

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2023/899****z dnia 15 lipca 2019 r.****w sprawie zmian w załączniku B do Umowy między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając decyzję Rady 2011/694/UE z dnia 26 września 2011 r. w sprawie zawarcia Umowy między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego („umowa”) weszła w życie w dniu 27 sierpnia 2013 r.
- (2) Jednym z głównych celów umowy jest poprawa długoletniej współpracy między Unią a Federacyjną Republiką Brazylii celem zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie oraz minimalizacja obciążeń ekonomicznych dla przemysłu lotniczego oraz operatorów lotniczych, wynikających ze zbędnego nadzoru regulacyjnego.
- (3) Zgodnie z art. 16 ust. 5 umowy strony mogą uzgodnić zmianę istniejących załączników do umowy w drodze wymiany not dyplomatycznych między stronami.
- (4) Na posiedzeniu w dniu 15 stycznia 2019 r. wspólny komitet ustanowiony na mocy art. 9 umowy zatwierdził zmiany w załączniku B do umowy zaproponowane wspólnie przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i krajową Agencję Lotnictwa Cywilnego Brazylii (ANAC).
- (5) Proponowane zmiany w załączniku B mają na celu aktualizację załącznika do obecnych ram regulacyjnych oraz zmniejszenie wymogów i związanych z nimi kosztów organizacji obsługi technicznej, a zatem przynoszą korzyści zarówno europejskiemu, jak i brazylijskiemu przemysłowi lotniczemu.
- (6) W dniu 29 stycznia 2019 r. przeprowadzono konsultacje ze specjalnym komitetem powołanym przez Radę zgodnie z art. 4 ust. 1 decyzji 2011/694/UE.
- (7) Proponowane zmiany należy zatwierdzić w imieniu Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

**Artykuł 1**

Niniejszym zatwierdza się, w imieniu Unii, zmiany w załączniku B do Umowy między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, załączone do niniejszej decyzji.

**Artykuł 2**

Zmiany, o których mowa w art. 1, wchodzi w życie na warunkach uzgodnionych w ramach wymiany not dyplomatycznych między stronami.

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 273 z 19.10.2011, s. 1.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2019 r.

*W imieniu Komisji*

Violeta BULC

*Członek Komisji*

---

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku B do Umowy między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego wprowadza się następujące zmiany:

1) sekcja 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Właściwe przepisy

2.1. Strony uzgadniają, że do celów niniejszej procedury zgodność ze stosownymi przepisami dotyczącymi obsługi technicznej jednej strony oraz z wymogami regulacyjnymi określonymi jako warunki specjalne w dodatku B1 do niniejszej procedury stanowi zgodność ze stosownymi przepisami drugiej strony.

2.2. Strony uzgadniają, że, do celów niniejszej procedury praktyki i procedury stosowane przez właściwe organy każdej ze stron związane z certyfikacją stanowią równoważny dowód zgodności z wymogami, o których mowa w poprzednim punkcie.

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

2) w sekcji 3 dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) »Warunki specjalne« oznaczają warunki zawarte albo w Regulamento Brasileiro de Aviação Civil -RBAC 43 i 145 albo w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 (zwanym dalej »częścią 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) w sekcji 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ppkt 4.1.1 lit. c) skreśla się słowa „lub systemy kontroli jakości”;

b) ppkt 4.2.1 otrzymuje brzmienie:

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

a) ocenić zmiany regulacyjne stron w celu zapewnienia aktualności warunków specjalnych wymienionych w dodatku B1 niniejszej procedury;

b) opracowywać, zatwierdzać i poddawać przeglądowi szczegółowe wytyczne, które mają być stosowane w procedurach objętych niniejszym załącznikiem;

c) zapewnić jednakowe zrozumienie niniejszej procedury przez strony;

d) zapewnić jednolite stosowanie niniejszej procedury przez strony;

e) rozstrzygnąć wszelkie rozbieżności dotyczące kwestii technicznych wynikających z interpretacji lub wdrożenia niniejszej procedury, w tym rozbieżności, które mogą pojawić się w związku z interpretacją lub wdrażaniem niniejszej procedury;

f) zorganizować, w stosownych przypadkach i na zasadzie wzajemności, udział jednej strony w procesie wewnętrznej standaryzacji drugiej strony; oraz

g) opracować, w stosownych przypadkach, propozycje dla wspólnego komitetu dotyczące zmian w niniejszej procedurze.”;

c) ppkt 4.2.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2. Jeśli wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej nie jest w stanie rozstrzygnąć rozbieżności zgodnie z ppkt 4.2.1 lit. e) niniejszej procedury, zgłasza daną kwestię wspólnemu komitetowi i zapewnia wykonanie decyzji podjętej przez ten komitet.”;

4) sekcja 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Zatwierdzanie organizacji zajmujących się obsługą techniczną

5.1. Od organizacji zajmującej się obsługą techniczną jednej strony, która została uprawniona przez właściwy organ tej strony do wykonywania zadań związanych z obsługą techniczną, wymaga się suplementu do jej podręcznika organizacji zajmującej się obsługą techniczną w celu spełnienia warunków specjalnych określonych w dodatku B1 do niniejszej procedury. W przypadku spełnienia przez suplement warunków specjalnych określonych w dodatku B1 do niniejszej procedury wspomniany właściwy organ wydaje zatwierdzenie potwierdzające spełnienie odpowiednich wymogów drugiej strony i określające zakres zadań, jakie organizacja zajmująca się obsługą techniczną może wykonywać na statkach powietrznych zarejestrowanych przez tę drugą stronę. Zakres uprawnień i ograniczeń nie wykracza poza zakres zawarty w jej własnym certyfikacie.

5.2. O zatwierdzeniu wydanym zgodnie z pkt 5.1 niniejszej procedury 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 niniejszej procedury dotyczy organizacji zajmującej się obsługą techniczną w jej głównym miejscu prowadzenia działalności, jak również w pozostałych miejscach na terytorium strony, określonych w odpowiednim podręczniku oraz podlega nadzorowi właściwego organu.

Uznanie certyfikatu zatwierdzającego zgodnie z pkt 5.2 niniejszej procedury ma również zastosowanie do portów międzylądowania znajdujących się poza terytorium obu stron, pod warunkiem że są one określone w odpowiednim podręczniku i podlegają nadzorowi właściwego organu.

5.4. Strony mogą wnioskować o pomoc do urzędu lotnictwa cywilnego państwa 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 państwem trzecim.

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

5) sekcja 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Warunki specjalne

Uznanie przez jedną ze stron organizacji zajmującej się obsługą techniczną podlegającej jurysdykcji drugiej strony, na podstawie sekcji 5 niniejszej procedury, opiera się na przyjęciu przez organizację zajmującą się obsługą techniczną suplementu do swojego podręcznika organizacji zajmującej się obsługą techniczną, który zawiera co najmniej warunki specjalne określone w dodatku B1.”;

6) dodatek B1 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek B1

### Warunki specjalne

1. WARUNKI SPECJALNE EASA MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO BRAZYLIJSKICH ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

1.1. W celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 EASA, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, organizacja zajmująca się obsługą techniczną musi spełniać wszystkie poniższe warunki specjalne:

a) organizacja zajmująca się obsługą techniczną składa wnioski w formie i w trybie, które są akceptowane przez EASA. Wniosek o wstępne zatwierdzenie przez EASA oraz o przedłużenie zatwierdzenia zawiera oświadczenie, że zatwierdzenie przez EASA jest niezbędne do prowadzenia obsługi technicznej lub dokonywania przeróbek wyrobów lotniczych zarejestrowanych w państwie członkowskim UE albo części w nich zamontowanych;

- b) organizacja zajmująca się obsługą techniczną przekazuje suplement do swojego podręcznika organizacji zajmującej się obsługą techniczną, który jest weryfikowany i przyjmowany przez ANAC w imieniu EASA. Wszelkie nowe wersje suplementu muszą zostać zatwierdzone przez ANAC. Suplement zawiera następujące elementy:
- (i) Oświadczenie odpowiedzialnego kierownika organizacji zajmującej się obsługą techniczną, zgodnie z obecną wersją części 145 EASA, że zobowiązuje się do przestrzegania przez organizację zajmującą się obsługą techniczną postanowień niniejszego załącznika oraz wymienionych warunków specjalnych.
  - (ii) Szczegółowe procedury działania niezależnego systemu monitorowania jakości, w tym nadzoru nad wszystkimi obiektami złożonymi na terytorium Federacyjnej Republiki Brazylii oraz wszystkimi właściwymi portami międzylądowania.
  - (iii) Procedury dopuszczania do eksploatacji lub do ponownej eksploatacji spełniające wymogi części 145 EASA dla statków powietrznych oraz zastosowanie formularza F-100-01 ANAC (zwanego również formularzem SEGV00 003 ANAC) dla podzespołów statków powietrznych, a także wszelkie inne informacje wymagane odpowiednio przez właściciela lub operatora.
  - (iv) Procedury zapewniające, aby wszystkie części wykorzystywane do naprawy statków powietrznych lub podzespołów zarejestrowanych w UE, które mają być w nich zamontowane, były produkowane lub poddawane obsłudze technicznej przez organizacje akceptowane przez EASA.
  - (v) Procedury zapewniające wykonywanie napraw oraz modyfikacji zdefiniowanych w wymogach EASA, zgodnie z danymi zatwierdzonymi przez EASA.
  - (vi) Procedura, w ramach której organizacja zajmująca się obsługą techniczną gwarantuje, że zatwierdzony przez ANAC program szkolenia wstępnego i okresowego oraz wszystkie jego nowe wersje zawierają 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, organizacji będącej autorem projektu statku powietrznego oraz klienta lub operatora.
  - (viii) Procedury zapewniające pełną realizację zlecenia klienta lub operatora 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) Obowiązujące procedury zapewniające spełnianie przez wykonawców warunków tych procedur wykonawczych, tzn. korzystanie z usług organizacji zatwierdzonej zgodnie z częścią 145 EASA, natomiast w przypadku korzystania z usług organizacji nieposiadającej zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 EASA odpowiedzialność za zapewnienie zdatności do lotu ponosi organizacja zajmująca się obsługą techniczną dopuszczająca wyrób do ponownej eksploatacji.
  - (x) Procedury pozwalające na regularne wykonywanie pracy poza stałą lokalizacją, o ile ma to zastosowanie.
  - (xi) Procedury zapewniające stosowanie odpowiednich zadaszonych hangarów podczas podstawowej obsługi technicznej statków powietrznych zarejestrowanych w UE.
  - (xii) Procedury potwierdzające, że osoby prowadzące nadzór w zatwierdzonej organizacji zajmującej się obsługą techniczną oraz pracownicy odpowiedzialni za końcową kontrolę oraz ponowne dopuszczenie do eksploatacji rozumieją język angielski, a także potrafią czytać i pisać w tym języku.
- 1.2. Dla zapewnienia ciągłości zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 EASA, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, organizacja zajmująca się obsługą techniczną przestrzega poniższych wymogów, z zastrzeżeniem weryfikacji przez ANAC:
- a) umożliwia EASA, lub ANAC w imieniu EASA, kontrolowanie jej pod kątem stałej zgodności z wymogami rozporządzenia brazylijskiego RBAC 145 oraz niniejszych warunków specjalnych;
  - b) dopuszcza możliwość podjęcia przez EASA działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów, zgodnie z odpowiednimi przepisami UE i procedurami EASA;
  - c) współpracuje w przypadku prowadzonych przez EASA działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów;
  - d) stale zachowuje zgodność z rozporządzeniem brazylijskim RBAC 145 oraz z niniejszymi warunkami specjalnymi.

2. WARUNKI SPECJALNE ANAC MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO ZATWIERDZONYCH ORGANIZACJI ZAJMUJĄCYCH SIĘ OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ ZLOKALIZOWANYCH W UE
  - 2.1. W celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem brazylijskim RBAC 145, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną powinna spełniać wszystkie poniższe warunki specjalne:
    - a) zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną składa wnioski w formie i w trybie, które są akceptowane przez ANAC. Wniosek zarówno o wstępne zatwierdzenie ANAC, jak i o jego przedłużenie, zawiera oświadczenie, w którym stwierdza się, że zatwierdzenie ANAC jest niezbędne do prowadzenia obsługi technicznej lub dokonywania przeróbek wyrobów lotniczych zarejestrowanych w Brazylii lub wyrobów lotniczych zarejestrowanych za granicą, eksploatowanych zgodnie z przepisami rozporządzeń brazylijskich RBAC;
    - b) zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną musi przekazać sporządzony w języku angielskim suplement do swojej specyfikacji organizacji zajmującej się obsługą techniczną, przy czym specyfikacja ta powinna być zatwierdzona przez władze lotnicze i prowadzona przez zatwierdzoną zajmującą się obsługą techniczną. Po zatwierdzeniu przez władze lotnicze uznaje się, że suplement został zaakceptowany przez ANAC. Wszelkie nowe wersje suplementu muszą zostać zatwierdzone przez władze lotnicze. Suplement ANAC do specyfikacji organizacji zajmującej się obsługą techniczną zawiera następujące elementy:
      - (i) Podpisane i opatrzone datą oświadczenie odpowiedzialnego kierownika, zobowiązujące organizację do przestrzegania postanowień załącznika.
      - (ii) Zwięzły opis systemu jakości, uwzględniający także warunki specjalne ANAC.
      - (iii) Procedury zatwierdzania dotyczące dopuszczania lub ponownego dopuszczania do eksploatacji, pozostające w zgodzie z wymogami rozporządzenia brazylijskiego RBAC 43 dla statków powietrznych, a także stosowanie formularza 1 EASA dla podzespołów. Uwzględnia się tu informacje wymagane na mocy rozporządzeń brazylijskich RBAC 43.9 i 43.11 oraz wszelkie informacje, co do których wymaga się, aby właściciel lub operator sporządził je lub przechowywał, w stosownych przypadkach, w języku angielskim.
      - (iv) Procedury zgłaszania do ANAC awarii, niesprawności lub usterek oraz podejrzanych części niemających zatwierdzenia, wykrytych w brazylijskich wyrobach lotniczych lub przeznaczonych do zamontowania w takich wyrobach.
      - (v) Procedury kwalifikowania i monitorowania dodatkowych stałych lokalizacji w państwach członkowskich UE oraz wszystkich stosownych portów międzylądowania w państwach członkowskich UE i poza nimi.
      - (vi) Procedury służące sprawdzeniu, czy w przypadku wszystkich zlecanych/podzlecanych czynności istnieje postanowienie mówiące, że podmiot nieposiadający certyfikatu ANAC powinien zwrócić dany artykuł do zatwierdzonej organizacji zajmującej się obsługą techniczną dla dokonania ostatecznej kontroli/próby i dopuszczenia do ponownej eksploatacji.
      - (vii) Procedury zapewniające wykonanie ważnych napraw oraz ważnych przeróbek/modyfikacji (zgodnie z definicją podaną w rozporządzeniach brazylijskich RBAC) zgodnie z danymi zatwierdzonymi przez ANAC.
      - (viii) 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 podlegające obowiązkowej kontroli.
      - (ix) Procedury zapewniające zgodność z podręcznikami producenta lub instrukcjami dotyczącymi utrzymania zdatności do lotu oraz postępowania w przypadku odchyień.
      - (x) Procedury zapewniające, że wszystkie aktualne i obowiązujące wytyczne w zakresie zdatności do lotu publikowane przez ANAC są dostępne dla personelu obsługi technicznej podczas wykonywania pracy.
      - (xi) Procedury stosowane przez zatwierdzoną organizację zajmującą się obsługą techniczną w celu zagwarantowania jej zdolności do jasnego zrozumienia informacji przedstawionych w języku portugalskim.
      - (xii) Procedury pozwalające na regularne wykonywanie pracy poza stałą lokalizacją, w stosownych przypadkach.
      - (xiii) Procedury wymagające przechowywania, przez co najmniej 5 (pięć) lat, każdego zlecenia wraz z załączonymi uzupełniającymi formularzami i certyfikatami części.
      - (xiv) W przypadku gdy zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną jest upoważniona do przeprowadzania corocznej kontroli obsługi technicznej lub sprawozdania dotyczącego zgodności w zakresie zdatności do lotu, procedury poświadczania corocznej kontroli obsługi technicznej lub sprawozdania dotyczącego zgodności w zakresie zdatności do lotu w formie i w trybie ustalonym przez ANAC.

- 2.2. Dla zapewnienia ciągłości zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniami brazylijskimi RBAC 43 i 145, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną spełnia poniższe wymogi, z zastrzeżeniem weryfikacji przez władze lotnicze:
- a) umożliwia ANAC, lub władzom lotniczym w imieniu ANAC, kontrolowanie jej pod kątem stałej zgodności z wymogami części 145 EASA oraz niniejszych warunków specjalnych;
  - b) dopuszcza możliwość podjęcia przez ANAC działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów, zgodnie z odpowiednimi przepisami i wytycznymi ANAC;
  - c) współpracuje w przypadku działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów;
  - d) musi w sposób ciągły spełniać wymogi części 145 EASA oraz niniejsze warunki specjalne.”.
-