

UMOWA**między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego**

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony,

i rząd FEDERACYJNEJ REPUBLIKI BRAZYLIJ,

z drugiej strony,

dalej zwane wspólnie „stronami”,

ZWAŻYWSZY, że każda ze stron uznaje normy i systemy drugiej strony w zakresie certyfikacji zdatości do lotu i zgodności z zasadami ochrony środowiska lub uznawania wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym za wzajemnie dostatecznie równoważne, aby umowa była skuteczna,

UZNAJĄC fakt, że na coraz większą skalę działalność związana z projektowaniem, produkcją i wymianą wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym ma charakter wielonarodowy,

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 dalszej międzynarodowej harmonizacji norm i procesów,

ZWAŻYWSZY na ewentualne ograniczenie obciążeń ekonomicznych nakładanych na lotnictwo i przewoźników w wyniku zbędnych kontroli, ocen i prób technicznych,

UZNAJĄC wspólne korzyści wynikające z usprawnionych procedur wzajemnego uznawania zatwierdzeń i prób w zakresie zdatości do lotu, ochrony środowiska oraz ciągłej zdatości 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,

ZOBOWIĄZUJĄC SIĘ do rozwijania kompleksowego systemu współpracy regulacyjnej w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, badań środowiskowych i zatwierdzeń na podstawie stałej komunikacji i wzajemnego zaufania,

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

UZGODNIŁY, 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 sytuacji, w której na coraz większą skalę działalność związana z projektowaniem, produkcją, obsługą techniczną i wymianą wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym ma charakter wielonarodowy, z uwzględnieniem wspólnych interesów stron w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i jakości środowiska;
- c) wspieranie współpracy na rzecz trwałego osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa i jakości środowiska;
- d) wspieranie i ułatwianie stałej wymiany wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym oraz usług.

Artykuł 2

Definicje

Do celów 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 zdatności do lotu określone właściwymi przepisami obowiązującymi jedną ze stron lub że dany wyrób jest zgodny z projektem uznanym za spełniający te normy, a jego stan umożliwia bezpieczną eksploatację;
- b) „wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym” oznacza dowolny cywilny statek powietrzny, silnik statku powietrznego, śmigło lub podzespół, wyposażenie lub część zamontowane lub przeznaczone do zamontowania w nim;
- c) „właściwy organ” oznacza agencję rządową lub jednostkę wyznaczoną przez stronę jako właściwy organ na potrzeby niniejszej umowy, uprawnioną do oceny zgodności, monitorowania i kontroli wykorzystania lub sprzedaży wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym bądź usług, w zakresie objętym jurysdykcją strony, oraz mogącą podejmować działania egzekwujące przestrzeganie przepisów w celu zapewnienia zgodności takich wyrobów lub usług wprowadzanych do obrotu na terytorium objętym jurysdykcją danej strony z właściwymi wymogami prawnymi;
- d) „wymogi eksploatacyjne związane z projektem” oznaczają wymogi eksploatacyjne lub dotyczące ochrony środowiska mające wpływ na cechy konstrukcyjne wyrobu lub na dane konstrukcyjne związane z eksploatacją bądź obsługą techniczną wyrobu, które kwalifikują wyrób do określonego rodzaju eksploatacji;
- e) „zatwierdzenie w zakresie ochrony środowiska” oznacza ustalenie, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym spełnia normy określone właściwymi przepisami obowiązującymi jedną ze stron, dotyczącymi hałasu lub emisji spalin;
- f) „obsługa techniczna” oznacza przeprowadzenie kontroli, przeglądu, naprawy, konserwacji i wymiany części, wyposażenia lub podzespołów, z wyjątkiem kontroli przed lotem, wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, w celu zapewnienia ciągłej zdatności do lotu tego wyrobu i obejmuje wprowadzanie modyfikacji, ale nie obejmuje projektowania napraw i modyfikacji;
- g) „monitorowanie” oznacza okresowy nadzór sprawowany przez właściwy organ w celu stwierdzenia nieprzerwanej zgodności z właściwymi obowiązującymi normami;
- h) „wyspecjalizowana agencja” oznacza w przypadku rządu Federacyjnej Republiki Brazylii Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego (ANAC), a w przypadku Unii Europejskiej – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Artykuł 3

Zobowiązania ogólne

1. Każda ze stron, zgodnie z załącznikami do niniejszej umowy stanowiącymi jej integralną część, akceptuje lub uznaje wyniki określonych procedur stosowanych w ocenie zgodności z określonymi środkami ustawodawczymi, regulacyjnymi i administracyjnymi danej strony, ustalone przez właściwy organ drugiej strony, przy założeniu, że stosowane procedury oceny zgodności zapewniają, w sposób satysfakcjonujący stronę przyjmującą, zgodność z obowiązującymi środkami ustawodawczymi, regulacyjnymi i administracyjnymi tej strony, równoważną gwarancji zgodności, jaką dają własne procedury strony przyjmującej.
2. Ust. 1 niniejszego artykułu ma zastosowanie wyłącznie w przypadku spełnienia wymogów przepisów przejściowych, które mogą zostać określone w załącznikach do niniejszej umowy.
3. Niniejszej umowy nie należy rozumieć jako oznaczającej wzajemną akceptację norm ani przepisów technicznych stron oraz, o ile niniejsza umowa nie stanowi inaczej, nie oznacza ona wzajemnego uznawania równoważności norm ani przepisów technicznych.
4. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie ogranicza uprawnień strony do ustalenia w drodze środków ustawodawczych, regulacyjnych i administracyjnych poziomu ochrony, jaki strona uzna za wskazany ze względu na bezpieczeństwo lub ochronę środowiska, a także w odniesieniu do pozostałych zagrożeń w zakresie załączników do niniejszej umowy.
5. Ustalenia dokonane przez uprawnione osoby lub zatwierdzone organizacje, upoważnione na podstawie właściwych przepisów obowiązujących jedną ze stron do dokonywania takich samych ustaleń jak właściwy organ, mają takie samo znaczenie jak ustalenia dokonane przez właściwy organ do celów niniejszej umowy. Podmiot jednej strony odpowiedzialny za wykonanie niniejszej umowy, zgodnie z art. 7, może w pewnych sytuacjach i po uprzednim poinformowaniu swojego odpowiednika u drugiej strony, kontaktować się bezpośrednio z uprawnioną osobą lub zatwierdzoną organizacją drugiej strony.
6. Strony zapewniają realizację przez ich wyspecjalizowane agencje lub właściwe organy zadań wynikających z niniejszej umowy, w tym z załączników do niej.
7. Niniejsza umowa, wraz z załącznikami do niej, jest wiążąca dla obu stron.

Artykuł 4

Zakres

1. Niniejsza umowa dotyczy:
 - a) zatwierdzenia zdatności do lotu i monitorowania wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;

- b) ciągłej zdatności do lotu eksploatowanych statków powietrznych;
- c) zatwierdzania i monitorowania produkcji i zakładów produkcyjnych;
- d) zatwierdzania i monitorowania obiektów obsługi technicznej;
- e) zatwierdzania wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym w zakresie ochrony środowiska i ich badania pod względem wpływu na środowisko;
- f) odpowiedniej współpracy; oraz
- g) inicjatyw związanych z bezpieczeństwem oraz wymiany istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa.

2. Jeśli strony zgadzają się, że normy lotnictwa cywilnego, przepisy, praktyki postępowania i procedury każdej ze stron w pozostałych dziedzinach współpracy, a w szczególności w dziedzinie operacji lotniczych, licencjonowania załóg i zatwierdzania syntetycznych symulatorów lotu są zbieżne w stopniu wystarczającym dla uznawania ustaleń kontroli zgodności z uzgodnionymi normami dokonanych przez jedną stronę w imieniu drugiej strony, mogą one uzgodnić w ramach wspólnego komitetu dodatkowe załączniki, w tym dotyczące środków przejściowych rozszerzających zakres współpracy na tego typu inne dziedziny, zgodnie z procedurą określoną w art. 16.

Artykuł 5

Właściwe organy

1. Podmiot uprawniony na mocy przepisów jednej strony zostaje uznany za właściwy organ przez drugą stronę po poddaniu go audytowi przez stronę wyznaczającą w celu stwierdzenia, czy:

- w pełni spełnia wymogi określone przepisami tej strony,
- zna wymogi drugiej strony dotyczące rodzaju i zakresu certyfikacji, o którą wnioskuje, oraz
- jest w stanie wywiązać się z obowiązków wynikających z załączników.

2. Strona informuje drugą stronę o tożsamości właściwego organu po pomyślnym zakończeniu audytu. 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 spełniające wymogi ust. 1 niniejszego artykułu w zakresie wdrożenia załączników w chwili wejścia w życie niniejszej umowy.

4. Strony gwarantują, że właściwe organy są w stanie i będą w stanie prawidłowo oceniać zgodność wyrobów lub organizacji, zgodnie z i w zakresie określonym załącznikami do niniejszej

umowy. W związku z tym strony zapewniają przeprowadzanie regularnych audytów i ocen właściwych organów.

5. W razie konieczności strony konsultują się w celu zapewnienia utrzymania wzajemnego zaufania w odniesieniu do procedur oceny zgodności. Konsultacje te mogą obejmować udział jednej strony w regularnych audytach 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 danego właściwego organu i o zamiarze zaprzestania uznawania ustaleń dokonywanych przez dany właściwy organ. Zakwestionowanie ma charakter obiektywny i jest uzasadnione.

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

8. Jeśli wspólny komitet nie jest w stanie rozstrzygnąć przypadku zakwestionowania, o którym poinformowano zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu, w ciągu 30 dni od powiadomienia o nim, strona kwestionująca może zaprzestać uznawania ustaleń dokonywanych przez dany właściwy organ, uznaje jednak ustalenia dokonane przez ten właściwy organ przed dniem powiadomienia. Zaprzestanie uznawania może obowiązywać do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez wspólny komitet.

Artykuł 6

Środki ochronne

1. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie ogranicza uprawnień strony do podejmowania wszelkich niezbędnych i natychmiastowych działań w przypadku stwierdzenia uzasadnionego ryzyka, że wyrób lub usługa mogą:

- a) zagrażać zdrowiu lub życiu osób;
- b) nie spełniać wymogów obowiązujących środków ustawodawczych, regulacyjnych lub administracyjnych danej strony objętych zakresem niniejszej umowy; lub
- c) w inny sposób uchybiać wymogowi w zakresie właściwego załącznika do niniejszej umowy.

2. W przypadku gdy strona podejmuje środki na mocy ust. 1 niniejszego artykułu, informuje o tym drugą stronę na piśmie w ciągu 15 dni roboczych od daty podjęcia takich środków, odpowiednio uzasadniając takie działania.

Artykuł 7

Wymiana informacji

1. Strony uzgadniają, że wymiana informacji między nimi w zakresie wykonania niniejszej umowy odbywa się:

- a) w kwestiach technicznych – między wyspecjalizowanymi agencjami;
- b) w pozostałych kwestiach między:
 - w przypadku rządu Federacyjnej Republiki Brazylii: Ministerstwem Spraw Zagranicznych i ANAC, zależnie od sytuacji,
 - w przypadku Unii Europejskiej: Komisją Europejską i właściwymi organami państw członkowskich, zależnie od sytuacji.

2. Po podpisaniu niniejszej umowy strony przekażą sobie wzajemnie dane odpowiednich punktów kontaktowych.

Artykuł 8

Współpraca regulacyjna, pomoc i przejrzystość

1. Każda ze stron gwarantuje, że druga strona jest na bieżąco informowana o wszystkich odpowiednich 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 nawzajem możliwość przekazania uwag na temat takich zmian oraz należycie uwzględnią takie uwagi.

3. Strony opracowują w stosownych przypadkach procedury dotyczące współpracy regulacyjnej i przejrzystości w odniesieniu do wszystkich działań wchodzących w zakres niniejszej umowy.

4. W celu promowania stałej znajomości systemów regulacyjnych drugiej strony w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz ich zgodności każda wyspecjalizowana agencja może uczestniczyć w wykonywaniu przez drugą stronę zadań w ramach wewnętrznego systemu zapewniania jakości stosowanej przez taką stronę.

5. Do celów dochodzeń i rozwiązywania w drodze współpracy problemów w zakresie bezpieczeństwa, strony umożliwiają sobie nawzajem udział w wybranych kontrolach i audytach drugiej strony lub przeprowadzają wspólne kontrole i audyty, zależnie od sytuacji. Do celów nadzoru i kontroli wyspecjalizowane agencje oraz właściwe organy każdej ze stron udzielają wyspecjalizowanej agencji drugiej strony pomocy w uzyskaniu nieograniczonego dostępu do jednostek regulowanych objętych jurysdykcją drugiej strony.

6. Strony zobowiązują się, z zastrzeżeniem właściwych przepisów ustawowych i wykonawczych, do odpowiedniej wzajemnej współpracy i pomocy – za pośrednictwem swoich wyspecjalizowanych agencji lub właściwych organów – w dochodzeniu lub postępowaniu mającym na celu egzekwo-

wanie przepisów w związku z domniemanym bądź podejrzanym naruszeniem przepisów ustawowych lub wykonawczych objętych zakresem niniejszej umowy. Ponadto każda ze stron niezwłocznie powiadamia drugą stronę o dochodzeniu, jeżeli dotyczy ono ich wzajemnych interesów.

Artykuł 8 bis

Wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa

1. Strony zobowiązują się, z zastrzeżeniem właściwych przepisów ustawowych i wykonawczych, do przyjęcia aktywnego podejścia, koordynowania polityki oraz inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa, wymiany informacji i danych oraz opracowania wspólnych programów na rzecz zwiększenia zdolności przewidywania potencjalnych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego, i zapobiegania im lub łagodzenia ich skutków, w celu wdrożenia systemu nadzoru w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych eksploatowanych na ich terytorium.

2. Strony zobowiązują się, zgodnie z postanowieniami art. 11 i z zastrzeżeniem obowiązujących je właściwych przepisów, do:

- a) wzajemnego udzielania, na wniosek i we właściwym czasie, informacji oraz pomocy w związku z wypadkami, incydentami lub zdarzeniami dotyczącymi kwestii objętych zakresem niniejszej umowy; oraz
- b) wymiany innych informacji w obszarze bezpieczeństwa, dotyczących eksploatacji statków powietrznych oraz wyników czynności prowadzonych w ramach nadzoru, w tym kontroli na płycie z wykorzystaniem portów lotniczych obu stron, zgodnie z procedurami opracowanymi przez wyspecjalizowane agencje.

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 wykonania.

2. Wspólny komitet może rozpatrywać każdą sprawę dotyczącą stosowania i wykonywania niniejszej umowy. W szczególności odpowiada za:

- a) analizę i podejmowanie odpowiednich działań, w odniesieniu do przypadków zakwestionowania, o których mowa w art. 5;
- b) rozstrzygnięcie wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem i wykonaniem niniejszej umowy, w tym kwestii nierozstrzygniętych w inny sposób zgodnie z procedurą ustanowioną w załącznikach;
- c) poszukiwanie sposobów udoskonalenia funkcjonowania niniejszej umowy i, w stosownych przypadkach, przekazywanie stronom zaleceń dotyczących zmian w niniejszej umowie zgodnie z art. 16 ust. 4;
- d) rozpatrywanie szczegółowych zmian w załącznikach zgodnie z art. 16 ust. 5;

- e) koordynowanie, w stosownych przypadkach, prac nad przygotowaniem dodatkowych załączników zgodnie z art. 16 ust. 5; oraz
- f) przyjmowanie, w stosownych przypadkach, procedur roboczych dotyczących współpracy regulacyjnej i przejrzystości w odniesieniu do wszystkich działań, o których mowa w art. 4.
3. Wspólny komitet opracowuje własny regulamin wewnętrzny w terminie 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, w przypadku gdy:
- a) druga strona uchybia swoich obowiązkom, o których mowa w tym załączniku do niniejszej umowy;
- b) jeden lub więcej jej właściwych organów nie może spełnić nowych lub dodatkowych wymogów przyjętych przez drugą stronę w obszarze objętym załącznikiem do niniejszej umowy; lub
- c) druga strona nie podejmuje środków ani działań prawnych i regulacyjnych koniecznych do wykonania postanowień niniejszej umowy.
2. Przed zawieszeniem swoich obowiązków strona występuje z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji na mocy art. 15. W przypadku gdy konsultacje nie doprowadzą do rozstrzygnięcia różnicy zdań dotyczącej któregośkolwiek z załączników, każda ze stron może powiadomić drugą stronę o zamiarze zawieszenia uznawania ustaleń kontroli zgodności i zatwierdzeń na mocy załącznika, który jest przedmiotem różnicy zdań. Powiadomienie to powinno mieć formę pisemną i zawierać szczegółowy opis przyczyn zawieszenia.
3. Zawieszenie zaczyna obowiązywać 30 dni po dniu powiadomienia, o ile przed zakończeniem tego okresu strona, która zainicjowała zawieszenie, nie powiadomi drugiej strony 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 strony 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 ze stron zobowiązuje się do zachowania, w zakresie wymaganym obowiązującym ją prawem, poufności informacji otrzymanych od drugiej strony na podstawie niniejszej umowy.

2. W szczególności, z zastrzeżeniem obowiązujących je przepisów, strony nie ujawniają do publicznej wiadomości ani nie zezwalają właściwemu organowi na ujawnienie do publicznej wiadomości informacji otrzymanych od drugiej strony na podstawie niniejszej umowy, stanowiących tajemnicę handlową, własność intelektualną, poufne informacje handlowe lub finansowe, dane zastrzeżone lub informacje odnoszące się do trwających dochodzeń. W związku z tym informacje takie uznaje się za poufne i odpowiednio się je oznacza jako takie.

3. Strona lub właściwy organ mogą, po przekazaniu informacji drugiej stronie lub właściwemu organowi drugiej strony, wydzielić część informacji, które uznają za niepodlegające ujawnieniu.

4. Każda ze stron podejmuje wszelkie zasadne środki ostrożności niezbędne dla ochrony informacji otrzymanych na podstawie niniejszej umowy przed nieuprawnionym ujawnieniem.

Artykuł 12

Zwrot kosztów

1. Żadna ze stron nie może nakładać opłat ani 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 ze stron stara się zapewnić sprawiedliwy, zasadny i proporcjonalny do świadczonych usług certyfikacji i nadzoru poziom opłat lub obciążeń nakładanych przez jej wyspecjalizowaną agencję na osobę prawną lub fizyczną, której działalność jest regulowana na podstawie niniejszej umowy, a ponadto takie opłaty lub obciążenia nie stanowią bariery w handlu.
3. Wyspecjalizowana agencja każdej ze stron ma prawo do odzyskiwania, poprzez opłaty i obciążenia nakładane na osoby fizyczne lub prawne, których działalność jest regulowana na podstawie niniejszej umowy, kosztów związanych z wykonaniem właściwego załącznika oraz przeprowadzonych na podstawie art. 5 ust. 5 i art. 8bis audytów i kontroli.

Artykuł 13

Inne umowy

1. O ile załączniki nie stanowią inaczej, obowiązki wynikające z umów zawartych przez którąkolwiek ze stron z państwem trzecim, niebędącym stroną niniejszej umowy, nie mają mocy wiążącej w odniesieniu do drugiej strony w zakresie uznawania wyników procedur oceny zgodności w państwie trzecim.
2. Po wejściu w życie niniejsza umowa zastępuje wszelkie dwustronne umowy bądź uzgodnienia dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego pomiędzy rządem Federacyjnej Republiki Brazylii i państwami członkowskimi Unii Europejskiej w odniesieniu do kwestii objętych niniejszą umową. Po wejściu w życie niniejsza umowa zastępuje również wszelkie poprzednie uzgodnienia pomiędzy wyspecjalizowanymi agencjami.

3. Niniejsza umowa nie zmienia praw ani obowiązków stron wynikających z innych umów międzynarodowych.

Artykuł 14

Terytorialny zakres stosowania

O ile załączniki do niniejszej umowy nie stanowią inaczej, niniejsza umowa ma zastosowanie, z jednej strony, do terytorium, do którego ma zastosowanie Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach ustanowionych w tym Traktacie oraz, z drugiej strony, do terytorium Federacyjnej Republiki Brazylii.

Artykuł 15

Konsultacje i rozstrzygnięcie sporów

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

2. Strony podejmują wszelkie starania w celu rozstrzygnięcia na możliwie najniższym szczeblu technicznym wszelkich różnic zdań między nimi, dotyczących współpracy na mocy niniejszej umowy, w drodze konsultacji, zgodnie z postanowieniami zawartymi w załącznikach do niniejszej umowy.

3. W razie braku rozstrzygnięcia różnicy zdań zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, dowolna z wyspecjalizowanych agencji może zgłosić różnicę zdań wspólnemu komitetowi stron, który przeprowadza konsultacje w danej sprawie.

Artykuł 16

Wejście w życie, rozwiązanie i zmiany umowy

1. Niniejsza umowa wchodzi w życie w dniu przekazania ostatniej noty w ramach wymiany not dyplomatycznych, w których strony informują się wzajemnie o zakończeniu wewnętrznych procedur 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 z sześciomiesięcznym okresem wypowiedzenia w drodze pisem-

nego powiadomienia, chyba że wypowiedzenie to wycofano za obopólną zgodą stron przed upływem okresu wypowiedzenia.

3. Jeśli strona zamierza zmienić umowę poprzez usunięcie bądź dodanie jednego lub kilku załączników i zachowanie innych załączników, strony starają się zmienić niniejszą umowę na zasadzie konsensusu, zgodnie z procedurami określonymi w niniejszym artykule. W razie braku konsensusu dotyczącego zachowania pozostałych załączników umowa wygasa po upływie sześciu miesięcy od daty powiadomienia, o ile strony nie postanowią inaczej.

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

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

6. Po wygaśnięciu niniejszej umowy każda ze stron pozostawia w mocy wszelkie zatwierdzenia zdatowności do lotu, zatwierdzenia w zakresie ochrony środowiska lub certyfikaty wydane na podstawie niniejszej umowy przed jej wygaśnięciem, pod warunkiem że nadal odpowiadają one właściwym przepisom ustawowym i wykonawczym tej strony.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu umocowani, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w dwóch egzemplarzach w Brasílii dnia czternastego lipca dwa tysiące dziesiątego roku, 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 Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 За Εvropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Ghall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen

За правителството на Федеративна република Бразилия
 Por el Gobierno de la República Federativa de Brasil
 Za vládu Brazílské Federativní republiky
 For den Føderative Republik Brasiliens regering
 Für die Regierung der Föderativen Republik Brasilien
 Brasíilia Liitvabariigi valitsuse nimel
 Για την κυβέρνηση της Ομόσπονδης Δημοκρατίας της Βραζιλίας
 For the Government of the Federative Republic of Brazil
 Pour le gouvernement de la République fédérative du Brésil
 Per il governo della Repubblica federativa del Brasile
 Brazīlijas Federatīvās Republikas valdības vārdā –
 Brazīlijos Federacinēs Respublikos Vyriausybės vardu
 A Brazil Szövetségi Köztársaság kormánya részéről
 Ghall-Gvern tar-Repubblika Federativa tal-Brazil
 Voor de regering van de Federale Republiek Brazilië
 W imieniu rządu Federacyjnej Republiki Brazylii
 Pelo Governo da República Federativa do Brasil
 Pentru Guvernul Republicii Federative a Braziliei
 Za vládu Brazílskej federatívnej republiky
 Za Vlado Federativne Republike Brazilije
 Brazilian liittotasavallan hallituksen puolesta
 För Förbundsrepubliken Brasiliens regering

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

1. Właściwe organy w zakresie zatwierdzania projektów:
 - w przypadku rządu Federacyjnej Republiki Brazylii: Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego – ANAC;
 - w przypadku Unii Europejskiej: Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego – EASA.
2. Właściwe organy w zakresie nadzoru nad produkcją:
 - w przypadku rządu Federacyjnej Republiki Brazylii: Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego – ANAC;
 - w przypadku Unii Europejskiej: Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego – EASA oraz właściwe organy państw członkowskich.

*Dodatek 2***Właściwe organy, które uznaje się za spełniające postanowienia art. 5 ust. 1 w odniesieniu do załącznika B**

1. Właściwe organy rządu Federacyjnej Republiki Brazylii, które uznaje się za spełniające postanowienia art. 5 ust. 1 w odniesieniu do załącznika B: Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego – ANAC.
 2. Właściwe organy 27 państw członkowskich UE, które uznaje się za spełniające postanowienia art. 5 ust. 1 w odniesieniu do załącznika B: właściwe organy państw członkowskich.
-

ZAŁĄCZNIK A

PROCEDURA CERTYFIKACJI WYROBÓW LOTNICZYCH STOSOWANYCH W LOTNICTWIE CYWILNYM

1. Zakres
 - 1.1. Niniejsza procedura (zwana dalej „procedurą”) ma zastosowanie do:
 - 1.1.1. Wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności z projektem, wymogami w zakresie ochrony środowiska i wymogami eksploatacyjnymi 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 ciągłej zdatności do lotu eksploatowanych statków powietrznych.
 - 1.2. Do celów niniejszej procedury przyjmuje się poniższe definicje następujących terminów:
 - a) „autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi” oznacza oświadczenie złożone przez osobę lub organizację podlegającą jurysdykcji strony dokonującej wywozu, stwierdzające, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym, inny niż kompletny statek powietrzny, jest wyrobem nowo wyprodukowanym lub dopuszczonym do eksploatacji po przeprowadzeniu jego obsługi technicznej;
 - b) „eksportowe świadectwo zdatności do lotu” oznacza oświadczenie wywozowe złożone przez osobę lub organizację 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 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 zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za:
 - a) certyfikację wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;
 - b) produkcję, jeśli są to inne osoby niż określone w ppkt 2.1.1 lit. a) niniejszej procedury;
 - c) regulacje i normy w zakresie certyfikacji; oraz
 - d) wewnętrzne kontrole standaryzacyjne lub systemy kontroli jakości.
 - 2.1.2. Do wspólnego komitetu branżowego ds. certyfikacji mogą zostać zaproszone, wspólną decyzją stron, wszelkie inne osoby mogące ułatwić wypełnianie mandatu tego komitetu.
 - 2.1.3. Wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji 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) podjąć decyzję, w stosownych przypadkach, w sprawie procedur roboczych mających na celu ułatwienie procesu certyfikacji;
 - b) podjąć decyzję, w stosownych przypadkach, w sprawie standardowych zamówień technicznych do celów ppkt 3.3.7 niniejszej procedury;
 - c) dokonać oceny zmian regulacyjnych u każdej ze stron w celu zapewnienia aktualności wymogów certyfikacji;

- d) opracować propozycje, w stosownych przypadkach, dla wspólnego komitetu dotyczące zmian w niniejszej procedurze innych niż te, o których mowa w ppkt 2.2.1 lit. b) niniejszej procedury;
 - e) zapewnić jednakowe zrozumienie niniejszej procedury przez strony;
 - f) zapewnić jednolite stosowanie niniejszej procedury przez strony;
 - g) rozstrzygnąć wszelkie rozbieżności dotyczące kwestii technicznych wynikające z interpretacji lub wdrożenia niniejszej procedury, w tym rozbieżności, które mogą pojawić się w trakcie ustalania podstaw certyfikacji lub stosowania warunków specjalnych, wyłączeń i odstępstw;
 - h) zorganizować, w stosownych przypadkach i na zasadzie wzajemności, udział jednej strony w procesie wewnętrznej standaryzacji drugiej strony lub w systemie kontroli jakości drugiej strony;
 - i) określić, w stosownych przypadkach, punkty koordynacji odpowiedzialne za certyfikację każdego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, przywożonego lub wywożonego pomiędzy stronami; oraz
 - j) opracować 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 jest w stanie rozstrzygnąć rozbieżności zgodnie z ppkt 2.2.1 lit. g) niniejszej procedury, 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 wyposażenia.
- 3.1.2. Do celów niniejszej procedury strony uzgadniają, że wykazanie przez organizację projektującą możliwości przyjęcia odpowiedzialności jest kontrolowane przez każdą ze stron w sposób wystarczający dla zadowalającego uwzględnienia różnic w szczegółowych wymogach drugiej ze stron.
- 3.1.3. W stosownych przypadkach strona dokonująca wywozu przedkłada wniosek o zatwierdzenie projektu stronie dokonującej przywozu.
- 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 w zakresie zdatności do lotu odpowiednie normy dotyczące podobnego wyrobu własnego, obowiązujące w momencie przedłożenia stronie dokonującej wywozu wniosku o pierwotny certyfikat typu, a w zakresie ochrony środowiska odpowiednie normy dotyczące podobnego wyrobu własnego, mające zastosowanie w momencie przedłożenia stronie dokonującej przywozu wniosku o certyfikat typu.
- 3.2.2. Z zastrzeżeniem ppkt 3.2.5 niniejszej procedury i w celu zatwierdzenia zmiany konstrukcyjnej lub projektu naprawy, strona dokonująca przywozu podaje zmianę w podstawie certyfikacji ustalonej zgodnie z ppkt 3.2.1 niniejszej procedury w sytuacji, gdy uzna taką zmianę za wskazaną dla zmiany konstrukcyjnej lub projektu naprawy.
- 3.2.3. Z zastrzeżeniem ppkt 3.2.5 niniejszej procedury, strona dokonująca przywozu podaje wszelkie szczególne warunki, które stosuje lub zamierza stosować w stosunku do nowatorskich lub specjalnych cech nieobjęte właściwymi normami w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska.
- 3.2.4. Z zastrzeżeniem ppkt 3.2.5 niniejszej procedury, strona dokonująca przywozu określa wszelkie wyłączenia z lub odstępstwa od obowiązujących norm.
- 3.2.5. Określając warunki specjalne, wyłączenia, odstępstwa lub zmiany w odniesieniu do podstawy certyfikacji, strona dokonująca przywozu bierze pod uwagę 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 podobnych własnych 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 uzyskania i utrzymania wiedzy dotyczącej poszczególnych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym strony dokonującej wywozu oraz ich certyfikacji.

- 3.3.2. W stosownych przypadkach, 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:
- strona dokonująca wywozu wydała własny certyfikat;
 - strona dokonująca wywozu poświadcza stronie dokonującej przywozu, że projekt typu wyrobu odpowiada podstawie certyfikacji określonej w pkt 3.2 niniejszej procedury; oraz
 - wszelkie kwestie zgłoszone w procesie certyfikacji zostały rozwiązane.

Zmiany certyfikatu typu

- 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 konstrukcyjnych, 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 niniejszej procedury. 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.

Zmiany uzupełniającego certyfikatu typu

- 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 zmiany konstrukcyjne według dwóch kategorii, zgodnie z procedurami roboczymi ustalonymi przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji.
- 3.3.5.2. Dla kategorii zmian konstrukcyjnych, 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 niniejszej procedury. 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.

Zatwierdzenie projektu naprawy

- 3.3.6. Projekty napraw wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, dla którego strona dokonująca przywozu wydała certyfikat typu, zatwierdza się w następujący sposób:
- 3.3.6.1. Strona dokonująca wywozu klasyfikuje projekty napraw 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 niniejszej procedury. 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 wyposażenia zatwierdzonych na podstawie standardowych zamówień technicznych ustalonych przez wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji zgodnie z pkt 2.2 niniejszej procedury, zatwierdzenie części i wyposażenia wydane przez stronę dokonującą wywozu jest uznawane przez stronę dokonującą przywozu za 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.
 - 3.4.3. W trakcie procesu certyfikacji strona dokonująca wywozu zapewnia udostępnienie stronie dokonującej przywozu informacji na temat wymogów eksploatacyjnych mających wpływ na projekt.
- 3.5. Ciągła zdatność do lotu
 - 3.5.1. Obydwie strony współpracują w zakresie analizy odnoszących się do zdatności do lotu aspektów wypadków i incydentów mających związek z wyrobami lotniczymi stosowanymi w lotnictwie cywilnym, do których zastosowanie ma niniejsza umowa i które są takiego rodzaju, że budzą wątpliwości związane ze zdatnością do lotu takich wyrobów. W tym celu wyspecjalizowane agencje wymieniają się istotnymi informacjami o awariach, niesprawnościach i usterekach lub innych okolicznościach mających wpływ na wyroby lotnicze stosowane w lotnictwie cywilnym, do których ma zastosowanie niniejsza umowa, zgłoszonych przez odpowiednie jednostki regulowane. Uznaje się, że wymiana takich informacji stanowi wypełnienie ciężącego na każdym posiadaczu zatwierdzenia obowiązku zgłaszania awarii, niesprawności i usterek lub innych okoliczności do wyspecjalizowanej agencji drugiej strony, zgodnie z odpowiednimi przepisami drugiej strony.
 - 3.5.2. Strona dokonująca wywozu, w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym zaprojektowanych lub wyprodukowanych na obszarze podlegającym jej jurysdykcji, określa wszelkie niezbędne działania, aby usunąć niebezpieczne cechy projektu typu, które mogą być odkryte po wprowadzeniu do eksploatacji wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, w tym działania odnoszące się do podzespołów 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 na obszarze podlegającym jej jurysdykcji, pomaga stronie dokonującej przywozu określić wszelkie działania uznane przez stronę dokonującą przywozu za niezbędne, aby zapewnić ciągłą zdatność wyrobów do lotu.
 - 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 ciągłej zdatności do lotu wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, zaprojektowanych lub wyprodukowanych na obszarze podlegającym jurysdykcji jednej lub drugiej strony i objętych niniejszą umową.
4. Zatwierdzenie produkcji
 - 4.1. W celu wdrożenia niniejszej procedury strony uzgadniają, że wykazanie przez organizację produkującą możliwości wprowadzenia systemu zapewnienia jakości produkcji i kontroli wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym jest kontrolowane w drodze nadzoru nad taką organizacją sprawowanego przez właściwy organ jednej ze stron w sposób wystarczający dla zadowalającego uwzględnienia różnic 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 państwie 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 państwa 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 państwem 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. 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 niniejszej procedury.
 - 5.1.2. Strona dokonująca przywozu uznaje zatwierdzenia zdatności do lotu przy wywozie wydane przez stronę dokonującą wywozu zgodnie z pkt 5.2 i 5.3 niniejszej procedury.
 - 5.1.3. Strona dokonująca przywozu uznaje identyfikację części i wyposażenia za pomocą oznaczeń wymaganych na podstawie przepisów strony dokonującej wywozu za zgodną z jej własnymi przepisami.

- 5.2. Eksportowe świadectwa zdatości do lotu
- 5.2.1. Nowe statki powietrzne
- 5.2.1.1. Strona dokonująca wywozu, poprzez właściwy organ odpowiedzialny za wdrożenie niniejszej procedury, wydaje eksportowe świadectwo zdatości do lotu dla nowego statku powietrznego poświadczające, że statek powietrzny:
- odpowiada projektowi typu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;
 - jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada obowiązującym dyrektywom zdatości do lotu strony dokonującej przywozu, o których strona ta poinformowała;
 - spełnia wszelkie dodatkowe wymogi 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 świadectwem zdatości do lotu danego statku powietrznego, wydaje eksportowe świadectwo zdatości do lotu poświadczające, że statek powietrzny:
- odpowiada projektowi typu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;
 - jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada wszystkim obowiązującym dyrektywom zdatości do lotu strony dokonującej przywozu, o których strona ta poinformowała;
 - przeszedł należytą obsługę techniczną z zastosowaniem zatwierdzonych procedur i metod w trakcie swojej eksploatacji (na co wskazują odpowiednie dzienniki obsługi technicznej i stosowna ewidencja); oraz
 - spełnia wszelkie dodatkowe wymogi nałożone przez stronę dokonującą przywozu, o których strona ta poinformowała.
- 5.2.2.2. W odniesieniu do używanych statków powietrznych wyprodukowanych na obszarze podlegającym jurysdykcji jednej ze stron każda ze stron zgadza się udzielić na wniosek drugiej strony pomocy w uzyskaniu informacji dotyczących:
- konfiguracji statków powietrznych w momencie, gdy opuszczały one producenta; oraz
 - późniejszych instalacji w statkach powietrznych, które strona ta zatwierdziła.
- 5.2.2.3. Strony uznają także eksportowe świadectwa zdatości do lotu drugiej strony dla używanych statków powietrznych wyprodukowanych lub zmontowanych w państwie trzecim, w przypadku spełnienia warunków określonych w ppkt 5.2.2.1 lit. a)–d) niniejszej procedury.
- 5.2.2.4. Strona dokonująca przywozu może zażądać protokołów z kontroli i ewidencji obsługi technicznej, obejmujących między innymi:
- oryginały lub potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie eksportowego świadectwa zdatości do lotu bądź jego odpowiednika wydanego przez stronę dokonującą wywozu;
 - dokumentację potwierdzającą, że wszystkie przeglądy, istotne zmiany i naprawy zostały przeprowadzone zgodnie z wymogami zatwierdzonymi lub uznanymi przez stronę dokonującą wywozu; oraz
 - ewidencję obsługi technicznej i wpisy do dzienników, które potwierdzają, że używane statki powietrzne podlegały prawidłowej obsłudze technicznej w okresie ich eksploatacji zgodnie z wymogami zatwierzonego programu obsługi technicznej.
- 5.3. Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi
- 5.3.1. Nowe silniki i śmigła
- 5.3.1.1. Strona dokonująca przywozu uznaje autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi strony dokonującej wywozu dla nowego silnika lub śmigła jedynie w przypadku, gdy poświadczenie potwierdza, że taki silnik lub śmigło:
- odpowiada projektowi typu zatwierdzonemu przez stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszą procedurą;
 - jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, w tym odpowiada obowiązującym dyrektywom zdatości do lotu strony dokonującej przywozu, o których strona ta poinformowała; oraz
 - 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 poświadczeniem produkcji/obsługi wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.
- 5.3.2. Nowe podzespoły, części i wyposażenie
- 5.3.2.1. Strona dokonująca przywozu uznaje autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi strony dokonującej wywozu dla nowego podzespołu, części, w tym zmodyfikowanej części lub części zamiennej bądź dla nowego wyposażenia jedynie w przypadku, gdy poświadczenie 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 poświadczeniem produkcji/obsługi wydanym zgodnie z obowiązującymi ją przepisami i procedurami.
6. Wsparcie czynności certyfikacyjnych
- 6.1. Strony, w stosownych przypadkach za pośrednictwem właściwych organów, udzielają sobie, na wniosek, wzajemnego wsparcia technicznego oraz informacji w związku z czynnościami certyfikacyjnymi.
- 6.2. Rodzaje wsparcia mogą obejmować między innymi:
- 6.2.1. Dane o zdolności eksploatacyjnej
- Opracowanie minimalnych wymogów w zakresie zdolności eksploatacyjnej (obejmujących m.in. minimalną liczbę załogi oraz wymogi dotyczące przeszkolenia członków załogi).
- 6.2.2. Stwierdzenie zgodności:
- a) dla obserwacji prób;
 - b) dla przeprowadzania kontroli zgodności;
 - c) dla weryfikacji sprawozdań; oraz
 - d) dla uzyskiwania danych.
- 6.2.3. 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 uprawnionych osób lub zatwierdzonych organizacji, o których mowa w art. 3 ust. 5 umowy;
 - e) dla przeprowadzania dochodzeń w sprawie trudności eksploatacyjnych; oraz
 - f) dla oceny i nadzoru systemów jakości produkcji.
-

ZAŁĄCZNIK B

PROCEDURA W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

1. Zakres

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

2. Właściwe przepisy

2.1. Strony uzgadniają, że do celów niniejszej procedury zgodność z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obsługi technicznej jednej strony i z wymogami regulacyjnymi wymienionymi w sekcji 8 niniejszej procedury stanowi zgodność z obowiązującymi przepisami drugiej strony.

2.2. Strony uzgadniają, że do celów niniejszej procedury praktyki i procedury stosowane przez właściwy organ 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.

3. Definicje

Do celów niniejszej procedury przyjmuje się poniższe definicje następujących terminów:

- a) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;
- b) „podzespół” oznacza każdy 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 projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym mającą wpływ na konstrukcję, konfigurację, działanie, charakterystykę środowiskową lub ograniczenia eksploatacyjne;
- e) „przeróbka” oznacza zmianę w wyrobie lotniczym stosowanym w lotnictwie cywilnym mającą wpływ na konstrukcję, konfigurację, działanie, charakterystykę środowiskową lub ograniczenia eksploatacyjne.

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 zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za:

- a) zatwierdzanie organizacji zajmujących się obsługą techniczną;
- b) wdrażanie przepisów i norm dotyczących organizacji zajmujących się obsługą techniczną;
- c) wewnętrzne kontrole standaryzacyjne lub systemy kontroli jakości.

4.1.2. Do wspólnego komitetu branżowego ds. obsługi technicznej mogą zostać zaproszone, wspólną decyzją stron, wszelkie inne osoby mogące ułatwić wypełnianie mandatu 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) ocenić zmiany regulacyjne stron w celu zapewnienia aktualności wymogów wymienionych w sekcji 8 niniejszej procedury;
 - b) zapewnić jednakowe zrozumienie niniejszej procedury przez strony;
 - c) zapewnić jednolite stosowanie niniejszej procedury przez strony;
 - d) 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;
 - e) zorganizować, w stosownych przypadkach i na zasadzie wzajemności, udział jednej strony w procesie wewnętrznej standaryzacji drugiej strony lub systemie kontroli jakości drugiej strony; oraz
 - f) opracować propozycje, w stosownych przypadkach, dla wspólnego komitetu dotyczące zmian w niniejszej procedurze.
- 4.2.2. Jeśli wspólny komitet branżowy ds. obsługi technicznej nie jest w stanie rozstrzygnąć rozbieżności zgodnie z ppkt 4.2.1 lit. d) niniejszej procedury, zgłasza daną kwestię wspólnemu komitetowi i zapewnia wykonanie decyzji podjętej przez ten komitet.
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 wymogów określonych w sekcji 8 niniejszej procedury. W przypadku spełnienia przez suplement wymogów określonych w sekcji 8 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 przekracza zakresu zawartego 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 określonych w odpowiednim podręczniku oraz podlega 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.
6. Brak zgodności
- 6.1. Każda ze stron 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 organizację zatwierdzoną przez tę drugą stronę zgodnie z warunkami niniejszej procedury. Po otrzymaniu takiej informacji druga strona przeprowadza odpowiednie dochodzenie i zgłasza stronie informującej wszelkie działania podjęte w ciągu 15 dni roboczych.

- 6.2. W przypadku wystąpienia różnicy zdań pomiędzy stronami w odniesieniu 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 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 organizację podlegającą jej nadzorowi regulacyjnemu.
- 6.3. Organami odpowiedzialnymi za przekazywanie informacji na mocy sekcji 6 niniejszej procedury są wyspecjalizowane agencje.
7. Pomoc techniczna
- 7.1. Strony, w stosownych przypadkach za pośrednictwem właściwych organów, świadczą sobie, na wniosek, wzajemną pomoc techniczną w zakresie oceny.
- 7.2. Rodzaje pomocy mogą obejmować między innymi:
- a) monitorowanie organizacji zajmujących się obsługą techniczną podlegających jurysdykcji jednej ze stron pod względem nieprzerwanej zgodności z wymogami niniejszej procedury oraz zgłaszanie wszelkich przypadków braku zgodności;
 - b) przeprowadzanie dochodzeń i zgłaszanie ich wyników; oraz
 - c) ocenę techniczną.
8. Szczególne wymogi regulacyjne
- 8.1. 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:
- a) oświadczenie o zobowiązaniu się podpisane przez sprawującego aktualnie obowiązki odpowiedzialnego kierownika, w którym stwierdza się, że organizacja stosuje podręcznik i suplement do niego;
 - b) potwierdzenie, że organizacja realizuje zlecenie klienta, zwracając szczególną uwagę na wymagane dyrektywy zgodności do lotu, modyfikacje i naprawy, a także wymóg, aby wszelkie wykorzystane części były wyprodukowane lub podlegały obsłudze technicznej przez organizację uznaną przez drugą stronę;
 - c) potwierdzenie, że klient wystawiający zlecenie dokonał zatwierdzenia odpowiedniego właściwego organu w odniesieniu do wszelkich danych konstrukcyjnych dotyczących przeróbek 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 jakiegokolwiek poważne usterki lub niezdatność do lotu, informowana jest druga strona i klient.
- 8.2. Uznanie, o którym mowa w pkt 8.1 niniejszej procedury, ma zastosowanie po wdrożeniu przez wyspecjalizowane agencje tymczasowych ustaleń w zakresie wykazania przez organizację zajmującą się obsługą techniczną zdolności do nadzoru.
-

Dodatek B1

Warunki specjalne

1. WARUNKI SPECJALNE EASA MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO STACJI NAPRAWCZYCH ZLOKALIZOWANYCH W BRAZYLII
- 1.1. W celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z częścią 145 EASA, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, stacja naprawcza musi spełniać wszystkie poniższe warunki specjalne:
 - 1.1.1. Stacja naprawcza składa wniosek w formie i w trybie, które są akceptowane przez EASA.
 - a) Wniosek o wstępne zatwierdzenie przez EASA oraz o przedłużenie zatwierdzenia zawiera oświadczenie, że certyfikat lub uprawnienia EASA są niezbędne do prowadzenia obsługi technicznej lub dokonywania przeróbek wyrobów lotniczych zarejestrowanych lub zaprojektowanych w państwie członkowskim UE albo części w nich zamontowanych.
 - b) Stacja naprawcza 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 przyjęte przez ANAC. Suplement zawiera następujące elementy:
 - (i) Oświadczenie odpowiedzialnego kierownika stacji naprawczej, zgodnie z obecną wersją części 145 EASA, że zobowiązuje się do przestrzegania przez stację naprawczą postanowień niniejszego 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 Federacyjnej Republiki Brazylii.
 - (iii) Procedury dopuszczania do eksploatacji lub do ponownej eksploatacji spełniające wymogi części 145 EASA dla statków powietrznych oraz zastosowanie formularza SEGVOO 003 ANAC dla podzespołów statków powietrznych, a także wszelkie inne informacje wymagane odpowiednio przez właściciela lub operatora.
 - (iv) w przypadku obiektów posiadających uprawnienia dla płatowców/statków powietrznych procedury zapewniające ważność świadectwa 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 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 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. ANAC sprawdza, czy stacja naprawcza:
- umożliwia EASA, lub ANAC w imieniu EASA, przeprowadzanie w niej kontroli pod kątem stałej zgodności z wymogami rozporządzenia brazylijskiego RBHA145 oraz niniejszych warunków specjalnych (tzn. części 145 EASA);
 - dopuszcza możliwość podjęcia przez EASA działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów, zgodnie z odpowiednimi przepisami UE i procedurami EASA;
 - współpracuje w przypadku prowadzonych przez EASA działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów;
 - stałe zachowuje zgodność z rozporządzeniem brazylijskim RBHA145 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 RBHA145, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną powinna spełniać wszystkie poniższe warunki specjalne:
- 2.1.1. Zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną składa wnioski w formie i w trybie, które są akceptowane przez ANAC.
- Wniosek zarówno o wstępną certyfikację ANAC, jak i o jej odnowienie, zawiera oświadczenie, w którym stwierdza się, że certyfikat lub uprawnienia stacji naprawczej ANAC są niezbędne do prowadzenia obsługi technicznej lub dokonywania przeróbek wyrobów lotniczych zarejestrowanych w Brazylii lub wyrobów lotniczych zarejestrowanych za granicą, eksploatowanych zgodnie z przepisami rozporządzenia brazylijskiego RBHA.
 - 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 musi być zatwierdzona przez władze lotnicze i prowadzona przez zatwierdzoną organizację 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:
 - Podpisane i opatrzone datą oświadczenie odpowiedzialnego kierownika, zobowiązujące organizację do przestrzegania postanowień załącznika.
 - Zwięzły opis systemu jakości, uwzględniający także warunki specjalne ANAC.
 - Procedury zatwierdzania dotyczące dopuszczania lub ponownego dopuszczania do eksploatacji, pozostające w zgodzie z wymogami rozporządzenia brazylijskiego RBHA 43 dla statków powietrznych, a także stosowanie formularza 1 EASA dla podzespołów. Uwzględnia się tu informacje wymagane na mocy rozporządzeń brazylijskich RBHA 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.
 - 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.
 - Procedury powiadamiania ANAC o wszelkich zmianach dotyczących portów międzylądowania, które:
 - są zlokalizowane na terytorium państwa członkowskiego UE;
 - prowadzą obsługę techniczną statków powietrznych zarejestrowanych w Brazylii; oraz
 - będą mieć wpływ na specyfikacje eksploatacyjne ANAC.
 - Procedury kwalifikowania i monitorowania dodatkowych stałych lokalizacji w państwach członkowskich UE wymienionych w dodatku 2 do niniejszego załącznika.
 - Procedury służące sprawdzeniu, czy w przypadku wszystkich zleczanych/podzleczanych 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.

- (viii) Procedury przekazywania do ANAC, co 24 miesiące, sprawozdań o współpracy, w których podaje się wykaz personelu technicznego przydzielonego do celów ponownego dopuszczenia do eksploatacji brazylijskiego wyrobu lotniczego.
 - (ix) Procedury zapewniające wykonanie ważnych napraw oraz ważnych przeróbek/modyfikacji (zgodnie z definicją podaną w rozporządzeniu brazylijskim RBHA) zgodnie z danymi zatwierdzonymi przez ANAC.
 - (x) Procedury zapewniające zgodność z prowadzonym przez przewoźników lotniczych programem dotyczącym utrzymania zdatności do lotu, przewidującym rozdzielanie funkcji obsługi technicznej od funkcji kontroli w przypadku elementów, które przewoźnik lotniczy/klient wskazał jako podlegające obowiązkowej kontroli.
 - (xi) Procedury zapewniające zgodność z podręcznikami producenta lub instrukcjami dotyczącymi utrzymania zdatności do lotu oraz postępowania w przypadku odstępstw. 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.
 - (xii) Procedury potwierdzające, że do personelu technicznego zatwierdzonej organizacji zajmującej się obsługą techniczną należy pracownik będący w stanie przeczytać i jasno zrozumieć przepisy brazylijskie. Ten wymóg odnosi się również do ewidencji obsługi technicznej w języku portugalskim.
 - (xiii) Procedury pozwalające na regularne wykonywanie pracy poza stałą lokalizacją, w stosownych przypadkach.
 - (xiv) Procedury wymagające przechowywania, przez co najmniej 5 (pięć) lat, każdego zlecenia wraz z załączonymi uzupełniającymi formularzami i certyfikatami części.
 - (xv) Procedury certyfikacji corocznej kontroli obsługi technicznej lub sprawozdania dotyczącego zgodności w zakresie zdatności do lotu w formie i w trybie ustalonym przez ANAC, jeśli zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną jest upoważniona do przeprowadzania takiej kontroli lub sporządzania takiego sprawozdania.
- 2.2. Dla zapewnienia ciągłości zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniami brazylijskimi RBHA 43 i 145, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną spełnia poniższe wymogi. Władze lotnicze sprawdzają, czy zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną:
- a) umożliwia ANAC, lub władzom lotniczym w imieniu ANAC, przeprowadzanie w niej kontroli pod kątem stałej zgodności z wymogami części 145 EASA oraz niniejszych warunków specjalnych (tzn. RBHA 43 i 145);
 - b) umożliwia ANAC prowadzenie działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów zgodnie z przepisami i wytycznymi ANAC;
 - c) zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną musi współpracować w przypadku prowadzonych działań dochodzeniowych lub egzekwujących przestrzeganie przepisów;
 - d) zatwierdzona organizacja zajmująca się obsługą techniczną musi w sposób ciągły spełniać wymogi części 145 EASA oraz niniejsze warunki specjalne;
 - e) zachowanie zgodności z przepisami umożliwia ANAC odnawianie certyfikacji zatwierdzonej organizacji zajmującej się obsługą techniczną co 24 miesiące.
-