

UMOWA**dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską i Kanadą**

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

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

UZNAJĄC powstającą tendencję w kierunku wielonarodowych projektów, produkcji i wymiany wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym,

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

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

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

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

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

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

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

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

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1**Cele**

Cele niniejszej umowy obejmują:

- a) ustanowienie, w ramach obowiązującego każdą ze stron prawa, zasad i norm w celu umożliwienia wzajemnego uznawania zatwierdzeń wydanych przez właściwe organy każdej ze stron w obszarach objętych niniejszą umową, zgodnie z art. 4;
- b) umożliwienie stronom dostosowania się do powstającej tendencji, w kierunku wielonarodowych projektów, produkcji, obsługi technicznej i wymiany wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, z uwzględnieniem wspólnych interesów stron w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i jakości środowiska naturalnego;
- c) wspieranie współpracy na rzecz trwałej realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa i jakości środowiska naturalnego;

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

Artykuł 2**Definicje**

Do niniejszej umowy stosuje się następujące określenia i definicje:

- a) „zatwierdzenie zdatności do lotu” oznacza ustalenie, że projekt lub zmiana projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym spełnia normy ustalone obowiązującym jedną lub drugą stroną prawem lub, że dany wyrób jest zgodny z projektem uznanym za spełniający te normy i, że znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;
- b) „wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym” oznacza dowolny cywilny statek powietrzny, silnik statku powietrznego, lub śmigło, lub podzespoły, urządzenie, część lub komponent zamontowane lub przeznaczone do zamontowania w nim;

- c) „właściwy organ” oznacza agencję rządową lub jednostkę wyznaczoną jako właściwy organ strony na potrzeby niniejszej umowy, która jest uprawniona do oceny zgodności, monitorowania i kontroli wykorzystania lub sprzedaży wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym lub usług, w zakresie objętym jurysdykcją strony, oraz która może podejmować działania mające na celu egzekwowanie prawa celem zapewnienia zgodności z wymogami prawnymi produktów lub usług wprowadzanych do obrotu na terytorium podlegającym jurysdykcji strony;
- d) „wymogi eksploatacyjne związane z projektem” oznaczają wymogi eksploatacyjne lub dotyczące środowiska naturalnego, mające wpływ na cechy konstrukcyjne wyrobu albo na dane konstrukcyjne związane z eksploatacją lub obsługą techniczną wyrobu, które kwalifikują wyrób do określonego rodzaju przeznaczenia;
- e) „zatwierdzenie w zakresie ochrony środowiska naturalnego” oznacza ustalenie, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym spełnia normy określone na mocy obowiązującego jedną lub drugą stroną prawa w zakresie hałasu lub emisji spalin;
- f) „obsługa techniczna” oznacza przeprowadzenie kontroli, przeglądu, naprawy, konserwacji lub wymiany części, akcesoriów lub komponentów, z wyjątkiem kontroli przed lotem, wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, w celu zapewnienia nieprzerwanej zdadności do lotu tego wyrobu, i obejmuje także uwzględnianie modyfikacji, ale nie obejmuje projektowania technicznego napraw i zmian;
- g) „monitorowanie” oznacza okresowy nadzór sprawowany przez właściwy organ celem stwierdzenia nieprzerwanej zgodności z odpowiednimi obowiązującymi normami;
- h) „wyspecjalizowana agencja” oznacza w przypadku Kanady urząd kanadyjski odpowiedzialny za lotnictwo cywilne, a w przypadku Wspólnoty Europejskiej, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA).

Artykuł 3

Zobowiązania ogólne

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

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

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

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

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

Artykuł 4

Ogólny zakres umowy

1. Niniejsza umowa dotyczy:

- zatwierdzenia zdadności do lotu i monitorowania wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;
- nieprzerwanej zdadności do lotu eksploatowanych statków powietrznych;
- zatwierdzania i monitorowania produkcji i zakładów produkcyjnych;
- zatwierdzania i monitorowania obiektów obsługi technicznej;
- zatwierdzenia wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym w zakresie ochrony środowiska naturalnego i ich badania pod względem wpływu na środowisko naturalne; oraz
- odpowiednich wspólnych działań.

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

Artykuł 5

Właściwe organy

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

- a) w pełni przestrzega przepisów prawa tej strony;
- b) zna wymogi drugiej strony dotyczące rodzaju i zakresu certyfikacji, o którą wnioskuje; oraz
- c) jest w stanie wywiązać się z obowiązków wynikających z załączników.

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 6

Środki zabezpieczające

1. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie może być interpretowane jako ograniczające uprawnienia strony do podejmowania wszelkich właściwych i natychmiastowych działań w każdym przypadku stwierdzenia uzasadnionego ryzyka, że produkt lub usługa mogą:

- a) zagrazać zdrowiu lub bezpieczeństwu osób;
- b) nie spełniać obowiązujących przepisów ustawodawczych, regulacyjnych lub administracyjnych danej strony, objętych zakresem niniejszej umowy; lub
- c) w inny sposób nie spełniać wymogu odnoszącego się do zakresu obowiązującego załącznika do niniejszej umowy.

2. W przypadku gdy jedna ze stron podejmuje działania na mocy ust. 1 niniejszego artykułu, informuje o tym drugą stronę na piśmie w ciągu 15 dni roboczych od daty podjęcia takich działań, podając powody takich działań.

Artykuł 7

Wymiana informacji

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

- a) wyspecjalizowanymi agencjami, w kwestiach technicznych;

b) we wszelkich innych kwestiach:

— dla Kanady: Departamentem Transportu,

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

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

Artykuł 8

Wzajemna współpraca, pomoc i przejrzystość

1. Każda strona informuje drugą stronę o wszystkich istotnych przepisach, regulacjach, normach i wymogach oraz o jej systemie certyfikacji.

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

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

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

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

Artykuł 9

Wspólny Komitet Stron

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

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

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

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

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

d) rozpatrywanie szczegółowych zmian w załącznikach;

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

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

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

Artykuł 10

Zawieszenie obowiązków wzajemnego uznawania

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

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

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

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

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

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

Artykuł 11

Poufność

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

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

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

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

Artykuł 12

Zwrot kosztów

1. Żadna ze stron nie może nakładać opłat lub obciążeń na osoby fizyczne lub prawne, których działalność jest regulowana na podstawie niniejszej umowy w zakresie usług związanych

z oceną zgodności wynikającą z niniejszej umowy i świadczonych przez drugą stronę.

2. Każda strona stara się zapewnić, aby wszelkie opłaty i obciążenia nakładane przez wyspecjalizowaną agencję na osobę prawną lub fizyczną, której działalność jest regulowana na podstawie niniejszej umowy, były sprawiedliwe, racjonalne i współmierne do świadczonych usług certyfikacji i nadzoru, oraz, aby nie stanowiły bariery w wymianie handlowej.

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

Artykuł 13

Inne umowy

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

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

3. Niniejsza umowa nie ma wpływu na prawa i obowiązków stron wynikających z innych umów międzynarodowych.

Artykuł 14

Terytorialny zakres stosowania

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

Artykuł 15

Konsultacje i rozstrzygnięcie sporów

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

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

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

Artykuł 16

Wejście w życie, rozwiązanie i zmiana umowy

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

2. Strona może rozwiązać niniejszą umowę w każdym czasie, na piśmie, z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia, chyba że wypowiedzenie to wycofano za obopólną zgodą stron przed upływem okresu wypowiedzenia.

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

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

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

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

W DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, właściwie do tego uprawnieni, podpisali niniejszą umowę

Sporządzono w dwóch egzemplarzach w Pradze, dnia szóstego maja roku dwa tysiące dziewiątego, w językach angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

За Европейската общност
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
Az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
Za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
För Europeiska gemenskapen



За Канада
Por Canadá
Za Kanadu
For Canada
Für Kanada
Kanada nimel
Για τον Καναδά
For Canada
Pour le Canada
Per il Canada
Kanādas vārdā
Kanados vardu
Kanada részéről
Għall-Kanada
Voor Canada
W imieniu Kanady
Pelo Canadá
Pentru Canada
Za Kanadu
Za Kanado
Kanadan puolesta
För Kanada



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

1. Właściwe organy w zakresie zatwierdzania projektów

- dla Kanady: kanadyjski urząd odpowiedzialny za lotnictwo cywilne,
- dla Wspólnoty Europejskiej: Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

2. Właściwe organy w zakresie nadzoru nad produkcją

- dla Kanady: kanadyjski urząd odpowiedzialny za lotnictwo cywilne
- dla Wspólnoty Europejskiej: Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, właściwe organy państw członkowskich

*Dodatek 2***Właściwe organy 27 państw członkowskich UE, które uznaje się za spełniające postanowienia art. 5 ust. 1 w zakresie załącznika B**

ZAŁĄCZNIK A

PROCEDURA CERTYFIKACJI WYROBÓW LOTNICZYCH STOSOWANYCH W LOTNICTWIE CYWILNYM**1. Zakres**

- 1.1. Niniejsza procedura (dalej zwana „procedurą”) ma zastosowanie do:
 - 1.1.1. Wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności z projektem, wymogami w zakresie ochrony środowiska i wymogami technicznymi związanymi z projektem wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, dokonanych przez wyspecjalizowaną agencję strony działającą jako upoważniony przedstawiciel państwa projektu.
 - 1.1.2. Wzajemnego uznawania ustaleń stwierdzających, że nowe lub używane wyroby lotnicze stosowane w lotnictwie cywilnym odpowiadają wymogom przywozowym w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska każdej ze stron.
 - 1.1.3. Wzajemnego uznawania zatwierdzeń zmian konstrukcyjnych i projektów napraw wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym dokonanych pod nadzorem każdej ze stron.
 - 1.1.4. Współpracy i pomocy w zakresie nieprzerwanej zdatności do lotu eksploatowanych statków powietrznych.
- 1.2. Do celów niniejszej procedury, następujące terminy definiuje się jako:
 - a) „certyfikat dopuszczenia do eksploatacji” oznacza oświadczenie złożone przez osobę lub instytucję podlegającą jurysdykcji strony dokonującej wywozu, stwierdzające, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym, inny niż kompletny statek powietrzny, jest albo nowo wyprodukowanym wyrobem albo dopuszczonym do eksploatacji po przeprowadzeniu jego obsługi technicznej;
 - b) „certyfikat wywozowy zdatności do lotu” oznacza oświadczenie wywozowe złożone przez osobę lub instytucję podlegającą jurysdykcji strony dokonującej wywozu, stwierdzające, że kompletny statek powietrzny, także podlegający jurysdykcji strony dokonującej wywozu, spełnia wymogi w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska naturalnego podane przez stronę dokonującą przywozu;
 - c) „strona dokonująca wywozu” oznacza stronę, od której wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest wywożony;
 - d) „strona dokonująca przywozu” oznacza stronę, do której wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest przywożony;

2. Wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji**2.1. Skład**

- 2.1.1. Ustanawia się wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji. Komitet składa się z przedstawicieli każdej ze stron, odpowiedzialnych na szczeblu kierowniczym za:
 - 2.1.1.1. certyfikację wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;
 - 2.1.1.2. produkcję, jeśli są to inne osoby niż podane w ppkt 2.1.1.1;
 - 2.1.1.3. regulacje i normy certyfikacji, oraz
 - 2.1.1.4. wewnętrzne kontrole standaryzacyjne lub systemy kontroli jakości.
- 2.1.2. Wszelkie pozostałe osoby, które wspólną decyzją stron mogą ułatwić wypełnienie mandatu wspólnego komitetu branżowego ds. certyfikacji mogą zostać zaproszone do tego komitetu.
- 2.1.3. Wspólny komitet branżowy ustanawia własny regulamin wewnętrzny.

2.2. Mandat

- 2.2.1. Wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji zbiera się przynajmniej raz do roku, aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie i wdrożenie niniejszej procedury oraz, między innymi:
 - a) podejmuje decyzje, w stosownych przypadkach, w sprawie procedur roboczych mających na celu ułatwienie procesu certyfikacji;

- b) podejmuje decyzje, w stosownych przypadkach, w sprawie standardowych zamówień technicznych dla celów ppkt 3.3.7 niniejszej procedury;
 - c) dokonuje oceny zmian regulacyjnych u każdej ze stron w celu zapewnienia aktualności wymogów certyfikacji;
 - d) opracowuje, w stosownych przypadkach, propozycje dla wspólnego komitetu dotyczące zmian w niniejszej procedurze, innych niż te, o których mowa w ppkt 2.2.1 lit. b);
 - e) zapewnia jednakowe zrozumienie niniejszej procedury przez strony;
 - f) zapewnia jednolite stosowanie niniejszej procedury przez strony;
 - g) rozstrzyga wszelkie rozbieżności dotyczące technicznych kwestii wynikające z interpretacji lub stosowania niniejszej procedury, w tym rozbieżności, które mogą pojawić się w trakcie ustalania podstaw certyfikacji lub stosowania specjalnych warunków, wyłączeń i odstępstw;
 - h) organizuje, w stosownych przypadkach, wzajemny udział jednej strony w procesie wewnętrznej standaryzacji drugiej strony lub systemie kontroli jakości drugiej strony;
 - i) określa, w stosownych przypadkach, centralne punkty odpowiedzialne za certyfikację każdego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, przywożonego lub wywożonego pomiędzy stronami; oraz
 - j) opracowuje skuteczne środki współpracy, pomocy i wymiany informacji dotyczące norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego oraz systemów certyfikacji w celu ograniczenia do możliwego minimum różnic pomiędzy stronami.
- 2.2.2. Jeśli wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji nie będzie w stanie rozstrzygnąć różnic zgodnie z ppkt 2.2.1 lit. g), zgłasza daną kwestię wspólnemu komitetowi i zapewnia wykonanie decyzji podjętej przez ten komitet.
- 3. Zatwierdzanie projektów**
- 3.1. Postanowienia ogólne
- 3.1.1. Niniejsza procedura obejmuje zatwierdzanie projektów i zmian konstrukcyjnych w projektach w zakresie: certyfikatów typu, uzupełniających certyfikatów typu, napraw, części i akcesoriów.
- 3.1.2. Dla celów niniejszej procedury strony uzgadniają, że wykazanie możliwości przyjęcia na siebie odpowiedzialności przez instytucję projektującą jest wystarczająco kontrolowane przez każdą ze stron, aby w sposób zadowalający wprowadzić różnice w szczegółowych wymogach drugiej ze stron.
- 3.1.3. W razie konieczności składa się wniosek o zatwierdzenie projektu stronie dokonującej przywozu poprzez stronę dokonującą wywozu.
- 3.1.4. Organami odpowiedzialnymi za wdrożenie niniejszej sekcji 3 dotyczącej zatwierdzeń projektów są wyspecjalizowane agencje.
- 3.2. Podstawa certyfikacji
- 3.2.1. W celu wydania certyfikatu typu strona dokonująca przywozu stosuje odpowiednie normy w zakresie podobnego wyrobu będącego jej wyrobem, obowiązujące w momencie składania wniosku o pierwotny certyfikat typu do strony dokonującej wywozu.
- 3.2.2. Z zastrzeżeniem ppkt 3.2.5 i w celu zatwierdzenia zmiany konstrukcyjnej lub projektu naprawy, strona dokonująca przywozu podaje zmianę w podstawie certyfikacji ustalonej zgodnie z ppkt 3.2.1, w sytuacji, gdy uzna taką zmianę za wskazaną dla zmiany konstrukcyjnej lub projektu naprawy.

- 3.2.3. Z zastrzeżeniem ppkt 3.2.5, strona dokonująca przywozu podaje wszelkie szczególne warunki, które stosuje lub zamierza stosować w stosunku do nowatorskich lub specjalnych cech nieobjęte obowiązującymi normami w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska.
- 3.2.4. Z zastrzeżeniem ppkt 3.2.5, strona dokonująca przywozu określa wszelkie wyłączenia z lub odstępstwa od obowiązujących norm.
- 3.2.5. Określając specjalne warunki, wyłączenia, odstępstwa lub zmiany w odniesieniu do podstawy certyfikacji, strona dokonująca przywozu z należytą starannością rozważa specjalne warunki, wyłączenia, odstępstwa lub zmiany strony dokonującej wywozu i nie jest bardziej wymagająca w stosunku do wyrobów strony dokonującej wywozu niż byłaby w stosunku do jej własnych, podobnych wyrobów. Strona dokonująca przywozu informuje stronę dokonującą wywozu o wszelkich tego typu specjalnych warunkach, wyłączeniach, odstępstwach lub zmianach w odniesieniu do podstawy certyfikacji.
- 3.3. Proces certyfikacji
- 3.3.1. Strona dokonująca wywozu przekazuje stronie dokonującej przywozu wszelkie informacje niezbędne stronie dokonującej przywozu do zapoznania się i utrzymania znajomości poszczególnych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym strony dokonującej wywozu i ich certyfikacji.
- 3.3.2. W razie konieczności, dla każdego zatwierdzenia projektu strony opracowują program certyfikacji, na podstawie procedur roboczych ustalonych przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji.
- 3.3.3. Strona dokonująca przywozu wydaje certyfikat typu lub uzupełniający certyfikat typu dla statku powietrznego, silnika lub śmigła, jeśli:
- a) strona dokonująca wywozu wydała własny certyfikat;
 - b) strona dokonująca wywozu potwierdza stronie dokonującej przywozu, że projekt typu wyrobu odpowiada podstawie certyfikacji określonej w pkt 3.2; oraz
 - c) wszelkie kwestie zgłoszone w procesie certyfikacji zostały rozwiązane.
- 3.3.4. Zmiany projektu typu dla wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, dla którego strona dokonująca przywozu wydała certyfikat typu zatwierdza się w następujący sposób:
- 3.3.4.1. Strona dokonująca wywozu klasyfikuje zmiany konstrukcyjne według dwóch kategorii, zgodnie z procedurami roboczymi ustalonymi przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji.
- 3.3.4.2. Dla kategorii zmian, które wymagają zaangażowania strony dokonującej przywozu, strona ta zatwierdza zmiany konstrukcyjne po otrzymaniu pisemnego oświadczenia strony dokonującej wywozu, że zmiany konstrukcyjne odpowiadają podstawie certyfikacji podanej w pkt 3.2. W celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego podpunktu, strona dokonująca wywozu może dostarczyć pojedyncze oświadczenia dla każdej zmiany konstrukcyjnej lub zbiorowe oświadczenia dla wykazów zatwierdzonych zmian konstrukcyjnych.
- 3.3.4.3. Dla wszystkich pozostałych zmian konstrukcyjnych zatwierdzenie strony dokonującej wywozu stanowi ważne zatwierdzenie strony dokonującej przywozu, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.
- 3.3.5. Zmiany projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, dla którego strona dokonująca przywozu wydała uzupełniający certyfikat typu zatwierdza się w następujący sposób:
- 3.3.5.1. Strona dokonująca wywozu klasyfikuje projekty napraw według dwóch kategorii, zgodnie z procedurami roboczymi ustalonymi przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji.
- 3.3.5.2. Dla kategorii zmian, które wymagają zaangażowania strony dokonującej przywozu, strona dokonująca przywozu zatwierdza zmiany konstrukcyjne po otrzymaniu pisemnego oświadczenia strony dokonującej wywozu, że zmiany konstrukcyjne odpowiadają podstawie certyfikacji podanej w pkt 3.2. W celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego podpunktu, strona dokonująca wywozu może dostarczyć pojedyncze oświadczenia dla każdej zmiany konstrukcyjnej lub zbiorowe oświadczenia dla wykazów zatwierdzonych zmian konstrukcyjnych;

- 3.3.5.3. Dla wszystkich pozostałych zmian konstrukcyjnych zatwierdzenie strony dokonującej wywozu stanowi ważne zatwierdzenie strony dokonującej przywozu, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.
- 3.3.6. Projekty napraw wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, dla którego strona dokonująca przywozu wydała certyfikat typu zatwierdza się w następujący sposób:
- 3.3.6.1. Strona dokonująca wywozu klasyfikuje zmiany konstrukcyjne według dwóch kategorii, zgodnie z procedurami roboczymi ustalonymi przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji.
- 3.3.6.2. Dla kategorii projektów napraw, które wymagają zaangażowania strony dokonującej przywozu, strona dokonująca przywozu zatwierdza projekty po otrzymaniu pisemnego oświadczenia strony dokonującej wywozu, że projekty napraw odpowiadają podstawie certyfikacji podanej w pkt 3.2. W celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego podpunktu, strona dokonująca wywozu może dostarczyć pojedyncze oświadczenia dla każdego istotnego projektu naprawy lub zbiorowe oświadczenia dla wykazów zatwierdzonych projektów napraw;
- 3.3.6.3. Dla wszystkich pozostałych projektów napraw zatwierdzenie strony dokonującej wywozu stanowi ważne zatwierdzenie strony dokonującej przywozu, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.
- 3.3.7. Dla części i akcesoriów zatwierdzonych na podstawie standardowych zamówień technicznych ustalonych przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji zgodnie z pkt 2.2 niniejszej procedury, zatwierdzenie części i akcesoriów wydane przez stronę dokonującą wywozu jest uznawane przez stronę dokonującą przywozu jako równoważne jej własnym zatwierdzeniom wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.
- 3.4. Wymogi eksploatacyjne związane z projektem
- 3.4.1. Strona dokonująca przywozu, na wniosek strony dokonującej wywozu, informuje stronę dokonującą wywozu o swoich aktualnych wymogach eksploatacyjnych związanych z projektem.
- 3.4.2. Strona dokonująca przywozu ustala ze stroną dokonującą wywozu, albo dla każdego przypadku indywidualnie, albo poprzez opracowanie szczegółowego wykazu aktualnych wymogów eksploatacyjnych związanych z projektem dla pewnych kategorii wyrobów lub operacji, wymogi eksploatacyjne związane z projektem, dla których przyjmuje pisemne oświadczenie o certyfikacji i zgodności wydane przez stronę dokonującą wywozu.
- 3.5. Nieprzerwana zdatność do lotu
- 3.5.1. Obydwie strony współpracują w dokonywaniu analiz aspektów zdatności do lotu w odniesieniu do wypadków i zdarzeń zaistniałych w związku z wyrobami lotniczymi stosowanymi w lotnictwie cywilnym, do których zastosowanie ma niniejsza umowa, i które są takiego rodzaju, iż mogłyby budzić wątpliwości związane ze zdatnością do lotu takich wyrobów.
- 3.5.2. Strona dokonująca wywozu, w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jej jurysdykcji, określa wszelkie niezbędne działania, aby usunąć niebezpieczne cechy typu projektu, które mogą być odkryte po wprowadzeniu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym do eksploatacji, w tym działania odnoszące się do komponentów zaprojektowanych lub wyprodukowanych przez dostawcę w ramach umowy z głównym wykonawcą na terytorium podlegającym jurysdykcji strony dokonującej wywozu.
- 3.5.3. Strona dokonująca wywozu, w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jej jurysdykcji, pomaga stronie dokonującej przywozu określić wszelkie działania uznane przez stronę dokonującą przywozu za niezbędne, aby zapewnić nieprzerwaną zdatność do lotu wyrobów.
- 3.5.4. Każda ze stron na bieżąco informuje drugą stronę o wszelkich obowiązkowych dyrektywach zdatności do lotu lub innych działaniach, które uzna za konieczne dla zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jurysdykcji jednej lub drugiej strony i objętych niniejszą umową.
4. **Zatwierdzenie produkcji**
- 4.1. W celu wdrożenia niniejszej procedury strony uzgadniają, że wykazanie możliwości przyjęcia przez instytucję produkującą system zapewnienia jakości produkcji i kontroli wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym jest wystarczająco kontrolowane przez nadzór nad taką instytucją sprawowany przez właściwy organ jednej ze stron, aby sprostać różnicom w szczegółowych wymogach drugiej strony.

- 4.2. Jeśli zatwierdzenie produkcji pozostającej pod nadzorem regulacyjnym jednej ze stron obejmuje zakłady i urządzenia produkcyjne znajdujące się na terytorium drugiej strony lub w kraju trzecim, pierwsza strona pozostaje odpowiedzialna za monitorowanie tych zakładów i urządzeń produkcyjnych oraz za nadzór nad nimi.
- 4.3. Strony mogą wnioskować o pomoc do urzędu lotnictwa cywilnego kraju trzeciego w zakresie wykonania ich zadań związanych z monitorowaniem i nadzorem, w przypadku gdy zatwierdzenie jednej ze stron zostało wydane lub rozszerzone na podstawie formalnej umowy lub oficjalnych ustaleń z tym krajem trzecim.
- 4.4. Organami odpowiedzialnymi za wykonanie niniejszej sekcji 4 w zakresie zatwierdzeń produkcji są właściwe organy, o których mowa w art. 5 umowy.
5. **Zatwierdzenia zdatności do lotu przy wywozie**
- 5.1. Kwestie ogólne
- 5.1.1. Strona dokonująca wywozu wydaje zatwierdzenia zdatności do lotu przy wywozie dla wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym wywożonych do strony dokonującej przywozu na warunkach określonych w pkt 5.2 i 5.3.
- 5.1.2. Strona dokonująca przywozu uznaje zatwierdzenia zdatności do lotu przy wywozie wydane przez stronę dokonującą wywozu na podstawie pkt 5.2 i 5.3.
- 5.1.3. Strona dokonująca przywozu uznaje identyfikację części i akcesoriów za pomocą oznaczeń wymaganych na podstawie przepisów strony dokonującej wywozu, jako zgodną z jej własnymi przepisami.
- 5.2. Certyfikaty zdatności do lotu przy wywozie
- 5.2.1. Nowe statki powietrzne
- 5.2.1.1. Strona dokonująca wywozu, poprzez właściwy organ odpowiedzialny za wdrożenie niniejszej procedury, wydaje certyfikat zdatności do lotu przy wywozie, dla nowego statku powietrznego, potwierdzający, że:
- a) odpowiada on typowi projektu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;
 - b) jest on w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada obowiązującym dyrektywom zdatności do lotu strony dokonującej przywozu, o których strona ta poinformowała;
 - c) spełnia on wszelkie dodatkowe wymagania nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.
- 5.2.2. Używane statki powietrzne
- 5.2.2.1. Dla używanych statków powietrznych, dla których zatwierdzenie projektu wydała strona dokonująca przywozu, strona dokonująca wywozu, poprzez właściwy organ odpowiedzialny za nadzór nad certyfikatem zdatności do lotu tego statku powietrznego, wydaje certyfikat zdatności do lotu przy wywozie potwierdzający, że:
- a) odpowiada on typowi projektu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;
 - b) jest on w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada wszystkim obowiązującym dyrektywom zdatności do lotu strony dokonującej przywozu, przekazany przez tę stronę;
 - c) poddawany był należytej obsłudze technicznej z zastosowaniem zatwierdzonych procedur i metod w trakcie swojej eksploatacji, co potwierdzają dzienniki i dokumentacja obsługi technicznej; oraz
 - d) spełnia on wszelkie dodatkowe wymagania nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.

- 5.2.2.2. W odniesieniu do używanych statków powietrznych, wyprodukowanych w zakresie jurysdykcji jednej ze stron, każda ze stron zgadza się udzielić pomocy na wniosek drugiej strony w uzyskaniu informacji dotyczących:
- a) konfiguracji statków powietrznych w momencie, gdy opuszczają one producenta; oraz
 - b) późniejszych instalacji w statkach powietrznych, które strona ta zatwierdziła.
- 5.2.2.3. Strona uznaje także certyfikaty zdatności do lotu drugiej strony przy wywozie dla używanych statków powietrznych wyprodukowanych lub zmontowanych w kraju trzecim, w przypadku spełnienia warunków określonych w ppkt 5.2.2.1 lit. a) do d).
- 5.2.2.4. Strona dokonująca przywozu może zażądać protokołów z kontroli i ewidencji obsługi technicznej, obejmujących między innymi:
- a) oryginały lub potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie certyfikatu zdatności do lotu przy wywozie, lub jego odpowiednika, wydanego przez stronę dokonującą wywozu;
 - b) dokumentację potwierdzającą, że wszystkie przeglądy, istotne zmiany i naprawy zostały przeprowadzone zgodnie z wymogami zatwierdzonymi lub uznanymi przez stronę dokonującą wywozu; oraz
 - c) dokumentację obsługi technicznej i wpisy do dzienników, które potwierdzają, że używane statki powietrzne poddawane były prawidłowej obsłudze technicznej w okresie ich eksploatacji zgodnie z wymogami zatwierzonego programu obsługi technicznej.
- 5.3. Autoryzowany certyfikat dopuszczenia
- 5.3.1. Nowe silniki i śmigła
- 5.3.1.1. Strona dokonująca przywozu uznaje autoryzowany certyfikat dopuszczenia strony dokonującej wywozu dla nowego silnika lub śmigła, jedynie w przypadku gdy certyfikat potwierdza, że taki silnik lub śmigło:
- a) jest zgodny z projektem typu zatwierdzonym przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;
 - b) jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada obowiązującym dyrektywom zdatności do lotu strony dokonującej przywozu, przekazanym przez tę stronę; oraz
 - c) spełnia wszelkie dodatkowe wymogi nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.
- 5.3.1.2. Strona dokonująca wywozu wywozi wszystkie nowe silniki i śmigła z autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.
- 5.3.2. Nowe podzespoły, części i akcesoria
- 5.3.2.1. Strona dokonująca przywozu uznaje autoryzowany certyfikat dopuszczenia strony dokonującej wywozu dla nowego podzespołu, części, w tym zmienionej części lub części zamiennej lub dla nowych akcesoriów, jedynie w przypadku gdy certyfikat potwierdza, że taki podzespół lub część:
- a) odpowiada danym konstrukcyjnym zatwierdzonym przez stronę dokonującą przywozu;
 - b) jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację; oraz
 - c) spełnia wszelkie dodatkowe wymogi nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.
- 5.3.2.2. Strona dokonująca wywozu wywozi wszystkie nowe części z autoryzowanym certyfikatem dopuszczenia wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.

6. Pomoc techniczna

- 6.1. Strony, w razie konieczności i na wniosek, świadczą sobie poprzez właściwe organy wzajemną pomoc techniczną w zakresie oceny.
- 6.2. Rodzaj pomocy może obejmować, lecz nie ogranicza się do następujących przypadków:
- 6.2.1. Ustalenie zgodności:
- a) dla obserwacji testów;
 - b) dla przeprowadzania kontroli zgodności;
 - c) dla weryfikacji sprawozdań; oraz
 - d) dla uzyskiwania danych.
- 6.2.2. Monitorowanie i nadzór:
- a) dla obserwacji kontroli pierwszego detalu części;
 - b) dla monitorowania kontroli specjalnych procesów;
 - c) dla przeprowadzania wrywkowych kontroli części produkcyjnych;
 - d) dla monitorowania działalności upoważnionych osób lub zatwierdzonych instytucji, o których mowa w art. 3 ust. 5 umowy;
 - e) dla przeprowadzania analiz trudności eksploatacyjnych; oraz
 - f) dla oceny i nadzoru systemów jakości produkcji.
-

ZAŁĄCZNIK B

PROCEDURA W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ**1. Zakres**

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

2. Prawodawstwo mające zastosowanie

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

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

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

3. Definicje

Do celów niniejszej procedury, następujące terminy definiuje się jako:

- a) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może uzyskiwać napęd w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;
- b) „komponent” oznacza silnik, śmigło, część lub wyposażenie;
- c) „duży statek powietrzny” oznacza statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub śmigłowiec wielosilnikowy; oraz
- d) „modyfikacja” oznacza zmianę w zakresie konstrukcji, konfiguracji, działania, charakterystyk środowiskowych lub ograniczeń eksploatacyjnych wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.

4. Wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej**4.1. Skład**

4.1.1. Ustanawia się wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej. Składa się on z przedstawicieli każdej ze stron, odpowiedzialnych na szczeblu kierowniczym za:

- a) zatwierdzanie instytucji obsługi technicznej;
- b) wdrażanie przepisów i norm dotyczących instytucji obsługi technicznej;
- c) wewnętrzne kontrole standaryzacyjne lub systemy kontroli jakości;

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

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

4.2. Mandat

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

- a) ocenia zmiany regulacyjne stron w celu zapewnienia aktualności wymogów wymienionych w dodatku B1 do niniejszej procedury;
- b) zapewnia jednakowe zrozumienie niniejszej procedury przez strony;
- c) zapewnia jednolite stosowanie niniejszej procedury przez strony;
- d) rozstrzyga wszelkie rozbieżności dotyczące technicznych kwestii wynikających z interpretacji lub stosowania niniejszej procedury, w tym rozbieżności, które mogą pojawić się w związku z interpretacją lub stosowaniem niniejszej procedury;

- e) organizuje, w razie konieczności, na zasadzie wzajemności udział jednej strony w procesie wewnętrznej standaryzacji drugiej strony lub systemie kontroli jakości drugiej strony; oraz
 - f) opracowuje, w razie konieczności, propozycje dla wspólnego komitetu dotyczące zmian w niniejszej procedurze.
- 4.2.2. Jeśli wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej nie będzie w stanie rozstrzygnąć różnic zgodnie z ppkt 4.2.1 lit. d) niniejszej procedury, zgłasza daną kwestię wspólnemu komitetowi i zapewnia wdrożenie decyzji podjętej przez ten komitet.
- 5. Zatwierdzanie instytucji obsługi technicznej**
- 5.1. Od instytucji obsługi technicznej jednej strony, która została uprawniona przez właściwy organ tej strony do wykonywania zadań związanych z obsługą techniczną, wymaga się suplementu do jej podręcznika obsługi technicznej w celu spełnienia wymogów określonych w dodatku B1 do niniejszej procedury. W przypadku spełnienia przez suplement wymogów określonych w dodatku B1, wspomniany właściwy organ wydaje zatwierdzenie potwierdzające spełnienie odpowiednich wymogów drugiej strony i określające zakres zadań jaki instytucja obsługi technicznej może wykonywać na statkach powietrznych zarejestrowanych przez tę drugą stronę. Zakres ocen i ograniczeń nie przekracza zakresu zawartego w jej własnym certyfikacie.
- 5.2. O zatwierdzeniu wydanym zgodnie z pkt 5.1 przez właściwy organ jednej strony informowana jest druga strona i stanowi ono ważne zatwierdzenie dla drugiej strony bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności.
- 5.3. Uznanie certyfikatu zatwierdzającego zgodnie z pkt 5.2 dotyczy instytucji obsługi technicznej w jej głównym miejscu prowadzenia działalności, jak również w pozostałych miejscach określonych w odpowiednim podręczniku oraz podlega nadzorowi właściwego organu.
- 5.4. Strony mogą wnioskować o pomoc do urzędu lotnictwa cywilnego kraju trzeciego w zakresie wykonania ich zadań związanych z monitorowaniem i nadzorem, w przypadku gdy zatwierdzenie obydwu stron zostało wydane lub rozszerzone na podstawie formalnej umowy lub oficjalnych ustaleń z tym krajem trzecim.
- 5.5. Strona, poprzez swój właściwy organ, niezwłocznie informuje drugą stronę o wszelkich zmianach zakresu zatwierdzeń, które wydała zgodnie z pkt 5.1, w tym o cofnięciu lub zawieszeniu zatwierdzenia.
- 6. Brak zgodności**
- 6.1. Każda strona informuje drugą stronę o zasadniczym braku zgodności z obowiązującymi przepisami lub warunkami określonymi w niniejszej procedurze, który wpływa negatywnie na możliwość wykonywania obsługi technicznej przez instytucję zatwierdzoną przez tę drugą stronę zgodnie z warunkami niniejszej procedury. Po otrzymaniu takiego powiadomienia druga strona dokonuje niezbędnego dochodzenia i zgłasza stronie informującej wszelkie działania podjęte w ciągu 15 dni roboczych.
- 6.2. W przypadku wystąpienia sporu pomiędzy stronami co do skuteczności podjętych działań, strona informująca może wystąpić z wnioskiem do drugiej strony o podjęcie natychmiastowych działań mających na celu wstrzymanie obsługi technicznej wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym przez jednostkę podlegającą jej nadzorowi regulacyjnemu. Jeśli druga strona nie podejmie takich działań w ciągu 15 dni roboczych od złożenia wniosku przez stronę informującą, uprawnienia właściwego organu drugiej strony w ramach niniejszej procedury zostają zawieszane do czasu pomyślnego rozstrzygnięcia kwestii przez wspólny komitet, zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy. Do chwili wydania decyzji w sprawie przez wspólny komitet strona informująca może podjąć wszelkie środki, jakie uzna za konieczne, aby wstrzymać obsługę techniczną wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym przez instytucję podlegającą jej nadzorowi regulacyjnemu.
- 6.3. Organami odpowiedzialnymi za przekazywanie informacji związanych z niniejszą sekcją 6 są wyspecjalizowane agencje.
- 7. Pomoc techniczna**
- 7.1. Strony, w razie konieczności i na żądanie, świadczą sobie poprzez właściwe organy wzajemną pomoc techniczną w zakresie oceny.
- 7.2. Rodzaje pomocy mogą obejmować, lecz nie ograniczają się do następujących przypadków:
- a) monitorowania instytucji obsługi technicznej podlegających jurysdykcji jednej ze stron pod względem nieprzerwanej zgodności z wymogami niniejszej procedury oraz zgłaszania wszelkich przypadków braku zgodności;
 - b) przeprowadzania analiz i zgłaszania ich wyników; oraz
 - c) oceny technicznej.
-

*Dodatek B1***Szczególne wymogi regulacyjne**

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

- a) oświadczenie o zobowiązaniu się podpisane przez sprawującego aktualnie obowiązki odpowiedzialnego kierownika o tym, że instytucja stosuje podręcznik i suplement do niego;
 - b) potwierdzenie, że instytucja realizuje zlecenie klienta, zwracając szczególną uwagę na wymagane dyrektywy zgodności do lotu, zmiany i naprawy, a także wymóg, że wszelkie wykorzystane części zostały wyprodukowane lub podlegały obsłudze technicznej przez instytucje uznane przez drugą stronę;
 - c) potwierdzenie, że klient wystawiający zlecenie dokonał zatwierdzenia odpowiedniego właściwego organu w odniesieniu do wszelkich danych konstrukcyjnych dotyczących zmian i napraw;
 - d) potwierdzenie, że dopuszczenie wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym jest zgodne z odpowiednimi przepisami i wymogami regulacyjnymi;
 - e) potwierdzenie, że o wszelkich wyrobach lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, podlegających jurysdykcji drugiej strony, w których stwierdzono niezdatność do lotu, informowana jest druga strona i klient.
-