

PL

PL

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.5.2010
KOM(2010)266 wersja ostateczna

2010/0143 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie zawarcia umowy między Unią Europejską a Federacyjną Republiką Brazylii
dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego**

UZASADNIENIE

1. WSTĘP

- 1.1. W dniu 4 sierpnia 2009 r. Komisja wystąpiła do Rady z wnioskiem o upoważnienie do prowadzenia negocjacji z Federacyjną Republiką Brazylii w sprawie wzajemnego uznawania ustaleń certyfikacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i zgodności z zasadami ochrony środowiska¹.
- 1.2. Rada udzieliła takiego upoważnienia w dniu 9 października 2009 r. i zwróciła się do Komisji o przeprowadzenie tych negocjacji zgodnie ze zbiorem wytycznych negocjacyjnych oraz powołała specjalny komitet mający służyć pomocą w tym zadaniu.
- 1.3. Upoważnienie udzielone Komisji przewidywało porozumienie w sprawie wzajemnego uznawania ustaleń skupiając się w pierwszej kolejności na certyfikacji wyrobów, części i urządzeń lotniczych. Ponadto upoważnienie potwierdziło, że dzięki procesowi budowy wzajemnego zaufania umowa może obejmować także zatwierdzenia instytucji i pracowników odpowiedzialnych za obsługę techniczną wyrobów, części i urządzeń lotniczych oraz nadzór nad tymi instytucjami i pracownikami. Dlatego też umowa między UE a Federacyjną Republiką Brazylii powinna gwarantować:
 - a) aby wyroby projektowane, produkowane, modyfikowane lub naprawiane zgodnie z przepisami jednej ze stron łatwo uzyskiwały zatwierdzenia niezbędne do rejestracji lub eksploatacji zgodnie z przepisami drugiej strony;
 - b) aby statki powietrzne rejestrowane lub eksploatowane zgodnie z przepisami jednej ze stron mogły uzyskać obsługę techniczną od instytucji podlegających przepisom drugiej strony.
- 1.4. Głównym celem takiej umowy byłoby ułatwienie handlu towarami i usługami objętymi umową, maksymalne ograniczenie dublowania się ocen, prób i kontroli do znaczących różnic prawnych oraz oparcie się na systemie certyfikacji jednej strony w celu sprawdzenia zgodności z wymogami drugiej strony.
- 1.5. Dla osiągnięcia tak postawionych celów w wytycznych negocjacyjnych określono następujące środki:
 - stopniowe zbliżanie wymogów oraz procesów regulacyjnych przewidzianych w przepisach obu stron;
 - utrzymanie wzajemnego zaufania co do systemów certyfikacji obydwu stron opierającego się na doświadczeniu zdobytym w ramach współpracy pomiędzy urzędem lotnictwa cywilnego (ANAC) Federacyjnej Republiki Brazylii a

¹ Zalecenie dotyczące decyzji Rady upoważniającej Komisję do prowadzenia negocjacji dotyczących umowy dwustronnej między Unią Europejską a Brazylią w sprawie wzajemnego uznawania ustaleń certyfikacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i zgodności z zasadami ochrony środowiska, SEC(2009) 1097 wersja ostateczna z dnia 3 sierpnia 2009 r.

Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), aby umożliwić właściwym organom wszystkich państw członkowskich wykonywanie w imieniu ANAC zadań koniecznych do wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

- pozwolenie każdej ze stron na stwierdzenie, że organy zaangażowane w procedurę regulacyjną drugiej strony są w stanie w zadowalający sposób dokonać oceny zgodności oraz sprawować nadzór regulacyjny, niezbędny do wydawania własnych zatwierdzeń;
- wzmocnienie współpracy poprzez wprowadzenie postanowień o regularnych konsultacjach między stronami w celu zapewnienia zadowalającego funkcjonowania umowy, w szczególności poprzez wprowadzenie odpowiednich mechanizmów współpracy w celu weryfikacji – na zasadach wzajemności – ciągłej zdolności i potencjału organów regulacyjnych zaangażowanych w wykonywanie umowy;
- utworzenie systemu stałego monitorowania funkcjonowania umowy, a w szczególności jej załączników będących jej integralną częścią, oraz pozwolenie na efektywne zarządzanie umową przez wspólny komitet składający się z przedstawicieli obu stron, któremu powierzono zadanie rozpoznawania i proponowania w odpowiednim czasie rozwiązań ewentualnych problemów wynikających z wykonywania umowy.

2. PROCES NEGOCJACYJNY

- 2.1. Negocjacje z Brazylią skupiały się na sposobach umożliwienia wzajemnego uznawania zatwierdzeń poświadczających zdolność do lotu statków powietrznych, podzespołów i urządzeń w nich zainstalowanych oraz zatwierdzeń certyfikujących instytucje zaangażowane w ich projektowanie, produkcję i obsługę techniczną. Zatwierdzenia te byłyby wydawane przez którąkolwiek ze stron przy zastosowaniu określonych procedur dotyczących zdolności do lotu oraz obsługi technicznej. W trakcie negocjacji obydwie strony zdecydowały się na szczegółowe określenie tych procedur w odrębnych załącznikach do umowy.
- 2.2. W ramach negocjacji, które rozpoczęto w Brukseli w dniach 14 i 15 grudnia 2009 r. oraz procesu budowy wzajemnego zaufania EASA przeprowadziła kontrolę ANAC oraz brazylijskiej branży lotniczej w dniach 22-26 lutego 2010 r. Jako główne obszary bezpieczeństwa kontrola objęła zatwierdzanie projektu, certyfikację i zatwierdzanie produkcji. Ponadto kontrola obejmowała ogólną ocenę systemu zatwierdzania obsługi technicznej stosowanego w Federacyjnej Republice Brazylii. W ramach kontroli dokonano także oceny sposobu sprawowania nadzoru przez ANAC nad brazylijską branżą lotniczą. Kontrola spełniła swój cel, gdyż pozwoliła lepiej zrozumieć organizację i funkcjonowanie ANAC, a także brazylijskich ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w tym procesu certyfikacji związanego z zatwierdzaniem projektów, produkcji i obsługi technicznej wyrobów oraz zatwierdzaniem instytucji. Kontrola pokazała, że system brazylijski zapewnia taki sam poziom niezależnej weryfikacji zgodności, jaki przewiduje prawo europejskiej (rozporządzenia nr 216/2008 i 1702/2003), dzięki bezpośredniemu zaangażowaniu ANAC i stosowaniu systemu „osoby wyznaczonej” (podobnego do systemu w USA) w zakresie projektowania i produkcji. W obszarze obsługi

technicznej kontrola wskazała, że rozwiązania i procedury w zakresie certyfikacji zapewniają potwierdzenie zgodności z wymogami prawa odpowiadającymi wymogom prawa europejskiego (rozporządzenie nr 2042/2003). Niemniej jednak kontrola pokazała, że dalsze budowanie wzajemnego zaufania przyczyni się do jeszcze lepszego zrozumienia systemu nadzoru nad instytucjami obsługi technicznej zatwierdzonymi przez ANAC.

- 2.3. Tekst projektu umowy wraz z dwoma załącznikami dotyczącymi certyfikacji odpowiednio zdadności do lotu i obsługi technicznej został zatwierdzony *ad referendum* na w Rio de Janeiro dnia 2 marca 2010 r.

3. PODSTAWA PRAWNA UMOWY

- 3.1. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości wyeliminowanie barier technicznych w handlu towarami należy do zakresu wspólnej polityki handlowej zdefiniowanej w art. 207 ust. 1 TFUE, a tym samym należy do wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej².
- 3.2. Ponadto, wraz z wejściem w życie we wrześniu 2002 r. rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), Unia Europejska osiągnęła harmonizację wewnętrzną w dziedzinach objętych tym rozporządzeniem, tzn. początkowej i ciągłej zdadności do lotu (w tym obsługi technicznej) wyrobów lotniczych i ich zgodność z zasadami ochrony środowiska. Przepisy te zastąpiło rozporządzenie (WE) nr 216/2008³. Rozporządzenie to zostało uzupełnione szeregiem środków wykonawczych (rozporządzenie Komisji nr 1702/2003 oraz nr 2042/2003) określających wymogi i procedury obowiązujące wnioskodawców, posiadaczy certyfikatów oraz organy władz dla zapewnienia stałego przestrzegania najważniejszych wymogów oraz celów rozporządzenia podstawowego. Proponowana umowa ma wpływ na powyższe prawodawstwo Unii Europejskiej, w rozumieniu orzecznictwa w sprawie AETR.
- 3.3. W związku z powyższym, Komisja uważa, że zawarcie umowy na podstawie art. 207 ust 4. oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej.

4. STRUKTURA UMOWY

- 4.1. Wynegocjowana umowa ma co do zasady strukturę „klasycznej” umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, czyli „BASA”, jak nazywa się istniejące dwustronne umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi a

² Opinia 1/94, WTO, [1994] ECR I-5267, pkt 33. Zgodnie z tym orzecznictwem umowy o wzajemnym uznawaniu są zwykle zawierane na podstawie art. 133 Traktatu WE. Zob. np. decyzja Rady 1999/78/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. w sprawie zawarcia umowy o wzajemnym uznawaniu między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Dz.U. L 31 z 4.2.1999.

³ Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s.1.

państwami trzecimi. Podobnie jak w przypadku umów „BASA”, przedmiotowa umowa opiera się na wzajemnym zaufaniu do systemów drugiej strony oraz na porównywaniu różnic regulacyjnych. Stąd też pociąga ona za sobą obowiązki i konieczność wypracowania metod współpracy między organami dokonującymi wywozu i przywozu tak, aby te ostatnie mogły wydać własny certyfikat wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, nie powielając wszystkich ocen dokonanych przez organy kraju wywozu, a także procedury rozstrzygania sporów w zakresie wprowadzania zmian do umowy.

- 4.2. Środki umożliwiające realizację tzn. sposoby współpracy i wzajemnego uznawania ustaleń certyfikacyjnych w zakresie zdolności do lotu i obsługi technicznej (metody, zakres w odniesieniu do produktów i usług, różnice regulacyjne, zwane również w żargonie „warunkami specjalnymi”) zostały określone w załącznikach do umowy. Od początku negocjacji obydwie strony zgadzały się, że szczegółowe procedury umożliwiające obydwu stronom wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych w dwóch obszarach – certyfikacja projektu i produkcji oraz zatwierdzanie instytucji obsługi technicznej – zostaną określone w załącznikach, które będą jednakowo wiążące dla obydwu stron i stanowić będą integralną część umowy.
- 4.3. Projekt umowy daje stronom możliwość określenia najlepszych sposobów poprawy funkcjonowania umowy i przedstawiania za pośrednictwem wspólnego komitetu propozycji zmian, w tym nowych załączników do umowy. Pozostawia on stronom swobodę wyboru sposobu zmiany umowy i jej załączników zgodnie z taką samą procedurą, to znaczy w momencie, gdy strony wzajemnie poinformują się, że ich krajowe procedury wewnętrzne dotyczące wejścia w życie ustalonej zmiany zostały zakończone. Szczególnie w przypadku, gdy przedmiotem zmian są obowiązujące załączniki lub wprowadzenie nowych załączników, strony mogą uzgodnić zmianę umowy poprzez zwykłą wymianę not dyplomatycznych.
- 4.4. Ponadto projekt umowy stanowi ewidentną korzyść dla Unii Europejskiej, zważywszy, że ustanowi ona wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych we wszystkich obszarach zdolności do lotu dla wszystkich państw członkowskich. Należy zwrócić uwagę, że obecnie tylko sześć państw członkowskich ma umowy dwustronne z Brazylią obejmujące kwestię certyfikacji wyrobów. Do tej pory ANAC także uznawał ustalenia europejskich organów, zwłaszcza, gdy były one sporządzane pod auspicjami JAA, w celu wydania własnych dokumentów zatwierdzających. Podobnie JAA dokonały kontroli brazylijskiego systemu i uzgodniły „umowy outsourcingowe” z administracją brazylijską, które szczegółowo opisują procesy jakie należy stosować, aby umożliwić JAA wydanie zalecenia do uznania jej ustaleń przez organ będący członkiem JAA. To samo podejście przeważa, jeśli chodzi o zatwierdzanie instytucji obsługi technicznej, gdzie istnieje tylko sześć formalnych umów. Również w tym obszarze zawarto umowę „outsourcingową” pomiędzy ANAC a JAA umożliwiającą uznawanie przez organy członkowskie brazylijskich stacji napraw (instytucji obsługi technicznej) pozostających pod nadzorem brazylijskiej administracji. Obecnie nie ma umów obejmujących certyfikację wyrobów lotniczych w zakresie ochrony środowiska.

5. TREŚĆ UMOWY

5.1. Jasno określone prawa i obowiązki stron

- 5.1.1. Umowa nie przewiduje wychodzenia poza to, co jest dozwolone w ramach obowiązującego prawa każdej ze stron. Obowiązujące prawo dla Unii Europejskiej to rozporządzenie (WE) nr 216/2008 oraz przepisy wykonawcze do tego rozporządzenia, wraz z późniejszymi zmianami. System Unii Europejskiej znajduje pełne odzwierciedlenie w tekście projektu umowy, wyraźnie określającego podział zadań w zakresie certyfikacji wyrobów lotniczych oraz podzespołów, a także jednostek zaangażowanych w projektowanie i produkcję takich wyrobów i podzespołów.
- 5.1.2. Jeśli chodzi o obsługę techniczną, o ile proces kwalifikacji personelu ANAC uznano za wszechstronny, o tyle niektóre procesy związane ze szkoleniem wymagają jeszcze pełnego wdrożenia. Analogicznie nadzór nad instytucjami obsługi technicznej jest sprawowany w drodze rozbudowanego rocznego audytu przeprowadzanego przez dwóch audytorów ANAC z wykorzystaniem szczegółowych list kontrolnych. Ponieważ ANAC i EASA dopiero niedawno rozpoczęły współpracę w obszarze obsługi technicznej, w celu uzyskania pełnej gwarancji co do brazylijskiego systemu nadzoru i utrzymania jego wiarygodności, umowa proponuje pełne uznawanie certyfikacji i nadzoru sprawowanego przez ANAC dopiero w momencie wykazania możliwości zapewnienia przez ANAC nadzoru nad instytucjami obsługi technicznej. Gdy już ANAC wykaże się takimi możliwościami, proponuje się, aby w przypadku umów dwustronnych między Unią Europejską a Kanadą dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, ANAC będzie w stanie wydawać zatwierdzenia w imieniu EASA instytucjom obsługi technicznej znajdującym się w Brazylii i zajmującym się obsługą techniczną statków powietrznych i części zaprojektowanych we WE bez konieczności wydawania przez EASA własnych certyfikatów/zatwierdzeń na podstawie certyfikatów/zatwierdzeń wydanych przez ANAC. Powyższe spełnia europejskie wymogi prawne określone w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, który przewiduje, że w ramach porozumienia międzynarodowego certyfikaty „mogą” być wydawane przez EASA lub organy państw członkowskich na podstawie certyfikatów wydanych przez organy państw trzecich.
- 5.1.3. Komisja uważa, że przepisy art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nie stanowią przeszkody dla Unii Europejskiej do zawarcia międzynarodowej umowy, na podstawie której certyfikaty wydane przez właściwy organ państwa trzeciego byłyby automatycznie ważne także w Unii Europejskiej. W związku z powyższym umowa przewiduje w obszarze obsługi technicznej uzgodnienia przejściowe w celu budowania wzajemnego zaufania:
- strony uzgadniają, że, dla celów procedury w zakresie obsługi technicznej, zgodność z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obsługi technicznej jednej strony i z wymogami regulacyjnymi wymienionymi w dodatku B1 stanowi zgodność z obowiązującymi przepisami drugiej strony;
 - strony uzgadniają, że, dla celów procedury w zakresie obsługi technicznej, rozwiązania i procedury stosowane przez właściwy organ każdej ze stron,

związane z certyfikacją, stanowią równoważny dowód zgodności z wymogami, o których mowa powyżej;

- strony uzgadniają, że, dla celów procedury w zakresie obsługi technicznej, odpowiednie normy stron związane z licencjonowaniem personelu obsługi technicznej uznaje się za równoważne.

5.2. Jasno określone środki dla osiągnięcia celów mandatu

- 5.2.1. Projekt umowy stanowi, że każda ze stron uznaje ustalenia kontroli zgodności drugiej strony jako wyniki określonych procedur, jeśli zostały one dokonane zgodnie z postanowieniami załączników – art. 3 ust. 1.
- 5.2.2. Projekt uznaje prawo organu regulacyjnego każdej ze stron do wydawania certyfikatów potwierdzających zgodność z systemem drugiej strony, w imieniu drugiej strony – art. 3 ust. 1.
- 5.2.3. Projekt umowy zapewnia utrzymanie wzajemnego zaufania poprzez odpowiedni mechanizm przewidujący system stałej współpracy, a także konsultacje poprzez zwiększoną współpracę w ramach audytów, kontroli, powiadamiania we właściwym czasie oraz konsultacji we wszystkich sprawach należących do zakresu umowy – art. 8 dotyczący wzajemnej współpracy, pomocy i przejrzystości.

5.3. Wzmoczona współpraca w zakresie polityki bezpieczeństwa dzięki przejrzystości i wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

- 5.3.1. Projekt umowy daje stronom możliwość ścisłej współpracy w zakresie polityki bezpieczeństwa dzięki zastosowaniu proaktywnego podejścia do koordynacji polityki bezpieczeństwa i inicjatyw związanych z bezpieczeństwem. Dlatego też proponuje się wymianę informacji i danych oraz opracowanie wspólnych programów dla zwiększenia możliwości przewidywania i zapobiegania lub niwelowania potencjalnych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego w celu wdrożenia systemu nadzoru dla wszystkich statków powietrznych operujących na terytorium stron.
- 5.3.2. Gwarantując poufność i ochronę informacji szczególnie chronionych (zastrzeżonych), umowa (art. 8a) daje obydwu stronom możliwość:
 - a) udzielenia drugiej stronie, na żądanie i niezwłocznie, informacji i pomocy w związku z wypadkami, incydentami lub zdarzeniami związanymi z kwestiami objętymi umową, oraz
 - b) wymiany innych informacji dotyczących bezpieczeństwa odnoszących się do eksploatacji statków powietrznych i wyników nadzoru, w tym kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych każdej ze stron zgodnie z procedurami opracowanymi przez ANAC i EASA.

5.4. Regularne konsultacje oraz rozstrzyganie sporów w trybie przyspieszonym

- 5.4.1. Projekt umowy ma zapewnić jej sprawne funkcjonowanie w codziennej praktyce, celem możliwie najszybszego rozwiązywania problemów technicznych wynikających z jej wykonywania. W tym celu powołuje się wspólny komitet stron, a także podkomitety – wspólny komitet branżowy ds. certyfikacji i wspólny komitet

branżowy ds. obsługi technicznej – podlegające wspólnemu komitetowi stron oraz monitorujące stosowanie załączników. Wspólny komitet oraz podkomitety pełnią zarówno rolę konsultacyjną, jak i mediacyjną, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie umowy, stanowiąc forum rozstrzygania sporów między stronami – art. 9 (wspólny komitet) oraz załącznik 1 pkt 2.2 w zakresie certyfikacji i załącznik 2 pkt 4.2 w zakresie obsługi technicznej.

5.4.2. Wspólnemu komitetowi powierzono zadanie omawiania wszelkich zmian w umowie i jej załącznikach oraz przekazywania zaleceń stronom w tej sprawie, a także opracowania procedur roboczych w zakresie współpracy regulacyjnej i przejrzystości w odniesieniu do wszystkich działań, za które nie odpowiadają podkomitety. W ten sposób kwestie dotyczące obszarów nieobjętych tymi dwoma załącznikami, lecz objętych prawem Unii Europejskiej (tzn. eksploatacja statków powietrznych, licencje lub syntetyczne symulatory lotu) można omawiać w konstruktywny sposób, aby umożliwić wprowadzenie w przyszłości ewentualnych zmian w umowie.

5.4.3. O konsultacje można zwrócić się w dowolnym momencie – art. 15. Niemniej jednak strony powinny podjąć wszelkie starania, aby rozstrzygać kwestie techniczne na najniższym możliwym poziomie zanim przekształcą się one w „spory”.

5.5. Utrzymywanie wysokiego poziomu zaufania do systemu drugiej strony

5.5.1. Celem utrzymania wysokiego poziomu zaufania do systemu certyfikacji początkowej i ciągłej zdolności do lotu każdej ze stron, Unia Europejska oraz Brazylia przyjmują na siebie określone obowiązki:

- powiadamianie drugiej strony o tożsamości „właściwego organu”; dla Unii Europejskiej oznacza to zawiadomienie strony brazylijskiej o pomyślnej kontroli krajowego urzędu lotnictwa cywilnego (przeprowadzonej przez EASA), a także potwierdzenie, że kontrola ta wykazała pełną zgodność urzędu z prawem Unii Europejskiej, że urząd ten zna wymogi w odpowiednich obszarach wynikające z prawa brazylijskiego i że jest w stanie realizować zadania związane z certyfikacją i obsługą techniczną, wynikające z załączników – art. 5 ust. 2 i 3;
- zagwarantowanie poprzez regularne kontrole, że krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, które zostały wskazane drugiej stronie jako „właściwe organy”, są w stanie stale realizować swoje zadania wynikające z umowy i załączników – art. 5 ust. 4 i 5;
- współpraca w zakresie zapewniania jakości oraz pozwalanie na udział drugiej strony w kontrolach standaryzacyjnych i wzajemnych ocenach zgodności (organy i przedsiębiorstwa) – art. 5 ust. 6 i art. 8 ust. 5;
- wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa – dostępnych informacji na temat wypadków, incydentów lub zdarzeń – art. 8 ust. 4, a także zapewnienie należytej poufności przy wymianie informacji – art. 11;
- wzajemne powiadamianie się o wszelkich innych obowiązujących wymogach, wzajemne konsultacje w zakresie zmian regulacyjnych i organizacyjnych na wczesnym etapie – art. 8.

5.6. Wzmocnione środki ochronne

- 5.6.1. Tekst projektu umowy daje stronom niezbędną elastyczność, aby mogły natychmiast reagować na problemy związane z bezpieczeństwem lub wprowadzać wyższy poziom ochrony, jeśli uznają to za konieczne ze względów bezpieczeństwa – art. 6. Aby umożliwić stronom podejmowanie działań w takich sytuacjach nienaruszając ważności umowy, ustalono szczegółowe procedury w tym zakresie.
- 5.6.2. Gdyby jednak strony nie były w stanie zaradzić danej sytuacji w zadowalający sposób, projekt umowy przewiduje, po pierwsze, możliwość wstrzymania uznawania ustaleń kwestionowanego właściwego organu – art. 6 i 10, a po drugie, środki i procedury zmierzające do rozwiązania umowy w całości lub w części – art. 16 ust. 3.

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie zawarcia umowy między Unią Europejską a Federacyjną Republiką Brazylii
dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 i art. 207 ust. 4 w powiązaniu z art. 218 ust. 6 lit. a) i art. 218 ust. 8 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji⁴,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego⁵,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja w imieniu Unii Europejskiej wynegocjowała umowę dotyczącą bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego z Federacyjną Republiką Brazylii, zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia negocjacji.
- (2) Umowa wynegocjowana przez Komisję została podpisana dnia [...] r., z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia na późniejszym etapie.
- (3) Umowę tę należy zatwierdzić.
- (4) Konieczne jest określenie ustaleń proceduralnych dla uczestnictwa Unii Europejskiej we wspólnych organach ustanowionych na mocy umowy, a także dla przyjęcia określonych decyzji dotyczących, w szczególności, zmiany umowy oraz jej załączników, dodawania nowych załączników, rozwiązywania poszczególnych załączników, konsultacji i rozstrzygania sporów oraz przyjęcia środków ochronnych.
- (5) Państwa członkowskie podejmą wszelkie konieczne środki w celu zagwarantowania, że ich umowy dwustronne z Brazylią dotyczące tych samych kwestii zostaną rozwiązane z dniem wejścia w życie umowy,

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

1. Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Europejskiej i umowę dotyczącą bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a Federacyjną Republiką Brazylii.
2. Tekst umowy dołączony jest do niniejszej decyzji.
3. Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby (osób) uprawnionej (uprawnionych) do dokonania notyfikacji przewidzianej w art. 16 ust. 1 umowy.

Artykuł 2

1. Unia Europejska jest reprezentowana we wspólnym Komitecie Stron, powołanym na mocy art. 9 umowy, przez Komisję Europejską wspomaganą przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz z towarzyszeniem urzędów lotnictwa cywilnego, jako przedstawicieli państw członkowskich.
2. Unia Europejska jest reprezentowana we wspólnym Komitecie Branżowym ds. certyfikacji, określonym w załączniku A pkt 2.1.1 do umowy oraz we wspólnym Komitecie Branżowym ds. obsługi technicznej, określonym w załączniku B pkt 4.1.1 do umowy, przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego wspomaganą przez urzędy lotnictwa cywilnego, których bezpośrednio dotyczy porządek obrad na danym posiedzeniu.

Artykuł 3

1. Po konsultacji ze specjalnym komitetem powołanym przez Radę Komisja określa stanowisko, jakie ma zająć Unia Europejska we wspólnym Komitecie Stron, w odniesieniu do następujących zagadnień:
 - przyjmowanie lub zmiana regulaminu wewnętrznego wspólnego komitetu stron, określonego w art. 9 umowy.
2. Po konsultacji z komitetem specjalnym wymienionym w ust. 1, Komisja może podejmować następujące działania:
 - przyjmować środki ochronne, zgodnie z art. 6 umowy;
 - zwracać się o konsultacje, zgodnie z art. 15 umowy;
 - przyjmować środki służące zawieszeniu zgodnie z art. 10 umowy;
 - wszelkie pozostałe działania realizowane przez stronę zgodnie z umową, z zastrzeżeniem ust. 3 i prawa UE.

3. Działając na podstawie kwalifikowanej większości, Rada podejmuje decyzję w sprawie wniosku Komisji, w odniesieniu do następujących zagadnień:
- przyjęcia dodatkowych załączników zgodnie z art. 16 ust. 5 umowy;
 - wszelkich innych zmian umowy nieobjętych zakresem ust. 1;
 - uchylenia pojedynczych załączników zgodnie z art. 16 ust. 3 umowy.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

Przewodniczący
W imieniu Rady
[...]