KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 14.6.2007
KOM(2007) 325 wersja ostateczna

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

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania umowy między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia umowy między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

(przedstawione przez Komisję)

UZASADNIENIE

1. WSTĘP

1. W dniu 24 listopada 2003 r. Komisja wniosła do Rady o upoważnienie do prowadzenia rokowań ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie wzajemnego uznawania ustaleń certyfikacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i zgodności z zasadami ochrony środowiska.

2. Rada udzieliła takiego upoważnienia w dniu 9 marca 2004 r. i zwróciła się do Komisji o przeprowadzenie tych rokowań zgodnie ze zbiorem wytycznych negocjacyjnych oraz powołała specjalny komitet mający służyć pomocą w tym zadaniu.

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

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

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

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

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

   (a) stopniowe zbliżanie wymogów oraz procesów regulacyjnych przewidzianych w przepisach obu stron;

   (b) budowanie zaufania do systemów certyfikacji obu stron tak, aby właściwe organy państw członkowskich mogły wykonywać w imieniu właściwego organu Stanów Zjednoczonych Ameryki – Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA), w racjonalnym czasie, zadania, które są konieczne dla wdrażania rozporządzenia (WE) nr 1592/2002;

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

   (d) wzmocnienie współpracy poprzez wprowadzenie postanowień o regularnych konsultacjach między stronami w celu zapewnienia, aby umowa funkcjonowała w sposób zadowalający, w szczególności poprzez

wprowadzenie odpowiednich mechanizmów współpracy w celu weryfikacji – na zasadach wzajemności – ciągłej zdolności i potencjału organów regulacyjnych zaangażowanych w wykonywanie umowy;

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

2. PROCES NEGOCJACYJNY

6. Rokowania ze Stanami Zjednoczonymi skupiały się na sposobach umożliwienia wzajemnego uznawania zatwierdzeń poświadczających zdatność do lotu statków powietrznych, podzespołów i urządzeń w nich zainstalowanych oraz zatwierdzeń certyfikujących instytucje zaangażowanie w ich projektowanie, produkcję i obsługę techniczną. Zatwierdzenia te miałyby być wydawane przez którąkolwiek ze stron przy zastosowaniu określonych procedur dotyczących zdatności do lotu oraz obsługi technicznej.

7. W trakcie rokowań obie strony zadecydowały, aby określić szczegóły tych procedur w odrębnych załącznikach do umowy i wyraźnie stwierdzić w jej treści (patrz art. 4.F), że zarówno umowa, jak i załączniki do niej są równie wiążące dla stron. Było to konieczne, gdyż uprzednio i do chwili obecnej, umowy dwustronne między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, w tym Stanami Zjednoczonymi Ameryki, w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego były skonstruowane w taki sposób, że procedury wykonawcze dotyczące szczególnych obszarów, takich jak obsługa techniczna czy zdatność do lotu, były zawarte w dokumentach nie stanowiących integralnej części umowy z państwem trzecim. Były one zawsze uzgadniane między władzami odpowiedzialnymi za lotnictwo cywilne, posiadającymi uprawnienia do dokonywania ustaleń roboczych, natomiast umowy dotyczące bezpieczeństwa były negocjowane na szczeblu rządowym .

8. Rokowania były prowadzone równolegle z wdrażaniem środków budowy zaufania:

(a) inspekcje organów krajowych w celu włączenia ich zarówno do procedur wykonawczych dotyczących zdatności do lotu (IPA), jak i do procedur wykonawczych dotyczących obsługi technicznej (MIP). Ponadto sama agencja EASA została poddana audytowi przez FAA w styczniu 2005 r., a w lutym 2006 r. miała miejsce wizyta kontrolna.

(b) „projekty obserwowania certyfikacji”: władze Stanów Zjednoczonych zwróciły się z prośbą, aby FAA mogła śledzić projekty certyfikacyjne realizowane przez EASA w celu zapoznania się z procedurami stosowanymi przez Agencję. FAA oraz EASA uzgodniły, że szereg projektów certyfikacyjnych dotyczących wydawania certyfikatów typu oraz uzupełniających certyfikatów typu będzie obserwowane przez FAA.

9. Od momentu udzielenia upoważnienia do prowadzenia rokowań, oprócz licznych spotkań o charakterze technicznym, oba zespoły negocjacyjne spotkały się 9 razy: Bruksela, 10–11 marca, 12–13 lipca, Waszyngton, 9–10 listopada 2004 r.; Bruksela, 13–14 kwietnia, 14–15 grudnia, Waszyngton, 7–8 lipca 2005 r.; Waszyngton, 29–30 marca, Bruksela, 14 czerwca 2006 r. oraz 1 marca 2007 r.

10. Specjalny komitet powołany przez Radę w związku z udzieleniem Komisji upoważnienia, spotkał się 3 razy w celu dokonania rewizji tekstu: 6 lipca 2006 r., 25 stycznia oraz 19 marca 2007 r.

3. PODSTAWY PRAWNE UMOWY

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

12. Ponadto, wraz z wejściem w życie we wrześniu 2002 r. rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), Wspólnota osiągnęła harmonizację wewnętrzną w dziedzinach objętych tym rozporządzeniem, tzn. początkowej i nieprzerwanej zdatności do lotu (w tym obsługi technicznej) wyrobów lotniczych i ich zgodność z zasadami ochrony środowiska. Rozporządzenie zostało uzupełnione szeregiem środków wykonawczych (rozporządzenie Komisji nr 1702/2003 oraz nr 2042/2003) określających wymogi i procedury obowiązujące wnioskodawców, posiadaczy certyfikatów oraz organy władz dla zapewnienia stałego przestrzegania najważniejszych wymogów oraz celów rozporządzenia podstawowego. Proponowana umowa ma wpływ na powyższe prawodawstwo wspólnotowe, w rozumieniu orzecznictwa w sprawie AETR.

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

4. STRUKTURA UMOWY

14. Wynegocjowana umowa ma w ogólnym zakresie strukturę „klasycznej" umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, czyli „BASA", jak są zwane istniejące dwustronne umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi a Stanami Zjednoczonymi Ameryki. Podobnie jak w przypadku umów „BASA", przedmiotowa umowa opiera się na wzajemnym zaufaniu do systemów drugiej strony oraz na porównywaniu różnic regulacyjnych. Stąd też pociąga ona za sobą obowiązki i konieczność wypracowania metod współpracy między władzami dokonującymi wywozu i przywozu tak, aby te ostatnie mogły

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

wydać własny certyfikat, nie powielając wszystkich ocen dokonanych przez władze kraju wywozu, a także procedury rozstrzygania sporów w zakresie wprowadzania zmian do umowy.

15. Środki umożliwiające realizację tzn. sposoby współpracy i wzajemnego uznawania ustaleń certyfikacyjnych w zakresie zdatności do lotu i obsługi technicznej (metody, zakres w odniesieniu do produktów i usług, różnice regulacyjne, zwane również w żargonie „warunkami specjalnymi") zostały określone w załącznikach do umowy. Pod tym właśnie względem wynegocjowana umowa różni się od istniejących umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, w tym Stanami Zjednoczonymi Ameryki. W istniejących umowach dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, treść załączników jest zwykle traktowana jako odrębne uzgodnienia, dokonywane na szczeblu organów odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne i nie ma wiążącego charakteru traktatowego. Uzgodnienia te są zwykle określane jako „MIP" (procedury wykonawcze dotyczące obsługi technicznej) oraz „IPA" (procedury wykonawcze dotyczące zdatności do lotu). W praktyce postanowienia umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego mogą wejść w życie dopiero po podpisaniu IPA oraz/lub MIP, ponieważ są to teksty, które określają sposób osiągnięcia celów zdefiniowanych w takiej umowie dwustronnej. Z tego właśnie względu w trakcie rokowań Komisja nalegała, aby procedury regulujące wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych w zakresie zdatności do lotu i obsługi technicznej zostały uwzględnione jako integralne elementy umowy w postaci załączników.

16. Podobnie jak w ramach umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, gdzie procedury wykonawcze mają na celu zapewnienie niezbędnej elastyczności gwarantującej sprawne stosowanie, redukując w codziennej praktyce obciążenie administracyjne zarówno dla zaangażowanych władz, jak i podmiotów (posiadaczy różnych certyfikatów oraz wnioskodawców w ramach swojej kontroli regulacyjnej), wynegocjowana umowa przewiduje załączniki, które w szerokim zakresie odzwierciedlają treść wspólnotowych przepisów wykonawczych w zakresie zdatności do lotu (rozporządzenie Komisji nr 1702/2003) i obsługi technicznej (rozporządzenie Komisji nr 2042/2003), które mogą być zmieniane przez strony na mocy decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru.

5. TREŚĆ UMOWY

5.1. Jasno określone prawa i obowiązki obu stron

17. Umowa nie przewiduje wychodzenia poza to, co jest dozwolone w ramach obowiązującego prawa każdej ze stron. Obowiązującym aktem prawnym dla Wspólnoty Europejskiej jest rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego oraz jego środki wykonawcze wraz ze wszelkimi modyfikacjami.

18. Oznacza to, że system wspólnotowy znajduje pełne odzwierciedlenie w tekście projektu umowy, wyraźnie określającego podział zadań w zakresie certyfikacji wyrobów lotniczych oraz podzespołów, a także instytucji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną takich wyrobów i podzespołów. Jest

to widoczne w szczególności w art. 3 (Kierownictwo wykonawcze), 4 (Postanowienia ogólne) oraz 19 (Wejście w życie, zmiany i rozwiązanie umowy).

5.2. Jasno określone środki dla osiągnięcia celów mandatu

19. Projekt umowy stanowi, że każda ze stron uznaje ustalenia kontroli zgodności drugiej strony, jeśli zostały one dokonane zgodnie z postanowieniami załączników – art. 4.A.

20. Projekt uznaje prawo organu regulacyjnego każdej ze stron do wydawania certyfikatów potwierdzających zgodność z systemem drugiej strony, w imieniu drugiej strony – art. 5.A.

21. W celu utrzymania wzajemnego zaufania, umowa przewiduje system stałej współpracy, a także konsultacje poprzez zwiększoną współpracę w ramach audytów, kontroli, powiadamiania we właściwym czasie oraz konsultacji we wszystkich sprawach należących do zakresu umowy – art. 6 dotyczący współpracy regulacyjnej i przejrzystości.

5.3. Regularne konsultacje oraz rozstrzyganie sporów w trybie przyspieszonym

22. Projekt umowy ma na celu zapewnić jej sprawne funkcjonowanie w codziennej praktyce, celem możliwie najszybszego rozwiązywania problemów technicznych wynikających z jej wykonywania.

23. W tym celu powołuje się wspólny komitet – Dwustronną Radę ds. Nadzoru (zwaną dalej Radą), a także podkomitety – Wspólną Radę ds. Nadzoru Certyfikacji oraz Wspólną Radę ds. Nadzoru Obsługi Technicznej – podlegające Radzie i monitorujące stosowanie załączników. Rada oraz podkomitety pełnią zarówno rolę konsultacyjną, jak i mediacyjną, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie umowy, stanowiąc forum rozstrzygania sporów między stronami – art. 3 (Kierownictwo wykonawcze) oraz 5 (Załączniki).

24. Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru powierza się omawianie i decydowanie o wszelkich zmianach procedur wykonawczych lub dodawanie procedury wykonawczej do umowy, zgodnie z mandatem.

25. O konsultacje można zwrócić się w dowolnym momencie – art. 17. Niemniej jednak strony powinny podjąć wszelkie starania, aby rozstrzygać kwestie techniczne na najniższym możliwym poziomie zanim przekształcą się one w „spory”.

5.4. Utrzymywanie wysokiego poziomu zaufania do systemu drugiej strony

26. Celem utrzymania wysokiego poziomu zaufania do systemu certyfikacji zdatności do lotu każdej ze stron, Wspólnota oraz Stany Zjednoczone Ameryki przyjmują na siebie określone obowiązki:

- zapewnienie, aby ich wyspecjalizowane agencje oraz krajowe władze lotnicze wypełniały swoje obowiązki wynikające z umowy – art. 4.D,

- współpraca w zakresie zapewniania jakości oraz pozwalanie na udział drugiej strony w kontrolach standaryzacyjnych i funkcjach monitoringu realizowanych przez władze i instytucje – art. 7,

- współpraca w zakresie działań egzekwujących przestrzeganie przepisów, związanych z należytą oceną zgodności produktów, procesów lub usług, zgodnie z postanowieniami odpowiednich załączników – art. 8,

- wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa – dostępnych informacji na temat wypadków i incydentów – art. 9, a także zapewnienie należytej poufności przy wymianie informacji – art. 11.

- wzajemne powiadamianie się o wszelkich innych obowiązujących wymogach – art. 10, wzajemne konsultacje w zakresie zmian regulacyjnych i organizacyjnych na wczesnym etapie – art. 15. B oraz C.

5.5. Wzmocnione środki ochronne

27. Projekt umowy został sporządzony tak, aby zapewnić stronom elastyczność niezbędną do natychmiastowego reagowania na problemy dotyczące bezpieczeństwa lub do ustanawiania wyższego poziomu ochrony, jaki uznają za odpowiedni dla zapewnienia bezpieczeństwa – art. 15.A oraz B. Aby umożliwić obu stronom podjęcie działań w takich sytuacjach, bez stwarzania zagrożenia dla ważności umowy, przewidziano procedury szczególne.

28. Gdyby jednak strony nie były w stanie zaradzić danej sytuacji w zadowalający sposób, projekt umowy przewiduje, w pierwszej kolejności, możliwość wstrzymania uznawania ustaleń kwestionowanego właściwego organu – art. 18, a w drugiej kolejności, środki i procedury zmierzające do rozwiązania umowy w całości lub w części – art. 19.D. oraz F.

2007/0110 (ACC)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania umowy między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji[2],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja w imieniu Wspólnoty wynegocjowała umowę o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia rokowań [3].

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Wspólnoty podpisanie umowy między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwanej dalej „umową"), z zastrzeżeniem decyzji Rady dotyczącej zawarcia umowy. Tekst umowy jest dołączony do niniejszej decyzji.

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

---

2 Dz.U. C z , str. .

3 SEC(2003) 1319 wersja ostateczna z 24.11.2003

Artykuł 2

Państwa członkowskie podejmą wszelkie konieczne środki w celu zapewnienia, że ich umowy dwustronne ze Stanami Zjednoczonymi wymienione w dodatku 1 do umowy mogą zostać, odpowiednio, zmienione lub rozwiązane z chwilą wejścia w życie tej umowy.

Sporządzono w Brukseli, […]

W imieniu Rady
Przewodniczący *[…]*

2007/0111 (ACC)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia umowy między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 oraz 133 ust. 4 w związku z pierwszym zdaniem pierwszego akapitu art. 300 ust. 2, pierwszym akapitem art. 300 ust. 3 oraz art. 300 ust . 4,

uwzględniając wniosek Komisji[4],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja w imieniu Wspólnoty wynegocjowała umowę o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia rokowań

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

(3) Umowę tę należy zatwierdzić.

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

(5) Państwa członkowskie podejmą wszelkie konieczne środki w celu zapewnienia, że ich umowy dwustronne ze Stanami Zjednoczonymi dotyczące tego samego tematu zostaną, odpowiednio, zmienione lub rozwiązane, z dniem wejścia w życie umowy.

[4] Dz.U. C z , str. .

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

(1) Umowa między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego zostaje zatwierdzona w imieniu Wspólnoty.

(2) Tekst umowy jest załączony do niniejszej decyzji.

(3) Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby umocowanej do dokonania powiadomienia przewidzianego w art. 19 ust. 1 umowy.

Artykuł 2

(1) Wspólnota jest reprezentowana w Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru, powołanej na mocy art. 3 umowy, przez Komisję Europejską z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego oraz z towarzyszeniem władz lotniczych, jako przedstawicieli państw członkowskich.

(2) Wspólnota jest reprezentowana w Radzie ds. Nadzoru Certyfikacji, określonej w pkt. 2.1.1 załącznika 1 do umowy oraz we Wspólnej Radzie ds. Koordynacji Obsługi Technicznej, określonej w pkt 3.1.1 załącznika 2 do umowy, przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego z pomocą władz lotniczych, których bezpośrednio dotyczy porządek obrad na danym posiedzeniu.

Artykuł 3

(1) Po konsultacji z komitetem specjalnym powołanym przez Radę, Komisja określa stanowisko, jakie ma zająć Wspólnota w Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru, w odniesieniu do następujących zagadnień:

– przyjmowanie lub zmiana regulaminu wewnętrznego Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, przewidzianego w art. 3.B umowy;

– wszelkie zmiany załączników do umowy dokonywane zgodnie z art. 19.B umowy, które są zgodne z odnośnym prawodawstwem wspólnotowym i nie pociągają za sobą żadnych zmian w tym prawodawstwie.

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

– przyjmować środki ochronne, zgodnie z art. 15.B umowy;

– zwracać się o konsultacje, zgodnie z art. 17.A umowy;

– wstrzymywać uznawanie ustaleń oraz uchylać wstrzymanie, zgodnie z art. 18 umowy.

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

– przyjmowanie dodatkowych załączników, zgodnie z art. 3.C.7 i art. 19.C umowy;

– wszelkie inne zmiany umowy, nie objęte zakresem ust. 1;

– wypowiedzenia dotyczące poszczególnych załączników, zgodnie z art. 19.E umowy.

Artykuł 4

Państwa członkowskie podejmą wszelkie konieczne środki w celu zapewnienia, że ich umowy dwustronne ze Stanami Zjednoczonymi wymienione w dodatku 1 do umowy zostaną, odpowiednio, zmienione lub rozwiązane z chwilą wejścia w życie tej umowy.

Sporządzono w Brukseli, […]

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

UMOWA MIĘDZY

STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI

A

WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ

o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI ORAZ WSPÓLNOTA EUROPEJSKA (zwane dalej „stronami”),

Dążąc do oparcia się na dziesięcioleciach współpracy transatlantyckiej w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, badań środowiskowych i zatwierdzeń,

Zmierzając do poprawy długoletniej współpracy między Europą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki celem zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie oraz do minimalizacji obciążeń ekonomicznych dla przemysłu lotniczego oraz operatorów lotniczych, wynikających ze zbędnego nadzoru regulacyjnego,

Zobowiązane do zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa eksploatacyjnego floty lotnictwa cywilnego oraz wymiany informacji eksploatacyjnych w odpowiednim czasie,

Zobowiązane do rozwijania kompleksowego systemu współpracy regulacyjnej w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, badań środowiskowych i zatwierdzeń w oparciu o stałą komunikację i wzajemne zaufanie, oraz

Uznając prawa i obowiązki Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej (zwanych dalej „państwami członkowskimi”), wynikające z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („Konwencja chicagowska”) oraz z załączników do niej,

STANOWIĄ, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

Dla potrzeb niniejszej umowy, termin:

A. „Zatwierdzenie zdatności do lotu” oznacza ustalenie, że projekt lub zmiana projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym spełnia stosowne normy lub, że dany wyrób jest zgodny z projektem uznanym za spełniający te normy i, że znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.

B. „Władze lotnicze” oznacza odpowiedzialny organ władz lub jednostkę państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które sprawują w imieniu Wspólnoty Europejskiej nadzór prawny nad jednostkami regulowanymi oraz stwierdza stosowanie przez nie odnośnych norm, uregulowań oraz innych wymogów, w sprawach objętych jurysdykcją Wspólnoty Europejskiej.

C. „Wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym” oznacza dowolny cywilny statek powietrzny, silnik do statku powietrznego, śmigło lub urządzenie, część lub podzespół przeznaczony do zamontowania w nim.

D. „Zatwierdzenie w zakresie ochrony środowiska naturalnego” oznacza ustalenie, że dany projekt lub zmiana projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym spełnia odnośne normy w zakresie hałasu, upustu paliwa czy emisji spalin.

E. „Badanie środowiskowe” oznacza proces, w ramach którego projekt lub zmiana projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym są poddawane ocenie pod kątem zgodności z odnośnymi standardami i procedurami dotyczącymi hałasu, upustu paliwa czy emisji spalin.

F. „Wyspecjalizowana agencja” oznacza w przypadku Stanów Zjednoczonych Ameryki Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA), a w przypadku Wspólnoty Europejskiej – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA).

G. „Obsługa techniczna” oznacza wykonywanie dowolnej, jednej lub kilku, z następujących czynności: kontrola, przegląd, naprawa, konserwacja lub wymiana części, materiałów, urządzeń bądź podzespołów wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym w celu zapewnienia nieprzerwanej zdatności tegoż wyrobu do lotu albo też instalację uprzednio zatwierdzonych zmian lub modyfikacji, dokonanych zgodnie z wymogami ustanowionymi przez właściwą wyspecjalizowaną agencję.

H. „Monitorowanie” oznacza okresowy nadzór prowadzony celem stwierdzenia ciągłej zgodności z właściwymi standardami.

I. „ Jednostka regulowana” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną, której działalność w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz badań środowiskowych i zatwierdzania objęta jest jurysdykcją ustawową i wykonawczą jednej lub obu stron.

Artykuł 2

Cel i zakres

A. Cele niniejszej umowy obejmują :

(1) umożliwienie wzajemnego uznawania – zgodnie z załącznikami do niniejszej umowy – ustaleń kontroli zgodności oraz zatwierdzeń, wydawanych przez wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze;

(2) wspieranie wysokiego stopnia bezpieczeństwa w transporcie lotniczym;

(3) zapewnienie kontynuacji wysokiego poziomu współpracy regulacyjnej i harmonizacji między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską w dziedzinach określonych w pkt B.

B. Zakres współpracy na mocy niniejszej umowy określa się następująco:

(1) zatwierdzanie zdatności do lotu oraz monitorowanie wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;

(2) badania środowiskowe i zatwierdzanie wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym; oraz

(3) zatwierdzanie i monitorowanie obiektów obsługi technicznej.

C. Strony mogą uzgodnić dodatkowe obszary współpracy i uznawania w drodze pisemnych zmian niniejszej umowy, w trybie art. 19.

Artykuł 3

Kierownictwo wykonawcze

A. Niniejszym strony powołują Dwustronną Radę ds. Nadzoru (zwaną dalej „Radą"), która jest odpowiedzialna za zapewnienie efektywnego funkcjonowania niniejszej umowy, i która będzie odbywać posiedzenia w regularnych odstępach czasu w celu oceny efektywności wykonywania umowy.

B. Rada składa się z przedstawicieli:

Stanów Zjednoczonych Ameryki – przedstawicielem będzie Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (współprzewodniczenie), oraz

Wspólnoty Europejskiej – przedstawicielem będzie Komisja Europejska (współprzewodniczenie) przy pomocy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, z towarzyszeniem władz lotniczych.

Rada może w trybie doraźnym zapraszać ekspertów zajmujących się określoną tematyką. Rada może tworzyć specjalistyczne grupy robocze i nadzorować ich pracę. Rada opracowuje i przyjmuje regulamin wewnętrzny. Wszystkie decyzje Rady podejmowane

są w drodze konsensusu, przy czym każda ze stron ma jeden głos. Decyzje te mają formę pisemną i są podpisywane przez przedstawicieli stron w Radzie.

C. Rada może rozpatrywać wszelkie sprawy związane z funkcjonowaniem niniejszej umowy. W szczególności, Rada odpowiada za:

(1) rozpatrywanie sporów wskazanych w art. 17.

(2) gdzie właściwe, wnoszenie zmian do załączników, zgodnie z art. 19.B.

(3) pełnienie roli forum dla omawiania problemów, które mogą się pojawić oraz zmian, które mogą mieć wpływ na wykonywanie niniejszej umowy.

(4) pełnienie roli forum dla omawiania wspólnych koncepcji bezpieczeństwa oraz zagadnień dotyczących środowiska naturalnego, objętych zakresem niniejszej umowy, oraz dla regularnej wymiany informacji na temat zagrożeń dla bezpieczeństwa lotnictwa, w tym konsultacji na temat proponowanych nowych środków bezpieczeństwa oraz zmiany środków istniejących.

(5) pełnienie roli forum dla omawiania projektów regulacji i aktów prawnych każdej ze stron, na wczesnym etapie ich tworzenia.

(6) wymiana informacji na temat planowanych zmian organizacyjnych.

(7) gdzie właściwe, przyjmowanie dodatkowych załączników.

(8) proponowanie stronom, gdzie właściwe, wprowadzenia innych zmian do niniejszej umowy.

Artykuł 4

Postanowienia ogólne

A. Każda ze stron uznaje ustalenia kontroli zgodności oraz zatwierdzenia dokonywane przez wyspecjalizowaną agencję drugiej strony oraz – w przypadku Stanów Zjednoczonych Ameryki – dokonywane przez władze lotnicze, zgodnie z warunkami i zasadami ustanowionymi w załącznikach do niniejszej umowy.

B. Z wyjątkiem przypadków wskazanych w załącznikach do niniejszej umowy, niniejsza umowa nie pociąga za sobą wzajemnego przyjmowania lub uznawania norm lub przepisów technicznych stron.

C. Strony wzajemnie uznają swoje systemy delegowania zadań wyznaczonym podmiotom lub jednostkom regulowanym, istniejącym w dniu wejścia w życie niniejszej umowy, za równoważne do celów przestrzegania odpowiednich wymogów prawnych każdej ze stron. Strony uznają, że ustalenia kontroli zgodności poczynione przez te

wyznaczone podmioty lub jednostki regulowane, zgodnie z postanowieniami załączników, mają taką samą ważność jak ustalenia poczynione bezpośrednio przez wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze. Systemy delegowania wdrażane po dniu wejścia w życie niniejszej umowy są objęte środkami budowy zaufania.

D. Strony zapewniają, aby ich wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze realizowały swoje zadania wynikające z niniejszej umowy, w tym z załączników do niej.

E. W przypadku, gdy posiadacz zatwierdzenia projektu przenosi je na inny podmiot, wyspecjalizowana agencja odpowiedzialna za zatwierdzenie projektu niezwłocznie powiadamia wyspecjalizowaną agencję drugiej strony o przeniesieniu.

F. Niniejsza umowa, wraz z załącznikami do niej, jest wiążąca dla obu stron.

Artykuł 5

Załączniki

A. W przypadku spraw objętych zakresem art. 2.B ust. 1, 2 i 3 strony zgadzają się, że normy lotnictwa cywilnego, przepisy, praktyki postępowania i procedury każdej ze stron są zbieżne w stopniu wystarczającym dla wzajemnego uznawania zatwierdzeń i ustaleń kontroli zgodności z uzgodnionymi normami, dokonywanych przez jedną stronę w imieniu drugiej, jak określono w załącznikach. Strony uznają ponadto, że między ich systemami lotnictwa cywilnego istnieją różnice techniczne i że zostały one uwzględnione w załącznikach.

B. W przypadku spraw dodanych do zakresu przedmiotowego art. 2.B zgodnie z art. 2.C, strony lub ich przedstawiciele w Radzie opracowują nowe załączniki opisujące warunki i zasady wzajemnego uznawania zatwierdzeń i ustaleń kontroli zgodności, jeżeli strony zgadzają się, że normy lotnictwa cywilnego, przepisy, praktyki postępowania i procedury każdej ze stron w dodanych obszarach współpracy są zbieżne w stopniu wystarczającym dla wzajemnego uznawania zatwierdzeń i ustaleń kontroli zgodności z uzgodnionymi normami, dokonywanych przez jedną stronę w imieniu drugiej.

C. Każdy załącznik zawiera przynajmniej:

(1) Postanowienia zapewniające budowanie i utrzymywanie przekonania, że potencjał techniczny wyspecjalizowanych agencji i stosownych władz lotniczych każdej ze stron umożliwia dokonywanie ustaleń w imieniu drugiej strony.

(2) Procedury uwzględniania i wstrzymywania uznawania zatwierdzeń i ustaleń kontroli zgodności, dokonywanych przez określone władze lotnicze.

(3) Zdefiniowany zakres uznawania zatwierdzeń i ustaleń kontroli zgodności między stronami.

(4) Przepisy dotyczące konsultacji technicznych między wyspecjalizowanymi agencjami.

(5) Przepisy dotyczące wspólnych organów koordynujących tam, gdzie jest to właściwe.

(6) Przepisy upoważniające wyspecjalizowane agencje do opracowywania i przyjmowania specjalistycznych procedur wykonawczych.

Artykuł 6

Współpraca regulacyjna i przejrzystość

A. Wyspecjalizowane agencje opracowują i przyjmują procedury współpracy regulacyjnej w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz badań środowiskowych i zatwierdzeń, biorąc pod uwagę odnośne wytyczne dotyczące współpracy regulacyjnej między stronami. Procedury te obejmują możliwość konsultacji i udziału – w miarę możliwości – ekspertów z wyspecjalizowanej agencji, władz lotniczych i przedstawicieli przemysłu drugiej strony na wczesnych etapach przygotowywania przez drugą stronę projektów aktów prawnych dotyczących lotnictwa cywilnego.

B. Z zastrzeżeniem dostępności środków finansowych, strony zapewniają stałą współpracę transatlantycką w zakresie znaczących inicjatyw związanych z bezpieczeństwem lotniczym, o ile jest to właściwe.

Artykuł 7

Współpraca w zakresie zapewniania jakości oraz kontroli standaryzacyjnej

W celu promowania stałej znajomości systemów regulacyjnych drugiej strony w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz ich zbieżności, każda wyspecjalizowana agencja może uczestniczyć w pełnieniu przez drugą stronę zadań związanych z zapewnianiem jakości i kontrolą standaryzacyjną w związku z akredytacją i monitorowaniem, zgodnie z załącznikami.

Artykuł 8

Współpraca w zakresie egzekwowania prawa

Strony zgadzają się, z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów ustawowych i wykonawczych, że za pośrednictwem swoich wyspecjalizowanych agencji lub władz lotniczych zapewnią wzajemną współpracę i pomoc w dochodzeniu lub postępowaniu

związanym z egzekwowaniem prawa w związku z domniemanym lub podejrzewanym naruszeniem przepisów ustawowych i wykonawczych objętych zakresem niniejszej umowy. Ponadto każda ze stron niezwłocznie powiadamia drugą stronę o dochodzeniu, jeżeli dotyczy ono ich wzajemnych interesów.

Artykuł 9

Wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa

Z zastrzeżeniem odnośnych przepisów ustawowych i wykonawczych, strony zgadzają się:

A. na przekazywanie sobie wzajemnie – na żądanie i w odpowiednim czasie – informacji, jakimi dysponują ich wyspecjalizowane agencje na temat wypadków lub incydentów dotyczących wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym lub jednostek regulowanych, oraz

B. na wymianę innych informacji dotyczących bezpieczeństwa, zgodnie z procedurami opracowanymi przez wyspecjalizowane agencje.

Artykuł 10

Stosowne wymogi, procedury i wytyczne

Strony zgadzają się, że będą wzajemnie powiadamiały się o wszelkich stosownych wymogach, procedurach i wytycznych w zakresie zagadnień objętych niniejszą umową.

Artykuł 11

Ochrona danych zastrzeżonych oraz wnioski o udzielenie informacji

A. Strony uznają, że informacje związane z niniejszą umową przedstawione przez jednostkę regulowaną lub stronę mogą być przedmiotem prawa własności intelektualnej, tajemnicą handlową, poufną informacją gospodarczą, danymi zastrzeżonymi lub innymi danymi, traktowanymi jako dane poufne przez daną jednostkę regulowaną lub inną osobę (informacje zastrzeżone). O ile nie jest to wymagane na mocy przepisów prawa, żadna ze stron nie może powielać, ujawniać ani udostępniać informacji określonych jako zastrzeżone innym podmiotom niż pracownikowi tej strony, bez uprzedniej pisemnej zgody osoby lub jednostki, w której interesie leży zachowanie poufnego charakteru tych informacji zastrzeżonych.

B. W zakresie, w jakim Wspólnota Europejska udostępnia informacje zastrzeżone dowolnym władzom lotniczym lub dowolnemu podmiotowi, którym powierzono dochodzenie w sprawie wypadków lub incydentów w lotnictwie cywilnym, Wspólnota Europejska traktuje takie informacje zastrzeżone jako dokumenty sensytywne i zapewnia,

aby dane władze lotnicze lub jednostka nie powielały, nie ujawniały ani nie udostępniały takich informacji innym podmiotom, z wyjątkiem pracownika tych władz lotniczych lub tej jednostki, bez uprzedniej pisemnej zgody osoby lub jednostki, w której interesie leży zachowanie poufnego charakteru tych informacji zastrzeżonych.

C. Wnioski obywateli o uzyskanie informacji wskazanych w pkt A niniejszego artykułu, w tym o dostęp do dokumentów, są rozpatrywane zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie do strony otrzymującej takie wnioski. Wyspecjalizowana agencja otrzymująca wniosek o takie informacje przekazany jej przez drugą stronę lub jednostki regulowane tej strony, konsultuje się z wyspecjalizowaną agencją drugiej strony przed ujawnieniem takich informacji. W razie potrzeby, wyspecjalizowane agencje świadczą sobie wzajemną pomoc w udzielaniu odpowiedzi na takie wnioski.

Artykuł 12

Stosowanie umowy

O ile załączniki do niniejszej umowy nie stanowią inaczej, umowę tą stosuje się z jednej strony w systemie prawnym lotnictwa cywilnego Stanów Zjednoczonych Ameryki, obowiązującym na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki, a z drugiej strony w systemie prawnym lotnictwa cywilnego Wspólnoty Europejskiej, obowiązującym na terytoriach, na których obowiązuje Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską oraz na warunkach ustanowionych w tymże Traktacie (oraz w instrumencie prawnym, który go zastąpi).

Artykuł 13

Nieograniczony dostęp

Do celów nadzoru i kontroli, wyspecjalizowana agencja oraz władze lotnicze każdej ze stron udzielają pomocy wyspecjalizowanej agencji drugiej strony w uzyskaniu nieograniczonego dostępu do jednostek regulowanych objętych jej jurysdykcją.

Artykuł 14

Opłaty

Każda ze stron dąży do tego, aby opłaty nakładane przez jej wyspecjalizowane agencje na wnioskodawców oraz jednostki regulowane z tytułu świadczenia usług związanych z certyfikacją i zatwierdzaniem na mocy niniejszej umowy były sprawiedliwe, racjonalne i współmierne do kosztów świadczonych usług.

Artykuł 15

Utrzymanie władzy regulacyjnej

Żadne z postanowień niniejszej umowy nie może być interpretowane jako ograniczające prawo strony do:

A. określania – przy pomocy dostępnych jej środków ustawowych, wykonawczych i administracyjnych – poziomu ochrony, który uzna za odpowiedni dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, badań środowiskowych i zatwierdzeń; oraz

B. podejmowania stosownych i bezpośrednich środków koniecznych do wyeliminowania lub zminimalizowania wszelkich odstępstw od stanu bezpieczeństwa. Jeżeli którakolwiek ze stron podejmuje takie środki, mające wpływ na działania objęte zakresem niniejszej umowy, informuje o tym drugą stronę tam, gdzie to właściwe, za pośrednictwem wyspecjalizowanej agencji lub władz lotniczych w najszybszym możliwym terminie, jednak nie później niż 15 dni po podjęciu takich środków.

C. wprowadzania zmian w regulacjach prawnych, procedurach lub standardach i stosowania ich wobec podlegających jej jednostek regulowanych. Jeżeli zmiany takie mogą mieć wpływ na wykonywanie niniejszej umowy, każda ze stron lub jej wyspecjalizowana agencja może zażądać konsultacji w trybie art. 17, celem dokonania zmian w niniejszej umowie. Niezależnie od wyników tych konsultacji, żadne z postanowień niniejszej umowy nie uniemożliwia stronie zainteresowanej wprowadzenia zmiany i stosowania jej wobec podlegających jej jednostek regulowanych.

Artykuł 16

Inne umowy

A. O ile załączniki do niniejszej umowy nie stanowią inaczej, prawa i obowiązki określone w dowolnej umowie zawartej przez którąkolwiek ze stron ze stroną trzecią nie mają mocy ani skuteczności wobec drugiej strony niniejszej umowy.

B. W świetle niniejszej umowy oraz z chwilą jej wejścia w życie, Stany Zjednoczone Ameryki podejmą konieczne środki, a Wspólnota Europejska zapewni – zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską – że państwa członkowskie Unii Europejskiej podejmą konieczne środki w celu, odpowiednio, zmiany lub rozwiązania umów dwustronnych wymienionych w dodatku 1, zawartych między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a poszczególnymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

C. O ile załączniki nie stanowią inaczej, zatwierdzenia oraz ustalenia kontroli zgodności ważne w dniu wejścia w życie niniejszej umowy oraz uprzednio uznane przez Stany Zjednoczone Ameryki albo państwo członkowskie Unii Europejskiej w ramach jednej z dwustronnych umów w sprawie bezpieczeństwa lotniczego lub dwustronnych umów w

sprawie zdatności do lotu wymienionych w dodatku 1, są uznawane za ważne przez strony niniejszej umowy na warunkach przyjętych w wymienionych umowach do dnia, w którym zatwierdzenia te zostaną zastąpione lub unieważnione.

Artykuł 17

Konsultacje i rozstrzyganie sporów

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

B. Wyspecjalizowane agencje stron podejmują starania w celu rozwiązania wszelkich różnic zdań między nimi dotyczących wzajemnej współpracy na mocy niniejszej umowy w drodze konsultacji, zgodnie z przepisami zawartymi w załącznikach do niniejszej umowy.

C. W przypadku, gdy wyspecjalizowane agencje nie są w stanie doprowadzić do rozstrzygnięcia sporów zgodnie z postanowieniami pkt B, każda z wyspecjalizowanych agencji może przekazać spór do Rady, która przeprowadzi konsultacje w danej sprawie.

Artykuł 18

Wstrzymanie uznawania ustaleń

A. W przypadku, gdy konsultacje przeprowadzone w trybie art. 17 nie doprowadzą do rozwiązania różnicy zdań dotyczącej zatwierdzeń i ustaleń kontroli zgodności, każda ze stron może powiadomić drugą stronę o zamiarze wstrzymania uznawania zatwierdzeń i ustaleń kontroli zgodności, które są przedmiotem różnicy zdań. Powiadomienie to powinno mieć formę pisemną i zawierać szczegółowy opis przyczyn wstrzymania.

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

Artykuł 19

Wejście w życie, zmiany i rozwiązanie umowy

A. Niniejsza umowa wraz z załącznikami wchodzi w życie w pierwszym dniu drugiego miesiąca następującego po dniu, w którym strony wymieniły noty dyplomatyczne potwierdzające zakończenie odpowiednich procedur umożliwiających wejście w życie niniejszej umowy.

B. Niniejsza umowa może zostać zmieniona na piśmie za obopólną zgodą stron. Zmiany wchodzą w życie w pierwszym dniu drugiego miesiąca następującego po dniu, w którym strony wymieniły noty dyplomatyczne potwierdzające zakończenie swoich odpowiednich procedur umożliwiających wejście w życie niniejszej umowy lub wszelkich zmian tej umowy. Zmiany załączników mogą być dokonywane na mocy decyzji Rady.

C. Pojedynczy załącznik opracowany przez Radę po dniu wejścia w życie niniejszej umowy wchodzi w życie na mocy decyzji Rady.

D. Niniejsza umowa pozostaje w mocy do jej wypowiedzenia przez jedną ze stron. Rozwiązanie następuje w trybie pisemnego wypowiedzenia przekazanego przez jedną stronę drugiej z sześćdziesięciodniowym wyprzedzeniem. Rozwiązanie w opisanym trybie oznacza również wypowiedzenie wszelkich zmian niniejszej umowy oraz wszystkich załączników do niniejszej umowy. Rozwiązanie w opisanym trybie nie wpływa na ważność certyfikatów ani innych zatwierdzeń udzielonych przez strony zgodnie z warunkami niniejszej umowy, w tym także załączników do niej.

E. Każda ze stron może wypowiedzieć poszczególne załączniki do niniejszej umowy. Wypowiedzenie danego załącznika staje się skuteczne sześćdziesiąt dni od daty wypowiedzenia wystosowanego przez jedną stronę do drugiej, chyba że wypowiedzenie to zostało wycofane. W przypadku wypowiedzenia jednego lub kilku załączników, pozostałe załączniki pozostają w mocy. Strony konsultują się jednak w sprawie utrzymania pozostałej części umowy. Jeśli zgoda w tej sprawie nie zostanie osiągnięta, każda ze stron może wypowiedzieć niniejszą umowę. Wypowiedzenie staje się skuteczne sześćdziesiąt dni od wypowiedzenia wystosowanego przez jedną stronę do drugiej.

F. Po przekazaniu wypowiedzenia dotyczącego niniejszej umowy w całości lub dowolnego jej załącznika, strony nadal wypełniają swoje obowiązki wynikające z niniejszej umowy lub z załączników do niej aż do dnia, w którym rozwiązanie staje się skuteczne.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu umocowani przez swoje odnośne rządy, złożyli podpisy pod niniejszą umową.

Sporządzono w _____ dnia _____ _____ 2007 r., w dwóch oryginałach w języku bułgarskim, czeskim, duńskim, niderlandzkim, angielskim, estońskim, fińskim, francuskim, niemieckim, greckim, węgierskim, włoskim, łotewskim, litewskim, maltańskim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, hiszpańskim i szwedzkim. W przypadku wystąpienia rozbieżności w interpretacji tekstów w różnych językach, wersja angielska jest uważana za rozstrzygającą.

W IMIENIU STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI: W IMIENIU WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ:

DODATEK 1

Państwo	**Dwustronne**
Austria	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego; podpisana w Wiedniu dnia 14 stycznia 1997 r. Umowa o wzajemnym uznawaniu certyfikatów zdatności do lotu dla importowanych statków powietrznych; zawarta w drodze wymiany not w Waszyngtonie dnia 30 kwietnia 1959 r.
Belgia	Umowa w sprawie wzajemnego uznawania certyfikatów zdatności do lotu; zawarta w drodze wymiany not w Brukseli dnia 12 lutego i 14 maja 1973 r.
Republika Czeska	Procedury operacyjne podpisane przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) oraz Inspektorat Lotnictwa Cywilnego (CAI) Republiki Czeskiej dotyczące zatwierdzania projektów, poświadczania zdatności do lotu, nieprzerwanej zdatności do lotu, oraz wzajemnej współpracy i pomocy technicznej w ramach umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Czechosłowacją, podpisane dnia 29 stycznia 1996 r. Umowa między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Czechosłowacją w sprawie wzajemnego uznawania certyfikatów zdatności do lotu dla importowanych statków powietrznych; zawarta w drodze wymiany not w Pradze dnia 1 i 21 października 1970 r.
Dania	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego; podpisana w Kopenhadze dnia 6 listopada 1998 r. Umowa w sprawie wzajemnego uznawania certyfikatów zdatności do lotu; zawarta w drodze wymiany not w Waszyngtonie dnia 6 stycznia 1982 r.
Finlandia	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa powietrznego, podpisana w Helsinkach dnia 2 listopada 2000 r. Umowa o wzajemnym uznawaniu certyfikatów zdatności do lotu dla importowanych szybowców cywilnych i urządzeń do cywilnych statków powietrznych; zawarta w drodze wymiany not w Waszyngtonie dnia 7 marca 1974 r.
Francja	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Paryżu dnia 14 maja 1996 r.

	Procedury wykonawcze dotyczące zatwierdzania projektów, działalności produkcyjnej, zatwierdzania zdatności do lotu przy wywozie, czynności związanych z zatwierdzaniem w fazie poprojektowej i pomocy technicznej między władzami w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Republiki Francuskiej, podpisane dnia 24 sierpnia 2001 r. Procedury wykonawcze dotyczące obsługi technicznej w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Republiki Francuskiej, podpisane dnia 14 maja 1996 r.
Niemcy	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Milwaukee dnia 23 maja 1996 r. Procedury wykonawcze dotyczące zatwierdzania projektów, działalności produkcyjnej, zatwierdzania zdatności do lotu przy wywozie, czynności związanych z zatwierdzaniem w fazie poprojektowej i pomocy technicznej między władzami w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Republiki Federalnej Niemiec, rewizja 1, podpisane dnia 3 czerwca 2002 r. Procedury wykonawcze dotyczące obsługi technicznej w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Republiki Federalnej Niemiec, podpisane dnia 6 czerwca 1997 r.
Irlandia	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Dublinie dnia 5 lutego 1997 r. Procedury wykonawcze dotyczące obsługi technicznej w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Irlandii, podpisane dnia 5 lutego 1999 r. 20 kwietnia 1999 r.
Włochy	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Rzymie dnia 27 października 1999 r. Procedury wykonawcze dotyczące zatwierdzania projektów, działalności produkcyjnej, zatwierdzania zdatności do lotu przy wywozie, czynności związanych z zatwierdzaniem w fazie poprojektowej i pomocy technicznej między władzami w ramach umowy w sprawie promowania

	bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Włoch, podpisane dnia 4 czerwca 2002 r.
Niderlandy	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Hadze dnia 13 września 1995 r. Procedury wykonawcze dotyczące zatwierdzania projektów, działalności produkcyjnej, zatwierdzania zdatności do lotu przy wywozie, czynności związanych z zatwierdzaniem w fazie poprojektowej i pomocy technicznej między władzami w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Niderlandów, podpisane dnia 3 czerwca 2002 r.
Polska	Umowa o wzajemnym uznawaniu certyfikatów zdatności do lotu dla importowanych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, z późniejszymi zmianami; zawarta w drodze wymiany not w Waszyngtonie dnia 8 listopada 1976 r.
Rumunia	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Bukareszcie dnia 10 września 2002 r. Umowa o wzajemnym uznawaniu certyfikatów zdatności do lotu dla importowanych szybowców cywilnych; zawarta w drodze wymiany not w Waszyngtonie dnia 7 grudnia 1976 r. (*Uwaga: Stany Zjednoczone Ameryki zażądały rozwiązania tej umowy w lutym 2007 r. Przekazanie wypowiedzenia oraz odpowiedź strony rumuńskiej będą równoważne z rozwiązaniem umowy.*) Procedury wykonawcze dotyczące zatwierdzania projektów, działalności produkcyjnej, zatwierdzania zdatności do lotu przy wywozie, czynności związanych z zatwierdzaniem w fazie poprojektowej i pomocy technicznej między władzami w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Rumunii, podpisane dnia 24 września 2002 r.
Hiszpania	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Waszyngtonie dnia 23 września 1999 r. Umowa o wzajemnym uznawaniu certyfikatów zdatności do lotu dla importowanych statków powietrznych, z późniejszymi zmianami; zawarta w drodze wymiany not w Madrycie dnia 23 września 1957 r.

Szwecja	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego podpisana w Sztokholmie dnia 9 lutego 1998 r. Procedury wykonawcze dotyczące zatwierdzania projektów, działalności produkcyjnej, zatwierdzania zdatności do lotu przy wywozie, czynności związanych z zatwierdzaniem w fazie poprojektowej i pomocy technicznej między władzami w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Szwecji, podpisane dnia 3 czerwca 2002 r.
Zjednoczone Królestwo	Umowa w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego, podpisana w Londynie dnia 20 grudnia 1995 r. Procedury wykonawcze dotyczące zatwierdzania projektów, działalności produkcyjnej, zatwierdzania zdatności do lotu przy wywozie, czynności związanych z zatwierdzaniem w fazie poprojektowej i pomocy technicznej między władzami w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, podpisane dnia 23 maja 2002 r. Procedury wykonawcze dotyczące symulatorów w ramach umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego z dnia 20 grudnia 1995 r. zawartej między rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, rewizja 1, podpisane dnia 6 października 2005 r.

ZAŁĄCZNIK 1

CERTYFIKACJA W ZAKRESIE ZDATNOŚCI DO LOTU I OCHRONY ŚRODOWISKA

1. ZAKRES

1.1 Niniejszy załącznik obejmuje zagadnienia 1) wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności, zatwierdzeń i dokumentacji, oraz 2) pomocy technicznej w zakresie:

(a) zdatności do lotu i utrzymania nieprzerwanej zdatności do lotu wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym (dalej zwanych „wyrobami"); oraz

(b) hałasu, upustu paliwa i emisji spalin.

1.2 Zgodnie z art. 4 umowy, strony wzajemnie uznają swoje ustalenia poczynione w ramach systemów wyspecjalizowanych agencji lub władz lotniczych, z zastrzeżeniem postanowień niniejszego załącznika oraz, o ile ma to zastosowanie, technicznych procedur wykonawczych przyjętych przez wyspecjalizowane agencje.

2. WSPÓLNY ORGAN KOORDYNUJĄCY

2.1 Skład

2.1.1 Niniejszym powołuje się wspólny organ koordynujący pod nazwą Rada ds. Nadzoru Certyfikacji, odpowiadający przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru, pod wspólnym kierownictwem wyspecjalizowanych agencji. W jego skład wchodzą przedstawiciele każdej wyspecjalizowanej agencji odpowiedzialni za certyfikację w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, systemy zarządzania jakością oraz działania regulacyjne.

2.1.2 Wspólne kierownictwo może zaprosić dodatkowych uczestników dla łatwiejszego pełnienia mandatu przez Radę ds. Nadzoru Certyfikacji.

2.2 Mandat

2.2.1 Rada ds. Nadzoru Certyfikacji zbiera się w regularnych odstępach czasu, dla zapewnienia efektywnego funkcjonowania i wykonywania niniejszego załącznika. Do jej funkcji należy w szczególności:

(a) opracowywanie, zatwierdzanie i przegląd technicznych procedur wykonawczych;

(b) wymiana informacji na temat najważniejszych problemów bezpieczeństwa oraz opracowywanie planów działania w celu ich rozwiązywania;

(c) zapewnianie spójnego stosowania postanowień niniejszego załącznika;

(d) rozstrzyganie kwestii technicznych należących do zadań wyspecjalizowanych agencji oraz badanie innych kwestii technicznych, które nie mogą zostać rozstrzygnięte na niższym szczeblu;

(e) opracowywanie skutecznych sposobów współpracy, pomocy i wymiany informacji w zakresie bezpieczeństwa oraz norm środowiskowych, systemów certyfikacji oraz systemów zarządzania jakością i systemów standaryzacji;

(f) prowadzenie wykazu władz lotniczych wskazanych w dodatku I do niniejszego załącznika, zgodnie z decyzjami podjętymi przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru;

(g) przedkładanie Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru propozycji zmian dotyczących niniejszego załącznika.

2.2.2 Rada ds. Nadzoru Certyfikacji przekazuje nierozstrzygnięte kwestie Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru i zapewnia wykonanie decyzji dotyczących niniejszego załącznika podjętych przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru.

3. WYKONANIE

3.1 Postanowienia ogólne

3.1.1 Wyspecjalizowane agencje opracowują techniczne procedury wykonawcze na potrzeby wykonywania niniejszego załącznika, które w pogłębiony sposób uwzględniają różnice między stosowanymi przez strony systemami certyfikacji w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska.

3.1.2 Każda wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze, popierają wnioski składane przez wyspecjalizowaną agencję oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze drugiej strony dotyczące uzyskania dostępu do danych znajdujących się pod kontrolą regulacyjną wyspecjalizowanej agencji oraz, o ile ma to zastosowanie, władz lotniczych drugiej strony, w celu realizowania działań przewidzianych w niniejszym załączniku.

3.2 Zatwierdzanie projektów

3.2.1 Wyspecjalizowana agencja Stanów Zjednoczonych Ameryki pełni funkcje państwa projektu, mające zastosowanie w przypadku Stanów Zjednoczonych zgodnie z załącznikiem 8 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym zawartej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („Konwencja chicagowska") wobec jednostek regulowanych, podlegających jej jurysdykcji.

3.2.2 Wyspecjalizowana agencja WE pełni w imieniu państw członkowskich UE funkcje państwa projektu, mające zastosowanie do tych państw zgodnie z załącznikiem 8 Konwencji chicagowskiej wobec jednostek regulowanych, podlegających jej jurysdykcji.

3.2.3 W celu zapewnienia korzyści wynikających z wzajemnego uznawania na mocy niniejszej umowy:

(a) EASA występuje jako organ certyfikujący i przyjmuje wnioski certyfikacyjne wyłącznie od wnioskodawców mających siedzibę na terytorium Wspólnoty Europejskiej, dotyczące wstępnego zatwierdzenia projektu, zmian w projekcie oraz danych na temat napraw,

(b) FAA występuje jako organ certyfikujący i przyjmuje wnioski certyfikacyjne wyłącznie od wnioskodawców mających siedzibę na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki, dotyczące wstępnego zatwierdzenia projektu, zmian w projekcie oraz danych na temat napraw.

3.2.4 Każda wyspecjalizowana agencja stosuje procedurę weryfikacyjną dla zatwierdzania

(a) projektów statków powietrznych, silników do statków powietrznych, śmigieł i urządzeń,

(b) uzupełniających certyfikatów typu,

(c) niektórych ważnych zmian w projektach typu, określonych w technicznych procedurach wykonawczych, oraz

(d) zmian akustycznych i zmian w zakresie emisji,

które zostały zatwierdzone lub są w trakcie zatwierdzania przez wyspecjalizowaną agencję drugiej strony w ramach pełnienia funkcji państwa projektu. Proces weryfikacji, zdefiniowany w technicznych procedurach wykonawczych, opiera się w maksymalnym możliwym stopniu na ocenach technicznych, próbach, kontrolach oraz

poświadczaniu zgodności dokonanych przez wyspecjalizowaną agencję drugiej strony. Ramy certyfikacji w zakresie zdatności do lotu opracowywane w trakcie procesu weryfikacji dotyczącego statku powietrznego, silnika statku powietrznego lub śmigła stanowią odnośne normy zdatności do lotu lub kody obowiązujące w dniu złożenia wniosku do wyspecjalizowanej agencji pełniącej funkcje państwa projektu. Ramy certyfikacji w zakresie ochrony środowiska są opracowywane w oparciu o daty wniosków określone w technicznych procedurach wykonawczych.

3.2.5 Wyspecjalizowane agencje zapewniają wzajemne udostępnianie, w trakcie procesu weryfikacji, informacji na temat wymogów eksploatacyjnych mających wpływ na projekt. Władze lotnicze udostępniają takie informacje Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego.

3.2.6 Wyspecjalizowane agencje mogą również stosować wspólny proces certyfikacji , jeżeli jest to właściwe. Wspólna certyfikacja to alternatywna forma zatwierdzania w przypadku, gdy zostało to wzajemnie uzgodnione przez wnioskodawcę oraz obie wyspecjalizowane agencje, zgodnie z technicznymi procedurami wykonawczymi. Wspólna certyfikacja jest szczególnie odpowiednia w przypadkach, gdy podzespoły nowego wyrobu zostały zaprojektowane przez jednostkę regulowaną mającą siedzibę na terytorium drugiej strony. W ramach wspólnej certyfikacji oczekuje się, że wykazanie zgodności oraz ustalenia zostaną dokonane lokalnie przez wyspecjalizowaną agencję drugiej strony.

3.2.7 Ponieważ systemy regulacyjne stron odnoszące się do części, danych projektu naprawy oraz zmian projektu, z wyjątkiem tych wskazanych w pkt 3.2.4, są uznawane za porównywalne w wystarczającym stopniu, aby nie zachodziła konieczność odrębnego zatwierdzania przez wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze strony dokonującej przywozu, wyspecjalizowana agencja dokonująca przywozu uznaje część, dane projektu naprawy lub zmianę projektu, która została uprzednio zatwierdzona lub w inny sposób uznana przez wyspecjalizowaną agencję drugiej strony w ramach pełnienia przez nią funkcji państwa projektu dla danej części, danych projektu naprawy lub zmiany projektu. Techniczne procedury wykonawcze określają, kiedy konieczne jest odrębne zatwierdzenie przez wyspecjalizowaną agencję dokonującą przywozu.

3.2.8 Formuły poświadczające odnoszące się do zatwierdzeń projektów, w tym informacje na temat poziomu hałasu i emisji, są określone w technicznych procedurach wykonawczych.

3.2.9 W przypadku, gdy posiadacz zatwierdzenia projektu przenosi je na inną jednostkę, wyspecjalizowana agencja odpowiedzialna za zatwierdzenie projektu niezwłocznie powiadamia wyspecjalizowaną agencję drugiej

strony o przeniesieniu. Wyspecjalizowane agencje określają w technicznych procedurach wykonawczych, procedury ułatwiające przenoszenie certyfikatów między jednostkami regulowanymi podlegającymi stronom.

3.2.10 EASA uznaje procedury certyfikacyjne Stanów Zjednoczonych Ameryki za możliwe do zaakceptowania rozwiązanie alternatywne w stosunku do wymogów Wspólnoty Europejskiej dotyczących udowodnienia zdolności wnioskodawcy.

3.3 Utrzymywanie nieprzerwanej zdatności do lotu

3.3.1 Wyspecjalizowane agencje są zobowiązane do podejmowania działań celem wyeliminowania niebezpiecznych sytuacji dotyczących wyrobów, dla których wydały certyfikaty. Wyspecjalizowane agencje wymieniają się otrzymanymi od posiadaczy certyfikatów informacjami na temat awarii, niesprawności i usterek, aby wspomagać prowadzone przez drugą wyspecjalizowaną agencję dochodzenie w sprawie problemów eksploatacyjnych lub innych potencjalnych problemów związanych z bezpieczeństwem. Uznaje się, że wymiana takich informacji między wyspecjalizowanymi agencjami stanowi wypełnienie nakładanego na każdego posiadacza zatwierdzenia obowiązku zgłaszania awarii, niesprawności i usterek do wyspecjalizowanej agencji drugiej strony, zgodnie z odpowiednimi przepisami tejże drugiej strony. Działania mające na celu wyeliminowanie niebezpiecznych sytuacji oraz wymianę informacji na temat bezpieczeństwa są określone w technicznych procedurach wykonawczych.

3.3.2 O ile wyspecjalizowana agencja drugiej strony nie przekaże powiadomienia o innej treści:

(a) FAA pełni funkcje państwa projektu w zakresie utrzymywania nieprzerwanej zdatności do lotu, mające zastosowanie do Stanów Zjednoczonych Ameryki, zgodnie z załącznikiem 8 Konwencji chicagowskiej w odniesieniu do statków powietrznych, silników statków powietrznych, śmigieł i urządzeń stosowanych w trakcie cyklu życia wyrobu.

(b) EASA pełni w imieniu państw członkowskich UE funkcje państwa projektu w zakresie utrzymywania nieprzerwanej zdatności do lotu mające zastosowanie do tych państw, zgodnie z załącznikiem 8 Konwencji chicagowskiej w odniesieniu do statków powietrznych, silników statków powietrznych, śmigieł i urządzeń stosowanych w trakcie cyklu życia wyrobu.

3.3.3 FAA pełni funkcje państwa produkcji mające zastosowanie do Stanów Zjednoczonych Ameryki zgodnie z załącznikiem 8 Konwencji

chicagowskiej w odniesieniu do statków powietrznych, silników statków powietrznych, śmigieł i urządzeń stosowanych w trakcie cyklu życia wyrobu i podlegających jej jurysdykcji. Władze lotnicze oraz, o ile ma to zastosowanie, EASA, pełnią funkcje państwa produkcji mające zastosowanie do państw członkowskich UE zgodnie z załącznikiem 8 Konwencji chicagowskiej w odniesieniu do statków powietrznych, silników statków powietrznych, śmigieł i urządzeń stosowanych w trakcie cyklu życia wyrobu i podlegających ich jurysdykcji. Działania zmierzające do wyeliminowania sytuacji niebezpiecznych są określone w technicznych procedurach wykonawczych.

3.3.4 Wszelkie zmiany własności certyfikatu lub zmiany statusu zdatności do lotu określonego w certyfikacie wydanym przez wyspecjalizowaną agencję dowolnej ze stron są w odpowiednim czasie przekazywane drugiej wyspecjalizowanej agencji.

3.4 Produkcja

3.4.1 Wyspecjalizowane agencje oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze, udzielają producentowi zatwierdzeń produkcyjnych, w oparciu o uznawany system jakości produkcji/system kontroli, w ramach własnego systemu regulacyjnego w przypadku, gdy dany producent dokonuje wywozu statków powietrznych, silników do statków powietrznych, śmigieł, urządzeń lub części do państwa będącego drugą stroną. Takie zatwierdzenia produkcyjne powinny gwarantować, że wszystkie statki powietrzne, silniki do statków powietrznych, śmigła, urządzenia i części są zgodne z zatwierdzonym projektem strony dokonującej przywozu, zostały poddane kontroli eksploatacyjnej tam, gdzie jest to stosowne, oraz że ich stan w chwili wywozu zapewnia bezpieczną eksploatację.

3.4.2 Ponieważ systemy regulacyjne stron w zakresie produkcji są uznawane za porównywalne w wystarczającym stopniu, wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze dokonujące przywozu nie wydają własnych zatwierdzeń produkcyjnych dla tych producentów, którzy podlegają regulacjom strony dokonującej wywozu.

3.4.3 Każda wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze uznają zatwierdzenia produkcyjne wydawane przez drugą wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze, w tym:

(a) zatwierdzenia produkcyjne udzielone lub rozszerzone na produkcję statków powietrznych, silników do statków powietrznych, śmigieł, urządzeń lub części na swoich terytoriach, a także na produkcję statków powietrznych, silników do statków powietrznych, śmigieł lub części poza swoimi terytoriami, oraz

(b) zatwierdzenia produkcyjne udzielone na produkcję statków powietrznych, silników do statków powietrznych, śmigieł lub części, na podstawie umowy licencyjnej producenta lub odpowiedniego porozumienia z posiadaczem zatwierdzenia projektu na terytorium drugiej strony lub w państwie trzecim. W przypadku, gdy umowa licencyjna na produkcję statku powietrznego, silnika do statku powietrznego lub śmigła rozdziela zadania państwa projektu i państwa produkcji między strony, FAA oraz EASA lub władze lotnicze, o ile jest to właściwe, zawierają porozumienie robocze.

3.4.4 Wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze każdej ze stron wypełniają odpowiednio wynikające z przepisów obowiązki w zakresie nadzoru nad producentami oraz dostawcami zatwierdzonymi w ramach systemu jakości producenta, mającymi siedzibę na terytorium drugiej strony, w oparciu o system nadzoru drugiej strony, gdy spełnione są wszystkie niżej wymienione warunki:

(a) wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze odpowiedzialne za nadzór nad posiadaczem zatwierdzenia produkcyjnego oficjalnie zwróci się o pomoc w sprawowaniu nadzoru;

(b) zakład produkcyjny dodatkowo otrzymał zatwierdzenie produkcyjne o podobnym zakresie, wydane przez wyspecjalizowaną agencję bądź przez władze lotnicze terytorium, na którym mieści się zakład;

(c) wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze drugiej strony wyrażają chęć i mają możność podjęcia takich działań w miarę dostępności zasobów, oraz

(d) wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze dokumentują, o ile jest to właściwe, szczegóły uzgodnionej pomocy w sprawowaniu nadzoru.

3.4.5 W przypadku części produkowanych zgodnie z systemem regulacyjnym jednej strony w zakładzie zlokalizowanym na terytorium drugiej strony, wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze uznają autoryzowane certyfikaty dopuszczenia lub inne dokumenty, zgodnie z ustaleniami, w miejsce własnej dokumentacji, pod następującymi warunkami:

(a) zakład produkcyjny otrzymał zatwierdzenie produkcyjne o podobnym zakresie, wydane przez wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze wymienione w dodatku 1, właściwe w przypadku danego zakładu produkcyjnego oraz, o ile ma to zastosowanie

(b) na potrzeby dostawy do użytkownika końcowego dany posiadacz zatwierdzenia udzielił pisemnego zezwolenia swojemu dostawcy, o

ile posiadacz zatwierdzenia ma prawo to zrobić zgodnie z systemem regulacyjnym, któremu podlega.

3.4.6 W przypadku wyrobów produkowanych na podstawie umowy licencyjnej, wyspecjalizowane agencje ustanawiają procedury zapewniające, że wszelkie zmiany wprowadzane do projektu przez posiadacza licencji są zatwierdzane, za pośrednictwem posiadacza zatwierdzenia projektu, przez wyspecjalizowaną agencję realizującą zadania państwa projektu dla danego wyrobu.

3.5 Zatwierdzanie zdatności do lotu przy wywozie

3.5.1 Wyspecjalizowana agencja lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze każdej ze stron wzajemnie uznają wydane przez drugą stronę certyfikaty zdatności do lotu dla wszystkich wyrobów w przypadku wywozu wyrobu z obszaru objętego jurysdykcją jednej strony wraz z właściwym certyfikatem zdatności do lotu. Wyspecjalizowane agencje lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze bądź zatwierdzone w należytym trybie instytucje wydają następującą dokumentację zdatności do lotu w każdym przypadku wywozu:

(a) wywozowy certyfikat zdatności do lotu dla nowego lub używanego statku powietrznego, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych;

(b) wywozowy certyfikat zdatności do lotu lub autoryzowany certyfikat dopuszczenia dla nowego silnika do statku powietrznego lub dla śmigła.

(c) autoryzowany certyfikat dopuszczenia dla nowej części lub urządzenia.

3.5.2 W przypadku nowych wyrobów, wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze wymienione w dodatku 1 (lub ich wyznaczone jednostki regulowane, o ile jest to właściwe) poświadczają – wydając szczegółowy dokument wywozowy dotyczący zdatności do lotu – że statek powietrzny, silnik statku powietrznego, śmigło, część lub urządzenie:

(a) są zgodne z projektem zatwierdzonym przez wyspecjalizowaną agencję dokonującą przywozu oraz uwzględnione w arkuszu danych certyfikatu typu lub w innym zatwierdzeniu projektu, w tym także we wszelkich uzupełniających certyfikatach typu;

(b) znajdują się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym zgodność z wytycznymi w zakresie zdatności do lotu (o ile ma to zastosowanie) lub powiadomieniem o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z informacjami przekazanymi przez

wyspecjalizowaną agencję dokonującą przywozu oraz z wszelkimi obowiązkowymi działaniami na rzecz bezpieczeństwa (o ile ma to zastosowanie) w zakresie produkcji lub obsługi technicznej, notyfikowanymi przez odnośne władze lotnicze dokonujące przywozu.

(c) zostały poddane końcowej kontroli eksploatacyjnej, o ile ma to zastosowanie;

(d) są w odpowiedni sposób oznaczone lub zidentyfikowane, zgodnie z wymogami wyspecjalizowanej agencji dokonującej przywozu;

(e) spełniają wszelkie dodatkowe wymogi określone i notyfikowane przez wyspecjalizowaną agencję, oraz

(f) w przypadku przebudowanych silników do statków powietrznych – silnik został przebudowany przez producenta tegoż silnika.

3.5.3 Wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze wymienione w dodatku 1 (lub, gdzie jest to właściwe, ich wyznaczone jednostki regulowane) przyjmują ponadto używany powietrzny statek lotnictwa cywilnego do standardowej lub szczególnej/ograniczonej certyfikacji zdatności do lotu wyłącznie w takim przypadku, gdy istnieje posiadacz certyfikatu typu lub europejskiego ograniczonego certyfikatu typu, który utrzymywałby nieprzerwaną zdatność statku powietrznego do lotu oraz gdy wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze drugiej strony zaświadczają, że dany statek powietrzny

(a) miał należytą obsługę techniczną w trakcie swojej eksploatacji (na co wskazuje odpowiednia ewidencja dotycząca obsługi technicznej), oraz

(b) spełnia wymogi określone w pkt 3.5.2 lit. a) do e).

Dokumenty dotyczące kontroli i obsługi technicznej dla używanego statku powietrznego zostały określone w technicznych procedurach wykonawczych.

3.5.4 Cała dokumentacja dotycząca zdatności do lotu zawiera odpowiednie formuły poświadczające, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.

3.5.5 Jeśli w procesie certyfikacji zdatności do lotu, wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze dokonujące wywozu nie są w stanie spełnić wszystkich wymogów określonych w pkt 3.5.2 lit. a) do f) lub w pkt 3.5.3, wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze dokonujące wywozu:

(a) niezwłocznie powiadamiają o tym fakcie wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze dokonujące przywozu;

(b) we współpracy z wyspecjalizowaną agencją lub władzami lotniczymi dokonującymi przywozu, jak wskazano w technicznych procedurach wykonawczych, koordynują przypadki uznawania lub odmawiania odejścia od wymogów, przed zakończeniem procesu certyfikatu w zakresie zdatności do lotu; oraz

(c) dokumentują wszelkie przyjęte wyjątki przy wywozie wyrobu.

3.5.6 Poza wyrobami wymienionymi w dodatku 1 do załącznika 1, FAA w dalszym ciągu uznaje wyroby, które zostały objęte zakresem umowy dwustronnej dotyczącej zdatności do lotu, wymienionej w dodatku 1 do umowy, a które są zgodne z zatwierdzonym przez FAA projektem pod warunkiem, że zostały one wyprodukowane i otrzymały odpowiedni certyfikat zdatności do lotu przed dniem wejścia w życie niniejszej umowy.

3.5.7 Wspólnota Europejska nie wymaga oznaczania europejskim znakiem zatwierdzenia dla części (EPA) w przypadku części przywożonych ze Stanów Zjednoczonych Ameryki z wyjątkiem sytuacji, kiedy EASA pełni rolę państwa projektu.

4. UZNAWANIE USTALEŃ I ZATWIERDZEŃ

4.1. Wymogi kwalifikacyjne dla uznawania ustaleń i zatwierdzeń

4.1.1 Wyspecjalizowane agencje oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze ustanawiają system certyfikacji i nadzoru dla różnych czynności objętych zakresem niniejszego załącznika. System ten posiada swoją dokumentację i obejmuje strukturę organizacyjną, kwalifikacje personelu oraz wewnętrzne zasady i procedury dotyczące wykonywania tych czynności.

4.1.2 Każda wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze wykazują się dostateczną znajomością systemu drugiej strony pod względem wymogów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, związanych z tym zasad i wytycznych, procedur i struktury organizacyjnej.

4.1.3 Każda wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze zapewniają, że pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje i dostateczną wiedzę, doświadczenie i przeszkolenie do wykonywania swoich obowiązków w ramach niniejszej umowy.

4.1.4 Systemy te podlegają wewnętrznym audytom jakości, akredytacji i kontrolom standaryzacyjnym. Techniczne procedury wykonawcze określają okresowy wzajemny udział wyspecjalizowanych agencji w wewnętrznych audytach, akredytacji, kontrolach standaryzacyjnych drugiej strony, w tym w kontrolach władz lotniczych opisanych w pkt 4.2.3, w celu utrzymywania wzajemnego zaufania do systemów drugiej strony. Wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze poddają się takim kontrolom i dbają o to, aby jednostki regulowane zapewniły dostęp obu wyspecjalizowanym agencjom.

4.2. Kwalifikacje wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych

4.2.1 Z zastrzeżeniem warunków określonych w technicznych procedurach wykonawczych, uznaje się, że wyspecjalizowane agencje spełniają wymogi określone w pkt od 4.1.1 do 4.1.3 w następstwie procesu budowy zaufania. W przypadku certyfikacji w zakresie zdatności do lotu, proces budowy zaufania został zakończony, czego dowodem jest włączenie niniejszego załącznika do umowy. W przypadku certyfikacji w zakresie ochrony środowiska, proces budowy zaufania został zdefiniowany w technicznych procedurach wykonawczych.

4.2.2 Władze lotnicze spełniające wymogi określone w pkt od 4.1.1 do 4.1.3 dla funkcji związanych z certyfikacją produkcji i zdatności do lotu zostały wymienione w dodatku 1 do niniejszego załącznika, wraz z podaniem zakresu ich działalności.

4.2.3 Jeżeli po przeprowadzeniu przez EASA kontroli standaryzacyjnej Wspólnota Europejska stwierdzi, że inne władze lotnicze spełniają wymogi określone w pkt od 4.1.1 do 4.1.3, wyspecjalizowane agencje postępują według procedury opisanej w sekcji 1 technicznych procedur wykonawczych. Po zakończeniu tego procesu wyspecjalizowane agencje, o ile uznają to za właściwe, występują do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru z propozycją dokonania zmian w dodatku 1, w tym zmian zakresu działalności władz lotniczych.

4.2.4 Jeżeli jedna wyspecjalizowana agencja jest zdania, że kompetencje techniczne drugiej wyspecjalizowanej agencji lub władz lotniczych przestały być odpowiednie, wyspecjalizowane agencje podejmują konsultacje i proponują plan działania, w tym przyjęcie ewentualnych środków budowy zaufania w celu usunięcia nieprawidłowości. Analogicznie, jeśli któraś z wyspecjalizowanych agencji jest zdania, że należy wstrzymać uznawanie ustaleń lub zatwierdzeń dokonywanych przez dane władze lotnicze, wyspecjalizowane agencje podejmują konsultacje. Jeżeli zaufanie nie zostało odbudowane w drodze wzajemnie zaakceptowanych środków, każda z wyspecjalizowanych agencji może przekazać sprawę do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru. Jeżeli problem nie

zostanie rozwiązany w drodze wzajemnie akceptowanych środków, każda ze stron może przekazać drugiej stronie powiadomienie w trybie art. 18.A umowy.

4.2.5 Analogicznie, wyspecjalizowane agencje podejmują konsultacje zawsze, gdy wyspecjalizowana agencja występuje z wnioskiem o rozważenie przywrócenia przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru władz lotniczych, które zostały wcześniej usunięte z dodatku I lub takich, których ustalenia bądź zatwierdzenia zostały wstrzymane.

5. KOMUNIKACJA

Językiem wszelkiej komunikacji między wyspecjalizowanymi agencjami oraz, o ile ma to zastosowanie, władzami lotniczymi, w tym także dokumentacji, jest angielski. Wyspecjalizowane agencje mogą w poszczególnych przypadkach uzgodnić wyjątki dla danych dotyczących spełniania wymogów certyfikacyjnych.

6. KONSULTACJE TECHNICZNE

Wyspecjalizowane agencje zgadzają się na rozwiązywanie problemów dotyczących wykonywania niniejszego załącznika w drodze konsultacji. Wyspecjalizowane agencje dokładają wszelkich starań, aby rozwiązywać problemy na możliwie najniższym szczeblu technicznym, z zastosowaniem postępowania opisanego w technicznych procedurach wykonawczych, przed przekazaniem problemu do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru.

7. POMOC TECHNICZNA

7.1 Na wniosek oraz po wzajemnym uzgodnieniu, wyspecjalizowana agencja każdej ze stron lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze zapewniają pomoc techniczną na rzecz wyspecjalizowanej agencji lub, o ile ma to zastosowanie, władz lotniczych drugiej strony w zakresie działań dotyczących certyfikacji i nadzoru nad utrzymaniem nieprzerwanej zdatności do lotu w związku z certyfikacją projektu, produkcji, zdatności do lotu i ochrony środowiska na terytorium drugiej strony. Tryb świadczenia takiej pomocy został opisany w technicznych procedurach wykonawczych.

7.2 Wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze mogą odmówić świadczenia takiej pomocy technicznej z powodu niedostępności zasobów, ze względu na to, że wyrób nie jest objęty zakresem niniejszej umowy albo że urządzenie nie jest objęte uregulowaniami.

7.3 W przypadku świadczenia pomocy technicznej wyspecjalizowana agencja lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze świadczące pomoc stosują

swoje systemy regulacyjne i procedury, o ile nie istnieją inne uzgodnienia poczynione przez wyspecjalizowane agencje lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze. Pomoc techniczna, w tym kontrola zgodności, obserwacja prób oraz stwierdzanie zgodności, może być prowadzona przez instytucje zatwierdzone/delegowane do tych zadań. W przypadku, gdy instytucja zatwierdzona przez Wspólnotę Europejską nie posiada takich uprawnień w ramach posiadanego zezwolenia produkcyjnego, władze lotnicze mogą świadczyć taką pomoc bezpośrednio lub w drodze przyznania danej instytucji takich uprawnień. W przypadku, gdy instytucja zatwierdzona przez Wspólnotę Europejską nie posiada takich uprawnień w ramach zezwolenia projektowego, EASA może świadczyć taką pomoc bezpośrednio lub w drodze przyznania danej instytucji takich uprawnień.

7.4 O pomoc techniczną można się również zwrócić w związku z przywozem używanych statków powietrznych, które były pierwotnie przedmiotem wywozu ze Stanów Zjednoczonych Ameryki lub Wspólnoty Europejskiej. Wyspecjalizowana agencja lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze każdej ze stron udzielają pomocy na rzecz odpowiednio wyspecjalizowanej agencji lub władz lotniczych drugiej strony w uzyskaniu informacji o konfiguracji statku powietrznego w chwili, gdy opuścił on zakład producenta.

8. POWIADOMIENIE O DOCHODZENIU LUB DZIAŁANIACH EGZEKWUJĄCYCH PRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW

Wyspecjalizowane agencje oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze każdej ze stron niezwłocznie powiadamiają wyspecjalizowaną agencję oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze drugiej strony o własnych dochodzeniach lub działaniach egzekwujących przestrzeganie przepisów, które mogą dotyczyć 1) wyrobu lub jednostki regulowanej w związku z certyfikacją w zakresie zdatności do lotu lub ochrony środowiska albo 2) działań wyspecjalizowanej agencji lub władz lotniczych, które wydają się niezgodne z niniejszym załącznikiem. Wyspecjalizowane agencje oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze współpracują przy ujawnianiu informacji koniecznych do prowadzenia takiego dochodzenia lub działań egzekwujących przestrzeganie przepisów, w tym ich zakończenia.

EASA, WŁADZE LOTNICZE ORAZ WYROBY ZE STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI,

TOWARZYSZĄCA DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ

DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ

DOPUSZCZALNE NA MOCY NINIEJSZEJ UMOWY

Wyspecjalizowana agencja Wspólnoty Europejskiej	**WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ**
EASA (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego)	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez EASA procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA. • Nowe silniki i śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA produkowane zgodnie z wydaną przez EASA procedurą certyfikacji organizacji produkującej (pkt 3.4.3) wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowany certyfikat dopuszczenia. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez EASA procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektowymi i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA): ➢ Części zamienne, niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od

Wyspecjalizowana agencja Wspólnoty Europejskiej	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Dane projektowe (deklaracje zgodności) oraz obserwacja prób. • Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

.

	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Austria	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe małe statki powietrzne, bardzo lekkie statki powietrzne oraz szybowce i motoszybowce zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Austrię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub austriackim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub austriackim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe silniki i śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Austrię procedurą certyfikacji organizacji produkującej oraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Austrię procedurą certyfikacji organizacji produkującej oraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Austrię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektowymi i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi wydanego przez Stany Zjednoczone zatwierdzenia projektu (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).

	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Belgia	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub belgijskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Belgię procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Nowe balony załogowe zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z przepisami EASA podczęści F części 21 lub z wydaną przez Belgię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub belgijskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Belgię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Republika Czeska	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe małe statki powietrzne, bardzo lekkie statki powietrzne, oraz szybowce zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Republikę Czeską procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub czeskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. Nowe balony załogowe zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Republikę Czeską procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub czeskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2007 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub czeskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe silniki i śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Republikę Czeską procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Republikę Czeską procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Republikę Czeską procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Dania	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub duńskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Danię procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Danię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
FAA	• Kontrola zgodności.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Finlandia	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub fińskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Finlandię procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Finlandię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
FAA	• Kontrola zgodności.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Francja	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe statki powietrzne, śmigłowce, bardzo lekkie statki powietrzne oraz szybowce, zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Francję procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub francuskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe balony załogowe zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z przepisami EASA podczęści F części 21 lub z wydaną przez Francję procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub francuskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub francuskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe silniki i śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Francję procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Francję procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Francję procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.
Uznawanie francuskiej dokumentacji dotyczącej części produkowanych we Francji w ramach zatwierdzenia produkcyjnego wydanego przez Stany Zjednoczone	• Formularz 1 EASA, autoryzowany certyfikat dopuszczenia jest uznawany w przypadku części produkowanych w ramach systemu jakości realizowanego przez posiadacza zatwierdzenia produkcyjnego wydanego przez Stany Zjednoczone przez jego dostawcę mającego siedzibę we Francji, o ile dostawca ten posiada również wydany francuski certyfikat organizacji produkującej dla danej części.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Niemcy	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe statki powietrzne, śmigłowce, bardzo lekkie statki powietrzne, szybowce i motoszybowce, zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Niemcy procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub niemieckim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe balony załogowe zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z przepisami EASA podczęści F części 21 lub z wydaną przez Niemcy procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub niemieckim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Niemcy procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub niemieckim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub niemieckim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe silniki i śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Niemcy procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Niemcy procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	• Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Niemcy procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.
Uznawanie niemieckiej dokumentacji dotyczącej części produkowanych w Niemczech w ramach zatwierdzenia produkcyjnego wydanego przez Stany Zjednoczone	• Formularz 1 EASA, autoryzowany certyfikat dopuszczenia jest uznawany w przypadku części produkowanych w ramach systemu jakości realizowanego przez posiadacza zatwierdzenia produkcyjnego wydanego przez Stany Zjednoczone przez jego dostawcę mającego siedzibę w Niemczech, o ile dostawca ten posiada również niemiecki certyfikat organizacji produkującej dla danej części.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Włochy	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe statki powietrzne, śmigłowce i bardzo lekkie statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Włochy procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub włoskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub włoskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Włochy procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Włochy procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
realizowane w imieniu FAA	• Kontrola zgodności.
Uznawanie włoskiej dokumentacji dotyczącej części produkowanych we Włoszech w ramach zatwierdzenia produkcyjnego wydanego przez Stany Zjednoczone	• Formularz 1 EASA, autoryzowany certyfikat dopuszczenia jest uznawany w przypadku części produkowanych w ramach systemu jakości realizowanego przez posiadacza zatwierdzenia produkcyjnego wydanego przez Stany Zjednoczone przez jego dostawcę mającego siedzibę we Włoszech, o ile dostawca ten posiada również włoski certyfikat organizacji produkującej dla danej części.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Litwa	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe szybowce i motoszybowce zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Litwę procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub litewskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Litwę procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Litwę procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne do wymienionych wyżej wyrobów;

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Luksemburg	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Luksemburg procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Niderlandy	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub holenderskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Niderlandy procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Niderlandy procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
FAA	• Kontrola zgodności.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Polska	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe statki powietrzne, śmigłowce, bardzo lekkie statki powietrzne oraz szybowce, zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Polskę procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub polskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub polskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe silniki i śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Polskę procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Polskę procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Polskę procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne do wymienionych wyżej polskich wyrobów; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Rumunia	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe szybowce, motoszybowce i bardzo lekkie statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Rumunię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub rumuńskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Rumunię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Słowacja	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Słowację procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Hiszpania	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe statki powietrzne i bardzo lekkie statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Hiszpanię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub hiszpańskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub hiszpańskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe balony załogowe zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Hiszpanię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub hiszpańskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Hiszpanię procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Hiszpanię procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Szwecja	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu lub szwedzkim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Szwecję procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Szwecję procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych; ➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
FAA	• Kontrola zgodności.

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
Zjednoczone Królestwo	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do USA	• Nowe małe statki powietrzne i bardzo lekkie statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Zjednoczone Królestwo procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu oraz brytyjskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Zjednoczone Królestwo procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu oraz brytyjskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe balony załogowe zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Zjednoczone Królestwo procedurą certyfikacji organizacji produkującej, wraz z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu oraz brytyjskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z przepisami EASA odpowiednio części 145 lub części M, o ile są przywożone z formularzem 27 EASA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu oraz brytyjskim certyfikatem wywozowym zdatności do lotu wydanym przed dniem 28 września 2008 r. • Nowe silniki i śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Zjednoczone Królestwo procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez FAA, produkowane zgodnie z wydaną przez Zjednoczone Królestwo procedurą certyfikacji organizacji produkującej i wraz z formularzem 1 EASA, autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia lub

Władze lotnicze w wymienionym państwie członkowskim UE	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydaną przez Zjednoczone Królestwo procedurą certyfikacji organizacji produkującej, które są zgodne z zatwierdzonymi przez FAA danymi projektu i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano zatwierdzenie projektu przez FAA (wraz z formularzem 1 EASA lub formularzem pierwszym JAA wydanym przed dniem 28 września 2005 r.): ➢ Części zamienne niezależnie od państwa projektu dla danego wyrobu oraz/lub urządzenia; ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy EASA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu w przypadku wnioskodawcy z UE. W przypadku, gdy części modyfikujące są związane z uzupełniającym certyfikatem typu EASA, uzupełniający certyfikat typu winien wchodzić w zakres technicznych procedur wykonawczych;
	➢ Części modyfikujące dla dowolnego wyrobu, dla którego Stany Zjednoczone są państwem projektu przy zmianie projektu, a części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi zatwierdzenia projektu wydanego przez Stany Zjednoczone (rozdzielenie państwa projektu od państwa produkcji).
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu FAA	• Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.
Uznawanie brytyjskiej dokumentacji dotyczącej części produkowanych w Zjednoczonym Królestwie w ramach zatwierdzenia produkcyjnego	• Formularz 1 EASA, autoryzowany certyfikat dopuszczenia jest uznawany w przypadku części produkowanych w ramach systemu jakości realizowanego przez posiadacza zatwierdzenia produkcyjnego wydanego przez Stany Zjednoczone przez jego dostawcę mającego siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, o ile dostawca ten posiada również brytyjski certyfikat organizacji produkującej dla danej części.

wydanego przez Stany Zjednoczone	

Wyspecjalizowana agencja Stanów Zjednoczonych Ameryki	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
FAA (Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych)	
Wyroby wraz z dokumentacją wywozową dopuszczone do przywozu do UE	• Nowe statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez EASA, produkowane zgodnie z wydanym przez Stany Zjednoczone zatwierdzeniem produkcyjnym, wraz z formularzem 8130-4 FAA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu. • Nowe balony załogowe zgodne z projektem zatwierdzonym przez EASA, produkowane zgodnie z wydanym przez Stany Zjednoczone zatwierdzeniem produkcyjnym, wraz z formularzem 8130-4 FAA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu. • Nowe statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez EASA, produkowane zgodnie z wydanym przez Stany Zjednoczone zatwierdzeniem produkcyjnym, wraz z formularzem 8130-4 FAA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu. • Używane statki powietrzne zgodne z projektem zatwierdzonym przez EASA, których obsługa techniczna prowadzona jest zgodnie z systemem zatwierdzonym przez FAA (tzn. tytuł 14 CFR części 43, 65, 121, 125, 135, 145 lub 129.14), o ile są przywożone z formularzem 8130-4 FAA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu. • Nowe i przebudowane silniki oraz śmigła zgodne z projektem zatwierdzonym przez EASA, produkowane zgodnie z wydanym przez Stany Zjednoczone zatwierdzeniem produkcyjnym, wraz z formularzem 8130-4 FAA, certyfikatem wywozowym zdatności do lotu. • Nowe urządzenia zgodne z projektem zatwierdzonym przez EASA, produkowane zgodnie z wydanym przez Stany Zjednoczone zatwierdzeniem produkcyjnym, wraz z formularzem 8130-3 FAA, certyfikatem dopuszczenia do eksploatacji. • Następujące nowe części produkowane zgodnie z wydanym przez Stany Zjednoczone zatwierdzeniem produkcyjnym, które są zgodne z zatwierdzonymi przez EASA danymi projektowymi i kwalifikują się do montażu w wyrobie lub urządzeniu, dla którego uzyskano

Wyspecjalizowana agencja Stanów Zjednoczonych Ameryki	WYROBY, DOKUMENTACJA WYWOZOWA ORAZ DZIAŁANIA W ZAKRESIE POMOCY TECHNICZNEJ
	zatwierdzenie projektu przez EASA (wraz z formularzem 8130-3 FAA, certyfikatem dopuszczenia do eksploatacji): ➢ Części zamienne dla wyrobu oraz/lub urządzenia, w tym, części produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi wydanego przez EASA zatwierdzenia projektu. ➢ Części modyfikujące na potrzeby zmian projektu, gdy FAA występuje jako państwo projektu przy zmianie projektu lub gdy części są produkowane na mocy licencji udzielonej posiadaczowi wydanego przez EASA zatwierdzenia projektu. ➢ Części zamienne i modyfikujące zatwierdzenia producentów części (PMA) określone w technicznych procedurach wykonawczych, jeśli towarzyszy im formularz 8130-3 FAA z odpowiednimi formułami poświadczającymi.
Działania w zakresie pomocy technicznej realizowane w imieniu EASA	• Dane projektowe (deklaracje zgodności) oraz obserwacja prób. • Obserwacja i nadzór nad produkcją prowadzone w ramach pomocy technicznej. • Kontrola zgodności.

ZAŁĄCZNIK 2

OBSŁUGA TECHNICZNA

1. CEL I ZAKRES

Strony oceniły wzajemnie swoje normy i systemy dotyczące zatwierdzania stacji naprawczych/instytucji obsługi technicznej, które prowadzą obsługę techniczną wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym. Zgodnie z art. 4.A. umowy, niniejszy załącznik dotyczy wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności, zatwierdzeń, dokumentacji oraz pomocy technicznej związanej z zatwierdzeniami oraz monitorowaniem stacji naprawczych/instytucji obsługi technicznej, jak określono w dodatku do niniejszego załącznika. Żadnego z postanowień niniejszego załącznika nie należy interpretować jako ograniczenia prawa strony do działania zgodnie z art. 15 umowy.

2. DEFINICJE

2.1 „Przegląd" oznacza proces służący zapewnieniu, że dany artykuł lotniczy całkowicie spełnia odnośne zakresy tolerancji eksploatacyjnej wskazane w instrukcjach posiadacza certyfikatu typu lub w instrukcjach producenta sprzętu, dotyczących zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu bądź lub w danych zatwierdzonych lub uznanych przez władze. Nie można twierdzić, że dany artykuł został poddany przeglądowi, jeśli nie został on przynajmniej rozmontowany, wyczyszczony, skontrolowany, w miarę potrzeby naprawiony, ponownie zmontowany i przetestowany zgodnie ze wskazanymi wyżej danymi.

2.2 „Zmiana lub modyfikacja" oznacza zmianę w zakresie konstrukcji, konfiguracji, działania, charakterystyk środowiskowych lub ograniczeń eksploatacyjnych danego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.

2.3 „Dane zatwierdzone przez FAA" oznaczają dane zatwierdzone przez administratora FAA lub wyznaczonego przedstawiciela administratora FAA, w tym dane projektowe WE wzajemnie uznawane zgodnie z załącznikiem 1.

2.4 „Dane zatwierdzone przez EASA" oznaczają dane zatwierdzone przez wyspecjalizowaną agencję WE lub instytucję zatwierdzoną przez tę wyspecjalizowaną agencję, w tym dane projektowe Stanów Zjednoczonych wzajemnie uznawane zgodnie z załącznikiem 1.

2.5 „Warunki specjalne" oznaczają te spośród warunków zawartych bądź w tytule 14 Kodeksu Przepisów Federalnych Stanów Zjednoczonych (*United States Code of Federal Regulations)*, część 43 oraz 145 (zwanym dalej odpowiednio „część 43 lub część 145 tytułu 14 CFR") lub w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003 załącznik II (zwanym dalej jako „część 145 EASA"), co do których uznano, na

podstawie porównania systemów obsługi technicznej, że nie są one wspólne dla dwóch systemów i które są na tyle istotne, że zachodzi konieczność ich uwzględnienia.

3. WSPÓLNY ORGAN KOORDYNUJĄCY

3.1 Skład

3.1.1 Niniejszym powołuje się Wspólną Radę ds. Koordynacji Obsługi Technicznej, odpowiadającą przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru, pod wspólnym kierownictwem dyrektora EASA odpowiedzialnego za upoważnienia dla instytucji oraz Dyrektora FAA ds. standardów lotów. W jej skład wchodzą odpowiedni przedstawiciele każdej wyspecjalizowanej agencji odpowiedzialni za systemy obsługi technicznej i zarządzania jakością oraz za działania regulacyjne, o ile jest to właściwe.

3.1.2 Wspólne kierownictwo może zaprosić dodatkowych uczestników dla łatwiejszego pełnienia mandatu przez Wspólną Radę ds. Koordynacji Obsługi Technicznej.

3.2 Mandat

3.2.1 Wspólna Rada ds. Koordynacji Obsługi Technicznej zbiera się przynajmniej raz do roku, aby zapewnić efektywne funkcjonowanie i wykonywanie niniejszego załącznika. Do jej funkcji należy w szczególności:

(a) opracowywanie, zatwierdzanie i przegląd szczegółowych wytycznych, które mają być stosowane w procedurach objętych niniejszym załącznikiem;

(b) wymiana informacji na temat najważniejszych problemów bezpieczeństwa oraz opracowywanie planów działania w celu rozwiązywania tych problemów;

(c) zapewnianie spójnego stosowania postanowień niniejszego załącznika;

(d) rozstrzyganie kwestii technicznych należących do zadań wyspecjalizowanych agencji oraz badanie innych kwestii technicznych, które nie mogą zostać rozstrzygnięte na niższym szczeblu;

(e) opracowywanie, zatwierdzanie i przegląd szczegółowych wytycznych, które mają być stosowane w przypadku przenoszenia, współpracy, pomocy, wymiany informacji oraz wzajemnego udziału w wewnętrznych audytach jakości drugiej strony, standaryzacji i kontroli wyrywkowych w związku z systemem obsługi technicznej, zarządzania jakością i standaryzacji;

(f) prowadzenie wykazu władz lotniczych wymienionych w dodatku 2 do niniejszego załącznika, zgodnie z decyzjami podjętymi przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru;

(g) przedkładanie Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru propozycji zmian dotyczących niniejszego załącznika.

3.2.2 Wspólna Rada ds. Koordynacji Obsługi Technicznej przekazuje nierozstrzygnięte kwestie do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru i zapewnia wykonanie decyzji dotyczących niniejszego załącznika podjętych przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru.

4. WYKONANIE

4.1 Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego załącznika, strony wyrażają zgodę, aby ich wyspecjalizowane agencje przyjmowały kontrole i monitorowanie stacji naprawczych/instytucji obsługi technicznej, realizowane przez drugą wyspecjalizowaną agencję lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze, na potrzeby ustaleń kontroli zgodności ze stosowanymi przez nie wymogami, za podstawę do wydawania certyfikatów i stwierdzania nieprzerwanej ważności certyfikatów.

4.2 Certyfikat wydany przez wyspecjalizowaną agencję zgodnie z niniejszym załącznikiem nie może wykraczać poza kategorie i ograniczenia zawarte w certyfikacie wydanym przez drugą wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze.

4.3 Certyfikaty FAA

4.3.1 Bez uszczerbku dla swobody decyzyjnej administratora FAA zgodnie z częścią 145 tytułu 14 CFR, instytucja obsługi technicznej otrzymuje certyfikat FAA oraz specyfikacje eksploatacyjne, jeżeli została zatwierdzona w zakresie obsługi technicznej przez władze lotnicze wymienione w dodatku 2 do niniejszego załącznika zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, spełnia warunki wymienione w tym załączniku, w tym warunki specjalne FAA wymienione w dodatku 1, a władze lotnicze wydały rekomendację lub akceptację w sprawie certyfikacji przez FAA.

4.3.2 Certyfikat FAA obejmuje jedynie dodatkowe stacje o stałej lokalizacji w państwie członkowskim wymienionym w dodatku 2. Każda dodatkowa stała lokalizacja musi również zostać objęta nadzorem władz lotniczych wymienionych w dodatku 2.

4.3.3 Certyfikat FAA obejmuje jedynie porty międzylądowania zlokalizowane w państwie członkowskim UE i objęte nadzorem władz lotniczych wymienionych w dodatku 2.

4.4 Certyfikaty EASA

4.4.1 Stacja naprawcza otrzymuje certyfikat EASA zgodnie z dodatkiem 4, jeżeli została zatwierdzona w zakresie obsługi technicznej przez FAA zgodnie z częścią 145 tytułu 14 CFR, spełnia warunki wymienione w niniejszym załączniku, w tym warunki specjalne EASA wymienione w dodatku 1, a FAA wydała rekomendację oraz akceptację w sprawie zatwierdzenia przez EASA, z wyjątkiem przypadków, gdy Dyrektor Wykonawczy EASA stwierdzi, że takie działanie nie jest konieczne do prowadzenia obsługi technicznej lub zmiany wyrobów lotniczych zarejestrowanych lub zaprojektowanych w państwie członkowskim UE lub, że części zamontowane w tych wyrobach bądź zasoby EASA nie pozwalają na rozpatrzenie wniosku.

4.4.2. Certyfikat EASA obejmuje jedynie porty międzylądowania zlokalizowane na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki.

4.5. Wyspecjalizowane agencje oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze:

(a) formułują rekomendacje lub wyrażają akceptację w odniesieniu do certyfikacji stacji naprawczych przez FAA oraz w odniesieniu do instytucji obsługi technicznej przez EASA;

(b) sprawują nadzór i przekazują sprawozdania dotyczące utrzymywania zgodności z wymogami opisanymi w tym załączniku przez instytucje obsługi technicznej we Wspólnocie Europejskiej oraz stacje naprawcze w Stanach Zjednoczonych Ameryki;

(c) odpowiednio, uznają lub zatwierdzają, suplement do podręcznika/specyfikacji danej instytucji, przedłożonego przez wnioskodawcę i uznanego za zgodny z dodatkiem 1;

(d) przestrzegają procedur określonych w dodatku 3.

4.6. Wyspecjalizowana agencja lub, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze każdej ze stron, na żądanie, świadczą pomoc techniczną w zakresie czynności związanych z obsługą techniczną na rzecz wyspecjalizowanej agencji lub, odpowiednio, władz lotniczych drugiej strony, dla realizacji celów niniejszego załącznika. Wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze mogą odmówić udzielenia pomocy technicznej z powodu niedostępności zasobów, ze względu na to, że czynności związane z obsługą techniczną nie są objęte zakresem niniejszego załącznika lub że urządzenie nie jest objęte uregulowaniami. Obszary pomocy mogą obejmować między innymi:

(a) prowadzenie dochodzeń oraz przedkładanie sprawozdań na żądanie;

(b) uzyskiwanie i przekazywanie danych do sprawozdań w odpowiedzi na wysunięte żądanie.

4.7 Wyspecjalizowane agencje mogą prowadzić niezależne kontrole stacji naprawczych/instytucji obsługi technicznej, gdy uzasadniają to szczególne względy bezpieczeństwa zgodnie z art. 15.B umowy.

4.8 Strony zgadzają się, że obsługa techniczna wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, jego zmiany lub modyfikacje zgodnie z przepisami jednej ze stron mogą być wykonywane oraz, że wyrób może zostać dopuszczony do ponownej eksploatacji przez stację naprawczą/instytucję obsługi technicznej zgodnie z przepisami drugiej strony, o ile zostało to zatwierdzone zgodnie z postanowieniami niniejszego załącznika.

4.9 Strony zgadzają się, że awaryjna lub nierutynowa obsługa techniczna może być realizowana poza terytorium wskazanym w art. 12 umowy w celu zapewnienia obsługi technicznej statku powietrznego lub podzespołu, po uprzednim zatwierdzeniu. Zatwierdzenie awaryjnej lub nierutynowej obsługi technicznej udzielane jest zgodnie z procedurami określonymi przez Wspólną Radę ds. Koordynacji Obsługi Technicznej.

4.10 Wprowadzane przez którąkolwiek ze stron zmiany w zakresie organizacji lotnictwa cywilnego, regulacji, procedur lub norm, w tym tych, które odnoszą się do wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, mogą zmieniać sytuację wyjściową, na podstawie której zawarty został niniejszy załącznik. W związku z tym strony, za pośrednictwem, odpowiednio, wyspecjalizowanych agencji oraz władz lotniczych, informują się wzajemnie w możliwie najwcześniejszym terminie o planach dotyczących takich zmian oraz omawiają wpływ planowanych zmian na sytuację wyjściową, na podstawie której został zawarty niniejszy załącznik. Jeżeli konsultacje w trybie art. 15 C. umowy prowadzą do porozumienia w sprawie zmiany niniejszego załącznika, strony podejmują starania, aby taka zmieniona wersja weszła w życie równocześnie z wejściem w życie zmiany, która ją spowodowała, lub w najszybszym możliwym terminie.

5. KOMUNIKACJA I WSPÓŁPRACA

5.1 Strony, za pośrednictwem Wspólnej Rady ds. Koordynacji Obsługi Technicznej, wymieniają się wykazem punktów kontaktowych związanych z różnymi technicznymi aspektami niniejszego załącznika. Wykaz ten jest prowadzony przez wyspecjalizowane agencje.

5.2 Językiem komunikacji między stronami, w tym także dokumentacji technicznej przedkładanej do przeglądu lub zatwierdzenia zgodnie z niniejszym załącznikiem, jest angielski.

5.3 W przypadku powstania pilnej lub nadzwyczajnej sytuacji punkty kontaktowe wyspecjalizowanych agencji oraz, o ile ma to zastosowanie, władz lotniczych komunikują się ze sobą i zapewniają natychmiastowe podjęcie odpowiednich działań.

6. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRZY UZNAWANIU USTALEŃ KONTROLI ZGODNOŚCI

6.1. Wymogi podstawowe

6.1.1 Wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze każdej ze stron przedstawiają wyspecjalizowanej agencji drugiej strony swoje systemy nadzoru regulacyjnego stacji naprawczych/instytucji obsługi technicznej. W celu prowadzenia nadzoru stacji naprawczych/instytucji obsługi technicznej w imieniu drugiej strony, wyspecjalizowane agencje oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze każdej ze stron udowadniają, w szczególności, posiadanie efektywnych i odpowiednich:

(a) struktur prawno-regulacyjnych;

(b) struktur organizacyjnych;

(c) zasobów, w tym dostatecznie wykwalifikowanego personelu;

(d) programu szkoleniowego;

(e) wewnętrznych zasad, procesów i procedur;

(f) dokumentacji;

(g) aktywnych programów certyfikacji i nadzoru;

(h) możliwości sprawowania władzy nad jednostkami regulowanymi.

6.2 Zaufanie na etapie początkowym

6.2.1 W dniu wejścia w życie niniejszej umowy wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze wymienione w dodatku 2 do niniejszego załącznika spełniają jego wymogi, w następstwie procesu budowy zaufania prowadzącego do zawarcia niniejszej umowy.

6.2.2. Gdy Wspólna Rada ds. Koordynacji Obsługi Technicznej stwierdzi, że władze lotnicze pomyślnie przeszły ocenę pod kątem zgodności z wymogami niniejszego załącznika, występuje do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru z wnioskiem o włączenie tych władz lotniczych do dodatku 2.

6.3. Utrzymywanie zaufania

6.3.1 Wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze przez cały czas wykazują, że realizują skuteczny nadzór zgodnie z pkt 6.1.1 według procedur Wspólnej Rady ds. Koordynacji Obsługi Technicznej.

(a) W szczególności, wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze:

(i) mają prawo wzajemnego uczestniczenia w audytach jakości drugiej strony, standaryzacji i kontrolach wyrywkowych oraz tworzenia całorocznego harmonogramu kontroli wyrywkowych, obejmującego także wprowadzenie ewentualnych zmian wymaganych dla dostosowania do określonych okoliczności;

(ii) poddają się kontrolom zgodnie z pkt 6.3.1 lit. a) ppkt i);

(iii) dbają o to, aby jednostki regulowane zapewniały dostęp obu wyspecjalizowanym agencjom na potrzeby prowadzenia audytów i kontroli;

(iv) udostępniają sprawozdania z audytów jakości, standaryzacji oraz kontroli wyrywkowych, mających zastosowanie do niniejszego załącznika;

(v) udostępniają odpowiedni personel do udziału w kontroli wyrywkowej;

(vi) udostępniają ewidencję, sprawozdania z kontroli instytucji obsługi technicznej, w tym ze zrealizowanych działań egzekwujących przepisy;

(vii) zapewniają pomoc tłumaczeniową w biurze władz lotniczych w trakcie przeglądu wewnętrznej ewidencji i dokumentacji instytucji obsługi technicznej, sporządzonych w języku danego państwa;

(viii) pomagają sobie wzajemnie w finalizacji ustaleń wynikających z kontroli; oraz

(ix) dbają o to, aby kontrole wyrywkowe były definiowane i oparte na analizie ryzyka i kryteriach obiektywnych, bez uszczerbku dla swobody decyzyjnej wyspecjalizowanych agencji,

(b) Wyspecjalizowane agencje powiadamiają się wzajemnie w najszybszym możliwym terminie, jeżeli wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze nie są w stanie wypełnić wymogu zawartego w niniejszym akapicie. Jeżeli którakolwiek z agencji jest zdania, że kompetencje techniczne [drugiej wyspecjalizowanej agencji lub władz lotniczych] przestały być odpowiednie, wyspecjalizowane agencje podejmują konsultacje i

przedstawiają plan działania, w tym niezbędne działania naprawcze w celu usunięcia nieprawidłowości;

(c) Jeżeli wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze nie usuną nieprawidłowości w terminie określonym w planie działania, każda z wyspecjalizowanych agencji może przekazać sprawę do Wspólnej Rady ds. ds. Koordynacji Obsługi Technicznej;

(d) W przypadku, gdy strona ma zamiar wstrzymać uznawanie ustaleń lub zatwierdzeń dokonywanych przez wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze, powiadamia o tym niezwłocznie drugą stronę, zgodnie z art. 18.A umowy.

7. POWIADAMIANIE O DOCHODZENIU LUB O DZIAŁANIACH EGZEKWUJĄCYCH PRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW

7.1 Zgodnie z postanowieniami art. 8 umowy, strony, za pośrednictwem swoich wyspecjalizowanych agencji oraz, o ile ma to zastosowanie, władz lotniczych, niezwłocznie powiadamiają się wzajemnie o dochodzeniu oraz następujących w jego następstwie czynnościach zamykających, w związku z nieprzestrzeganiem przez stację naprawczą/instytucję obsługi technicznej wymogów w zakresie ustalonym w niniejszym załączniku, zgodnie z przepisami drugiej strony, co mogłoby doprowadzić do podjęcia działań egzekwujących przestrzeganie przepisów w postaci kary bądź cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zakresu certyfikatu.

7.2 Powiadomienie przesyłane jest do właściwego punktu kontaktowego drugiej strony, wymienionego w wykazie, o którym mowa w art. 5 niniejszego załącznika.

7.3 Strony zachowują prawo do podejmowania działań egzekwujących przestrzeganie przepisów. Jednakże w niektórych przypadkach strona może podjąć decyzję o dokonaniu przeglądu działania naprawczego podjętego przez drugą stronę. Proces konsultacji dotyczący egzekwowania prawa, zgodnie z niniejszym załącznikiem, podlega regularnemu wspólnemu przeglądowi dokonywanemu przez Wspólną Radę ds. Koordynacji Obsługi Technicznej.

7.4 W przypadku cofnięcia lub wstrzymania certyfikatu FAA wydanego w trybie części 145 tytułu 14 CFR dla stacji naprawczej lub certyfikatu dla zatwierdzonej instytucji obsługi technicznej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003, załącznik II, wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, władze lotnicze powiadamiają drugą wyspecjalizowaną agencję o cofnięciu lub wstrzymaniu.

8. PRZEPISY O PRZENOSZENIU ZATWIERDZEŃ

8.1 Na potrzeby przenoszenia zatwierdzeń wydawanych zgodnie z umowami dwustronnymi między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej wymienionymi w dodatku 1 do umowy i ważnymi w dniu wejścia w życie niniejszego załącznika, strony przyjmują następujące przepisy.

8.2 Niezależnie od przepisów art. 16 C, zatwierdzenia dla stacji naprawczej/instytucji obsługi technicznej wydane przez wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze zgodnie z procedurami wykonawczymi dotyczącymi obsługi technicznej (zwanymi dalej „MIP"), zgodnie z umowami dwustronnymi wymienionymi w dodatku 1 do umowy i ważnymi w dniu wejścia w życie niniejszego załącznika, są uznawane przez strony niniejszej umowy za ważne na warunkach przyjętych zgodnie z wymienionymi umowami, przez okres dwóch lat od wejścia w życie niniejszego załącznika, pod warunkiem, że stacja naprawcza/instytucja obsługi technicznej, która otrzymała takie zatwierdzenia, nadal spełnia warunki specjalne zawarte w MIP, wraz z późniejszymi zmianami, do momentu przeniesienia ich do niniejszego załącznika jako warunków specjalnych.

9. PRZEPISY O PRZEKAZYWANIU

Strony zgadzają się, że przenoszenie zatwierdzeń wydanych stacjom naprawczym zlokalizowanym w państwach członkowskich UE wymienionych w dodatku 2, lecz znajdującym się pod bezpośrednim nadzorem FAA w dniu wejścia w życie niniejszego załącznika, dokonywać się będzie zgodnie z następującymi przepisami o przekazywaniu.

– Przed dokonaniem przekazania stacji naprawczych władze lotnicze powinny przeprowadzić szkolenie swojego personelu w zakresie procedur dotyczących umowy, niniejszego załącznika oraz warunków specjalnych FAA.

– Po przeszkoleniu wystarczającej liczby personelu w zakresie nadzoru nad obiektami przekazywanymi zgodnie z niniejszym załącznikiem, FAA dokonuje przekazania właściwym władzom lotniczym czynności związanych z kontrolowaniem, monitorowaniem i nadzorem kwalifikowanych części 145 tytułu 14 CFR stacji naprawczych.

– Przekazanie czynności władzom lotniczym odbywa się w ciągu dwóch lat od dnia wejścia w życie niniejszego załącznika, zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez Wspólną Radę ds. Koordynacji Obsługi Technicznej.

10. OPŁATY

Opłaty stosuje się zgodnie z art. 14 umowy oraz odpowiednimi wymogami prawnymi.

Dodatek 1

WARUNKI SPECJALNE

1. WARUNKI SPECJALNE EASA MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO STACJI NAPRAWCZYCH ZLOKALIZOWANYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH AMERYKI

1.1. W celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 EASA, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, stacja naprawcza powinna spełniać wszystkie poniższe warunki specjalne.

1.1.1. Stacja naprawcza składa wniosek w formie i w trybie akceptowalnym dla EASA.

(a) Wniosek o wstępne zatwierdzenie przez EASA oraz o przedłużenie zatwierdzenia zawiera oświadczenie, że certyfikat EASA oraz/lub kategoria są niezbędne do prowadzenia obsługi technicznej lub dokonywania zmian wyrobów lotniczych zarejestrowanych lub zaprojektowanych w państwie członkowskim UE albo części w nich zamontowanych.

(b) Stacja naprawcza przekazuje suplement do swojego podręcznika stacji naprawczej, który jest weryfikowany i przyjmowany przez FAA w imieniu EASA. Wszelkie nowe wersje suplementu powinny zostać przyjęte przez FAA. Suplement zawiera następujące elementy:

(i) Suplement winien zawierać oświadczenie odpowiedzialnego kierownika stacji naprawczej, zgodnie z obecną wersją części 145 EASA, że zobowiązuje się do przestrzegania przez stację naprawczą postanowień tego załącznika oraz wymienionych warunków specjalnych.

(ii) Szczegółowe procedury działania niezależnego systemu monitorowania jakości, w tym nadzoru nad wszystkimi obiektami złożonymi oraz portami międzylądowania na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki.

(iii) Procedury dopuszczania do eksploatacji lub do ponownej eksploatacji spełniające wymogi części 145 EASA dla statków powietrznych oraz zastosowanie formularza 8130-3 FAA dla podzespołów statków powietrznych, a także wszelkie inne informacje wymagane odpowiednio przez właściciela lub podmiot eksploatujący.

(iv) W przypadku obiektów posiadających kategorię dla płatowców/statków powietrznych, procedury zapewniające ważność

certyfikatu zdatności do lotu oraz poświadczenie przeglądu zdatności do lotu przed wydaniem dokumentu dopuszczenia do eksploatacji.

(v) Procedury zapewniające wykonywanie napraw oraz modyfikacji zdefiniowanych w wymogach EASA, zgodnie z danymi zatwierdzonymi przez EASA.

(vi) Procedura, w ramach której stacja naprawcza zapewnia, aby zatwierdzony przez FAA wstępny i cykliczny program szkoleniowy oraz wszystkie jego nowe wersje zawierały szkolenie w zakresie roli czynnika ludzkiego.

(vii) Procedury zgłaszania niezdatności do lotu, zgodnie z wymogami części 145 EASA, w przypadku wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym do EASA, instytucji będącej autorem projektu statku powietrznego, oraz klienta lub podmiotu eksploatującego.

(viii) Procedury zapewniające pełną realizację zlecenia klienta lub podmiotu eksploatującego bądź kontraktu, oraz zgodność z tym zleceniem bądź kontraktem, w tym z notyfikowanymi wytycznymi EASA w zakresie zdatności do lotu oraz z innymi notyfikowanymi obowiązkowymi instrukcjami.

(ix) Istnienie procedur zapewniających spełnianie przez podwykonawców warunków tych procedur wykonawczych, tzn. korzystanie z usług instytucji zatwierdzonej zgodnie z częścią 145 EASA, natomiast w przypadku korzystania z usług instytucji nieposiadającej zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 EASA, odpowiedzialność za zapewnienie zdatności do lotu ponosi stacja naprawcza dopuszczająca wyrób do ponownej eksploatacji.

(x) Procedury pozwalające na regularne wykonywanie pracy poza stałą lokalizacją, o ile ma to zastosowanie.

(xi) Procedury zapewniające dostępność zadaszonych hangarów dla podstawowej obsługi technicznej statków powietrznych.

1.2. Dla zapewnienia ciągłości zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 EASA, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, stacja naprawcza przestrzega poniższych wymogów. FAA sprawdza, czy stacja naprawcza:

(a) pozwala, aby EASA – lub FAA w imieniu EASA – przeprowadzała w niej kontrolę pod kątem stałego wypełniania wymogów części 145 tytułu 14 CFR oraz niniejszych warunków specjalnych (tzn. części 145 EASA).

(b) dopuszcza, że EASA może wszcząć dochodzenie lub działania egzekwujące przestrzeganie przepisów, zgodnie z odpowiednimi rozporządzeniami WE i procedurami EASA.

(c) współpracuje w przypadku prowadzonych przez EASA dochodzeń lub działań egzekwujących przestrzeganie przepisów.

(d) stale wypełnia postanowienia części 43 i 145 tytułu 14 CFR oraz niniejsze warunki specjalne.

2. WARUNKI SPECJALNE FAA MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO ZATWIERDZONYCH INSTYTUCJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ ZLOKALIZOWANYCH W UE

2.1 W celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 CFR, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, zatwierdzona instytucja obsługi technicznej powinna wypełniać wszystkie poniższe warunki specjalne.

2.1.1 Zatwierdzona instytucja obsługi technicznej składa wniosek w formie i w trybie akceptowalnym przez FAA.

(a) Wniosek o wstępne zatwierdzenie przez FAA oraz o jego wznowienie zawiera:

(i) Oświadczenie, w którym stwierdza się, że certyfikat stacji naprawczej FAA oraz/lub kategoria są niezbędne do prowadzenia obsługi technicznej lub dokonywania zmiany wyrobów lotniczych zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych Ameryki lub wyrobów lotniczych zarejestrowanych zagranicą, eksploatowanych zgodnie z postanowieniami tytułu 14 CFR.

(ii) Wykaz funkcji związanych z obsługą techniczną, zatwierdzonych przez władze lotnicze, które mają być zlecane/podzlecane w celu realizacji obsługi technicznej amerykańskich wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym.

(iii) W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych – pisemne potwierdzenie stanowiące dowód, że wszyscy pracownicy wykonujący takie czynności zostali przeszkoleni w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych zgodnie ze normami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

(b) Zatwierdzona instytucja obsługi technicznej powinna przekazać sporządzony w języku angielskim suplement do swojej specyfikacji organizacji obsługi, przy czym specyfikacja ta powinna być zatwierdzona przez władze lotnicze i prowadzona przez zatwierdzoną instytucję obsługi technicznej. Po zatwierdzeniu przez władze lotnicze uznaje się, że suplement został zaakceptowany przez FAA. Wszelkie nowe wersje suplementu powinny zostać zatwierdzone przez władze lotnicze. Suplement FAA do specyfikacji organizacji obsługi zawiera następujące elementy:

(i) Podpisane i opatrzone datą oświadczenie odpowiedzialnego kierownika, zobowiązujące instytucję do przestrzegania postanowień załącznika.

(ii) Zwięzły opis systemu jakości, uwzględniający także warunki specjalne FAA.

(iii) Procedury zatwierdzania dotyczące dopuszczania lub ponownego dopuszczania do eksploatacji, pozostające w zgodzie z wymogami części 43 tytułu 14 CFR dla statków powietrznych, a także stosowanie formularza 1 EASA dla podzespołów. Uwzględnia się tu informacje wymagane na mocy sekcji 43.9 i 43.11 tytułu 14 CFR oraz wszelkie informacje, co do których wymaga się, aby właściciel lub jednostka eksploatująca sporządził je lub przechowywał, o ile jest to właściwe, w języku angielskim.

(iv) Procedury zgłaszania do FAA awarii, niesprawności lub usterek oraz podejrzanych części niemających zatwierdzenia, wykrytych, albo przeznaczonych do zamontowania w amerykańskich wyrobach lotniczych.

(v) Procedury powiadamiania FAA o wszelkich zmianach dotyczących portów międzylądowania, które:

(1) są zlokalizowane na terytorium państwa członkowskiego UE; oraz

(2) prowadzą obsługę techniczną statków powietrznych zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych Ameryki; oraz

(3) będą miały wpływ na specyfikacje eksploatacyjne FAA.

(vi) Procedury kwalifikowania i monitorowania dodatkowych stałych lokalizacji w państwach członkowskich UE wymienionych w dodatku 2 do niniejszego załącznika.

(vii) Procedury służące sprawdzeniu, czy w przypadku wszystkich zlecanych/podzlecanych czynności istnieje przepis mówiący, że podmiot nieposiadający certyfikatu FAA winien zwrócić dany artykuł do zatwierdzonej instytucji obsługi technicznej dla dokonania ostatecznej kontroli/testowania i dopuszczenia do ponownej eksploatacji.

(viii) Procedury składania do FAA kwartalnych sprawozdań o współpracy z innymi podmiotami, w których wymienia się 10 głównych wykonawców/podwykonawców (podmioty zewnętrzne realizujące obsługę techniczną).

(ix) Procedury zapewniające, że ważne naprawy oraz ważne zmiany/modyfikacje (zgodnie z definicją podaną w tytule 14 CFR) są wykonywane zgodnie z danymi zatwierdzonymi przez FAA.

(x) Procedury zapewniające zgodność z prowadzonym przez przewoźników lotniczych programem dotyczącym utrzymania zdatności do lotu, przewidującym rozdzielenie funkcji obsługi technicznej od funkcji kontroli w przypadku elementów, które przewoźnik lotniczy/klient wskazał jako te, które powinny być obowiązkowo kontrolowane.

(xi) Procedury zapewniające zgodność z podręcznikami producenta lub instrukcjami dotyczącymi utrzymania zdatności do lotu oraz postępowania w przypadku odchyleń. Procedury zapewniające, że wszystkie aktualne i obowiązujące wytyczne w zakresie zdatności do lotu publikowane przez FAA są dostępne personelowi obsługi technicznej podczas wykonywania pracy.

(xii) Procedury potwierdzające, że osoby prowadzące nadzór w zatwierdzonej instytucji obsługi technicznej oraz pracownicy odpowiedzialni za końcową kontrolę oraz ponowne dopuszczenie amerykańskich wyrobów lotniczych do eksploatacji posiadają umiejętność czytania i pisania oraz rozumieją język angielski.

(xiii) Procedury pozwalające na regularne wykonywanie pracy poza stałą lokalizacją, o ile ma to zastosowanie.

2.2 Dla zapewnienia ciągłości zatwierdzenia zgodnie z częścią 43 i 145 tytułu 14 CFR, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, zatwierdzona instytucja obsługi technicznej przestrzega poniższych wymogów. Władze lotnicze sprawdzają, czy zatwierdzona instytucja obsługi technicznej:

(a) pozwala, aby FAA – lub władze lotnicze w imieniu FAA – przeprowadzała w niej kontrolę pod kątem stałego wypełniania wymogów części 145 EASA oraz niniejszych warunków specjalnych (tzn. części 43 i części 145 tytułu 14 CFR);

(b) dopuszcza, że FAA może wszcząć dochodzenie lub działania egzekwujące przestrzeganie przepisów, zgodnie z odpowiednimi przepisami i wytycznymi FAA;

(c) zatwierdzona instytucja obsługi technicznej powinna współpracować w przypadku prowadzonych dochodzeń lub działań egzekwujących przestrzeganie przepisów;

(d) zatwierdzona instytucja obsługi technicznej powinna w sposób ciągły wypełniać postanowienia części 145 EASA oraz niniejsze warunki specjalne;

(e) Przy zachowaniu zgodności z istniejącymi regulacjami pozwala to FAA na wznowienie wstępnego certyfikatu wydanego dla zatwierdzonej instytucji obsługi technicznej po 12 miesiącach, a następnie co 24 miesiące.

Dodatek 2

Wyspecjalizowane agencje uznawane za kwalifikowane do celów niniejszego załącznika:

Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA)

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA)

Następujące władze lotnicze następujących państw członkowskich uznaje się za kwalifikowane do celów niniejszego załącznika:

Republika Austrii

Królestwo Belgii

Republika Czeska

Królestwo Danii

Republika Finlandii

Republika Francuska

Republika Federalna Niemiec

Irlandia

Republika Włoska

Wielkie Księstwo Luksemburga

Republika Malty

Królestwo Niderlandów

Rzeczpospolita Polska

Republika Portugalska

Królestwo Hiszpanii

Królestwo Szwecji

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

Dodatek 3

PROCEDURY WŁADZ LOTNICZYCH

Działając w imieniu FAA, władze lotnicze, zgodnie z ustalonymi wytycznymi i procedurami Wspólnej Rady ds. Koordynacji Obsługi Technicznej, realizują następujące czynności:

1) w przypadku wstępnego wniosku składanego przez instytucję obsługi technicznej:

   a) przegląd dokumentacji wnioskodawcy złożonej w celu uzyskania certyfikatu FAA;

   b) poinformowanie wnioskodawcy o wszystkich odpowiednich procedurach;

   c) przegląd i przekazanie do FAA wszystkich informacji poprzedzających wniosek;

   d) przegląd i zatwierdzenie wymaganego przez FAA suplementu wnioskodawcy do specyfikacji organizacji obsługi przedłożonej przez zatwierdzoną instytucję obsługi technicznej;

   e) prowadzenie audytu/kontroli zatwierdzonej instytucji obsługi technicznej pod kątem wypełniania odpowiednich wytycznych;

   f) zatwierdzenie i przekazanie do FAA kompletnego pakietu dokumentów składanych wraz z wnioskiem, w tym egzemplarza sprawozdania z nadzoru oraz podpisanego zalecenia w sprawie certyfikatu FAA.

   g) zachowanie aktualnego egzemplarza suplementu wymaganego przez FAA.

2) W celu wznowienia certyfikatu FAA przyznanego instytucji obsługi technicznej:

   Wznowienia mają miejsce 12 miesięcy po wstępnej certyfikacji, a następnie co 24 miesiące.

   a) przegląd dokumentacji wnioskodawcy złożonej w celu uzyskania certyfikatu FAA;

   b) sprawdzenie, czy została przeprowadzona wymagana kontrola na miejscu;

   c) przegląd i zatwierdzenie wszelkich zmian w suplemencie FAA do specyfikacji organizacji obsługi przedłożonej przez zatwierdzoną instytucję obsługi technicznej;

   d) poinformowanie FAA o wszelkich ustaleniach dotyczących zakończonej kontroli na miejscu;

e) zatwierdzenie i przekazanie do FAA kompletnego pakietu dokumentów składanych wraz z wnioskiem, w tym egzemplarza sprawozdania z nadzoru oraz podpisanego zalecenia w sprawie wznowienia certyfikatu FAA.

3) W celu zmiany lub korekty certyfikatu FAA:

a) zapewnienie, aby w przypadku jakichkolwiek zmian lub korekt doszło przynajmniej do złożenia wniosku;

b) w celu dodania portów międzylądowania lub stałych lokalizacji – przekazanie do FAA sprawozdania i rekomendacji.

FORMULARZ 3 EASA – CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA – USA

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA

ODNIESIENIE EASA.145.XXXX

Biorąc pod uwagę postanowienia art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz obowiązującą obecnie umowę dwustronną między Wspólnotą Europejską a rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA) niniejszym udziela certyfikatu:

NAZWA FIRMY

ADRES

ADRES

ADRES

jako instytucji obsługi technicznej, działającej zgodnie z przepisami części 145 zatwierdzonej do prowadzenia obsługi technicznej wyrobów wymienionych w certyfikacie agencji lotniczej FAA oraz w powiązanych z nim specyfikacjach operacyjnych oraz do wydawania związanych z tym certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji zawierających powyższe odniesienie, na następujących warunkach:

1. Niniejsze zatwierdzenie, zgodnie z zakresem wskazanym w części 145 tytułu 14 CFR w odniesieniu do certyfikatu agencji lotniczej dla stacji naprawczej oraz z pokrewnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi, jest ograniczone do prac prowadzonych w Stanach Zjednoczonych Ameryki (o ile w danym przypadku EASA nie ustali inaczej).

2. Zakres zatwierdzenia nie wykracza poza kategorie dopuszczalne na mocy części 145 EASA, określone w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003.

3. Niniejsze zatwierdzenie wymaga stałej zgodności z częścią 145 tytułu 14 CFR oraz różnicami wskazanymi w procedurach wykonawczych dotyczących obsługi technicznej, w tym stosowania formularza 8130-3 FAA przy dopuszczaniu/ponownym dopuszczaniu do eksploatacji podzespołów, aż do elektrowni włącznie.

4. Certyfikaty ponownego dopuszczenia do eksploatacji muszą zawierać wskazany wyżej numer referencyjny zatwierdzenia zgodny z częścią 145 EASA oraz numer certyfikatu agencji lotniczej zgodnie z częścią 145 tytułu 14 CFR.

5. Z zastrzeżeniem przestrzegania powyższych warunków niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność do dnia:

   [dwuletni okres ważności]

   o ile nie zostało ono zwrócone, zastąpione, wstrzymane lub odwołane.

Data wydania

Podpis

W imieniu EASA