguma sertifikāts, kas izdots līdz 2008. gada 28. septembrim. • Jauni dzinēji un propelleri, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar AK POA un kam pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Jaunas ierīces, kas atbilst FAA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar AK POA, kurām pievienota EASA 1. veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar Apvienotās Karalistes POA, atbilst FAA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, kam piešķirts FAA projekta apstiprinājums (kam pievienota EASA 1. veidlapa vai JAA pirmā veidlapa, kas izdota līdz 2005. gada 28. septembrim: ➢ Rezerves daļas, neskatoties uz ražojuma un/vai ierīces projekta valsti;

Aviācijas iestāde norādītajā ES dalībvalstī	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
	➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja EASA darbojas kā projekta valsts attiecībā uz ES pieteikuma iesniedzēja projekta izmaiņām. Ja šīs modifikācijas daļas ir saistītas ar EASA papildu tipa sertifikātu (STC), STC jābūt tehniskās īstenošanas procedūru jomā; ➢ Modifikācijas daļas jebkuram ražojumam, ja ASV ir projekta izmaiņu projekta valsts un daļas ir ražotas saskaņā ar ASV projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu (nodalīta projekta valsts un ražošanas valsts).

.

Tehniskās palīdzības darbības, ko veic FAA vārdā	• Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.
Apvienotās Karalistes dokumentācijas atzīšana attiecībā uz daļām, kas ražotas Itālijā saskaņā ar ASV ražojuma apstiprinājumu	• EASA1. veidlapa, autorizēto izmantošanas sertifikātu atzīst attiecībā uz daļām, ko saskaņā ar ASV kvalitātes sistēmu ražojis ražojuma apstiprinājuma saņēmējs pie ražojuma apstiprinājuma saņēmēja piegādātāja, kurš atrodas AK, ja arī piegādātājam ir AK POA tai pašai daļai.

.

Amerikas Savienoto Valstu tehniskais aģents	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
FAA	
Importam ES atzīti ražojumi un saistītā eksporta dokumentācija	• Jauns gaisa kuģis, kas atbilst EASA apstiprinātam projektam, ražots saskaņā ar ASV ražošanas apstiprinājumu un kam pievienota FAA 8130-4 veidlapa un eksporta lidojumderīguma sertifikāts. • Jauni pilotējami gaisa baloni, kas atbilst EASA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ASV ražošanas apstiprinājumu un kam pievienota FAA 8130-4 veidlapa un eksporta lidojumderīguma sertifikāts. • Jauni gaisa kuģi, kas atbilst EASA apstiprinātam projektam, ražoti

Amerikas Savienoto Valstu tehniskais aģents	RAŽOJUMI, EKSPORTA DOKUMENTĀCIJA UN TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS DARBĪBAS
	saskaņā ar ASV ražošanas apstiprinājumu un kam pievienota FAA 8130-4 veidlapa un eksporta lidojumderīguma sertifikāts. • Lietots gaisa kuģis, kas atbilst EASA apstiprinātam projektam un kam veikta tehniska apkope atbilstīgi FAA apstiprinātajai sistēmai (t.i., 14 CFR 43., 65., 121., 125., 135., 145. vai 129.14. daļa), ja tam pievienota FAA 8130-4 veidlapa un eksporta lidojumderīguma sertifikāts. • Jauni un pārbūvēti dzinēji un propelleri, kas atbilst EASA apstiprinātam projektam, ražoti saskaņā ar ASV ražošanas apstiprinājumu, kam pievienota FAA 8130-4 veidlapa un eksporta lidojumderīguma sertifikāts. • Jaunas ierīces, kuras atbilst EASA apstiprinātam projektam, ražotas saskaņā ar ASV ražojuma apstiprinājumu un kurām pievienota FAA 8130-3 veidlapa un autorizēts izmantošanas sertifikāts. • Tālāk norādītās jaunas daļas, kas ražotas saskaņā ar ASV ražošanas apstiprinājumam, kurš atbilst EASA apstiprināta projekta datiem un piemērotas uzstādīšanai ražojumā vai ierīcē, un kam piešķirts EASA projekta apstiprinājums (kam pievienota FAA 8130-3 veidlapa, autorizēts izmantošanas sertifikāts): ➢ Ražojuma un/vai ierīces rezerves daļas, tostarp rezerves daļas saskaņā ar licences līgumu EASA projekta apstiprinājuma saņēmējam. ➢ Modifikācijas daļas projekta izmaiņām, ja FAA ir projekta valsts projekta izmaiņām vai daļas ir ražotas saskaņā ar EASA projekta apstiprinājuma saņēmēja licences līgumu. ➢ PMA rezerves daļas un modifikācijas daļas, kā noteikts tehniskās īstenošanas procedūrās, ja tām pievienota FAA 8130-3 veidlapa ar atbilstošiem applicinošiem paziņojumiem.
Tehniskās palīdzības darbības, ko veic *EASA* vārdā	• Projekta dati (atbilstības apliecinājumi) un testu apliecināšana. • Ražojuma uzraudzība un kontrole, ko veic kā tehnisko palīdzību. • Atbilstības pārbaude.

2. PIELIKUMS:

TEHNISKĀ APKOPE

1. MĒRĶIS UN JOMA

Puses ir novērtējušas viena otras standartus un sistēmas attiecībā uz to remonta staciju/tehniskās apkopes organizāciju apstiprināšanu, kuras veic civilās aeronavigācijas ražojumu tehnisko apkopi. Saskaņā ar nolīguma 4.A pantu šis pielikums attiecas uz atbilstības atzinumu, apstiprinājumu un dokumentācijas savstarpēju atzīšanu, kā arī tehnisko palīdzību attiecībā uz remonta staciju/tehniskās apkopes organizāciju apstiprināšanu un uzraudzību, kā sīki izklāstīts tā papildinājumos. Neko šajā pielikumā nevar interpretēt, lai ierobežotu puses tiesības rīkoties saskaņā ar šā nolīguma 15. pantu.

2. DEFINĪCJAS

2.1. „Kapitālais remonts" ir process, kas nodrošina, ka aeronavigācijas izstrādājums pilnībā atbilst piemērojamajām ekspluatācijas pielaidēm, kas norādītas tipa sertifikāta saņēmēja vai iekārtas ražotāja pastāvīga lidojumderīguma norādījumos vai datos, ko apstiprinājusi vai atzinusi kompetentā iestāde. Neviena persona nevar raksturot izstrādājumu kā kapitāli remontētu, ja tas nav vismaz izjaukts, notīrīts, pārbaudīts, kā vajadzīgs remontēts, salikts no jauna un pārbaudīts saskaņā ar iepriekš norādītajiem datiem.

2.2. „Pārveidojums vai modifikācija" ir attiecīgā aeronavigācijas ražojuma konstrukcijas, konfigurācijas, darbības un vidi aizsargājošo īpašību izmaiņas vai ekspluatācijas ierobežojumi.

2.3. „FAA apstiprināti dati" ir FAA administratora vai administratora izraudzīta pārstāvja apstiprināti dati, tostarp saskaņā ar 1. pielikumu savstarpēji atzīti EK projekta dati.

2.4. „*EASA* apstiprināti dati" ir EK tehniskā aģenta vai jebkuras šā tehniskā aģenta apstiprinātas organizācijas apstiprināti dati, tostarp saskaņā ar 1. pielikumu savstarpēji atzīti ASV projekta dati.

2.5. „Īpaši nosacījumi" ir tās prasības Amerikas Savienoto Valstu Federālo noteikumu kodeksa 14. sadaļas 43. daļā un 145. daļā (še turpmāk attiecīgi 14 CFR 43. daļa vai 145. daļa) vai Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 II pielikumā (še turpmāk ESA 145. daļa), attiecībā uz kurām, pamatojoties uz tehniskās apkopes regulatīvo sistēmu salīdzināšanu, konstatēts, ka tās nav kopējas abām pusēm un ir pietiekami nozīmīgas, lai tām pievērstu vērību.

3. KOPĒJA KOORDINĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

3.1. Sastāvs

3.1.1. Ar šo tiek izveidota Apvienotā tehniskās apkopes koordinācijas padome (*JMCB*), kura atskaitās Divpusējai uzraudzības padomei un kuru kopīgi vada *EASA* par organizāciju apstiprināšanu atbildīgais direktors un FAA par lidojumu standartiem atbildīgais direktors. Tajā ir katra tehniskā aģenta attiecīgi pārstāvji, kuri atbild par kvalitātes vadības sistēmu uzturēšanu un attiecīgā gadījumā noteikumu izstrādi.

3.1.2. Kopējā vadība var aicināt papildu dalībniekus, lai atvieglotu *JMBC* pilnvaru izpildi.

3.2. Pilnvaras

3.2.1. *JMCB* tiekas vismaz reizi gadā, lai nodrošinātu efektīvu šā pielikuma darbību un īstenošanu. Tās funkcijas ir:

a) izstrādāt, apstiprināt un pārskatīt sīki izklāstītus norādījumus, ko paredzēts izmantot procesos, uz kuriem attiecas šis pielikums;

b) informācijas apmaiņa par galvenajiem drošības jautājumiem un rīcības plānu izstrāde to risināšanai;

c) nodrošināt konsekventu šā pielikuma piemērošanu;

d) risināt tehniskus jautājumus, kuri ir tehnisko aģentu pienākumu ietvaros, un izskatīt citus tehniskos jautājumus, kurus nevar atrisināt zemākā organizatoriskā līmenī;

(e) izstrādāt, apstiprināt un pārskatīt sīki izstrādātus norādījumus, ko paredzēts izmantot pārejai, sadarbībai, palīdzībai, informācijas apmaiņai un līdzdalībai vienam otra kvalitātes iekšējās revīzijās, standartizācijas un paraugu ņemšanas pārbaudēs attiecībā uz tehnisko apkopi, kvalitātes vadību un standartizācijas sistēmām;

f) uzturēt šā pielikuma 2. papildinājumā norādīto aviācijas iestāžu sarakstu atbilstoši Divpusējās uzraudzības padomes pieņemtajiem lēmumiem;

g) ierosināt Divpusējai uzraudzības padomei šā pielikuma grozījumus.

3.2.2. *JMCB* ziņo par neatrisinātiem jautājumiem Divpusējai uzraudzības padomei un nodrošina Divpusējās uzraudzības padomes attiecībā uz šo pielikumu pieņemto lēmumu īstenošanu.

4. ĪSTENOŠANA

4.1. Saskaņā ar šā pielikuma noteikumiem puses vienojas, ka to tehniskie aģenti par pamatu sertifikātu izdošanai un nepārtrauktam derīgumam atzīst remonta staciju/tehniskās apkopes organizāciju pārbaudes un uzraudzību, ko veic otrs tehniskais aģents vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes attiecībā uz atzinumiem par atbilstību to attiecīgajām prasībām.

4.2. Tehniskā aģenta saskaņā ar šo pielikumu izdotais sertifikāts nedrīkst pārsniegt otra tehniskā aģenta vai aviācijas iestādes izdotā sertifikāta klases vai ierobežojumus.

4.3. FAA sertifikāti

4.3.1. Neskarot FAA administratora rīcības brīvību saskaņā ar 14 CFR 145. daļu, tehniskās apkopes organizācijai izdod FAA sertifikātu un darbību specifikācijas, ja to tehniskās apkopes veikšanai apstiprinājusi šā pielikuma 2. papildinājumā norādītā aviācijas iestāde saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 II pielikumu, tā atbilst šajā pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, tostarp FAA īpašajiem nosacījumiem, kas izklāstīti 1. pielikumā, un aviācijas iestāde izdevusi ieteikumu vai indosamentu FAA sertifikācijai.

4.3.2. FAA sertifikāts attiecas tikai uz papildu stacionārām tehniskās apkopes stacijām, kuras atrodas 2. pielikumā norādītā dalībvalstī. Katra papildu stacionāra tehniskās apkopes vieta ir arī 2. pielikumā norādītās aviācijas iestādes uzraudzībā.

4.3.3. FAA sertifikāts attiecas tikai uz operatīvās tehniskās apkopes stacijām, kas atrodas ES dalībvalstī un ir 2. pielikumā norādītas aviācijas iestādes uzraudzībā.

4.4. *EASA* sertifikāti

4.4.1. Remonta stacijai izdod *EASA* sertifikātu, kā sīki izklāstīts 4. pielikumā, ja to tehniskās apkopes veikšanai apstiprinājusi FAA saskaņā ar 14 CFR 145. daļu, tā atbilst šajā pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, tostarp *EASA* īpašajiem nosacījumiem, kas izklāstīti 1. pielikumā, un FAA izdevusi ieteikumu vai indosamentu *EASA* apstiprinājumam, izņemot, ja *EASA* izpilddirektors konstatē, ka šāda darbība nav vajadzīga ES dalībvalstī reģistrētu vai projektētu aeronavigācijas ražojumu vai šajos ražojumos uzstādītu daļu tehniskai apkopei vai pārveidošanai, vai ja *EASA* resursi neļauj izskatīt pieteikumu.

4.4.2. *EASA* sertifikāts attiecas tikai uz operatīvās tehniskās apkopes stacijām, kuras atrodas Amerikas Savienoto Valstu teritorijā.

4.5. Tehniskie aģenti un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes:

a) sniedz ieteikumus vai indosamentus FAA remonta staciju sertificēšanai un *EASA* tehniskās apkopes organizāciju sertificēšanai;

b) veic uzraudzību un sniedz ziņojumus par tehniskās apkopes organizāciju Eiropas Kopienā un remonta staciju Amerikas Savienotās Valstīs pastāvīgu atbilstību šajā pielikumā izklāstītajām prasībām;

c) atzīst vai attiecīgā gadījumā apstiprina papildinājumu organizācijas rokasgrāmatai/izklāstam, ko iesniedzis pieteikuma iesniedzējs un kas atzīts par atbilstošu 1. pielikumam;

d) ievēro 3. papildinājumā norādītās procedūras.

4.6. Katras puses tehniskais aģents vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestāde pēc pieprasījuma sniedz tehnisko palīdzību tehniskās apkopes darbībām otras puses tehniskajam aģentam vai attiecīgā gadījumā aviācijas iestādei, lai sekmētu šā pielikuma mērķus. Tehniskie aģenti vai aviācijas iestādes var atteikties sniegt šādu tehnisko palīdzību resursu trūkuma dēļ, ja tehniskās apkopes darbība nav šā pielikuma jomā vai nav regulatīvas saistības ar objektu. Šādas palīdzības jomas var ietvert, neaprobežojoties ar to:

a) pēc pieprasījuma izmeklēšanas veikšanu un ziņošanu par to;

b) pēc pieprasījuma informācijas iegūšanu un sniegšanu ziņojumu sagatavošanai.

4.7. Tehniskie aģenti var veikt neatkarīgas remonta staciju/tehniskās apkopes organizāciju pārbaudes, ja tā pamatā ir konkrētas bažas attiecībā uz drošību saskaņā ar šā nolīguma 15.B pantu.

4.8. Puses vienojas, ka tehnisko apkopi un pārveidojumus vai modifikācijas, ko veic civilās aeronavigācijas ražojumiem vienas puses regulatīvā kontrolē, var pabeigt un šo ražojumu nodot atpakaļ ekspluatācijā remonta stacija/tehniskās apkopes organizācija otras puses regulatīvā kontrolē, ja tas ir bijis apstiprināts saskaņā ar šā pielikuma noteikumiem.

4.9. Puses vienojas, ka ārkārtas un nestandarta tehnisko apkopi var veikt ārpus nolīguma 12. pantā norādītās teritorijas, lai ar iepriekšēju atļauju veiktu gaisa kuģa vai sastāvdaļas tehnisko apkopi. Atļauju ārkārtas vai nestandarta tehniskajai apkopei piešķir saskaņā ar *JMCB* noteiktām procedūrām.

4.10. Jebkuras puses civilās aviācijas organizāciju, tostarp tehnisko aģentu un aviācijas iestāžu procedūru vai standartu pārskatīšana var ietekmēt pamatu, atbilstoši kuram izpilda šo pielikumu. Attiecīgi puses ar tehnisko aģentu un atbilstošā gadījumā aviācijas iestāžu starpniecību cik drīz vien iespējams informē viena otru par šādu izmaiņu plāniem un apspriež, kādā mērā šādas plānotās izmaiņas ietekmē šā pielikuma pamatu. Ja apspriešanās saskaņā ar šā nolīguma 15.C pantu beidzas ar vienošanos grozīt šo pielikumu, puses cenšas nodrošināt, ka šāds grozījums stājas spēkā vienlaicīgi vai pēc iespējas drīz pēc tam, kad stājās spēkā izmaiņa, sakarā ar ko šāds grozījums tika izdarīts.

5. SAZIŅA UN SADARBĪBA

5.1. Puses ar *JMCB* starpniecību attiecībā uz dažādiem šā pielikuma tehniskiem aspektiem apmainās ar kontaktpunktu sarakstu. Šo sarakstu uztur tehniskie aģenti.

5.2. Visa saziņa pušu starpā, tostarp izskatīšanai vai apstiprināšanai iesniegtā dokumentācija, kā sīki izklāstīts šajā pielikumā, ir angļu valodā.

5.3. Ja rodas steidzamas vai neparastas situācijas, tehnisko aģentu un attiecīgā gadījumā aviācijas iestāžu kontaktpunkti sazinās un nodrošina, ka tiek veikti atbilstoši tūlītēji pasākumi.

6. KVALIFIKĀCIJAS PRASĪBAS ATBILSTĪBAS ATZINUMU ATZĪŠANAI

6.1. Pamatprasības

6.1.1. Katras puses tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes otras puses tehniskajam aģentam parāda savas attiecīgās sistēmas remonta staciju/tehniskās apkopes organizāciju regulatīvai uzraudzībai. Lai veiktu remonta staciju/tehniskās apkopes organizāciju uzraudzību otras puses vārdā, katras puses tehniskie aģenti un attiecīgā gadījumā aviācijas iestādes jo īpaši pierāda efektīvu un atbilstošu:

a) juridisko un regulatīvo struktūru;

b) organizatorisko struktūru;

c) resursus, tostarp pietiekami kvalificētus darbiniekus;

d) apmācību programmu;

e) iekšējās politikas, procesus un procedūras;

f) dokumentāciju un lietvedību;

g) darbojošos sertifikācijas un uzraudzības programmu;

h) pilnvaras attiecībā uz reglamentētajām organizācijām.

6.2. Sākotnējā uzticība

6.2.1. Pēc uzticības veidošanas procesa, kas īstenots šā nolīguma noslēgšanas nolūkā, tehniskie aģenti un aviācijas iestādes, kas šā nolīguma spēkā stāšanās dienā norādītas šā pielikuma 2. papildinājumā, ievēro šā pielikuma prasības.

6.2.2.. Ja *JMCB* konstatē, ka aviācijas iestāde ir veiksmīgi izturējusi novērtējumu attiecībā uz atbilstību šā pielikuma prasībām, tā ierosina Divpusējai uzraudzības padomei iekļaut aviācijas iestādi 2. papildinājumā.

6.3. Pastāvīga uzticība

6.3.1. Tehniskie aģenti un aviācijas iestādes saskaņā ar JMCB procedūrām turpina apliecināt efektīvu uzraudzību, kā sīki izklāstīts 6.1.1. punktā.

a) Jo īpaši tehniskie aģenti un aviācijas iestādes:

i) ir tiesīgas piedalīties viena otras kvalitātes revīzijās, standartizācijas un paraugu ņemšanas pārbaudēs, kā arī izveidot ikgadēju paraugu ņemšanas pārbaužu grafiku, tostarp iespējamās izmaiņas, ja tas vajadzīgs, lai pielāgotos apstākļiem;

ii) veic pārbaudes, kā izklāstīts 6.3.1. punkta a) apakšpunktā un i) apakšpunktā;

iii) nodrošina, ka reglamentētās organizācijas nodrošina piekļuvi abiem tehniskajiem aģentiem, lai veiktu revīzijas un pārbaudes;

iv) padara pieejamus kvalitātes revīziju, standartizācijas un paraugu ņemšanas pārbaudes ziņojumus, kas piemērojami šim pielikumam;

v) padara pieejamu atbilstošu personālu, lai piedalītos paraugu ņemšanas pārbaudē;

vi) padara pieejamu tehniskās apkopes organizācijas dokumentāciju, pārbaužu ziņojumus, tostarp īstenotos izpildes nodrošināšanas pasākumi;

vii) aviācijas iestādes birojā nodrošina palīdzību saistībā ar paskaidrojumiem, kad tiek pārbaudīta tehniskās apkopes organizācijas iekšējā lietvedība un dokumentācija, kas reģistrēta attiecīgās valsts valodā;

viii) palīdz viena otrai sagatavojot slēdzienus saistībā ar veiktajām pārbaudēm un

ix) nodrošina, ka jebkādas paraugu ņemšanas pārbaudes ir noteiktas un balstītas uz riska analīzi un objektīviem kritērijiem, neskarot tehnisko aģentu rīcības brīvību.

b) Tehniskie aģenti pēc iespējas drīz informē viens otru, ja tehniskais aģents vai aviācijas iestāde nespēj izpildīt šā punkta prasības. Ja kāds no tehniskajiem aģentiem uzskata, ka tehniskā kompetence vairs nav atbilstoša, tehniskie aģenti apspriežas un ierosina rīcības plānu, tostarp jebkādus nepieciešamos labošanas pasākumus, lai novērstu trūkumus.

c) Ja tehniskais aģents vai aviācijas iestāde nelabo trūkumus rīcības plānā norādītajā termiņā, katrs tehniskais aģents var jautājumu iesniegt izskatīšanai *JMCB*.

d) Ja puse paredz pārtraukt tehniskā aģenta vai aviācijas iestādes veikto atzinumu vai apstiprinājumu atzīšanu, puse nekavējoties informē par to otru pusi saskaņā ar nolīguma 18.A pantu.

7. PAZIŅOJUMS PAR IZMEKLĒŠANU VAI IZPILDES NODROŠINĀŠANAS PASĀKUMIEM

7.1. Saskaņā ar nolīguma 8. panta noteikumu katra puse ar savu tehnisko aģentu un attiecīgā gadījumā aviācijas iestāžu starpniecību nekavējoties paziņo viena otrai par jebkādām izmeklēšanas un turpmākām slēgšanas darbībām par remonta stacijas/tehniskās apkopes organizācijas, kura ir otras puses regulatīvā uzraudzībā, neatbilstību šā pielikuma jomā, kas var beigties ar izpildes nodrošināšanas pasākumu sankciju veidā vai paredzot sertifikāta atcelšanu, pārtraukšanu vai ierobežošanu.

7.2. Paziņojumu nosūta uz atbilstošu otras puses kontaktpunktu, kurš norādīts šā pielikuma 5. punktā minētajā sarakstā.

7.3. Puses saglabā tiesības veikt šādu izpildes nodrošināšanas pasākumu. Tomēr dažos gadījumos puse var izvēlēties pārskatīt otras puses veikto korektīvo darbību. Izpildes nodrošināšanas apspriešanas procesu saskaņā ar šo pielikumu regulāri kopīgi pārskata *JMCB*.

7.4. Ja tiek atcelts vai pārtraukts remonta stacijas FAA 14 CFR 145. daļas sertifikāts vai saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 II pielikumu apstiprinātas tehniskās apkopes organizācijas sertifikāts, tehniskais aģents un attiecīgā gadījumā aviācijas iestāde paziņo otram tehniskajam aģentam par atcelšanu vai pārtraukšanu.

8. PĀREJAS NOTEIKUMI

8.1. Attiecībā uz apstiprinājumu pāreju, kas izdoti saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem starp Amerikas Savienotajām Valstīm un nolīguma 1. pielikumā norādītajām Eiropas Kopienas dalībvalstīm, un ir spēkā šā pielikuma spēkā stāšanās dienā, puses vienojas par šādiem pārejas noteikumiem:

8.2. Neraugoties uz 16.C pantu, tehniskā aģenta vai aviācijas iestādes atbilstoši Tehniskās apkopes īstenošanas procedūrām (šeit turpmāk MIP) izdotos remonta stacijas/tehniskās apkopes organizācijas apstiprinājumus saskaņā ar nolīguma 1. pielikumā norādītajiem un šā pielikuma spēkā stāšanās dienā spēkā esošiem divpusējiem nolīgumiem šā nolīguma puses uzskata par derīgiem saskaņā ar

noteikumiem, kā atzīts saskaņā ar norādītajiem nolīgumiem, divus gadus no šā pielikuma stāšanās spēkā, ja remonta stacija/tehniskās apkopes organizācija, kura saņēma šādus apstiprinājumus, saglabā atbilstību MIP īpašajiem nosacījumiem, ar grozījumiem, līdz laikam, kad tā pāriet uz šā pielikuma īpašajiem nosacījumiem.

9. NODOŠANAS NOTEIKUMI

Puses vienojas, ka to remonta staciju apstiprinājumu pāreju, kuras atrodas 2. pielikumā norādītajā dalībvalstīs, tiešā FAA uzraudzībā pabeidz šā pielikuma spēkā stāšanās datumā saskaņā ar šādiem nodošanas noteikumiem:

– pirms remonta staciju nodošanas aviācijas iestādei jāpabeidz sava personāla apmācība par procedūrām, kas saistītas ar šo nolīgumu, šo pielikumu un FAA īpašajiem nosacījumiem;

– kad pietiekams darbinieku skaits ir pabeidzis apmācību, lai nodrošinātu nodoto objektu uzraudzību saskaņā ar šo pielikumu, FAA nodod kvalificētu 14 CFR 145. daļas remonta staciju pārbaudes, uzraudzības un kontroles darbības attiecīgai aviācijas iestādei;

– nodošana aviācijas iestādēm notiek divos gados pēc šā pielikuma spēkā stāšanās datuma saskaņā ar *JMCB* apstiprinātām procedūrām.

10. MAKSAS

Maksas piemēro saskaņā ar šā nolīguma 14. pantu un saskaņā ar piemērojamajām regulatīvajām prasībām.

1. papildinājums

ĪPAŠIE NOSACĪJUMI

1. *EASA* ĪPAŠIE NOSACĪJUMI, KAS PIEMĒROJAMI ASV BĀZĒTĀM REMONTA STACIJĀM

1.1. Lai remonta staciju varētu apstiprināt saskaņā ar *EASA* 145. daļu atbilstīgi šā pielikuma noteikumiem, tai jāatbilst visiem tālāk izklāstītajiem īpašajiem nosacījumiem.

1.1.1. Remonta stacija iesniedz pieteikumu *EASA* pieņemamā formā un veidā.

a) Pieteikumā gan sākotnējā *EASA* sertifikāta, gan tā pagarinājuma saņemšanai ir paziņojums, kas pierāda, ka *EASA* sertifikāts un/vai novērtējums ir nepieciešams ES dalībvalstī reģistrētu vai projektētu aeronavigācijas ražojumu vai tajos uzstādītu daļu tehniskai apkopei vai pārveidošanai.

b) Remonta stacija nodrošina savas Remonta stacijas rokasgrāmatas (RSM) papildinājumu, ko *EASA* vārdā pārbaudījusi un atzinusi FAA. Visus pārskatītos papildinājumus jāapstiprina FAA. Papildinājumā ir:

i) remonta stacijas atbildīgā vadītāja paziņojums, kā noteikts pašreizējā *EASA* 145. daļas variantā, ar ko remonta stacijai uzliek pienākumu ievērot šo pielikumu un norādītos īpašos nosacījumus;

ii) sīki izklāstītas procedūras neatkarīgas kvalitātes uzraudzības sistēmas darbībai, tostarp visu daudzo objektu un operatīvās tehniskās apkopes staciju uzraudzībai Amerikas Savienoto Valstu teritorijā;

iii) procedūras gaisa kuģa nodošanai lietošanā vai apstiprināšanai nodošanai atpakaļ lietošanā, kas atbilst *EASA* 145. daļas prasībām un FAA 8130-3 veidlapas izmantošanai gaisa kuģa sastāvdaļām, kā arī jebkura cita informācija, ko pieprasa attiecīgi īpašnieks vai operators;

iv) ar lidmašīnas korpusu/gaisa kuģi saistītiem objektiem — procedūras, lai nodrošinātu, ka lidojumderīguma sertifikāts un lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts ir derīgs pirms dokumenta izdošanas nodošanai ekspluatācijā;

v) procedūras, lai nodrošinātu, ka remonti un izmaiņas, kā noteikts *EASA* prasībās, tiek veiktas saskaņā ar *EASA* apstiprinātiem datiem;

vi) procedūra remonta stacijai, lai nodrošinātu, ka FAA apstiprinātā sākotnējā un atkārtotā apmācību programma un jebkāda pārskatīta programma ietver apmācību par cilvēka faktoru;

vii) procedūras ziņošanai *EASA*, gaisa kuģa projekta organizācijai un klientam vai operatoram par lidojumam nederīgiem stāvokļiem, kā to pieprasa ar *EASA* 145. daļu par civilās aeronavigācijas ražojumiem;

viii) procedūras, lai nodrošinātu klienta vai operatora darba pasūtījuma vai līguma pabeigtību un atbilstību tam, ieskaitot izziņotās *EASA* lidojumderīguma direktīvas un citus izziņotos obligātos norādījumus;

iv) procedūras, lai nodrošinātu, ka darbuzņēmēji ievēro šo īstenošanas procedūru noteikumus, tas ir, izmanto *EASA* apstiprinātu 145. daļas organizāciju vai, ja izmanto organizāciju, kurai nav *EASA* 145. daļas apstiprinājuma, remonta stacija, kura ražojumu nodod atpakaļ izmantošanā, ir atbildīga par tā lidojumderīgumu;

x) procedūras, lai attiecīgā gadījumā atļautu periodiski strādāt ārpus noteiktas (stacionāras) vietas;

xi) procedūras, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģa tehniskajai apkopei bāzē ir pieejami atbilstoši segti angāri.

1.2. Lai remonta stacijas saglabātu savu apstiprinājumu saskaņā ar *EASA* 145. daļu atbilstīgi šā pielikuma noteikumiem, tām jāatbilst tālāk izklāstītajam. FAA pārbauda, vai remonta stacija:

a) ļauj *EASA* vai FAA *EASA* vārdā pārbaudīt tās pastāvīgu atbilstību 14 CFR 145. daļas prasībām un šiem īpašajiem nosacījumiem (t.i., *EASA* 145. daļa);

b) atzīst, ka *EASA* var veikt izmeklēšanu un izpildes nodrošināšanas darbību saskaņā ar jebkādiem attiecīgiem EK noteikumiem un *EASA* procedūrām;

c) sadarbojas jebkurā *EASA* izmeklēšanas vai izpildes nodrošināšanas darbībā;

d) joprojām atbilst 14 CFR 43. daļai un 145. daļai un šiem īpašajiem nosacījumiem.

2. FAA ĪPAŠIE NOSACĪJUMI, KAS PIEMĒROJAMI ES BĀZĒTĀM APSTIPRINĀTĀM TEHNISKĀS APKOPES ORGANIZĀCIJĀM (*AMOS*)

2.1. Apstiprināšanai saskaņā ar CFR 145. daļu atbilstīgi šā pielikuma noteikumiem apstiprinātām tehniskās apkopes organizācijām (*AMOS*) jāatbilst visiem tālāk izklāstītajiem īpašajiem nosacījumiem.

2.1.1. Apstiprinātā tehniskās apkopes organizācija iesniedz pieteikumu FAA pieņemamā formā un veidā.

a) Pieteikumā gan sākotnējā FAA sertifikāta, gan tā pagarinājuma saņemšanai ir:

i) paziņojums, kas pierāda, ka FAA remonta stacijas sertifikāts un/vai novērtējums ir nepieciešams ASV reģistrētu vai ārvalstīs reģistrētu aeronavigācijas ražojumu, kurus ekspluatē saskaņā ar 14 CFR noteikumiem, tehniskai apkopei vai pārveidošanai;

ii) tehniskās apkopes funkciju saraksts, ko apstiprinājusi aviācijas iestāde, ar kurām paredzēts noslēgt līgumu vai apakšlīgumu, lai veiktu ASV civilās aeronavigācijas ražojumu tehnisko apkopi;

iii) ja tiek pārvadātas bīstamas preces, rakstisks apstiprinājums, kurā pierādīts, ka visi iesaistītie darbinieki ir apmācīti bīstamu preču pārvadāšanai saskaņā ar *ICAO* standartiem.

b) Apstiprinātā tehniskās apkopes organizācija nodrošina savam tehniskās apkopes organizācijas pašraksturojumam (*MOE*) papildinājumu angļu valodā, kuru apstiprinājusi aviācijas iestāde un glabā apstiprinātajā tehniskajā apkopes organizācijā. Kad papildinājumu apstiprinājusi aviācijas iestāde, uzskata, ka to atzinusi FAA. Visus pārskatītos papildinājumus apstiprina aviācijas iestāde. FAA tehniskās apkopes organizācijas pašraksturojuma papildinājumā ir:

i) parakstīts un datēts atbildīgā vadītāja paziņojums, kas uzliek organizācijai pienākumu ievērot pielikumu;

ii) kopsavilkums par tās kvalitātes sistēmu, kura aptver arī FAA īpašos nosacījumus;

iii) procedūras gaisa kuģa nodošanai lietošanā vai apstiprināšanai nodošanai atpakaļ lietošanā atbilstoši 14 CFR 43. daļas prasībām un *EASA* 1. veidlapas izmantošanai attiecībā uz sastāvdaļām. Tas ietver informāciju, kas prasīta 14 CFR 43.9 iedaļā un 43.11. iedaļā, kā arī jebkuru citu informāciju, ko pieprasa sagatavot vai glabāt angļu valodā attiecīgā gadījumā īpašnieks vai operators;

iv) procedūras ziņošanai FAA par kļūmēm, nepareizu darbību vai defektiem un aizdomām par neapstiprinātām daļām, kuras atklātas vai paredzēts uzstādīt ASV aeronavigācijas ražojumos;

v) procedūras FAA informēšanai par jebkādām izmaiņām operatīvās tehniskās apkopes stacijās, kuras:

1) atrodas ES dalībvalstī,

2) veic tehnisko apkopi ASV reģistrētam gaisa kuģim,

3) ietekmētu FAA operāciju specifikācijas;

vi) procedūras papildu stacionāro vietu kvalifikācijai un uzraudzībai šā pielikuma 2. papildinājumā norādītajās ES dalībvalstīs;

vii) procedūras, lai pārbaudītu, ka visas darbuzņēmējam/apakšuzņēmējam ar līgumu nodotās darbībās ir noteikumi par FAA nesertificētu avotu, lai nodotu izstrādājumu apstiprinātai tehniskās apkopes organizācijai galīgai pārbaudei/testēšanai un nodotu atpakaļ lietošanā;

viii) procedūras ceturkšņa izmantošanas ziņojumu iesniegšanai FAA, kur norādīti 10 galvenie darbuzņēmēji/apakšuzņēmēji (tehniskās apkopes ārpuspakalpojumu sniedzēji);

ix) procedūras, lai nodrošinātu, ka lielus remontus un lielus pārveidojumus/izmaiņas (kā noteikts 14 CFR) veic saskaņā ar FAA apstiprinātiem datiem;

x) procedūras, lai nodrošinātu atbilstību gaisa pārvadātāja Pastāvīga lidojumderīguma uzturēšanas programmai (*CAMP*), tostarp tehniskās apkopes atdalīšanai no to izstrādājumu pārbaudes, kurus gaisa pārvadātājs/klients identificējis kā izstrādājumus, kas jāpārbauda (RII);

xi) procedūras, lai nodrošinātu atbilstību ražotāja tehniskās apkopes rokasgrāmatām vai pastāvīga lidojumderīguma norādījumiem (ICA) un norādījumiem par rīcību attiecībā uz novirzēm. Procedūras, lai nodrošinātu, ka tehniskās apkopes personālam darba veikšanas laikā ir pieejamas visas pašreizējās un piemērojamās FAA publicētās lidojumderīguma direktīvas (AD);

xii) procedūras, lai apliecinātu, ka apstiprinātās tehniskās apkopes organizācijas uzraudzītāji un darbinieki, kas atbildīgi par ASV aeronavigācijas ražojumu galīgo pārbaudi un nodošanu atpakaļ lietošanai, spēj lasīt, rakstīt un saprast angļu valodā;

xiii) procedūras, lai attiecīgā gadījumā atļautu periodiski strādāt ārpus noteiktas (stacionāras) vietas.

2.2. Lai turpinātu būt apstiprinātas saskaņā ar 14 CDR 43. daļu un 145. daļu atbilstīgi šā pielikuma noteikumiem, apstiprinātās tehniskās apkopes organizācijas atbilst tālāk izklāstītajam. Aviācijas iestāde pārbauda, vai apstiprinātā tehniskās apkopes organizācija:

a) ļauj FAA vai aviācijas iestādei FAA vārdā pārbaudīt tās pastāvīgu atbilstību *EASA* 145. daļas prasībām un šiem īpašajiem nosacījumiem (t.i., 14 CFR 43. daļa un 145. daļa);

b) FAA var uzsākt izmeklēšanas un izpildes nodrošināšanu saskaņā ar FAA noteikumiem un direktīvām;

c) apstiprinātā tehniskās apkopes organizācija sadarbojas jebkurā izmeklēšanas vai izpildes nodrošināšanas darbībā;

d) apstiprinātajai tehniskās apkopes organizācija joprojām atbilst *EASA* 145. daļai un šiem īpašajiem nosacījumiem;

e) ja regulatīvā atbilstība ir saglabāta, tas ļauj FAA atjaunot apstiprinātās tehniskās apkopes organizācijas sākotnējo sertifikāciju pēc 12 mēnešiem un pēc tam pēc katriem 24 mēnešiem.

2 papildinājums

Tehniskie aģenti, kurus uzskata par kvalificētiem šā pielikuma mērķiem:

Federālā Aviācijas administrācija

Eiropas Aviācijas drošības aģentūra

Tālāk norādīto ES dalībvalstu aviācijas iestādes uzskata par kvalificētām šā pielikuma mērķiem:

Austrijas Republika

Beļģijas Karaliste

Čehijas Republika

Dānijas Karaliste

Somijas Republika

Francijas Republika

Vācijas Federatīvā Republika

Īrija

Itālijas Republika

Luksemburgas Lielhercogiste

Maltas Republika

Nīderlandes Karaliste

Polijas Republika

Portugāles Republika

Spānijas Karaliste

Zviedrijas Karaliste

Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste

AVIĀCIJAS IESTĀDES PROCEDŪRAS

Aviācijas iestāde, darbojoties FAA vārdā, atbilstoši saskaņotiem *JMCB* norādījumiem un procedūrām veic šādas darbības.

1) Attiecībā uz sākotnējo tehniskās apkopes organizācijas pieteikumu:

   a) pārbauda pieteikuma iesniedzēja dokumentāciju FAA sertifikāta izsniegšanai;

   b) nodrošina pieteikuma iesniedzējam visas atbilstošās procedūras;

   c) pārbauda un sniedz FAA visu pirms pieteikuma nepieciešamo informāciju;

   d) pārbauda un apstiprina pieteikuma iesniedzēja papildinājumu tehniskās apkopes organizācijas pašraksturojumam;

   e) veic atzītās tehniskās apkopes organizācijas revīziju/pārbaudi attiecībā uz atbilstību piemērojamajiem metodiskajiem materiāliem;

   f) apstiprina un iesniedz FAA pilnīgu pieteikuma dokumentācijas komplektu, tostarp uzraudzības ziņojumu eksemplāru un parakstītu ieteikumu FAA sertifikācijai;

   g) saglabā pašreizējā FAA papildinājuma eksemplāru.

2) Tehniskās apkopes organizācijas FAA sertifikāta pagarināšanai:

   Pagarināšanu veic 12 mēnešus pēc sākotnējās sertifikācijas un pēc tam pēc katriem 24 mēnešiem,

   a) pārbauda pieteikuma iesniedzēja FAA sertifikāta dokumentāciju;

   b) pārbauda, vai ir veikta vajadzīgā objekta pārbaude(es);

   c) pārbauda un apstiprina jebkuru AMO tehniskās apkopes organizācijas pašraksturojuma FAA papildinājuma grozījumu;

   d) informē FAA par jebkādiem konstatējumiem attiecībā uz pabeigtu objekta pārbaudi;

   e) apstiprina un iesniedz FAA pilnīgu pieteikuma dokumentācijas komplektu, tostarp uzraudzības ziņojumu eksemplāru un parakstītu ieteikumu FAA sertifikāta pagarināšanu.

3) FAA sertifikāta izmaiņām vai grozīšanai:

   a) nodrošina, ka visas izmaiņas vai grozījumi ietver vismaz pieteikuma iesniegšanu;

b) operatīvās tehniskās apkopes staciju vai stacionāru vietu pievienošanai iesniedz FAA ziņojumu un rekomendāciju.

EASA 3. VEIDLAPA — ASV APSTIPRINĀJUMA SERTIFIKĀTS

APSTIPRINĀJUMA SERTIFIKĀTS

ATSAUCE *EASA*.145.XXXX

Ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1592/2002 9. panta 2. punkta noteikumus un divpusējo nolīgumu, kurš pašlaik ir spēkā starp Eiropas Kopienu un Amerikas Savienotajām Valstīm, Eiropas Aviācijas Drošības aģentūra (*EASA*) ar šo apstiprina, ka:

UZŅĒMUMA NOSAUKUMS

ADRESE

ADRESE

ADRESE

ir 145. daļas tehniskās apkopes organizācija, kas apstiprināta veikt tehnisko apkopi ražojumiem, kuri norādīti FAA aviācijas aģentūras sertifikātā un pievienotajās operāciju specifikācijās, un izdod attiecīgus sertifikātus par nodošanu lietošanā, izmantojot iepriekš minēto atsauci saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

1. Apstiprinājuma joma ir ierobežota ar to, kas norādīta 14 CFR 145. daļā aviācijas aģentūras remonta stacijas sertifikātā un pievienotajās operāciju specifikācijas, darbam, ko veic Amerikas Savienotajās Valstīs (ja vien *EASA* konkrētā gadījumā nav vienojusies citādi).

2. Apstiprinājuma joma nepārsniedz *EASA* 145. daļā atļautās klases, kā sīki izklāstīts Regulā (EK) Nr. 2042/2003.

3. Šis apstiprinājums pieprasa pastāvīgu atbilstību 14 CFR 145. daļai un atšķirībām, kas norādītas Tehniskās īstenošanas procedūrās, tostarp FAA 8130-3 veidlapas lietošana sastāvdaļu, līdz pat spēka iekārtām un tās ieskaitot, nodošanai lietošanā/nodošanai atpakaļ lietošanā.

4. Sertifikātos nodošanai atpakaļ lietošanā jānorāda iepriekš norādītais *EASA* 145. daļas apstiprinājuma atsauces numurs un 14 CFR 145. daļas aviācijas aģentūras sertifikāta numurs.

5. Saskaņā ar atbilstību iepriekšminētajiem nosacījumiem šis apstiprinājums ir spēkā līdz:

   [divu gadu derīguma termiņš],

   ja uzņēmums no apstiprinājuma nav atteicies, tas nav aizstāts vai atcelts.

Izdošanas datums:

Parakstīts

EASA vārdā