

UMOWA

W sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a Japonią

UNIA EUROPEJSKA i JAPONIA (zwane dalej „Stronami”),

UZNAJĄC stałą tendencję do coraz większego charakteru wielonarodowego projektowania, produkcji i dystrybucji wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;

PRAGNĄC promować bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego i zgodność z zasadami ochrony środowiska oraz ułatwić swobodny przepływ wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;

PRAGNĄC zacieśnić współpracę i zwiększyć skuteczność w kwestiach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego;

ZWAŻYWSZY, że ich współpraca może stanowić pozytywny wkład w zachęcanie do większej międzynarodowej harmonizacji norm i procedur związanych z bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego oraz zgodnością z zasadami ochrony środowiska;

ZWAŻYWSZY na możliwości zmniejszenia obciążenia ekonomicznego wynikającego z powielania kontroli technicznych, ocen i testów w sektorze lotnictwa;

UZNAJĄC, że każda wzajemna akceptacja ustaleń dotyczących zgodności i certyfikatów musi opierać się na wzajemnym przekonaniu Stron, że ich systemy regulacyjne w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w wystarczającym stopniu zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa;

UZNAJĄC, że każda taka wzajemna akceptacja wymaga również ciągłego zaufania każdej ze Stron do niezawodności procedur drugiej Strony w zakresie ustaleń dotyczących zgodności we wszystkich obszarach objętych niniejszą Umową;

UZNAJĄC chęć podjęcia przez Strony współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz zgodności z zasadami ochrony środowiska w oparciu o stałą komunikację i wzajemne zaufanie;

UZNAJĄC zobowiązania Stron wynikające z umów dwustronnych, regionalnych i wielostronnych, dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz zgodności z zasadami ochrony środowiska,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Cele

Celem niniejszej Umowy jest:

- a) umożliwienie wzajemnej akceptacji – zgodnie z załącznikami do niniejszej Umowy – ustaleń dotyczących zgodności oraz certyfikatów wydanych przez właściwe organy lub zatwierdzone organizacje którejkolwiek ze Stron;
- b) propagowanie współpracy na rzecz wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz zgodności z zasadami ochrony środowiska;
- c) działanie na rzecz wielonarodowego wymiaru sektora lotnictwa cywilnego; oraz
- d) ułatwienie i propagowanie swobodnego przepływu wyrobów lotniczych oraz usług w lotnictwie cywilnym.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej Umowy:

- a) „zatwierdzona organizacja” oznacza każdą osobę prawną, certyfikowaną przez właściwy organ którejkolwiek ze Stron do celów korzystania z przywilejów związanych z zakresem niniejszej Umowy;
- b) „certyfikat” oznacza każde zatwierdzenie, licencję lub inny dokument, którego wydanie stanowi formę uznania zgodności wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, organizacji lub osoby prawnej lub fizycznej, z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w przepisach ustawowych i wykonawczych Strony;
- c) „wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym” oznacza każdy cywilny statek powietrzny, silnik cywilnego statku powietrznego lub śmigło cywilnego statku powietrznego; lub podzespół, wyposażenie, część lub komponent, zamontowane lub przeznaczone do zamontowania w takim statku powietrznym;

- d) „właściwy organ” oznacza rządową agencję lub jednostkę odpowiedzialną za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, która do celów niniejszej Umowy została wyznaczona przez Stronę do wykonywania następujących funkcji:
- (i) oceny zgodności wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, organizacji, obiektów, operacji i usług lotniczych podlegających jej nadzorowi z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych tej Strony;
 - (ii) monitorowania ich ciągłej zgodności z tymi wymogami; oraz
 - (iii) podejmowania działań egzekwujących w celu zapewnienia spełnienia przez nie tych wymogów;
- e) „ustalenia dotyczące zgodności” oznaczają ustalenie zgodności z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w przepisach ustawowych i wykonawczych Strony w wyniku takich działań, jak: testy, inspekcje, kontrola kwalifikacji, zatwierdzenia i monitorowanie;
- f) „monitorowanie” oznacza regularny nadzór sprawowany przez właściwy organ Strony w celu ustalenia ciągłej zgodności z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w przepisach ustawowych i wykonawczych tej Strony; oraz
- g) „wyspecjalizowana agencja” oznacza, w odniesieniu do Unii Europejskiej, Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „EASA”) lub jej następcę, oraz w odniesieniu do Japonii, Biuro ds. Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Ziemi, Infrastruktury, Transportu i Turystyki (zwane dalej „JCAB”) lub jego następcę. Niezależnie od tego, że EASA i JCAB są właściwymi organami w rozumieniu lit. d) niniejszego artykułu, w stosownych przypadkach w niniejszej Umowie i załącznikach do niej są one określane jako „wyspecjalizowana agencja”.

Artykuł 3

Zakres stosowania i wdrażanie

1. Zakres współpracy w ramach niniejszej Umowy może obejmować następujące obszary:
 - a) świadectwa zdatności do lotu i monitorowanie wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;
 - b) certyfikację środowiskową i testowanie wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;
 - c) certyfikację projektów i produkcji oraz monitorowanie organizacji projektujących i produkujących;
 - d) certyfikację organizacji obsługowych i monitorowanie organizacji obsługowych;
 - e) licencjonowanie i szkolenie personelu;
 - f) ocenę kwalifikacji na symulatorze lotu;
 - g) eksploatację statków powietrznych; oraz
 - h) inne obszary związane z bezpieczeństwem lotniczym podlegające załącznikom do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r.
2. W celu wdrożenia każdego z obszarów współpracy określonych w ust. 1 niniejszego artykułu Strony opracowują oddzielny załącznik zawierający opis zasad, warunków i metod wzajemnej akceptacji ustaleń dotyczących zgodności i certyfikatów, a także, w razie konieczności, ustalenia przejściowe, gdy zgodnie stwierdzą, że ich odpowiednie normy, zasady, praktyki, procedury i systemy w zakresie lotnictwa cywilnego zapewniają wystarczająco równoważny poziom bezpieczeństwa, aby umożliwić akceptację dokonanych ustaleń dotyczących zgodności i certyfikatów wydanych przez ich właściwe organy lub zatwierdzone organizacje. Procedury wykonawcze w odniesieniu do oddzielnego załącznika opracowują wyspecjalizowane agencje. Różnice techniczne między normami, zasadami, praktykami, procedurami i systemami Stron w zakresie lotnictwa cywilnego uwzględnia się w załącznikach i procedurach wykonawczych.

Artykuł 4

Obowiązki ogólne

1. Każda ze Stron akceptuje ustalenia dotyczące zgodności i certyfikaty wydane przez właściwe organy lub zatwierdzone organizacje drugiej Strony, zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w załącznikach do niniejszej Umowy.
2. Strony mogą również akceptować zatwierdzenia, licencje lub inne dokumenty wydane przez państwa trzecie, jako formę uznania zgodności wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, organizacji lub osoby prawnej lub fizycznej z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w przepisach ustawowych i wykonawczych tego państwa trzeciego. Zasady i warunki takiej akceptacji określa się w odpowiednich załącznikach.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może skutkować wzajemną akceptacją norm lub przepisów technicznych Stron.
4. Każda ze Stron zapewnia, aby jej właściwe organy były w stanie wykonywać swoje obowiązki wynikające z niniejszej Umowy.

Artykuł 5

Utrzymanie uprawnień regulacyjnych i środki ochronne

1. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być interpretowane jako ograniczające prawo Strony do:
 - a) określania, za pomocą środków ustawodawczych, regulacyjnych i administracyjnych, poziomu ochrony, jaki uznaje ona za odpowiedni na potrzeby bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska;
 - b) podjęcia wszelkich odpowiednich i natychmiastowych środków każdorazowo w przypadku wystąpienia uzasadnionego ryzyka, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym, usługa lub jakiekolwiek działanie objęte zakresem niniejszej Umowy może:
 - (i) zagrażać bezpieczeństwu lub środowisku;
 - (ii) nie spełniać mających zastosowanie wymogów określonych w środkach ustawodawczych, wykonawczych lub administracyjnych tej Strony; lub
 - (iii) w inny sposób nie spełniać wymogu określonego w mającym zastosowanie załączniku do niniejszej Umowy.
2. W przypadku gdy jedna ze Stron wprowadzi środki zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, informuje o tym drugą Stronę na piśmie w ciągu 15 dni roboczych od podjęcia takich środków, podając ich uzasadnienie.
3. Środki wprowadzone zgodnie z niniejszym artykułem nie mogą stanowić naruszenia niniejszej Umowy.

Artykuł 6

Komunikacja

1. Strony wyznaczają punkty kontaktowe na potrzeby komunikacji związanej z wykonywaniem niniejszej Umowy oraz przekazują sobie wzajemnie dane tych punktów kontaktowych. Wszelka taka komunikacja odbywa się w języku angielskim.
2. Z chwilą wejścia w życie niniejszej Umowy Strony przekazują sobie wzajemnie wykaz właściwych organów, a następnie aktualizacje tego wykazu za każdym razem, gdy jest to konieczne.

Artykuł 7

Przejrzystość, współpraca regulacyjna oraz wzajemna pomoc

1. Każda ze Stron zapewnia, aby druga Strona była na bieżąco informowana o jej przepisach ustawowych i wykonawczych związanych z niniejszą Umową oraz o ich istotnych zmianach.
2. W miarę możliwości Strony informują się wzajemnie o proponowanych istotnych zmianach w swoich odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych, normach i wymogach oraz w systemach wydawania certyfikatów, w zakresie, w jakim zmiany te mogą mieć wpływ na niniejszą Umowę. W miarę możliwości Strony zapewniają sobie nawzajem możliwość przekazania uwag dotyczących takich zmian oraz należycie uwzględniają te uwagi.
3. Do celów badania i rozwiązywania kwestii bezpieczeństwa właściwe organy każdej ze Stron mogą zezwolić właściwym organom drugiej Strony na udział w charakterze obserwatorów w prowadzonych przez siebie działaniach nadzorczych, jak określono w odpowiednim załączniku.
4. Do celów monitorowania i inspekcji właściwe organy każdej ze Stron pomagają w razie potrzeby właściwym organom drugiej Strony w uzyskaniu nieograniczonego dostępu do podmiotów regulowanych podlegających ich nadzorowi.
5. W celu zapewnienia ciągłego zaufania każdej ze Stron do wiarygodności procedur drugiej Strony w zakresie dokonywania ustaleń dotyczących zgodności każda wyspecjalizowana agencja może uczestniczyć w charakterze obserwatora w działaniach nadzorczych prowadzonych przez drugą Stronę, zgodnie z procedurami określonymi w załącznikach do niniejszej Umowy.

Artykuł 8

Wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa

Bez uszczerbku dla postanowień art. 10, Strony, z zastrzeżeniem swoich mających zastosowanie przepisów:

- a) przekazują sobie wzajemnie – na wniosek i w odpowiednim terminie – informacje dotyczące wypadków, poważnych incydentów lub zdarzeń związanych z wyrobami lotniczymi stosowanymi w lotnictwie cywilnym, usługami lub działaniami objętymi załącznikami do niniejszej Umowy, jakimi dysponują ich wyspecjalizowane agencje; oraz
- b) wymieniają inne informacje dotyczące bezpieczeństwa na podstawie decyzji wyspecjalizowanych agencji.

Artykuł 9

Współpraca w zakresie egzekwowania

Za pośrednictwem swoich wyspecjalizowanych agencji lub właściwych organów, Strony zapewniają, na wniosek, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych, a także dostępności wnioskowanych zasobów, wzajemną współpracę oraz pomoc w dochodzeniach lub działaniach związanych z egzekwowaniem w odniesieniu do wszelkich domniemyanych lub podejrzewanych naruszeń jakichkolwiek przepisów ustawowych lub wykonawczych objętych zakresem niniejszej Umowy. Ponadto każda ze Stron niezwłocznie powiadamia drugą Stronę o każdym dochodzeniu, które dotyczy ich wzajemnych interesów.

Artykuł 10

Poufność oraz ochrona danych i informacji

1. Każda ze Stron zachowuje poufność danych i informacji otrzymanych od drugiej Strony w ramach niniejszej Umowy, zgodnie ze swoimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Takie informacje i dane mogą być wykorzystywane przez otrzymującą je Stronę wyłącznie do celów niniejszej Umowy.
2. W szczególności, z zastrzeżeniem swoich odpowiednich przepisów ustawowych i wykonawczych, Strony nie ujawniają osobom trzecim, w tym publicznie, ani nie zezwalają swoim właściwym organom na ujawnianie osobom trzecim, w tym publicznie, jakichkolwiek danych i informacji otrzymanych od drugiej Strony w ramach niniejszej Umowy, które stanowią tajemnicę handlową, własność intelektualną, poufne informacje handlowe lub finansowe, zastrzeżone dane lub informacje odnoszące się do trwających dochodzeń. W tym celu takie dane i informacje traktuje się jako poufne.
3. Przekazując dane i informacje drugiej Stronie lub właściwemu organowi drugiej Strony, Strona lub właściwy organ danej Strony mogą wskazać dane lub informacje, które uważają za poufne i niepodlegające ujawnieniu. W takim przypadku Strona lub jej właściwy organ wyraźnie oznacza takie dane lub informacje jako poufne.
4. Jeżeli jedna ze Stron nie zgadza się z takim wskazaniem informacji przez drugą Stronę lub właściwy organ tej Strony zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, Strona ta może zwrócić się z wnioskiem o konsultacje z drugą Stroną zgodnie z postanowieniami art. 16 w celu rozstrzygnięcia tej kwestii.
5. Każda ze Stron podejmuje wszelkie uzasadnione środki ostrożności niezbędne do ochrony danych i informacji otrzymanych w ramach niniejszej Umowy przed ich nieuprawnionym ujawnieniem.
6. Strona otrzymująca dane i informacje od drugiej Strony w ramach niniejszej Umowy nie nabywa do tych danych i informacji jakiegokolwiek prawa własności poprzez sam fakt ich otrzymania od drugiej Strony.

Artykuł 11

Wspólny Komitet Stron

1. Jako organ odpowiedzialny za skuteczne wykonywanie niniejszej Umowy ustanawia się Wspólny Komitet, w skład którego wchodzi przedstawiciele każdej ze Stron. Podejmuje on decyzje oraz formułuje zalecenia w drodze konsensusu. Wspólny Komitet zbiera się w regularnych odstępach czasu na wniosek jednej ze Stron, pod wspólnym przewodnictwem Stron.
2. Wspólny Komitet może rozważać każdą kwestię dotyczącą wykonywania niniejszej Umowy. Odpowiada on w szczególności za:
 - a) rozstrzyganie między Stronami wszelkich kwestii związanych z wykonywaniem niniejszej Umowy;

- b) rozważanie sposobów usprawnienia wykonywania niniejszej Umowy oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie odpowiednich zaleceń dla Stron dotyczących zmian w niniejszej Umowie zgodnie z art. 20;
 - c) przyjmowanie nowych załączników, zmiany lub uchylanie istniejących załączników, z zastrzeżeniem art. 20 ust. 7; oraz
 - d) podejmowanie w stosownych przypadkach decyzji w sprawie procedur roboczych dotyczących współpracy we wszystkich obszarach współpracy, o których mowa w art. 3.
3. Wspólny Komitet dąży do opracowania i przyjęcia swojego regulaminu wewnętrznego w ciągu roku po wejściu w życie niniejszej Umowy.

Artykuł 12

Zwrot kosztów

Każda ze Stron stara się zapewnić, aby wszelkie opłaty lub obciążenia nakładane przez Stronę lub jej wyspecjalizowaną agencję na osoby prawne lub fizyczne, których działalność jest objęta niniejszą Umową, były sprawiedliwe, rozsądne i współmierne do świadczonych usług oraz aby nie tworzyły one barier handlowych.

Artykuł 13

Inne umowy i wcześniejsze uzgodnienia

1. Z dniem jej wejścia w życie niniejsza Umowa zastępuje wszelkie dwustronne umowy lub uzgodnienia dotyczące bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Japonią w odniesieniu do wszelkich kwestii objętych niniejszą Umową, które były wdrażane zgodnie z postanowieniami art. 3.
2. W okresie tymczasowego stosowania zgodnie z art. 20 ust. 2 zawieszają się wszelkie dwustronne umowy lub uzgodnienia dotyczące bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Japonią w odniesieniu do wszelkich kwestii objętych niniejszą Umową, które były wdrażane zgodnie z postanowieniami art. 3.
3. W stosownych przypadkach wyspecjalizowane agencje podejmują niezbędne środki w celu zmiany lub wypowiedzenia wcześniejszych uzgodnień między nimi.
4. Z zastrzeżeniem ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może wpływać na prawa i obowiązki Stron wynikające z jakichkolwiek innych umów międzynarodowych.

Artykuł 14

Stosowanie

O ile w załącznikach do niniejszej Umowy nie określono inaczej, niniejsza Umowa ma zastosowanie, z jednej strony do systemu regulacyjnego lotnictwa cywilnego Unii Europejskiej, a z drugiej strony do systemu regulacyjnego lotnictwa cywilnego Japonii.

Artykuł 15

Uczestnictwo państw trzecich

Strony podzielają cel, jakim jest maksymalizacja korzyści wynikających z niniejszej Umowy poprzez ewentualny udział państw trzecich we współpracy w ramach niniejszej Umowy. W tym celu Wspólny Komitet, ustanowiony na mocy art. 11, może w stosownych przypadkach rozważyć warunki i procedury takiego uczestnictwa, co może obejmować wszelkie niezbędne zmiany niniejszej Umowy.

Artykuł 16

Konsultacje i rozstrzyganie sporów

1. Strony dokładają wszelkich starań, aby rozwiązać wszelkie spory między nimi dotyczące wykładni lub stosowania niniejszej Umowy w drodze konsultacji między sobą, w tym w ramach posiedzeń Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy art. 11.

2. Wyspecjalizowane agencje dokładają wszelkich starań, aby rozwiązać wszelkie spory między nimi dotyczące wykładni lub stosowania procedur wykonawczych, o których mowa w art. 3 ust. 2, w drodze konsultacji między sobą. W przypadku, gdy jakkolwiek taki spór nie zostanie rozwiązany w drodze konsultacji między wyspecjalizowanymi agencjami, każda z wyspecjalizowanych agencji może przekazać spór do rozstrzygnięcia Stronom, które przeprowadzą konsultacje w tej kwestii, w tym w ramach posiedzeń Wspólnego Komitetu.

3. Niezależnie od postanowień ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, każda ze Stron może zwrócić się o konsultacje do drugiej Strony w jakiegokolwiek kwestii związanej z niniejszą Umową. Strony rozpoczynają konsultacje w uzgodnionym przez siebie terminie w ciągu 45 dni od złożenia wniosku. Konsultacje te mogą odbywać się podczas posiedzeń Wspólnego Komitetu.

Artykuł 17

Zawieszenie obowiązków wzajemnej akceptacji

1. Strona ma prawo zawiesić, w całości lub w części, swoje obowiązki akceptacji wynikające z art. 4 ust. 1, gdy druga Strona w istotny sposób narusza swoje obowiązki wynikające z niniejszej Umowy.

2. Przed skorzystaniem z prawa do zawieszenia obowiązku akceptacji Strona zwraca się o konsultacje na podstawie art. 16, aby umożliwić drugiej Stronie poszukiwanie środków naprawczych. W stosownych przypadkach podczas konsultacji Strony rozważają skutki zawieszenia.

3. Prawa przewidziane w niniejszym artykule są wykonywane tylko wtedy, jeżeli druga Strona nie wprowadzi środków naprawczych w odpowiednim okresie po przeprowadzonych konsultacjach. Jeżeli jedna ze Stron skorzysta z prawa, pisemnie powiadamia drugą Stronę o swoim zamiarze zawieszenia obowiązku akceptacji oraz szczegółowo określa powody zawieszenia.

4. Takie zawieszenie staje się skuteczne 30 dni po dniu powiadomienia, chyba że przed zakończeniem tego okresu Strona, która zainicjowała zawieszenie, powiadomi drugą Stronę na piśmie o wycofaniu swojego powiadomienia.

5. Takie zawieszenie nie ma wpływu na ważność ustaleń dotyczących zgodności oraz certyfikatów sporządzonych przez właściwe organy lub zatwierdzone organizacje drugiej Strony przed dniem, w którym zawieszenie staje się skuteczne. Każde takie zawieszenie, które stało się skuteczne, może zostać uchylone w trybie natychmiastowym po wymianie przez Strony not dyplomatycznych w tej sprawie.

Artykuł 18

Nagłówki

Nagłówki artykułów niniejszej Umowy wprowadzono wyłącznie ze względu na ułatwienie dokonywania odesłań i nie mają one wpływu na wykładnię niniejszej Umowy.

Artykuł 19

Załączniki

Załączniki do niniejszej Umowy stanowią jej integralną część, a wszystkie odniesienia do „Umowy” obejmują odniesienia do załączników, o ile nie postanowiono inaczej.

Artykuł 20

Wejście w życie, tymczasowe stosowanie, wypowiedzenie i zmiana

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie z dniem wymiany przez Strony not dyplomatycznych potwierdzających zakończenie przez nie odpowiednich wewnętrznych procedur niezbędnych do wejścia w życie niniejszej Umowy.

2. W oczekiwaniu na jej wejście w życie niniejszą Umowę stosuje się tymczasowo od jej podpisania, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi Stron.

3. Strona może w dowolnym momencie wypowiedzieć niniejszą Umowę w drodze pisemnego powiadomienia, z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia, chyba że przed upływem tego okresu wypowiedzenia zostanie ono wycofane za obopólną zgodą Stron.

4. Po przekazaniu wypowiedzenia niniejszej Umowy Strony nadal wypełniają swoje obowiązki wynikające z niniejszej Umowy, aż do dnia, w którym wypowiedzenie staje się skuteczne.
5. Wypowiedzenie niniejszej Umowy nie ma wpływu na ważność jakichkolwiek certyfikatów wydanych przez właściwe organy lub zatwierdzone organizacje w ramach niniejszej Umowy.
6. Strony mogą zmienić niniejszą Umowę w drodze pisemnego porozumienia. Taka zmiana wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po dniu wymiany przez Strony not dyplomatycznych potwierdzających zakończenie przez nie odpowiednich wewnętrznych procedur niezbędnych do wejścia w życie danej zmiany.
7. Niezależnie od ust. 6 przyjęcie nowych załączników, zmiany lub uchylenia obowiązujących załączników wchodzi w życie z dniem otrzymania przez Unię Europejską pisemnego powiadomienia od rządu Japonii o zakończeniu przez nią niezbędnych wewnętrznych procedur.

Artykuł 21

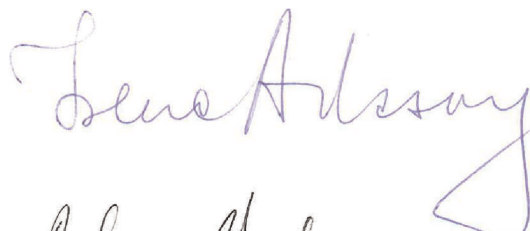

Teksty autentyczne

1. Niniejszą Umowę sporządza się w dwóch egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i japońskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.
2. W przypadku jakiegokolwiek rozbieżności w wykładni tekst angielski jest rozstrzygający.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

Съставено в Брюксел на двадесет и втори юни две хиляди и двадесета година.
Hecho en Bruselas, el veintidós de junio de dos mil veinte.
V Bruselu dne dvacátého druhého června dva tisíce dvacet.
Udfærdiget i Bruxelles den toogtyvende juni to tusind og tyve.
Geschehen zu Brüssel am zweiundzwanzigsten Juni zweitausendzwanzig.
Kahe tuhande kahekümnenda aasta juunikuu kahekümne teisel päeval Brüsselis.
Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι δύο Ιουνίου δύο χιλιάδες είκοσι.
Done at Brussels on the twenty-second day of June in the year two thousand and twenty.
Fait à Bruxelles, le vingt-deux juin deux mille vingt.
Sastavljeno u Bruxellesu dvadeset drugog lipnja godine dvije tisuće dvadesete.
Fatto a Bruxelles, addì ventidue giugno duemilaventi.
Briselē, divi tūkstoši divdesmitā gada divdesmit otrajā jūnijā.
Priimta du tūkstančiai dvidešimtų metų birželio dvidešimt antrą dieną Briuselyje.
Kelt Brüsszelben, a kétezer-husznadik év június havának huszonkettedik napján.
Magħmul fi Brussell, fit-tnejn u għoxrin jum ta' Ġunju fis-sena elfejn u għoxrin.
Gedaan te Brussel, tweeëntwintig juni tweeduizend twintig.
Sporządzono w Brukseli dnia dwudziestego drugiego czerwca roku dwa tysiące dwudziestego.
Feito em Bruxelas, em vinte e dois de junho de dois mil e vinte.
Întocmit la Bruxelles la douăzeci și doi iunie două mii douăzeci.
V Bruseli dvadsiateho druhého júna dvetisícdvadsať.
V Bruslju, dvaindvajsetega junija dva tisoč dvajset.
Tehty Brysselissä kahdentenkymmenentenätoisena päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentä.
Som skedde i Bryssel den tjugoandra juni år tjugohundratjugo.
二千二十年六月二十二日にブリュッセルで作成した。

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Za Europejską uniję
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-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 Япония
 Por Japón
 Za Japonsko
 For Japan
 Für Japan
 Jaapani nimel
 Για την Ιαπωνία
 For Japan
 Pour le Japon
 Za Japan
 Per il Giappone
 Japānas vārdā –
 Japonijos vardu
 Japán részéről
 Għall-Ġappun
 Voor Japan
 W imieniu Japonii
 Pelo Japão
 Pentru Japonia
 Za Japonsko
 Za Japonsko
 Japanin puolesta
 För Japan

兒 玉 和 夫

Lucy Adams

欧州連合のために

日本国のために

Adina Urlean

児
玉
和
夫

ZAŁĄCZNIK 1

CERTYFIKACJA W ZAKRESIE ZDATNOŚCI DO LOTU I OCHRONY ŚRODOWISKA

Sekcja A

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Cel i zakres stosowania

1. Niniejszy załącznik opracowuje się na potrzeby wdrożenia współpracy w następujących obszarach, zgodnie z art. 3 ust. 2 niniejszej Umowy, opisując zasady, warunki i metody wzajemnej akceptacji ustaleń dotyczących zgodności i certyfikatów:
 - a) świadectwa zdatności do lotu i monitorowanie wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a) niniejszej Umowy;
 - b) certyfikacja środowiskowa i testowanie wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) niniejszej Umowy; oraz
 - c) certyfikacja projektów i produkcji oraz monitorowanie organizacji projektujących i produkujących, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. c) niniejszej Umowy;
2. Niezależnie od ust. 1, używane wyroby lotnicze stosowane w lotnictwie cywilnym, inne niż używane statki powietrzne, są wyłączone z zakresu niniejszego załącznika.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego załącznika:

- a) „autoryzowane poświadczenie produkcji” oznacza świadectwo wydane przez właściwy organ lub zatwierdzoną organizację Strony dokonującej wywozu, będące formą potwierdzenia, że nowy wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym, inny niż statek powietrzny, jest zgodny z projektem zatwierdzonym przez Stronę dokonującą wywozu i że jego stan zapewnia bezpieczną eksploatację;
- b) „organ certyfikujący” oznacza wyspecjalizowaną agencję Strony dokonującej wywozu, która wydaje certyfikat projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, jako organ wykonujący obowiązki państwa projektu określone w załączniku 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- c) „certyfikat projektu” oznacza certyfikat wydany przez wyspecjalizowaną agencję lub zatwierdzoną organizację Strony, będący formą potwierdzenia, że projekt lub zmiana projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym spełnia wymogi w zakresie zdatności do lotu oraz, stosownie do przypadku, wymogi w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do hałasu, upustu paliwa lub emisji spalin, określone w przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych tej Strony;
- d) „wymogi eksploatacyjne związane z projektem” oznaczają wymogi eksploatacyjne, w tym wymogi dotyczące ochrony środowiska mające wpływ na cechy konstrukcyjne, dane konstrukcyjne wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym związane z eksploatacją, lub obsługą techniczną danego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, które kwalifikują wyrób do określonego rodzaju eksploatacji;
- e) „wywóz” oznacza procedurę, w ramach której wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym przechodzi z systemu regulacyjnego w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jednej Strony do systemu regulacyjnego drugiej Strony;
- f) „eksportowe świadectwo zdatności do lotu” oznacza świadectwo wydane przez właściwy organ Strony dokonującej wywozu lub – w odniesieniu do używanych statków powietrznych – przez właściwy organ państwa rejestracji, z którego dany wyrób jest wywożony, będące formą potwierdzenia, że statek powietrzny spełnia mające zastosowanie wymogi dotyczące zdatności do lotu i wymogi ochrony środowiska przekazane przez Stronę dokonującą przywozu;
- g) „Strona dokonująca wywozu” oznacza Stronę, z której systemu regulacyjnego w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest wywożony;
- h) „przywóz” oznacza procedurę, w ramach której wywożony wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest wprowadzany z systemu regulacyjnego w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jednej Strony do systemu regulacyjnego drugiej Strony;

- i) „Strona dokonująca przywozu” oznacza Stronę, do której systemu regulacyjnego w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest przywożony;
- j) „poważna zmiana” oznacza wszelkie zmiany w projekcie typu inne niż „drobna zmiana”;
- k) „drobna zmiana” oznacza zmianę w projekcie typu, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, właściwości eksploatacyjne, hałas, upust paliwa, emisję spalin lub inne właściwości mające wpływ na zdolność do lotu danego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym;
- l) „dane dotyczące zgodności operacyjnej” oznaczają zestaw danych wymagany do uzasadnienia i dopuszczenia specyficznych dla danego typu aspektów operacyjnych niektórych typów statków powietrznych, regulowanych w ramach systemu regulacyjnego dotyczącego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Unii Europejskiej. Musi on być opracowany przez wnioskodawcę lub posiadacza certyfikatu typu dla statku powietrznego i musi stanowić część certyfikatu typu. W ramach systemu regulacyjnego dotyczącego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Unii Europejskiej wstępny wniosek o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu zawiera wniosek o zatwierdzenie danych dotyczących zgodności operacyjnej lub jest uzupełniany przez wniosek o zatwierdzenie danych dotyczących zgodności operacyjnej, stosownie do typu statku powietrznego;
- m) „zatwierdzenie produkcyjne” oznacza certyfikat wydany przez właściwy organ Strony producentowi, który produkuje wyroby lotnicze stosowane w lotnictwie cywilnym, będący formą potwierdzenia, że producent spełnia mające zastosowanie wymogi określone w przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych tej Strony w odniesieniu do produkcji określonych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym;
- n) „odrębne zatwierdzenie produkcyjne” oznacza zatwierdzenie produkcyjne wydane producentowi wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, które nie stanowi rozszerzenia zatwierdzenia produkcyjnego na jakikolwiek podmiot powiązany z producentem;
- o) „techniczne procedury wykonawcze” oznaczają procedury wykonawcze do niniejszego załącznika, opracowane przez wyspecjalizowane agencje zgodnie z art. 3 ust. 2 niniejszej Umowy; oraz
- p) „organ dokonujący walidacji” oznacza wyspecjalizowaną agencję Strony dokonującej przywozu, która automatycznie akceptuje lub waliduje, jak określono w niniejszym załączniku, certyfikat projektu wydany przez organ certyfikujący lub zatwierdzoną organizację.

Sekcja B

Rada ds. nadzoru certyfikacji

Artykuł 3

Ustanowienie i skład

1. Niniejszym ustanawia się, pod wspólnym przewodnictwem wyspecjalizowanych agencji, Radę ds. Nadzoru Certyfikacji, odpowiedzialną przed Wspólnym Komitetem ustanowionym na mocy art. 11 niniejszej Umowy, jako techniczny organ koordynujący odpowiedzialny za skuteczne wykonanie niniejszego załącznika. Rada ds. Nadzoru Certyfikacji składa się z przedstawicieli wyspecjalizowanych agencji każdej ze Stron i może zapraszać dodatkowych uczestników, aby ułatwić realizację swojego mandatu.
2. Rada ds. Nadzoru Certyfikacji spotyka się w regularnych odstępach czasu na wniosek którejkolwiek wyspecjalizowanej agencji oraz podejmuje decyzje i formułuje zalecenia w drodze konsensusu. Rada ds. Nadzoru Certyfikacji opracowuje i przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 4

Mandat

Mandat Rady ds. Nadzoru Certyfikacji obejmuje w szczególności:

- a) opracowywanie, przyjmowanie i przegląd technicznych procedur wykonawczych, o których mowa w art. 6 niniejszego załącznika;
- b) wymianę informacji na temat najważniejszych problemów bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, opracowywanie planów działania w celu rozwiązywania tych problemów;
- c) rozwiązywanie kwestii technicznych należących do zakresu zadań właściwych organów i mających wpływ na wykonywanie niniejszego załącznika;
- d) w stosownych przypadkach, opracowywanie skutecznych sposobów współpracy, wsparcia technicznego i wymiany informacji na temat wymogów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska, systemów certyfikacji oraz systemów zarządzania jakością i systemów standaryzacji;

- e) przedstawianie Wspólnemu Komitetowi propozycji zmian niniejszego załącznika;
- f) określanie – zgodnie z postanowieniami art. 29 niniejszego załącznika – procedur mających na celu zapewnienie ciągłego zaufania każdej ze Stron do wiarygodności procedur drugiej Strony w zakresie dokonywania ustaleń dotyczących zgodności;
- g) analizowanie i podejmowanie działań w zakresie wdrażania procedur, o których mowa w lit. f); oraz
- h) zgłaszanie nierozwiązanych kwestii Wspólnemu Komitetowi oraz zapewnianie wykonania decyzji Wspólnego Komitetu dotyczących niniejszego załącznika.

Sekcja C

Wykonanie

Artykuł 5

Właściwe organy w zakresie certyfikacji projektów, certyfikacji produkcji i świadectw eksportowych

1. Właściwymi organami w zakresie certyfikacji projektów są:
 - a) dla Unii Europejskiej: Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego; oraz
 - b) dla Japonii: Biuro ds. Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Ziemi, Infrastruktury, Transportu i Turystyki Japonii.
2. Właściwymi organami w zakresie certyfikacji produkcji i świadectw eksportowych są:
 - a) dla Unii Europejskiej: Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej. W odniesieniu do świadectw eksportowych używanych statków powietrznych właściwym organem jest organ państwa rejestracji statku powietrznego, z którego dany statek powietrzny jest wywożony; oraz
 - b) dla Japonii: Biuro ds. Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Ziemi, Infrastruktury, Transportu i Turystyki Japonii.

Artykuł 6

Techniczne procedury wykonawcze

1. Wyspecjalizowane agencje opracowują techniczne procedury wykonawcze za pośrednictwem Rady ds. Nadzoru Certyfikacji w celu ustanowienia szczegółowych procedur ułatwiających wykonanie niniejszego załącznika, poprzez określenie procedur komunikacji między właściwymi organami Stron.
2. Techniczne procedury wykonawcze uwzględniają również różnice między normami, zasadami, praktykami, procedurami i systemami Stron w zakresie lotnictwa cywilnego, związanymi z wykonaniem niniejszego załącznika, o których mowa w art. 3 ust. 2 niniejszej Umowy.

Artykuł 7

Wymiana i ochrona informacji poufnych oraz zastrzeżonych danych i informacji

1. Wymiana danych i informacji w ramach wykonania niniejszego załącznika podlega postanowieniom art. 10 niniejszej Umowy.
2. Dane i informacje wymieniane podczas procedury walidacji ogranicza się pod względem charakteru i treści do tego, co jest niezbędne do celów wykazania zgodności z mającymi zastosowanie wymogami technicznymi, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.
3. Wszelkie spory dotyczące wymiany danych i informacji między właściwymi organami Stron rozstrzyga się jak określono w technicznych procedurach wykonawczych. Każda ze Stron zachowuje prawo do przekazania sporu do rozstrzygnięcia Radzie ds. Nadzoru Certyfikacji.

Sekcja D

Certyfikacja projektów

Artykuł 8

Zasady ogólne

1. Niniejsza sekcja dotyczy wszystkich objętych zakresem niniejszego załącznika certyfikatów projektu i wprowadzanych w nich zmian, a w szczególności:
 - a) certyfikatów typu;
 - b) homologacji typu i zatwierdzeń specyfikacji;
 - c) uzupełniających certyfikatów typu;
 - d) zatwierdzeń projektów napraw;
 - e) zatwierdzeń norm technicznych; oraz
 - f) ograniczonych certyfikatów typu. Ograniczone certyfikaty typu są wydawane przez wyspecjalizowane agencje i będą rozpatrywane indywidualnie dla każdego przypadku przez wyspecjalizowane agencje, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.
2. Mając na uwadze stopień zaangażowania, o którym mowa w art. 12 niniejszego załącznika, organ dokonujący walidacji waliduje albo automatycznie akceptuje certyfikat projektu lub zmianę, wydaną lub zatwierdzoną przez organ certyfikujący lub będącą w toku wydawania lub zatwierdzania przez organ certyfikujący, zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w niniejszym załączniku i jak określono w technicznych procedurach wykonawczych, w tym w warunkach automatycznej akceptacji i walidacji certyfikatów.
3. W celu wykonania niniejszego załącznika każda ze Stron zapewnia, aby jej system regulacyjny dotyczący bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego za pomocą systemu certyfikacji organizacji projektujących w wystarczającym stopniu umożliwiał kontrolowanie wykazania przez każdą organizację projektującą zdolności do wykonywania jej obowiązków.

Artykuł 9

Procedura walidacji

1. Wniosek o walidację certyfikatu projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym składa się do organu dokonującego walidacji za pośrednictwem organu certyfikującego, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.
2. Organ certyfikujący zapewnia, aby organ dokonujący walidacji otrzymał wszystkie istotne dane i informacje niezbędne do walidacji certyfikatu projektu, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.
3. Po otrzymaniu wniosku o walidację certyfikatu projektu organ dokonujący walidacji określa podstawę certyfikacji do celów walidacji zgodnie z art. 11 niniejszego załącznika, a także stopień zaangażowania organu dokonującego walidacji w ramach procedury walidacji zgodnie z art. 12 niniejszego załącznika.
4. Jak określono w technicznych procedurach wykonawczych, organ dokonujący walidacji w jak największym stopniu opiera walidację na ocenach technicznych, testach, inspekcjach i ustaleniach dotyczących zgodności dokonanych przez organ certyfikujący.
5. Po przeanalizowaniu odpowiednich danych i informacji dostarczonych przez organ certyfikujący, organ dokonujący walidacji wydaje certyfikat projektu zwalidowanego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym (zwany dalej „zwalidowanym certyfikatem projektu”), gdy:
 - a) potwierdzono, że organ certyfikujący wydał własny certyfikat projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym;
 - b) organ certyfikujący oświadczył, że wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest zgodny z podstawą certyfikacji, o której mowa w art. 11 niniejszego załącznika;
 - c) rozwiązano wszystkie kwestie poruszone w trakcie procedury walidacji przeprowadzonej przez organ dokonujący walidacji; oraz
 - d) wnioskodawca spełnił dodatkowe wymogi administracyjne, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.

6. W celu uzyskania i utrzymania zwalidowanego certyfikatu projektu, każda ze Stron zapewnia, aby wnioskodawca posiadał i zachowywał do dyspozycji organu certyfikującego wszystkie istotne informacje projektowe, rysunki i sprawozdania z testów, w tym zapisy inspekcyjne dotyczące certyfikowanego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, celem zapewnienia dostępu do informacji niezbędnych do utrzymania ciągłej zdatności do lotu i zgodności z wymogami dotyczącymi ochrony środowiska mającymi zastosowanie do wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.

Artykuł 10

Warunki walidacji certyfikatów projektów

1. Certyfikaty typu wydane przez Unię Europejską jako organ certyfikujący są walidowane przez Japonię jako organ dokonujący walidacji. Niektóre dane, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych, są akceptowane automatycznie. W stosownych przypadkach dane te obejmują następujące dokumenty:

- a) instrukcje instalacyjne silników (w przypadku certyfikatów typu silników);
- b) podręczniki napraw konstrukcyjnych;
- c) instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu systemów (wzajemnych) połączeń elektrycznych (EWIS); oraz
- d) podręczniki dotyczące masy i wyważenia.

2. Znaczące uzupełniające certyfikaty typu i zatwierdzenia znaczących poważnych zmian wydane przez Unię Europejską jako organ certyfikujący są walidowane przez Japonię jako organ dokonujący walidacji. Co do zasady stosuje się uproszczoną procedurę walidacji, ograniczoną do zaznajomienia się z kwestiami technicznymi bez angażowania organu dokonującego walidacji w działania związane z wykazywaniem przez wnioskującego zgodności, chyba że wyspecjalizowane agencje w konkretnych przypadkach zadecydują inaczej.

3. Certyfikaty typu i homologacje typu silników statków powietrznych oraz śmigieł statków powietrznych wydane przez Japonię jako organ certyfikujący są walidowane przez Unię Europejską jako organ dokonujący walidacji.

4. Unia Europejska jako organ dokonujący walidacji waliduje wydane przez Japonię jako organ certyfikujący homologacje typu wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, innych niż silniki lub śmigła statków powietrznych, uzupełniające certyfikaty typu oraz zatwierdzenia poważnych zmian, poważne naprawy i specyfikacje. Można stosować uproszczoną procedurę walidacji, ograniczoną do zaznajomienia się z kwestiami technicznymi bez angażowania organu dokonującego walidacji w działania związane z wykazywaniem przez wnioskującego zgodności, jeżeli wyspecjalizowane agencje w konkretnych przypadkach tak zadecydują.

Artykuł 11

Podstawa certyfikacji do celów walidacji

1. Na potrzeby walidacji certyfikatu projektu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym przy określaniu podstawy certyfikacji organ dokonujący walidacji odnosi się do następujących wymogów określonych w przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Strony, którą reprezentuje:

- a) wymogi w zakresie zdatności do lotu podobnego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, które obowiązywały w dniu złożenia wniosku, ustanowione przez organ certyfikujący i uzupełnione w stosownych przypadkach o dodatkowe wymogi techniczne jak określono w technicznych procedurach wykonawczych; oraz
- b) wymogi ochrony środowiska w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, które obowiązywały w dniu złożenia wniosku o walidację do organu dokonującego walidacji.

2. Organ dokonujący walidacji określa, w stosownych przypadkach, wszelkie:

- a) zwolnienia z przestrzegania mających zastosowanie wymogów;
- b) odstępstwa od mających zastosowanie wymogów; lub
- c) czynniki kompensacyjne, które zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa, gdy mające zastosowanie wymogi nie są przestrzegane.

3. Oprócz wymogów określonych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu organ dokonujący walidacji określa warunki szczególne, które należy stosować, jeżeli odpowiednie przepisy w zakresie zdatności do lotu oraz przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne nie zawierają adekwatnych lub właściwych wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do danego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, ponieważ:

- a) cechy konstrukcyjne wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym są nowatorskie lub nietypowe dla praktyk projektowych, w oparciu o które opracowano mające zastosowanie przepisy w zakresie zdatności do lotu oraz przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne;
- b) wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym jest przeznaczony do niekonwencjonalnego wykorzystania; lub
- c) doświadczenie z użytkowania podobnych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym lub wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym posiadających podobne cechy konstrukcyjne wskazuje, że mogą zaistnieć sytuacje stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa.

4. Określając zwolnienia, odstępstwa, czynniki kompensacyjne lub warunki szczególne, organ dokonujący walidacji w należyty sposób uwzględnia zwolnienia, odstępstwa, czynniki kompensacyjne lub warunki szczególne stosowane przez organ certyfikujący i nie stosuje do walidowanych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym bardziej rygorystycznych wymogów niż do podobnych wyrobów własnych. Organ dokonujący walidacji powiadamia organ certyfikujący o wszelkich takich zwolnieniach, odstępstwach, czynnikach kompensacyjnych lub warunkach szczególnych.

Artykuł 12

Stopień zaangażowania organu dokonującego walidacji

1. Stopień zaangażowania danego organu dokonującego walidacji danej Strony podczas procedur walidacji, o których mowa w art. 9 niniejszego załącznika, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych, zależy głównie od:

- a) doświadczenia i rejestrów właściwego organu drugiej Strony jako organu certyfikującego;
- b) doświadczenia uzyskanego już przez dany organ dokonujący walidacji w trakcie poprzednich postępowań walidacyjnych z udziałem właściwego organu drugiej Strony;
- c) charakteru projektu, który ma być walidowany;
- d) skuteczności działania i doświadczeń wnioskodawcy w relacji z organem dokonującym walidacji; oraz
- e) wyników ocen wymogów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 28 i 29 niniejszego załącznika.

2. W trakcie pierwszej walidacji danej kategorii wyrobów organ dokonujący walidacji przeprowadza specjalne procedury i kontrole, w szczególności w zakresie procedur i metod stosowanych przez organ certyfikujący, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.

3. Skuteczne wdrożenie zasad określonych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu jest regularnie mierzone, monitorowane i weryfikowane przez Radę ds. Nadzoru Certyfikacji, z wykorzystaniem wskaźników określonych w technicznych procedurach wykonawczych.

Artykuł 13

Procedura automatycznej akceptacji

1. W odniesieniu do certyfikatu projektu podlegającego automatycznej akceptacji organ dokonujący walidacji akceptuje certyfikat projektu wydany przez organ certyfikujący bez jakichkolwiek czynności walidacyjnych. W takim przypadku certyfikat projektu jest uznawany przez organ dokonujący walidacji za równoważny z certyfikatem wydanym zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi Strony tego organu dokonującego walidacji i nie wydaje on równoległe swojego odpowiedniego certyfikatu.

2. Inne niż znaczące uzupełniające certyfikaty typu, inne niż znaczące poważne zmiany lub inne niż znaczące poważne naprawy oraz zatwierdzenia norm technicznych wydane przez wyspecjalizowaną agencję Unii Europejskiej jako organ certyfikujący są automatycznie akceptowane przez wyspecjalizowaną agencję Japonii jako organ dokonujący walidacji.

3. Drobne zmiany i drobne naprawy zatwierdzone przez wyspecjalizowaną agencję Unii Europejskiej jako organ certyfikujący lub przez zatwierdzoną organizację na podstawie prawa Unii Europejskiej są automatycznie akceptowane przez wyspecjalizowaną agencję Japonii jako organ dokonujący walidacji.

4. Drobne zmiany i drobne naprawy zatwierdzone przez wyspecjalizowaną agencję Japonii jako organ certyfikujący lub przez zatwierdzoną organizację na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych Japonii są automatycznie akceptowane przez wyspecjalizowaną agencję Unii Europejskiej jako organ dokonujący walidacji.

Artykuł 14

Postanowienia wykonawcze do art. 10 i 13

1. Klasyfikowanie zmian jako drobnych lub poważnych jest dokonywane przez organ certyfikujący zgodnie z definicjami określonymi w niniejszym załączniku oraz interpretowane zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami i procedurami organu certyfikującego.

2. Przy ustalaniu, czy dany uzupełniający certyfikat typu lub poważną zmianę należy zaklasyfikować jako znaczące czy jako inne niż znaczące, organ certyfikujący analizuje daną zmianę w kontekście wszelkich wcześniejszych odpowiednich zmian projektu i wszelkich powiązanych zmian mających zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych uwzględnionych w certyfikacie typu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym. Zmiany spełniające którekolwiek z poniższych kryteriów automatycznie uznaje się za znaczące:

- a) nie zachowano ogólnej konfiguracji lub zasad budowy; lub
- b) założenia przyjęte w ramach certyfikacji wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, który ma zostać zmieniony, utraciły swoją podstawę.

Artykuł 15

Przeniesienie certyfikatu projektu

W przypadku gdy posiadacz certyfikatu projektu przenosi go na inną jednostkę, organ certyfikujący odpowiedzialny za certyfikat projektu niezwłocznie powiadamia o tym przeniesieniu organ dokonujący walidacji i stosuje procedurę odnoszącą się do przenoszenia certyfikatów, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.

Artykuł 16

Wymogi eksploatacyjne związane z projektem

1. W razie potrzeby wyspecjalizowane agencje zapewniają w trakcie procedury walidacji wymianę danych i informacji dotyczących wymogów eksploatacyjnych związanych z projektem.
2. Z zastrzeżeniem decyzji wyspecjalizowanych agencji w odniesieniu do niektórych wymogów eksploatacyjnych związanych z projektem, organ dokonujący walidacji może akceptować oświadczenia o zgodności wydane przez organ certyfikujący w drodze procedury walidacji.

Artykuł 17

Dokumenty i dane eksploatacyjne odnoszące się do typu

1. Niektóre specyficzne dla danego typu zestawy dokumentów i danych eksploatacyjnych, w tym dane dotyczące zgodności operacyjnej w systemie Unii Europejskiej oraz równoważne dane w systemie japońskim, dostarczane przez posiadacza certyfikatu typu, są zatwierdzane lub akceptowane przez organ certyfikujący i w stosownych przypadkach wymieniane podczas procedury walidacji.
2. Dokumenty i dane eksploatacyjne, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą być automatycznie akceptowane albo walidowane przez organ dokonujący walidacji, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.

Artykuł 18

Równoległa walidacja

Jeżeli wnioskodawca oraz wyspecjalizowane agencje tak zdecydowały, w stosownych przypadkach można stosować procedurę równoległej walidacji, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.

*Artykuł 19***Ciągła zdatność do lotu**

1. Wyspecjalizowane agencje podejmują działania służące wyeliminowaniu niebezpiecznych sytuacji dotyczących wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, w odniesieniu do których są organem certyfikującym.
2. Na wniosek, właściwy organ jednej ze Stron pomaga – w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jej systemu regulacyjnego – właściwemu organowi drugiej Strony w określeniu wszelkich działań uznanych za niezbędne do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym.
3. Jeżeli problemy eksploatacyjne lub inne potencjalne problemy związane z bezpieczeństwem, które mają wpływ na wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym objęty zakresem niniejszego załącznika, prowadzą do wszczęcia dochodzenia przeprowadzanego przez wyspecjalizowaną agencję Strony, która jest organem certyfikującym w odniesieniu do danego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, wyspecjalizowana agencja drugiej Strony wspiera na wniosek takie dochodzenie, w tym przekazuje istotne informacje dostarczone jej przez jej odpowiednie podmioty na temat awarii, niesprawności, wad i innych zdarzeń, dotyczących tego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.
4. Obowiązki sprawozdawcze posiadacza certyfikatu względem organu certyfikującego oraz mechanizm wymiany informacji ustanowione niniejszym załącznikiem są uwzględniane na potrzeby wypełnienia obowiązku każdego posiadacza certyfikatu w zakresie zgłaszania organowi dokonującemu walidacji awarii, niesprawności, wad i innych zdarzeń dotyczących tego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.
5. Działania mające na celu wyeliminowanie niebezpiecznych sytuacji oraz wymianę informacji dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1–4 niniejszego artykułu, określa się w technicznych procedurach wykonawczych.
6. Wyspecjalizowana agencja jednej Strony na bieżąco informuje wyspecjalizowaną agencję drugiej Strony o wszelkich obowiązkowych informacjach dotyczących ciągłej zdatności do lotu w odniesieniu do wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, zaprojektowanych lub wyprodukowanych w ramach jej systemu nadzoru oraz objętych zakresem niniejszego załącznika.
7. Wszelkie zmiany statusu zdatności do lotu określonego w świadectwie wydanym przez wyspecjalizowaną agencję jednej ze Stron terminowo przekazuje się wyspecjalizowanej agencji drugiej Strony.

*Sekcja E***Certyfikacja produkcji***Artykuł 20***Uznawanie certyfikacji produkcji i systemu nadzoru nad produkcją**

1. Strona dokonująca przywozu uznaje system certyfikacji produkcji i nadzoru nad produkcją Strony dokonującej wywozu, ponieważ system ten jest uważany za wystarczająco równoważny systemowi Strony dokonującej przywozu w zakresie niniejszego załącznika, z zastrzeżeniem postanowień art. 26 ust. 2 niniejszego załącznika.
2. Postanowienia ust. 1 niniejszego artykułu mają również zastosowanie:
 - a) do produkcji wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, w odniesieniu do których obowiązki państwa projektu wykonuje państwo inne niż Strona dokonująca wywozu produktu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, pod warunkiem że właściwy organ Strony dokonującej wywozu ustanowił i wdrożył z odpowiednim organem państwa projektu procedury niezbędne do kontroli interakcji między posiadaczem certyfikatu projektu a posiadaczem zatwierdzenia produkcyjnego danego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym;
 - b) do produkcji wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, innych niż cywilne statki powietrzne, silniki statków powietrznych lub śmigła statków powietrznych, wyprodukowanych przez posiadacza odrębnego zatwierdzenia produkcyjnego Strony dokonującej wywozu, znajdującego się poza terytorium Stron; oraz
 - c) do produkcji silnika statku powietrznego i śmigła statku powietrznego produkowanych przez posiadacza odrębnego zatwierdzenia produkcyjnego Strony dokonującej wywozu znajdującej się poza terytorium Stron, z zastrzeżeniem rozpatrzenia indywidualnie każdego przypadku przez wyspecjalizowane agencje.

Artykuł 21

Rozszerzenie zatwierdzenia produkcyjnego i odrębnego zatwierdzenia produkcyjnego

1. Zatwierdzenie produkcyjne wydane przez właściwy organ Strony dokonującej wywozu producentowi mającemu siedzibę głównie na terytorium Strony dokonującej wywozu i uznane zgodnie z postanowieniami art. 20 ust. 1 niniejszego załącznika można rozszerzyć na zakłady i instalacje produkcyjne tego producenta znajdujące się na terytorium Strony dokonującej przywozu lub na terytorium państwa trzeciego, niezależnie od statusu prawnego tych zakładów i instalacji produkcyjnych, a także niezależnie od typu produkowanego w tych zakładach i instalacjach wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym. W tym przypadku właściwy organ Strony dokonującej wywozu pozostaje odpowiedzialny za nadzór nad tymi zakładami i instalacjami produkcyjnymi, a właściwy organ Strony dokonującej przywozu nie wydaje tym zakładom i instalacjom produkcyjnym własnego zatwierdzenia produkcyjnego w odniesieniu do tego samego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.

2. Odrębne zatwierdzenia produkcyjne wydane przez właściwy organ jednej ze Stron producentowi mającemu siedzibę na terytorium drugiej Strony, które są wciąż ważne w momencie podpisania niniejszej Umowy, są weryfikowane indywidualnie dla każdego przypadku przez wyspecjalizowane agencje. W porozumieniu z posiadaczami odrębnych zatwierdzeń produkcyjnych niektóre z takich odrębnych zatwierdzeń produkcyjnych mogą zostać cofnięte w rozsądnym terminie.

Artykuł 22

Interakcje między posiadaczem zatwierdzenia produkcyjnego a posiadaczem certyfikatu projektu

1. W przypadku gdy posiadacz zatwierdzenia produkcyjnego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym podlega regulacji ze strony właściwego organu jednej Strony, a posiadacz certyfikatu projektu tego samego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym podlega regulacji ze strony właściwego organu drugiej Strony, właściwe organy Stron ustanawiają procedury określenia obowiązków każdej ze Stron w zakresie kontroli interakcji między posiadaczem zatwierdzenia produkcyjnego a posiadaczem certyfikatu projektu.

2. Do celów wywozu wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym w ramach niniejszego załącznika, w przypadku gdy posiadacz certyfikatu projektu i posiadacz zatwierdzenia produkcyjnego nie są tą samą jednostką, właściwe organy Stron zapewniają, aby posiadacz certyfikatu projektu ustalił z posiadaczem zatwierdzenia produkcyjnego odpowiednie mechanizmy zapewniające należyłą koordynację między projektowaniem i produkcją oraz odpowiednie wsparcie ciągłej zdatości do lotu wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym.

Artykuł 23

Unikanie powielania zatwierdzeń produkcyjnych

O ile wyspecjalizowane agencje nie postanowią inaczej, właściwy organ Strony dokonującej przywozu nie wydaje posiadaczowi zatwierdzenia produkcyjnego Strony dokonującej wywozu zatwierdzenia produkcyjnego, jeżeli takie zatwierdzenie produkcyjne dotyczyłoby wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym objętych już zatwierdzeniem produkcyjnym wydanym przez właściwy organ Strony dokonującej wywozu.

Sekcja F

Świadectwa eksportowe

Artykuł 24

Zakres

Niniejszy załącznik odnosi się do następujących świadectw eksportowych objętych zakresem niniejszego załącznika, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych:

- a) eksportowe świadectwa zdatości do lotu nowych i używanych statków powietrznych; oraz
- b) autoryzowane poświadczenie produkcji nowych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym innych niż statki powietrzne.

*Artykuł 25***Wydawanie świadectw eksportowych**

1. Wydając eksportowe świadectwo zdatności do lotu nowego statku powietrznego lub autoryzowane poświadczenie produkcji nowego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym innego niż statek powietrzny, właściwy organ Strony dokonującej wywozu zapewnia, aby taki wyrób lotniczy stosowany w lotnictwie cywilnym:
 - a) był zgodny z projektem automatycznie zaakceptowanym lub zwalidowanym lub certyfikowanym przez Stronę dokonującą przywozu zgodnie z niniejszym załącznikiem i jak określono w technicznych procedurach wykonawczych;
 - b) jego stan umożliwiał bezpieczną eksploatację;
 - c) spełniał wszystkie dodatkowe wymogi zgłoszone przez Stronę dokonującą przywozu; oraz
 - d) w odniesieniu do cywilnych statków powietrznych, silników statków powietrznych oraz śmigieł statków powietrznych – spełniał wymogi w zakresie mających zastosowanie obowiązkowych informacji dotyczących ciągłej zdatności do lotu, w tym dyrektyw zdatności do lotu wydanych przez Stronę dokonującą przywozu, przekazane przez tę Stronę.
2. Podczas wydawania eksportowego świadectwa zdatności do lotu używanego statku powietrznego zarejestrowanego na terytorium Strony dokonującej wywozu, oprócz wymogów, o których mowa w ust. 1 lit. a)–d) niniejszego artykułu, właściwy organ Strony dokonującej wywozu zapewnia, aby takie statki powietrzne miały właściwą obsługę techniczną przy użyciu zatwierdzonych procedur i metod Strony dokonującej wywozu w okresie ich użytkowania, co mają poświadczać dzienniki obsługi technicznej i dokumentacja obsługi technicznej.

*Artykuł 26***Akceptacja świadectwa eksportowego nowego wyrobu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym**

1. Z zastrzeżeniem postanowień sekcji E niniejszego załącznika i ust. 2 niniejszego artykułu, właściwy organ Strony dokonującej przywozu akceptuje świadectwo eksportowe wydane przez właściwy organ lub posiadacza zatwierdzenia produkcyjnego, jako zatwierdzonej organizacji Strony dokonującej wywozu w odniesieniu do nowego produktu lotniczego stosowanego w lotnictwie cywilnym, zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w niniejszym załączniku i jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.
2. W przypadku kategorii wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym, które nie zostały wcześniej zaakceptowane w ramach regulacyjnego systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Strony dokonującej przywozu, właściwy organ Strony dokonującej przywozu może zdecydować, przed zaakceptowaniem świadectw eksportowych tych wyrobów lotniczych stosowanych w lotnictwie cywilnym na podstawie niniejszego artykułu, o przeprowadzeniu oceny posiadacza zatwierdzenia produkcyjnego, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych, aby potwierdzić faktyczne spełnienie wymogów, o których mowa w art. 25 ust. 1 niniejszego załącznika. Gdy Strona dokonująca przywozu ma zamiar przeprowadzić taką ocenę, informuje o tym Stronę dokonującą wywozu. Wykaz posiadaczy zatwierdzenia produkcyjnego, którzy pomyślnie przeszli taką ocenę, publikuje się w oficjalnej publikacji wyspecjalizowanej agencji Strony dokonującej przywozu.

*Artykuł 27***Akceptacja eksportowego świadectwa zdatności do lotu używanego statku powietrznego**

1. Właściwy organ Strony dokonującej przywozu akceptuje eksportowe świadectwo zdatności do lotu wydane przez właściwy organ Strony dokonującej wywozu w odniesieniu do używanych statków powietrznych, zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w niniejszym załączniku i technicznych procedurach wykonawczych, jedynie w przypadku istnienia posiadacza certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu używanego statku powietrznego, który wspierałby ciągłą zdatność do lotu tego statku powietrznego.
2. W odniesieniu do eksportowego świadectwa zdatności do lotu używanego statku powietrznego wyprodukowanego w ramach nadzoru produkcji Strony dokonującej wywozu, które ma być zaakceptowane zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, właściwy organ Strony dokonującej wywozu pomaga, na wniosek, właściwemu organowi Strony dokonującej przywozu w uzyskaniu danych i informacji dotyczących:
 - a) konfiguracji statku powietrznego w momencie wysyłki od producenta; oraz
 - b) późniejszych zmian i napraw statku powietrznego, które Strona ta zatwierdziła.
3. Strona dokonująca przywozu może zażądać protokołów z kontroli i konserwacji technicznej, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych.

4. Jeżeli w trakcie oceny stanu zdadności do lotu używanego statku powietrznego przeznaczonego do wywozu właściwy organ Strony dokonującej wywozu nie jest w stanie spełnić wszystkich wymogów określonych w art. 25 ust. 2 niniejszego załącznika oraz w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, organ ten:

- a) powiadamia właściwy organ Strony dokonującej przywozu;
- b) koordynuje z właściwym organem Strony dokonującej przywozu, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych, kwestię akceptacji lub odrzucenia wyjątków od mających zastosowanie wymogów; oraz
- c) rejestruje wszelkie zaakceptowane podczas wywozu wyjątki.

Sekcja G

Kwalifikacja właściwych organów

Artykuł 28

Wymogi kwalifikacyjne na potrzeby akceptacji ustaleń dotyczących zgodności i certyfikatów

Każda ze Stron utrzymuje ustrukturyzowany i skuteczny system certyfikacji i nadzoru na potrzeby wykonania niniejszego załącznika, w tym:

- a) ramy regulacyjne i prawne, zapewniające w szczególności uprawnienia regulacyjne w stosunku do podmiotów regulowanych w ramach regulacyjnego systemu ochrony lotnictwa cywilnego danej Strony;
- b) strukturę organizacyjną wraz z jasnym opisem obowiązków;
- c) wystarczające zasoby, w tym odpowiednio wykwalifikowany personel posiadający wystarczającą wiedzę, doświadczenie i przeszkolenie;
- d) odpowiednie procedury udokumentowane w ramach strategii i procedur;
- e) dokumentację i rejestry; oraz
- f) ustanowiony program inspekcji zapewniający jednolity poziom wdrożenia ram prawnych i regulacyjnych w poszczególnych komponentach systemu nadzoru.

Artykuł 29

Ciągła kwalifikacja właściwych organów

1. Aby utrzymać wzajemne zaufanie do swoich systemów regulacyjnych dotyczących wykonania niniejszego załącznika, tak aby zapewniały one wystarczająco równoważny poziom bezpieczeństwa, wyspecjalizowana agencja każdej ze Stron regularnie ocenia, czy właściwe organy drugiej Strony spełniają wymogi dotyczące kwalifikacji, o których mowa w art. 28 niniejszego załącznika. Zasady przeprowadzania tego rodzaju ciągłych wzajemnych ocen określa się w technicznych procedurach wykonawczych.

2. Właściwy organ danej Strony współpracuje z właściwym organem drugiej Strony za każdym razem, gdy takie oceny są wymagane, oraz zapewnia, aby podmioty regulowane podlegające jego nadzorowi zapewniały dostęp do wyspecjalizowanych agencji.

3. Jeżeli wyspecjalizowana agencja którejkolwiek ze Stron jest zdania, że kompetencje techniczne właściwego organu drugiej Strony nie są już adekwatne lub że należy zawiesić akceptację ustaleń dotyczących zgodności lub certyfikatów wydawanych przez ten właściwy organ, ponieważ systemy drugiej Strony służące wykonaniu niniejszego załącznika nie zapewniają już wystarczająco równoważnego poziomu bezpieczeństwa pozwalającego na wzajemną akceptację, wyspecjalizowane agencje konsultują się w celu określenia działań zaradczych.

4. Jeżeli wzajemne zaufanie nie zostanie odbudowane w drodze wzajemnie akceptowanych środków, wyspecjalizowana agencja każdej ze Stron może przekazać kwestię, o której mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, Radzie ds. Nadzoru Certyfikacji.

5. Jeżeli kwestia nie zostanie rozstrzygnięta przez Radę ds. Nadzoru Certyfikacji, każda ze Stron może kwestię sprawę, o której mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, do Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy art. 11 niniejszej Umowy.

Sekcja H

Komunikacja, konsultacje i wsparcie*Artykuł 30***Komunikacja**

Z zastrzeżeniem wyjątków, o których zdecydowały wyspecjalizowane agencje indywidualnie dla każdego przypadku, wszelka komunikacja między właściwymi organami Stron, w tym dokumentacja, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych, prowadzona jest w języku angielskim.

*Artykuł 31***Konsultacje techniczne**

1. Kwestiami dotyczącymi wykonania niniejszego załącznika zajmują się w drodze konsultacji wyspecjalizowane agencje.
2. Jeżeli konsultacje nie doprowadzą do osiągnięcia wzajemnie akceptowanego rozwiązania zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wyspecjalizowana agencja każdej ze Stron może przekazać kwestię, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Radzie ds. Nadzoru Certyfikacji.
3. Jeżeli kwestia nie zostanie rozstrzygnięta przez Radę ds. Nadzoru Certyfikacji, każda ze Stron może skierować kwestię, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, do Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy art. 11 niniejszej Umowy.

*Artykuł 32***Wsparcie działań w zakresie nadzoru nad certyfikacją i ciągłą zdolnością do lotu**

Na wniosek, za obopólnym porozumieniem oraz w miarę dostępności zasobów, właściwy organ jednej ze Stron może zapewniać właściwemu organowi drugiej Strony wsparcie techniczne, dane i informacje w ramach działań w zakresie nadzoru nad certyfikacją i ciągłą zdolnością do lotu związanych z projektem, produkcją i ochroną środowiska. Wsparcie, jakie ma być udzielone, oraz procedurę udzielania takiego wsparcia określa się w technicznych procedurach wykonawczych.
