COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 3.10.2008
COM(2008) 615 final

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y Canadá sobre seguridad en la aviación civil

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y Canadá sobre seguridad en la aviación civil

(presentadas por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

1. El 25 de febrero de 2004, la Comisión solicitó del Consejo la autorización para llevar a cabo negociaciones con Canadá sobre el reconocimiento mutuo de resultados de certificación en los ámbitos de la seguridad y la compatibilidad medioambiental de la aviación civil.

2. El 21 de abril de 2004, el Consejo concedió dicha autorización; asimismo, dio instrucciones a la Comisión para que llevara a cabo las negociaciones con arreglo a una serie de directrices y designó un comité especial que la asistiera en la tarea.

3. La autorización concedida a la Comisión preveía un Acuerdo de reconocimiento mutuo de resultados de certificación centrado principalmente en dos aspectos:

   a) procurar que los productos diseñados, fabricados, modificados o reparados con arreglo al control reglamentario de una Parte obtengan fácilmente las aprobaciones necesarias para ser registrados o explotados bajo el control reglamentario de la otra;

   b) permitir que las aeronaves matriculadas o explotadas bajo el control reglamentario de una Parte sean mantenidas por organizaciones sometidas al control reglamentario de la otra.

4. Los objetivos perseguidos por las directrices de negociación eran, principalmente, facilitar el comercio de los bienes y servicios cubiertos por el Acuerdo, limitar en la medida de lo posible la duplicación de evaluaciones, comprobaciones y controles a casos en los que existan diferencias reglamentarias significativas y delegar en el sistema de certificación de una de las Partes para acreditar la conformidad con los requisitos de la otra.

5. Para conseguir estos objetivos, en las directrices de negociación se proponían los siguientes medios:

   – aproximar progresivamente los requisitos y los procesos reglamentarios de ambas Partes;

   – mantener la confianza en los sistemas de certificación de ambas Partes, en función de la experiencia adquirida con la cooperación entre Canadá y las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), para permitir que las autoridades competentes de todos los Estados miembros ejecuten en nombre de la autoridad competente canadiense Transport Canada (TCCA) las tareas que les impone el Reglamento (CE) nº 216/2008, que sustituye al Reglamento (CE) nº 1592/2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea;

   – hacer que cada Parte reconozca la capacidad de los organismos involucrados en los procedimientos regulados de la otra Parte para llevar a cabo de forma

satisfactoria las labores de evaluación de la conformidad y supervisión reglamentaria que permiten la expedición de sus propias aprobaciones;

– fomentar la cooperación gracias a la celebración regular de consultas entre las Partes, garantizando así que el Acuerdo funcione de forma satisfactoria, especialmente mediante la implantación de los mecanismos de cooperación apropiados para verificar, con carácter recíproco, la idoneidad y capacidad de las entidades reguladoras encargadas de la ejecución del Acuerdo;

– instituir un sistema de supervisión continuada del funcionamiento del Acuerdo y, en particular, de sus anexos, que son parte integrante del mismo, y hacer que la gestión de dicho Acuerdo se encomiende a un Comité Conjunto compuesto por representantes de ambas Partes y encargado de encontrar y proponer con prontitud soluciones a cualquier problema derivado de la aplicación del Acuerdo.

2. EL PROCESO DE NEGOCIACIONES

6. Las negociaciones con Canadá se centraron en el modo de lograr el reconocimiento mutuo de aprobaciones que certifiquen la aeronavegabilidad de las aeronaves y de los elementos y equipos instalados en ellas, así como de aprobaciones que acreditan a las organizaciones que participan en su diseño, producción y mantenimiento. Tales aprobaciones son expedidas por cualquiera de las Partes, respetando determinados procedimientos en materia de aeronavegabilidad y mantenimiento. A lo largo de las negociaciones, ambas Partes decidieron exponer los particulares de estos procedimientos en anexos adjuntos al Acuerdo.

7. El texto del Acuerdo y de sus anexos fue rubricado por la Comisión y por Transport Canada en Bruselas, el 25 de abril de 2007. Dado que, por entonces, la parte canadiense estaba reorganizando sus procedimientos de auditoría interna y su sistema de control de la supervisión, la Comisión y la AESA le pidieron que demostrase a la Comunidad, mediante un diálogo para el fortalecimiento de la confianza, la efectividad de su nuevo proceso, especialmente en materia de mantenimiento y de supervisión de las organizaciones de mantenimiento, antes de que las dos Partes procedieran a ultimar sus procedimientos internos para la firma del Acuerdo.

8. Para este fortalecimiento de la confianza, se celebraron varias reuniones entre la AESA y el TCCA a fin de preparar la documentación orientativa en materia de mantenimiento, así como las actividades de evaluación técnica correspondientes entre los dos agentes técnicos. La Comunidad y Canadá ya habían adquirido experiencia y fortalecido la confianza en el sistema canadiense mediante una cooperación fluida y eficaz en el marco de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas, sobre la base de un Acuerdo de colaboración. Por tanto, era preciso comprender y evaluar en qué medida los cambios previstos por Transport Canada incidirían en su sistema actual de gestión de la seguridad y en la aplicación del Acuerdo y, concretamente, en el mantenimiento de la confianza entre ambas Partes.

9. Los cambios en los procedimientos de auditoría interna y en el sistema de control de la supervisión de Transport Canada se introdujeron en dos fases:

– La primera fase consistió en un análisis de la situación en materia de seguridad de las empresas bajo control reglamentario de Transport Canada, en función de una evaluación de riesgo, y de las necesidades de capacidad de la autoridad para garantizar la aplicación y la ejecución de los requisitos reglamentarios sin afectar a los procedimientos de supervisión establecidos.

– En la segunda fase, se introducirán los cambios adecuados en función de la experiencia adquirida y de los resultados de la evaluación de riesgo realizada durante la primera fase.

10. Dado que los cambios previstos podrían incidir en el mantenimiento y en el ejercicio de la supervisión por las autoridades canadienses de las organizaciones de mantenimiento ubicadas en Canadá, se hicieron para la AESA varias presentaciones del nuevo enfoque del TCCA en materia de supervisión de empresas (en función de una evaluación de riesgo y de sistemas de gestión de la seguridad), en Colonia los días 23 y 24 de abril de 2007 y en Praga el 6 de junio de 2007. Dichas presentaciones demostraron que los cambios durante la primera fase daban lugar a resultados netos positivos, ya que permitían a la autoridad establecer mejor las prioridades a la hora de asignar sus recursos tras haber evaluado los riesgos de las empresas bajo su control reglamentario y, por ende, intervenir de forma más directa. Esas presentaciones fueron seguidas de una visita a Ottawa (del 17 al 22 de septiembre de 2007) de un equipo de normalización de la AESA. En esa visita, amén de varias clarificaciones del TCCA sobre el ejercicio de la supervisión, la AESA llevó a cabo una inspección (MIST, *«maintenance international standardisation»*) para ilustrar el nuevo enfoque del TCCA. Dado que la periodicidad de las inspecciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad y de mantenimiento no se modificó durante la primera fase, la visita confirmó los resultados positivos de los cambios en el sistema canadiense.

11. La primera fase se halla aún en curso. En varias reuniones celebradas entre la AESA y Transport Canada, la Agencia pudo manifestar su satisfacción general, ya que el nivel de seguridad que ofrece el sistema aplicado por TCCA Canada es equivalente al del sistema comunitario. Para poder anticipar las posibles modulaciones que puedan introducirse en la segunda fase en lo que se refiere a las inspecciones a organizaciones de mantenimiento, la AESA y TCCA recurrirán al Comité Sectorial Conjunto sobre Mantenimiento, creado por el Acuerdo, para garantizar la confianza mutua permanente en el sistema de supervisión de ambas Partes.

3. BASE JURÍDICA DEL ACUERDO

12. De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la eliminación de barreras técnicas al comercio de mercancías se incluye en el ámbito de aplicación de la política comercial común, tal como se define en el artículo 133, apartado 1, del Tratado CE, y por lo tanto es competencia exclusiva de la Comunidad[1].

[1] Dictamen 1/94 de la OMC [1994] Rec. I-5267, apartado 33. Con arreglo a esta jurisprudencia, los acuerdos de reconocimiento mutuo de productos suelen celebrarse tomando como base el artículo 133 del Tratado CE. Véase, por ejemplo, la Decisión del Consejo, de 22 de junio de 1998, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el reconocimiento mutuo entre la Comunidad Europea y Estados Unidos de América, DO L 31 de 4.2.1999.

13. Por otro lado, con la entrada en vigor en septiembre de 2002 del Reglamento (CE) n° 1592/2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo denominada «AESA»), sustituido por el Reglamento (CE) nº 216/2008[2], la Comunidad ha logrado una armonización interna de los aspectos regulados por dicho Reglamento, a saber, la aeronavegabilidad inicial y el mantenimiento de la misma (incluido el mantenimiento) y la compatibilidad de los productos aeronáuticos desde el punto de vista medioambiental. Este Reglamento ha sido complementado por una serie de disposiciones de aplicación (Reglamentos (CE) n° 1702/2003 y n° 2042/2003 de la Comisión) que establecen los requisitos y procedimientos que deben seguir los solicitantes o titulares de certificados y las autoridades para garantizar que se cumplen en todo momento las disposiciones y objetivos de la normativa básica. El Acuerdo propuesto afecta a legislación comunitaria en el sentido de la jurisprudencia en el asunto ERTA.

14. La Comisión considera, por tanto, que la Comunidad tiene competencias exclusivas para la celebración del Acuerdo sobre la base de los artículos 133, apartado 4, y 80, apartado 2.

4. ESTRUCTURA DEL ACUERDO

15. En líneas generales, el Acuerdo negociado presenta la estructura de un Acuerdo «clásico» de seguridad aérea, un *«Bilateral Aviation Safety Agreement»* (o BASA, como se conoce por sus siglas inglesas a los acuerdos bilaterales de seguridad aérea vigentes entre los Estados miembros y Canadá). Al igual que sucede con los BASA, este Acuerdo radica en la confianza mutua hacia el sistema vigente en la otra Parte y en la comparación de diferencias reglamentarias. Por ello, comporta obligaciones y métodos de cooperación entre la autoridad exportadora e importadora, permitiendo que esta última expida su certificado al producto, componente o equipo aeronáutico sin necesidad de duplicar todas las evaluaciones ya realizadas por la autoridad exportadora, y también procedimientos de resolución de controversias para la modificación del Acuerdo.

16. La forma de llevarlo a cabo, es decir, de cooperar y de reconocer mutuamente los resultados de certificación de la otra Parte en materia de aeronavegabilidad y mantenimiento (métodos, ámbito de aplicación, tanto en el caso de los productos como de los servicios, diferencias reglamentarias, denominadas también «condiciones especiales» en la jerga del sector), se indica en los anexos del Acuerdo.

17. El proyecto de Acuerdo difiere de otros acuerdos BASA celebrados entre Estados miembros y terceros países, incluido Canadá. Lo que en el caso que nos ocupa se presenta en los anexos, en los acuerdos BASA se suele incluir en disposiciones separadas, adoptadas por las autoridades de aviación civil, que carecen del carácter vinculante de un Tratado. Tales acuerdos suelen llamarse «MIP» (procedimientos de ejecución en materia de mantenimiento) e «IPA» (procedimientos de ejecución en

[2] Reglamento (CE) nº 216/2008, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, DO L 179 de 19.3.2008, p. 1.

materia de aeronavegabilidad). En la práctica, la entrada en vigor de las disposiciones de los acuerdos BASA sólo puede producirse tras la firma de IPA o de MIP, ya que éstos son los que determinan cómo han de alcanzarse los objetivos de los BASA. Desde el inicio de las negociaciones, ambas Partes acordaron que los procedimientos específicos que les permiten reconocer mutuamente los resultados de certificación en los dos ámbitos (certificación de las organizaciones de diseño y de producción y aprobación de las organizaciones de mantenimiento) se incluirían en los anexos, que serían igualmente vinculantes para ambas Partes y serían parte integrante del Acuerdo.

18. El proyecto de Acuerdo permite a las Partes estudiar posibles mejoras del funcionamiento del mismo y formular recomendaciones de modificación, incluida la adición de nuevos anexos al Acuerdo por medio del Comité Conjunto. Confiere a las Partes la libertad de escoger las modalidades de modificación del Acuerdo y de sus anexos, con arreglo al mismo procedimiento de modificación, que finaliza con la última notificación por una de las Partes a la otra de que han concluido sus procedimientos internos para la entrada en vigor de una modificación acordada. En particular, cuando se trata de modificaciones a anexos existentes o de adición de nuevos anexos, las Partes podrán acordar modificar el Acuerdo mediante un simple Canje de Notas Diplomáticas entre las Partes.

19. Además, el proyecto de Acuerdo constituye un beneficio neto para la Comunidad, dado que establecerá el reconocimiento mutuo de los resultados de certificación en todos los ámbitos de la aeronavegabilidad y para todos los Estados miembros. Cabe observar que, de momento, sólo seis Estados miembros disponen de un Acuerdo bilateral con Canadá sobre certificación de productos. Hasta la fecha, Transport Canada también ha reconocido los resultados de las administraciones europeas, especialmente cuando han sido obtenidos bajo los auspicios de las JAA, para expedir sus propias aprobaciones. En reciprocidad, las JAA han realizado una auditoría del sistema canadiense y han acordado la «externalización de contratos» con la administración canadiense, detallando los procesos que deberán seguirse para permitir a las JAA recomendar el reconocimiento de sus resultados por parte de las autoridades que formen parte de las JAA. El mismo enfoque se ha aplicado a la aprobación de las organizaciones de mantenimiento, ámbito en el que sólo existen seis acuerdos oficiales. También se ha celebrado en este ámbito un Acuerdo de «externalización» entre Transport Canada y las JAA que permite el reconocimiento por parte de sus autoridades de las estaciones de reparación (organizaciones de mantenimiento) bajo la supervisión de la administración canadiense. No existen en la actualidad acuerdos sobre la certificación medioambiental de productos aeronáuticos.

5. CONTENIDO DEL ACUERDO

5.1. Determinación clara de los derechos y obligaciones de ambas Partes

20. El Acuerdo no se propone ir más allá de lo que permite la legislación vigente de cada Parte. La normativa aplicable en el caso de la Comunidad Europea es el Reglamento (CE) nº 216/2008, que sustituye al Reglamento (CE) nº 1592/2002, así como sus disposiciones de aplicación y sus modificaciones.

21. El sistema comunitario queda plenamente reflejado en el texto propuesto, que establece una separación clara entre la certificación de los productos y elementos aeronáuticos y las organizaciones de diseño y fabricación de tales productos y elementos.

22. En lo que se refiere al mantenimiento, sobre la base de la experiencia positiva adquirida en las relaciones bilaterales entre Canadá y las JAA, la parte canadiense propuso rebasar lo dispuesto en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 216/2008, que prevé, al igual que el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1592/2002 anterior, que en el marco de un Acuerdo internacional, la AESA o las autoridades de los Estados miembros podrán expedir certificados basándose en certificados expedidos por las autoridades aeronáuticas de un tercer país. De hecho, las autoridades canadienses propusieron expedir aprobaciones en nombre de las organizaciones de mantenimiento de la AESA ubicadas en Canadá que realizan operaciones de mantenimiento en aeronaves y componentes diseñados en la CE, sin necesidad de que la Agencia expidiese sus propios certificados/aprobaciones, en función de certificados/aprobaciones expedidos por Transport Canada. Esa propuesta demostró la voluntad de la parte canadiense de alcanzar el pleno reconocimiento mutuo en materia de mantenimiento.

23. La Comisión considera que las disposiciones del artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 216/2008 no impiden a la Comunidad celebrar un Acuerdo internacional por el que los certificados expedidos por la autoridad competente del tercer país sean válidos de forma automática en la Comunidad.

Teniendo en mente este extremo, el Acuerdo prevé lo siguiente en materia de mantenimiento:

– Las Partes acuerdan que, a efectos del procedimiento aplicable a las operaciones de mantenimiento, el cumplimiento de la legislación aplicable sobre mantenimiento de una Parte y de los requisitos reglamentarios especificados en su Apéndice B1 equivale al cumplimiento de la legislación aplicable de la otra Parte.

– Las Partes acuerdan que, a efectos del procedimiento aplicable a las operaciones de mantenimiento, los procedimientos y las prácticas de certificación de las autoridades competentes de cada una de las Partes suponen una prueba equivalente del cumplimiento de los requisitos mencionados anteriormente.

– Las Partes acuerdan que, a efectos del procedimiento aplicable a las operaciones de mantenimiento, se consideran equivalentes las normas respectivas de las Partes sobre licencias otorgadas al personal de mantenimiento.

5.2. Medios eficaces para alcanzar los objetivos del mandato

24. El proyecto dispone que cada Parte reconocerá los resultados de certificación derivados de los procedimientos especificados de la otra cuando se hayan ajustado a las disposiciones de los anexos (artículo 3, apartado 1).

25. El proyecto reconoce el derecho de la autoridad reglamentaria de ambas Partes a expedir certificados que acrediten, en nombre de la otra Parte, la conformidad con el sistema de esta última (artículo 3, apartado 1).

26. El proyecto de Acuerdo garantiza la continuidad de la confianza mutua mediante el mecanismo adecuado: propone el establecimiento de un sistema permanente de cooperación y consulta que supone un aumento de la cooperación en materia de auditorías e inspecciones, de notificaciones y consultas rápidas sobre todos los asuntos incluidos en su ámbito de aplicación (artículo 8, sobre cooperación mutua, asistencia y transparencia).

5.3. Realización de consultas regulares y resolución rápida de controversias

27. El Acuerdo propuesto se ha concebido de tal forma que permita un funcionamiento cotidiano ágil y fluido en el que se solventen lo antes posible los problemas técnicos derivados de su aplicación. Para ello, se crea un Comité Conjunto de las Partes, así como Subcomités (Comité Sectorial Conjunto de Certificación y Comité Sectorial Conjunto de Mantenimiento), que responderán de sus actividades ante el Comité Conjunto de las Partes y controlarán la aplicación de los anexos. El Comité Conjunto y sus Subcomités ejercen funciones de consulta y mediación para garantizar un funcionamiento sin trabas del Acuerdo; constituyen un foro para la resolución de las diferencias que surjan entre las Partes (artículo 9 sobre el Comité Conjunto y puntos 2.2 del anexo 1 sobre certificación y 4.2 del anexo 2 sobre mantenimiento).

28. Corresponde al Comité Conjunto debatir y recomendar a las Partes las posibles modificaciones del Acuerdo y de sus anexos, así como elaborar los procedimientos de trabajo sobre cooperación reglamentaria para todas las actividades que no desarrollen los Subcomités. Así, los debates en ámbitos que no estén amparados por los dos anexos, pero estén regulados en la normativa comunitaria (por ejemplo, las operaciones de las aeronaves, las licencias o los dispositivos sintéticos de entrenamiento), podrán celebrarse de forma constructiva, abriendo camino para posibles modificaciones futuras del Acuerdo.

29. Puede solicitarse la celebración de consultas en cualquier momento (artículo 15). Ahora bien, las Partes deben procurar por todos los medios resolver los problemas técnicos al nivel más bajo posible, antes de que se conviertan en «controversias».

5.4. Mantenimiento de un alto nivel de confianza en el sistema de la otra Parte

30. Para mantener un alto nivel de confianza en el sistema de certificación de la aeronavegabilidad inicial y del mantenimiento de la misma de la otra Parte, la Comunidad y Canadá asumen determinadas obligaciones:

- Notificar a la otra Parte la identidad de la «autoridad competente». Para la Comunidad, esto supone una notificación a la parte canadiense de que la autoridad nacional de aviación ha superado con éxito una auditoría (de la AESA) y de que la auditoría indica que dicha autoridad cumple plenamente la legislación comunitaria, está familiarizada con los requisitos de la legislación canadiense en los ámbitos pertinentes y puede cumplir las obligaciones sobre certificación y mantenimiento que se derivan de los anexos (artículo 5, apartados 2 y 3).
- Garantizar, mediante auditorías periódicas, que las autoridades aeronáuticas nacionales notificadas como «autoridades competentes» a la otra Parte siguen pudiendo cumplir sus obligaciones de conformidad con el Acuerdo y sus anexos (artículo 5, apartado 5).

- Cooperar en el ámbito de la garantía de calidad y autorizar la participación de la otra Parte en inspecciones de normalización y en evaluaciones de conformidad de autoridades y empresas (artículo 5, apartado 6 y artículo 8, apartado 5).

- Intercambiar información en materia de seguridad (información disponible sobre accidentes, incidentes o sucesos (artículo 8, apartado 4) y garantizar la confidencialidad del intercambio (artículo 11).

- Notificar a la otra Parte todos los requisitos aplicables y consultarla puntualmente sobre cualquier cambio reglamentario u organizativo (artículo 8).

31. También radica en este punto la diferencia entre el presente Acuerdo y el Acuerdo entre la CE y los Estados Unidos de América sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil: Canadá no ha solicitado un proceso de fortalecimiento de la confianza consistente en inspecciones propias (o conjuntas) de la AESA o de las autoridades aeronáuticas nacionales como prerrequisito para la firma y la celebración del presente Acuerdo. Los Estados Unidos de América, por el contrario, insistieron en dos puntos: a) inspecciones de la AESA y de las autoridades aeronáuticas nacionales para incluirlas como autoridades competentes reconocidas en lo que se refiere a los dos anexos sobre certificación y mantenimiento; b) «*shadowing certification projects*», por los que la *Federal Aviation Administration* (FAA) de los Estados Unidos siguió varios proyectos de certificación para los certificados de tipo o certificados de tipo suplementarios realizados por la AESA, a fin de familiarizarse con los procedimientos de la Agencia, antes de poder firmar y celebrar el Acuerdo.

5.5. Medidas eficaces de salvaguardia

32. El proyecto de Acuerdo se ha concebido de tal modo que confiera a las Partes la flexibilidad necesaria para reaccionar inmediatamente ante problemas de seguridad o para imponer un mayor nivel de protección si se considera necesario para la seguridad (artículo 6). Para que ambas Partes puedan resolver este tipo de situaciones sin poner en peligro la validez del Acuerdo, se han previsto procedimientos específicos.

33. Ahora bien, si las Partes no pueden resolver de forma satisfactoria una situación determinada, el proyecto de Acuerdo establece, en primer lugar, la posibilidad de suspender el reconocimiento de los resultados de certificación de la autoridad competente con la que exista el desacuerdo (artículo 10) y, en segundo lugar, medios y procedimientos para denunciar el Acuerdo, íntegra o parcialmente (artículo 16, apartado 2).

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y Canadá sobre seguridad en la aviación civil

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, los artículos 80, apartado 2 y 133, apartado 4, leídos en relación con el artículo 300, apartado 2, párrafo primero, primera frase,

Vista la propuesta de la Comisión[3],

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad un Acuerdo sobre seguridad en la aviación civil con Canadá, de conformidad con la Decisión del Consejo que autorizaba a la Comisión a abrir negociaciones[4].

(2) Procede firmar el Acuerdo negociado por la Comisión, sin perjuicio de su posible celebración en una fecha posterior.

(3) Los Estados miembros deben tomar todas las medidas necesarias para garantizar que sus acuerdos bilaterales con Canadá en el mismo ámbito sean derogados en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Queda aprobada, en nombre de la Comunidad, la firma del Acuerdo entre la Comunidad Europea y Canadá sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil (en lo sucesivo, «el Acuerdo»), a reserva de la decisión del Consejo relativa a la celebración del Acuerdo. El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona o personas facultadas para firmar el Acuerdo en nombre de la Comunidad, sin perjuicio de su celebración.

---

[3] DO C … de …, p. … .

[4] SEC(2004) 213 final de 25.2.2004.

Hecho en Bruselas, el …

Por el Consejo
El Presidente

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y Canadá sobre seguridad en la aviación civil

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, los artículos 80, apartado 2 y 133, apartado 4, leídos en relación con el artículo 300, apartado 2, párrafo primero, primera frase, con el artículo 300, apartado 3, primer párrafo, y con el artículo 300, apartado 4,

Vista la propuesta de la Comisión[5],

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad un Acuerdo sobre seguridad en la aviación civil con Canadá, de conformidad con la Decisión del Consejo que autorizaba a la Comisión a abrir negociaciones.

(2) El Acuerdo fue firmado en nombre de la Comunidad, sin perjuicio de su posible celebración en una fecha posterior, de conformidad con la Decisión …/…/CE del Consejo … .

(3) Procede aprobar el Acuerdo.

(4) Es necesario establecer unos procedimientos para la participación de la Comunidad en los organismos conjuntos instaurados por el Acuerdo, así como para la adopción de determinadas decisiones relativas, en particular, a la modificación del Acuerdo y de sus anexos, la adición de nuevos anexos, la denuncia de anexos individuales, la celebración de consultas y la resolución de controversias, y la adopción de medidas de salvaguardia.

(5) Los Estados miembros deben tomar todas las medidas necesarias para garantizar que sus acuerdos bilaterales con Canadá en el mismo ámbito sean derogados en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo.

---

[5] DO C … de …, p. … .

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1) Se aprueba en nombre de la Comunidad el Acuerdo entre la Comunidad Europea y Canadá sobre seguridad en la aviación civil.

2) El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

3) Se autoriza al Presidente del Consejo a designar a la persona facultada para efectuar la notificación prevista en el artículo 16, apartado 1, del Acuerdo.

Artículo 2

1) En el Comité Conjunto de las Partes constituido con arreglo al artículo 9 del Acuerdo, la Comunidad estará representada por la Comisión Europea, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea y acompañada por las autoridades de aviación que representan a los Estados miembros.

2) La Comunidad estará representada en el Comité Sectorial Conjunto de Certificación mencionado en el apartado 2 del anexo A del Acuerdo y en el Comité Sectorial Conjunto de Mantenimiento mencionado en el apartado 4 del anexo B del Acuerdo por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, asistida por las Autoridades de Aviación directamente afectadas por los asuntos tratados en el orden del día de cada reunión.

Artículo 3

1) La Comisión determinará, previa consulta del comité especial designado por el Consejo, la posición adoptada por la Comunidad en el Comité Conjunto de las Partes en relación con los asuntos siguientes:

   – adopción o modificación de los procedimientos de reglamentación interna del Comité Conjunto de las Partes mencionado en el artículo 9, apartado 3, del Acuerdo.

2) La Comisión, previa consulta del comité especial mencionado en el apartado 1, podrá:

   – adoptar medidas de salvaguardia de conformidad con el artículo 6 del Acuerdo;

   – solicitar la celebración de consultas de conformidad con el artículo 15 del Acuerdo;

   – suspender el reconocimiento de resultados y rescindir dicha suspensión de conformidad con el artículo 10 del Acuerdo.

3) El Consejo decidirá por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión, sobre los asuntos siguientes:

– la adopción de anexos adicionales, conforme al artículo 16, apartado 5, del Acuerdo;

– cualquier otra modificación del Acuerdo que no se incluya en el ámbito de aplicación del apartado 1;

– la denuncia de anexos individuales, conforme al artículo 16, apartado 3, del Acuerdo.

Hecho en Bruselas, el …

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

ACUERDO

SOBRE SEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL
ENTRE
LA COMUNIDAD EUROPEA Y CANADÁ

La COMUNIDAD EUROPEA y CANADÁ (en lo sucesivo denominadas «las Partes»),

CONSIDERANDO que cada Parte ha determinado, mediante una larga práctica de intercambios técnicos y acuerdos bilaterales entre miembros de la Comunidad Europea (CE) y Canadá, que las normas y los sistemas de la otra Parte para la certificación de la aeronavegabilidad y la certificación medioambiental o para el reconocimiento de productos aeronáuticos civiles son suficientemente equivalentes a los suyos para que pueda alcanzarse un acuerdo.

RECONOCIENDO la tendencia emergente hacia el diseño, la producción y el intercambio multinacional de productos aeronáuticos civiles.

DESEANDO fomentar la seguridad de la aviación civil, así como la calidad medioambiental y la compatibilidad, y facilitar el intercambio de productos aeronáuticos civiles.

DESEANDO reforzar la cooperación y aumentar la eficiencia en asuntos relacionados con la seguridad de la aviación civil.

CONSIDERANDO que su cooperación puede contribuir de forma positiva al fomento de una mayor armonización internacional de normas y procesos.

CONSIDERANDO la posible reducción de la carga económica impuesta a la industria de la aviación y a los operadores por la duplicación de las inspecciones técnicas, evaluaciones y comprobaciones.

RECONOCIENDO el beneficio mutuo que supone mejorar los procedimientos para el reconocimiento mutuo de las aprobaciones y comprobaciones en materia de aeronavegabilidad, protección medioambiental, instalaciones de mantenimiento de las aeronaves y mantenimiento de la aeronavegabilidad.

RECONOCIENDO que dicho reconocimiento mutuo debe garantizar la conformidad con las reglamentaciones técnicas o las normas aplicables equivalente a la que garantizan sus propios procedimientos.

RECONOCIENDO que dicho reconocimiento mutuo requiere asimismo la confianza en la fiabilidad permanente de las evaluaciones de conformidad de la otra Parte.

RECONOCIENDO los compromisos respectivos de las Partes en virtud de acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales en materia de seguridad y compatibilidad medioambiental de la aviación civil.

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1

Objetivos

Los objetivos del presente Acuerdo son:

a) Establecer, de conformidad con la legislación vigente en cada Parte, principios y acuerdos que permitan el reconocimiento mutuo de las aprobaciones expedidas por las autoridades competentes de ambas Partes en los ámbitos amparados por el presente Acuerdo, tal como se especifica en el artículo 4.

b) Permitir a las Partes adaptarse a la tendencia emergente hacia el carácter multinacional del diseño, la fabricación, el mantenimiento y el intercambio de productos aeronáuticos civiles, lo que incluye el interés común de las Partes por la seguridad y la calidad medioambiental de la aviación civil.

c) Fomentar la cooperación para respaldar los objetivos de seguridad y calidad medioambiental.

d) Fomentar y facilitar el intercambio continuo de servicios y productos aeronáuticos civiles.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

a) «Aprobación de aeronavegabilidad», la conclusión de que el diseño o el cambio de diseño de un producto aeronáutico civil cumple las normas que establece la legislación vigente en cualquiera de las Partes o de que un producto se ajusta a un diseño del que se ha comprobado que cumple las citadas normas y se encuentra en condiciones seguras de funcionamiento.

b) «Producto aeronáutico civil», una aeronave civil, o motor de aeronave, hélice o subconjunto, equipo, componente o elemento que se instale o se haya de instalar en ella.

c) «Autoridad competente», una entidad u organismo público, designado como autoridad competente por una de las Partes a efectos del presente Acuerdo, y facultado legalmente para evaluar la conformidad, certificar y controlar el uso o la venta de servicios o productos aeronáuticos civiles en el ámbito de competencia de una Parte, y que puede adoptar medidas de ejecución a fin de que dichos productos o servicios comercializados en su ámbito de competencia cumplan los requisitos legales aplicables.

d) «Requisitos operativos relacionados con el diseño», los requisitos operativos o medioambientales que afectan a las características de diseño del producto o a los

datos sobre el diseño relacionados con las operaciones o el mantenimiento del producto y que lo hacen apto para un tipo de operación determinado.

e) «Aprobación medioambiental», la conclusión de que un producto aeronáutico civil cumple las normas que establece la legislación aplicable vigente de una de las Partes en materia de ruido y/o de emisión de gases.

f) «Mantenimiento», la realización de una inspección (excepto de una inspección previa al vuelo), revisión general, reparación, conservación y sustitución de componentes, equipos o elementos de un producto aeronáutico civil con el fin de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad del mismo, incluida la incorporación de las modificaciones y excluido el diseño de las reparaciones o modificaciones.

g) «Supervisión», la vigilancia periódica por una de las autoridades competentes para determinar el cumplimiento permanente de las normas aplicables pertinentes.

h) «Agente técnico», en el caso de Canadá, la organización canadiense responsable de la aviación civil y, en el de la Comunidad Europea, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA).

Artículo 3

Obligaciones generales

1. Tal como se especifica en los anexos del presente Acuerdo, que forman parte integrante del mismo, cada Parte aceptará o reconocerá los resultados de los procedimientos especificados que se utilicen para evaluar la conformidad con sus medidas legislativas, reglamentarias y administrativas especificadas, presentados por las autoridades competentes de la otra Parte, entendiéndose que los procedimientos de evaluación de la conformidad utilizados garantizarán, a satisfacción de la Parte receptora, la conformidad con las medidas legales, reglamentarias y administrativas aplicables de dicha Parte, equivalentes a la garantía que ofrecen los procedimientos de la Parte receptora.

2. El apartado 1 de este artículo sólo se aplicará cuando hayan concluido las disposiciones transitorias que puedan incluirse en los anexos del presente Acuerdo.

3. El presente Acuerdo no implicará el reconocimiento mutuo de las normas o reglamentaciones técnicas de las Partes ni, salvo que se especifique lo contrario en el mismo, el reconocimiento mutuo de la equivalencia de normas o reglamentaciones técnicas.

4. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo se interpretará como una limitación de la autoridad de una Parte para determinar, mediante sus medidas legislativas, reglamentarias y administrativas, el nivel de protección que considera adecuado para la seguridad, el medio ambiente, ni para cualquier riesgo incluido en el ámbito del anexo aplicable del presente Acuerdo.

5. Los resultados obtenidos por personas delegadas u organizaciones aprobadas, autorizadas por la legislación aplicable de una de las Partes para obtener esos mismos resultados en calidad de autoridad competente, tendrán la misma validez que los resultados obtenidos por la propia autoridad competente a efectos del presente Acuerdo. La entidad de una Parte, responsable de la aplicación del presente Acuerdo, tal como se define en el artículo 7, puede, en determinadas ocasiones, y previa notificación a su contraparte en la

otra Parte, interactuar directamente con una persona delegada u organización aprobada de dicha otra Parte.

Artículo 4

Ámbito de aplicación general

1. El presente Acuerdo se aplicará a:

   a) las aprobaciones de aeronavegabilidad y la supervisión de productos aeronáuticos civiles;

   b) el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio;

   c) la aprobación y supervisión de las instalaciones de producción y fabricación;

   d) la aprobación y supervisión de las instalaciones de mantenimiento;

   e) la aprobación medioambiental y la comprobación medioambiental de los productos aeronáuticos civiles; y

   f) las actividades de cooperación correspondientes.

2. Cuando la Comunidad Europea ejerza su competencia en materia de operaciones aéreas, expedición de licencias a la tripulación de vuelo y aprobación de dispositivos sintéticos de entrenamiento, las Partes podrán adoptar anexos adicionales específicos para cada ámbito, incluidas disposiciones transitorias, de conformidad con el procedimiento indicado en el artículo 16.

Artículo 5

Autoridades competentes

1. Si una entidad se considera apta en virtud de la legislación de una de las Partes, será reconocida como autoridad competente por la otra Parte, tras haber sido sometida a auditoría por su Parte a fin de determinar que:

   a) cumple plenamente la legislación de su Parte,

   b) está familiarizada con los requisitos de la otra Parte, para el tipo y el ámbito de certificación para los que se presentó y

   c) es capaz de ejercer las obligaciones contenidas en los anexos.

2. Una Parte notificará a la otra Parte la identidad de la autoridad competente una vez haya superado con éxito la auditoría. La otra Parte podrá impugnar la conformidad o la competencia técnica de dicha autoridad competente, de conformidad con el apartado 6 del presente artículo.

3. Se considerará que las entidades mencionadas en los apéndices 1 y 2 cumplen las disposiciones del apartado 1 del presente artículo en lo que se refiere a la aplicación de los

anexos A y B, respectivamente, en el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo.

4. Las Partes garantizarán que sus autoridades competentes tienen y mantienen la capacidad de evaluar adecuadamente la conformidad de los productos y de las organizaciones, tal como se estipula en los anexos del presente Acuerdo. A este respecto, las Partes garantizarán que sus autoridades competentes están sujetas periódicamente a una auditoría o evaluación.

5. Las Partes procederán a las consultas necesarias para garantizar que se mantiene la confianza en los procedimientos de evaluación de la conformidad. Dichas consultas podrán incluir la participación de una Parte en las auditorías periódicas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad o con otro tipo de evaluaciones de las autoridades competentes de la otra Parte.

6. En caso de que una Parte impugne la conformidad o la competencia técnica de una autoridad competente, la Parte en desacuerdo notificará por escrito a la otra Parte su desacuerdo en cuanto a la conformidad o la competencia técnica de la autoridad competente de que se trate, así como su intención de suspender el reconocimiento de los resultados de dicha autoridad competente. Dicha impugnación se ejercerá de forma objetiva y razonada.

7. Cualquier impugnación notificada de conformidad con el apartado 6 del presente artículo será debatida en el Comité Conjunto creado en virtud del artículo 9, que podrá decidir suspender el reconocimiento de los resultados de dicha autoridad competente o exigir la comprobación de su competencia técnica. En principio, dicha comprobación será efectuada de forma oportuna por la Parte que tenga jurisdicción sobre la autoridad competente en cuestión, pero podrá ser efectuada conjuntamente por las Partes si así lo deciden.

8. Si el Comité Conjunto no ha podido resolver una impugnación notificada de conformidad con el apartado 6 del presente artículo en un plazo de treinta días a partir de su notificación, la Parte en desacuerdo podrá suspender el reconocimiento de los resultados de la autoridad competente en cuestión, si bien reconocerá los resultados que dicha autoridad competente haya establecido antes de esa fecha de notificación. Dicha suspensión podrá mantenerse vigente hasta que el Comité Conjunto resuelva el asunto.

Artículo 6

Medidas de salvaguardia

1. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará como una limitación de la facultad de que gozan las Partes para adoptar todas las medidas adecuadas con carácter inmediato siempre que exista un riesgo razonable de que un producto o servicio puede:

   a) comprometer la salud o la seguridad de las personas;

   b) incumplir las medidas legislativas, reglamentarias o administrativas aplicables de las Partes en aplicación del presente Acuerdo; o

   c) incumplir en cualquier otra forma un requisito determinado en el anexo aplicable del presente Acuerdo.

2. Si una de las Partes toma medidas con arreglo al apartado 1 del presente artículo, informará por escrito a la otra Parte en un plazo de quince días hábiles, indicando las razones que lo justifican.

Artículo 7

Comunicaciones

1. Las Partes acuerdan que las comunicaciones entre ambas para la aplicación del presente Acuerdo estarán a cargo:

   a) en lo que se refiere a los asuntos técnicos, de los agentes técnicos;

   b) para todos los demás asuntos:

      – en el caso de Canadá: del Ministerio de Transportes;

      – en el caso de la Comunidad Europea: de la Comisión Europea y de las autoridades competentes de los Estados miembros, según proceda.

2. Tras la firma del presente Acuerdo, las Partes se comunicarán los puntos de contacto pertinentes.

Artículo 8

Cooperación mutua, asistencia y transparencia

1. Cada Parte garantizará que la otra Parte sea informada de todas sus leyes, reglamentos, normas y requisitos, así como de su sistema de certificación.

2. Las Partes se notificarán las revisiones significativas propuestas a sus leyes, reglamentos, normas y requisitos pertinentes, así como a sus sistemas de certificación, siempre que dichas revisiones incidan en el presente Acuerdo. En toda la medida de lo posible, se brindarán la oportunidad de presentar observaciones respecto de dichas revisiones, y tendrán en cuenta tales observaciones.

3. Si procede, las Partes elaborarán procedimientos en materia de cooperación reglamentaria y transparencia para todas las actividades que desempeñen al amparo del presente Acuerdo.

4. De conformidad con su legislación vigente, las Partes acuerdan intercambiar, previa petición y a su debido tiempo, información sobre los accidentes, incidentes o sucesos relacionados con los asuntos a que se refiere el presente Acuerdo.

5. A efectos de investigación y resolución de asuntos relacionados con la seguridad por medio de la cooperación mutua, las Partes se autorizarán la participación en las respectivas inspecciones y auditorías sobre la base de muestreos o realizarán inspecciones y auditorías conjuntas, si procede.

Artículo 9

Comité Conjunto de las Partes

1. Se crea un Comité Conjunto, integrado por representantes de cada Parte. El Comité Conjunto será responsable de garantizar el funcionamiento efectivo del presente Acuerdo y se reunirá de forma periódica para evaluar la efectividad de su aplicación

2. El Comité Conjunto podrá considerar cualquier asunto relacionado con el funcionamiento y la aplicación del presente Acuerdo. Se encargará, en especial, de lo siguiente:

   a) examinar y adoptar las medidas adecuadas en lo que se refiere a las impugnaciones, tal como se indica en el artículo 5;

   b) resolver los asuntos relacionados con la aplicación y ejecución del presente Acuerdo, incluidos los asuntos que no hayan sido resueltos en el Comité Sectorial Conjunto creado en virtud del anexo pertinente;

   c) estudiar vías para mejorar el funcionamiento del presente Acuerdo y formular las recomendaciones pertinentes a las Partes para su modificación;

   d) estudiar modificaciones específicas de los anexos;

   e) coordinar, si procede, la elaboración de anexos adicionales;

   f) adoptar, si procede, procedimientos de trabajo en materia de cooperación reglamentaria y transparencia para todas las actividades mencionadas en el artículo 4 que no hayan sido desarrollados por los Comités Sectoriales Conjuntos.

3. El Comité Conjunto elaborará su reglamento interno en el plazo de un año tras la entrada en vigor del presente Acuerdo.

Artículo 10

Suspensión de las obligaciones de reconocimiento mutuo

1. Una Parte podrá suspender, íntegra o parcialmente, sus obligaciones especificadas en un anexo del presente Acuerdo en el supuesto de que:

   a) la otra Parte incumpla sus obligaciones especificadas en dicho anexo del presente Acuerdo; o

   b) una o varias de sus propias autoridades competentes no pueda aplicar requisitos nuevos o adicionales adoptados por la otra Parte en el ámbito cubierto por dicho anexo del presente Acuerdo; o

   c) la otra Parte no mantenga las medidas y los medios jurídicos y reglamentarios necesarios para aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Antes de suspender sus obligaciones, la Parte solicitará consultas, con arreglo al artículo 15. Si las consultas no resuelven un desacuerdo relativo a uno de los anexos, cualquiera de las Partes podrá notificar a la otra su intención de suspender los resultados en

materia de cumplimiento de la normativa y las aprobaciones adoptadas en virtud del anexo sobre las que existe desacuerdo. Esta notificación se efectuará por escrito y expondrá las razones de la suspensión.

3. La suspensión surtirá efecto treinta días después de la fecha de la notificación a no ser que, antes del final de dicho período, la Parte que inició la suspensión notifique por escrito a la otra Parte la retirada de la notificación. La suspensión no afectará a la validez de las conclusiones en materia de cumplimiento de la normativa, los certificados y las aprobaciones realizadas por los agentes técnicos o las autoridades competentes de la Parte en cuestión con anterioridad a la fecha en que surtió efecto la suspensión. Las suspensiones que ya hayan entrado en vigor podrán ser rescindidas de inmediato mediante un canje de notas efectuado a tal efecto por las Partes.

Artículo 11

Confidencialidad

1. Las Partes acuerdan mantener, de conformidad con sus legislaciones respectivas, el carácter confidencial de las informaciones recibidas de la otra Parte en el marco del presente Acuerdo.

2. En particular, de conformidad con su legislación, las Partes se abstendrán de divulgar las informaciones recibidas de la otra Parte en el marco del presente Acuerdo que constituyan secretos de fabricación, información comercial o financiera de carácter confidencial o información relacionada con una investigación en curso, e impedirán que las autoridades competentes las divulguen. Para ello, este tipo de información se considerará confidencial y se indicará como tal.

3. Una Parte o una autoridad competente podrá, previa información a la otra Parte o a una autoridad competente de la misma, designar los elementos informativos que considere que no deben divulgarse.

4. Las Partes tomarán todas las precauciones razonablemente necesarias para impedir la divulgación no autorizada de la información recibida en el marco del presente Acuerdo.

Artículo 12

Recuperación de costes

1. Ninguna de las Partes impondrá tasas o recargos a personas físicas o jurídicas cuyas actividades estén reguladas por el presente Acuerdo en lo que se refiere a los servicios de evaluación de la conformidad amparados por el presente Acuerdo y prestados por la otra Parte.

2. Cada Parte procurará garantizar que cualquier tasa o recargo impuesto por su agente técnico a personas físicas o jurídicas cuyas actividades estén reguladas por el presente Acuerdo sea justo, razonable y proporcional a los servicios de certificación y supervisión prestados y no suponga un obstáculo al comercio.

3. El agente técnico de cada Parte podrá recuperar mediante tasas y recargos impuestos a personas físicas o jurídicas cuyas actividades estén reguladas por el presente Acuerdo los

costes derivados de la aplicación del anexo aplicable y de las auditorías e inspecciones realizadas con arreglo al artículo 5, apartado 5, y al artículo 8, apartado 5.

Artículo 13

Otros acuerdos

1. Salvo disposición contraria en los anexos, las obligaciones establecidas en los acuerdos celebrados por cualquiera de las Partes con un tercer país que no sea Parte del presente Acuerdo no tendrán carácter vinculante ni efectos para la otra Parte en términos de reconocimiento de los resultados de los procedimientos de evaluación de la conformidad en el tercer país.

2. Tras su entrada en vigor, el presente Acuerdo sustituirá a los acuerdos bilaterales sobre seguridad en la aviación suscritos entre Canadá y los Estados miembros de la Unión Europea en todos los asuntos amparados por el mismo.

3. El presente Acuerdo no afectará a los derechos y obligaciones de las Partes en el marco de cualquier otro Acuerdo internacional.

Artículo 14

Ámbito de aplicación territorial

Salvo disposición contraria en los anexos del presente Acuerdo, éste se aplicará a los territorios en los que es de aplicación el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y en las condiciones previstas en dicho Tratado, por un lado, y al territorio de Canadá, por otro.

Artículo 15

Consultas y resolución de desacuerdos

1. Una Parte podrá solicitar de la otra la celebración de consultas respecto de cualquier asunto relacionado con el presente Acuerdo. La otra Parte responderá con prontitud a la solicitud y las consultas se celebrarán en una fecha acordada por las Partes en el plazo de cuarenta y cinco días.

2. Las Partes se esforzarán por resolver los posibles desacuerdos en el terreno de la cooperación a que se refiere el presente Acuerdo al nivel técnico más bajo posible mediante la celebración de consultas y según las disposiciones contenidas en los anexos del presente Acuerdo.

3. En el supuesto de que un desacuerdo no sea resuelto tal como se indica en el apartado 2 del presente artículo, cualquiera de los agentes técnicos podrá remitirlo al Comité Conjunto de las Partes, que debatirá el asunto.

Artículo 16

Entrada en vigor, denuncia y modificación

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota del Canje de Notas Diplomáticas en que las Partes se comuniquen la conclusión de los procedimientos internos necesarios para su entrada en vigor. El Acuerdo seguirá vigente hasta su denuncia por cualquiera de las Partes.

2. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo en cualquier momento mediante notificación por escrito a la otra Parte con un preaviso de seis meses, salvo que dicho aviso de denuncia haya sido retirado de común acuerdo por las Partes antes de la expiración de este plazo.

3. Si una Parte se propone modificar el Acuerdo suprimiendo uno o varios anexos y manteniendo los demás, las Partes procurarán modificar el presente Acuerdo mediante consenso, de conformidad con los procedimientos que establece el presente artículo. A falta de tal consenso, el Acuerdo vencerá transcurridos seis meses desde la fecha de aviso, salvo acuerdo contrario de las Partes.

4. Las Partes podrán modificar el presente Acuerdo mediante acuerdo mutuo por escrito. Cualquier modificación del presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última notificación escrita de las Partes en la que se comunique la conclusión de los procedimientos internos necesarios para su entrada en vigor.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4 del presente artículo, las Partes podrán decidir modificar los anexos existentes o añadir anexos nuevos mediante un Canje de Notas Diplomáticas entre las Partes. Estas modificaciones entrarán en vigor en las condiciones que establezca el Canje de Notas Diplomáticas.

6. Tras la denuncia del presente Acuerdo, cada Parte mantendrá la validez de todas las aprobaciones de aeronavegabilidad, aprobaciones medioambientales o certificados expedidos en virtud del mismo antes de su denuncia, siempre que sigan cumpliendo las leyes y los reglamentos vigentes de dicha Parte.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes debidamente autorizados han firmado el presente Acuerdo HECHO en doble ejemplar en …, el … de 2008, en las lenguas alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana y sueca, siendo cada una de estas versiones igualmente auténtica.

POR LA COMUNIDAD EUROPEA / POR CANADÁ

_____ / _____

Apéndice 1

Lista de autoridades competentes que se considera cumplen lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, en lo que se refiere al anexo A

1. Autoridades competentes en lo que se refiere a la aprobación de diseños

para Canadá: la organización canadiense responsable de aviación civil

para la Comunidad Europea: la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

2. Autoridades competentes en lo que se refiere a la supervisión de la producción

para Canadá: la organización canadiense responsable de aviación civil

para la Comunidad Europea: la Agencia Europea de Seguridad Aérea

las autoridades competentes de los Estados miembros.

Apéndice 2

Autoridades competentes de los 27 Estados miembros de la UE que se considera cumplen lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, en lo que se refiere al anexo B

.

ANEXO A

.

Procedimiento para la certificación de productos aeronáuticos civiles

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1. El presente procedimiento (en lo sucesivo denominado «el procedimiento») se aplica a lo siguiente:

1.1.1. Reconocimiento mutuo de las conclusiones en cuanto al cumplimiento en materia de diseño, requisitos medioambientales y requisitos operativos relacionados con el diseño de los productos aeronáuticos civiles, formuladas por el agente técnico de la Parte que actúa en calidad de representante autorizado del Estado de diseño.

1.1.2. Reconocimiento mutuo de la conclusión de que los productos aeronáuticos civiles cumplen los requisitos de ambas Partes, en lo que se refiere a aeronavegabilidad y medio ambiente, para la importación. Reconocimiento mutuo de las aprobaciones de cambios de diseño y de diseños de reparación de productos aeronáuticos civiles realizados bajo de la autoridad de una de las Partes.

1.1.3. Cooperación y asistencia en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves en servicio.

1.2. A efectos de este procedimiento, se entenderá por:

a) «Certificado de aptitud autorizado», la declaración de una persona u organización en el ámbito de competencia de la Parte exportadora de que un producto aeronáutico civil, que no sea una aeronave completa, es un producto de fabricación nueva o se entrega tras una operación de mantenimiento.

b) «Certificado de aeronavegabilidad para la exportación», la declaración de exportación de una persona u organización en el ámbito de competencia de la Parte exportadora de que una aeronave completa, también en el ámbito de competencia de la Parte exportadora, cumple los requisitos de aeronavegabilidad y los requisitos medioambientales notificados por la Parte importadora.

c) «Parte exportadora», Parte de la que se exporta un producto aeronáutico civil.

d) «Parte importadora», Parte en la que se importa un producto aeronáutico civil.

2. COMITÉ SECTORIAL CONJUNTO DE CERTIFICACIÓN

2.1. Composición

2.1.1. Se crea un Comité Sectorial Conjunto de Certificación. Dicho Comité incluirá representantes de cada Parte responsable a nivel de dirección para:

2.1.1.1. la certificación de productos aeronáuticos civiles;

2.1.1.2. la producción, si se trata de personas distintas de las incluidas en el punto 2.1.1.1.;

2.1.1.3. las normas y reglamentos de certificación y

2.1.1.4. las inspecciones internas de normalización o los sistemas de control de la calidad.

2.1.2. Podrá ser invitada a este Comité cualquier otra persona, previa decisión conjunta de las Partes, que pueda facilitar el cumplimiento del mandato del Comité Sectorial Conjunto de Certificación.

2.1.3. El Comité Sectorial Conjunto de Certificación establecerá su reglamento interno.

2.2. Mandato

2.2.1. El Comité Sectorial Conjunto de Certificación se reunirá al menos una vez al año para garantizar la aplicación y el funcionamiento efectivos de este procedimiento y le corresponderá, entre otras funciones:

a) pronunciarse, si procede, sobre procedimientos de trabajo que faciliten el proceso de certificación;

b) pronunciarse, si procede, sobre estándares técnicos a efectos del punto 3.3.7 de este procedimiento;

c) evaluar los cambios reglamentarios de cada Parte para garantizar que se actualizan los requisitos de certificación;

d) elaborar, si procede, propuestas para el Comité Conjunto en lo que se refiere a las modificaciones de este procedimiento, que no sean las mencionadas en el punto 2.2.1, letra b);

e) garantizar que las Partes compartan una comprensión común de este procedimiento;

f) garantizar que las parten apliquen este procedimiento de forma coherente;

g) resolver cualquier diferencia sobre asuntos técnicos que se derive de la interpretación o de la aplicación de este procedimiento, incluidas las diferencias que puedan surgir sobre la determinación de las bases de certificación o la aplicación de condiciones especiales, exenciones y desviaciones;

h) organizar, si procede, la participación mutua de las Partes en la normalización interna y el sistema de control de calidad respectivos;

i) determinar, si procede, puntos de contacto responsables de la certificación de cada producto aeronáutico civil importado o exportado entre las Partes; y

j) desarrollar medios efectivos de cooperación, asistencia e intercambio de información en materia de normas de seguridad y medio ambiente y sistemas de certificación, para reducir al mínimo las diferencias entre las Partes.

2.2.2. Si el Comité Sectorial Conjunto de Certificación no consigue resolver las diferencias con arreglo al punto 2.2.1, letra g), remitirá el asunto al Comité Conjunto y garantizará la aplicación de la decisión alcanzada por dicho Comité.

3. APROBACIÓN DE DISEÑO

3.1. Disposiciones generales

3.1.1. El presente procedimiento se refiere a la aprobación de diseño y a los cambios de diseño de: certificados de tipo, certificados de tipo suplementarios, reparaciones, partes y equipos.

3.1.2. Para su aplicación, las Partes acuerdan que la demostración de capacidad de una organización de diseño para asumir sus responsabilidades está suficientemente controlada por una de las Partes y responde a las posibles diferencias en cuanto a los requisitos específicos de la otra Parte.

3.1.3. La solicitud de aprobación de diseño se presentará a la Parte importadora por medio de la Parte exportadora, si procede.

3.1.4. Los organismos responsables de la aplicación de esta sección 3 sobre aprobación de diseño serán los agentes técnicos.

3.2. Base de certificación

3.2.1. Para expedir un certificado de tipo, la Parte importadora recurrirá a las normas aplicables a un producto similar suyo, vigentes en el momento en que se solicitó de la Parte exportadora el certificado de tipo original.

3.2.2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.2.5 y para aprobar un cambio de diseño o un diseño de reparación, la Parte importadora especificará un cambio en la base de certificación que establece el punto 3.2.1 si considera adecuado dicho cambio para el cambio de diseño o el diseño de reparación.

3.2.3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.2.5, la Parte importadora especificará cualquier condición especial que aplique o tenga previsto aplicar a características nuevas o inusuales de un diseño de producto que no esté cubierto por las normas de aeronavegabilidad y las normas medioambientales aplicables.

3.2.4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.2.5, la Parte importadora especificará cualquier excepción o desviación de las normas aplicables.

3.2.5. Al especificar condiciones especiales, exenciones, desviaciones o cambios en la base de certificación, la Parte importadora tendrá en cuenta los de la Parte exportadora y no exigirá más de los productos de la Parte exportadora de lo que exigiría a un producto

similar suyo. La Parte importadora notificará a la Parte exportadora cualquiera de estas condiciones especiales, exenciones, desviaciones o cambios de la base de certificación.

3.3. Proceso de certificación

3.3.1. La Parte exportadora facilitará a la Parte importadora toda la información que ésta necesite para familiarizarse y mantenerse al corriente de los distintos productos aeronáuticos civiles y de su certificación.

3.3.2. Para cada aprobación de diseño, las Partes elaborarán un programa de certificación, basado en los procedimientos de trabajo determinados por el Comité Sectorial Conjunto de Certificación, si procede.

3.3.3. La Parte importadora expedirá su certificado de tipo o su certificado de tipo suplementario para una aeronave, motor o hélice si:

a) la Parte exportadora ha expedido su propio certificado;

b) la Parte exportadora certifica a la Parte importadora que el diseño de tipo de un producto cumple la base de certificación que se indica en el apartado 3.2; y

c) todos los asuntos planteados durante el proceso de certificación se han resuelto.

3.3.4. Los cambios en el diseño de tipo de un producto aeronáutico civil para el que la Parte importadora ha expedido un certificado de tipo se aprobarán del siguiente modo:

3.3.4.1. La Parte exportadora clasificará los cambios de diseño en dos categorías de conformidad con los procedimientos de trabajo que haya determinado el Comité Sectorial Conjunto de Certificación.

3.3.4.2. Para la categoría de cambios de diseño que requieren la participación de la Parte importadora, ésta aprobará los cambios de diseño tras la recepción de una declaración escrita de la Parte exportadora de que los cambios de diseño cumplen la base de certificación que establece el apartado 3.2. Para cumplir las obligaciones de este punto, la Parte exportadora podrá facilitar declaraciones individuales para cada cambio de diseño o declaraciones colectivas para listas de cambios de diseño aprobados.

3.3.4.3. Para todos los demás cambios de diseño, la aprobación de la Parte exportadora constituirá una aprobación válida de la Parte importadora, sin ninguna acción adicional.

3.3.5. Los cambios en el diseño de un producto aeronáutico civil para el que la Parte importadora haya expedido un certificado de tipo suplementario se aprobarán del siguiente modo:

3.3.5.1. La Parte exportadora clasificará los cambios de diseño en dos categorías, de conformidad con los procedimientos de trabajo que haya determinado el Comité Sectorial Conjunto de Certificación.

3.3.5.2. Para la categoría de cambios de diseño que requieren la participación de la Parte importadora, ésta aprobará los cambios de diseño tras la recepción de una declaración escrita de la Parte exportadora de que los cambios de diseño cumplen la base de certificación que establece el apartado 3.2. Para cumplir las obligaciones de este punto, la

Parte exportadora podrá facilitar declaraciones individuales para cada cambio de diseño o declaraciones colectivas para listas de cambios de diseño aprobados.

3.3.5.3. Para todos los demás cambios de diseño, la aprobación de la Parte exportadora constituirá una aprobación válida de la Parte importadora, sin ninguna acción adicional.

3.3.6. Los diseños de reparación de un producto aeronáutico civil para el que la Parte importadora haya expedido un certificado de tipo se aprobarán del siguiente modo:

3.3.6.1. La Parte exportadora clasificará los diseños de reparación en dos categorías, de conformidad con los procedimientos de trabajo que haya determinado el Comité Sectorial Conjunto de Certificación.

3.3.6.2. Para la categoría de cambios de diseño que requieran la participación de la Parte importadora, ésta aprobará los diseños tras la recepción de una declaración escrita de la Parte exportadora de que los diseños de reparación cumplen la base de certificación que establece el apartado 3.2. Para cumplir las obligaciones de este punto, la Parte exportadora podrá facilitar declaraciones individuales para cada diseño de reparación importante o declaraciones colectivas para listas de diseños de reparación aprobados.

3.3.6.3. Para todos los demás diseños de reparación, la aprobación de la Parte exportadora constituirá una aprobación válida de la Parte importadora, sin ninguna acción adicional.

3.3.7. Para las partes y equipos aprobados en función de estándares técnicos decididos por el Comité Sectorial Conjunto de Certificación de conformidad con el apartado 2.2 de este procedimiento, la aprobación de partes y equipos expedida por la Parte exportadora será reconocida por la Parte importadora como equivalente a sus propias aprobaciones expedidas con arreglo a su legislación y sus procedimientos.

3.4. Requisitos operativos relacionados con el diseño

3.4.1. La Parte importadora, previa solicitud de la Parte exportadora, dará indicaciones a ésta de los requisitos operativos vigentes relacionados con el diseño.

3.4.2. La Parte importadora determinará con la Parte exportadora, ya sea en cada caso concreto o mediante la elaboración de una lista de requisitos operativos relacionados con el diseño específicos y vigentes para determinadas categorías de productos y/o de operaciones, los requisitos operativos relacionados con el diseño para los que aceptará la certificación escrita y la declaración de conformidad de la Parte exportadora.

3.5. Mantenimiento de la aeronavegabilidad

3.5.1. Ambas Partes cooperarán en el análisis de los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad en los accidentes e incidentes relacionados con productos aeronáuticos civiles a los que se aplique el presente Acuerdo que puedan suscitar interrogantes sobre la aeronavegabilidad de dichos productos.

3.5.2. En relación con productos aeronáuticos civiles diseñados o fabricados en su ámbito de competencia, la Parte exportadora determinará cualquier acción adecuada que sea necesaria para corregir situaciones de inseguridad del diseño de tipo que puedan ser descubiertas después de la puesta en servicio de un producto aeronáutico civil, incluidas acciones respecto de equipos diseñados y/o fabricados por un proveedor subcontratado a un contratista principal en el territorio bajo jurisdicción de la Parte exportadora.

3.5.3. En relación con productos aeronáuticos civiles diseñados o fabricados en su ámbito de competencia, la Parte exportadora asistirá a la Parte importadora para determinar cualquier acción que la Parte importadora considere necesaria para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos.

3.5.4. Cada Parte informará a la otra de todas las directivas obligatorias sobre aeronavegabilidad u otras acciones que considere necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de productos aeronáuticos civiles diseñados o fabricados en el ámbito de competencia de una de las Partes y cubiertos por el presente Acuerdo.

4. APROBACIÓN DE PRODUCCIÓN

4.1. Para la aplicación del presente procedimiento, las Partes acuerdan que la demostración de la capacidad de una organización de producción de asumir el control y la garantía de calidad de la producción de productos aeronáuticos civiles sea objeto de un control suficiente, mediante la supervisión de dicha organización por una autoridad competente de cualquiera de las Partes, para responder a las posibles diferencias en los requisitos específicos de la otra Parte.

4.2. Si, bajo la supervisión reglamentaria de una Parte, una aprobación de producción incluye centros e instalaciones de fabricación en el territorio de la otra Parte o en un tercer país, la primera Parte seguirá siendo responsable de la vigilancia y de la supervisión de dichos centros e instalaciones de fabricación.

4.3. Las Partes podrán solicitar asistencia de la autoridad de aviación civil de un tercer país en el cumplimiento de sus funciones reglamentarias de supervisión y vigilancia si una aprobación de una de las Partes ha sido expedida o prorrogada mediante una disposición o un acuerdo oficial con dicho tercer país.

4.4. Los organismos responsables de la aplicación de esta sección 4 sobre las aprobaciones de producción serán las autoridades competentes a que se refiere el artículo 5 del Acuerdo.

5. APROBACIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN

5.1. Consideraciones generales

5.1.1. La Parte exportadora expedirá aprobaciones de la aeronavegabilidad para la exportación de productos aeronáuticos civiles exportados a la Parte importadora en las condiciones que se definen en los apartados 5.2 y 5.3.

5.1.2. La Parte importadora aceptará las aprobaciones de la aeronavegabilidad para la exportación expedidas por la Parte exportadora de conformidad con los apartados 5.2 y 5.3.

5.1.3. La Parte importadora reconocerá que la identificación de las partes y equipos con las marcas específicas que requiera la legislación de la Parte exportadora cumple sus propios requisitos legales.

5.2. Certificados de aeronavegabilidad para la exportación

5.2.1. Aeronaves nuevas

5.2.1.1. En el caso de las aeronaves nuevas, la Parte exportadora expedirá, por medio de su autoridad competente responsable para la aplicación del presente procedimiento, un certificado de aeronavegabilidad para la exportación, en la que certifique que la aeronave:

a) cumple un diseño de tipo aprobado por la Parte importadora de conformidad con este procedimiento;

b) reúne las condiciones para un funcionamiento seguro, incluida la conformidad con las directivas de aeronavegabilidad aplicables de la Parte importadora, notificadas por dicha Parte;

c) cumple todos los requisitos adicionales prescritos por la Parte importadora, notificados por dicha Parte.

5.2.2. Aeronaves usadas

5.2.2.1. En el caso de las aeronaves usadas para la que la Parte importadora haya expedido una aprobación de diseño, la Parte exportadora expedirá, por medio de su autoridad competente responsable de la supervisión del certificado de aeronavegabilidad de dicha aeronave, un certificado de aeronavegabilidad para la exportación que certifique que la aeronave:

a) cumple un diseño de tipo aprobado por la Parte importadora de conformidad con este procedimiento;

b) reúne las condiciones para un funcionamiento seguro, incluida la conformidad con todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables de la Parte importadora, notificadas por dicha Parte;

c) ha sido objeto de un mantenimiento adecuado durante su ciclo de utilización, con los procedimientos y métodos aprobados, según se demuestra en la documentación de mantenimiento; y

d) cumple todos los requisitos adicionales prescritos por la Parte importadora, notificados por dicha Parte.

5.2.2.2. En el caso de las aeronaves usadas fabricadas en su ámbito de competencia, cada Parte acuerda asistir a la otra Parte, previa solicitud, para la obtención de información sobre:

a) la configuración de la aeronave en el momento en que salió del fabricante; y

b) las instalaciones posteriores en la aeronave que haya aprobado.

5.2.2.3. Las Partes aceptan asimismo los respectivos certificados de aeronavegabilidad para la exportación de aeronaves usadas fabricadas y/o ensambladas en un tercer país, siempre que se hayan cumplido las condiciones de las letras a) a d) del punto 5.2.2.1.

5.2.2.4. La Parte importadora podrá solicitar la documentación de inspecciones y mantenimiento que incluya, entre otros puntos, lo siguiente:

a) el original o la copia compulsada del certificado de aeronavegabilidad para la exportación o su equivalente, expedido por la Parte exportadora;

b) documentación que confirme que todas las revisiones, los cambios importantes y las reparaciones se efectuaron de conformidad con los requisitos aprobados o aceptados por la Parte exportadora; y

c) documentación de mantenimiento y datos en el diario de navegación que atestigüen que la aeronave usada ha sido mantenida de forma adecuada durante su ciclo de utilización, de conformidad con los requisitos del programa de mantenimiento aprobado.

5.3. Certificado de aptitud autorizado

5.3.1. Nuevos motores y hélices

5.3.1.1. La Parte importadora sólo aceptará el certificado de aptitud autorizado de la Parte exportadora sobre un nuevo motor o hélice si el certificado indica que dicho motor o hélice:

a) cumple un diseño de tipo aprobado por la Parte importadora de conformidad con este procedimiento;

b) reúne las condiciones para un funcionamiento seguro, incluida la conformidad con las directivas de aeronavegabilidad aplicables de la Parte importadora, notificadas por dicha Parte; y

c) cumple todos los requisitos adicionales prescritos por la Parte importadora, notificados por dicha Parte.

5.3.1.2. La Parte exportadora exportará todos los nuevos motores y hélices con un certificado de aptitud autorizado expedido de conformidad con su legislación y sus procedimientos.

5.3.2. Nuevos subconjuntos, partes y equipos

5.3.2.1. La Parte importadora sólo aceptará el certificado de aptitud autorizado de la Parte exportadora sobre un nuevo subconjunto, parte (incluida una parte modificada y/o sustituida) o equipo si el certificado indica que dicho subconjunto o parte:

a) cumple los datos de diseño aprobados por la Parte importadora;

b) reúne las condiciones para un funcionamiento seguro; y

c) cumple todos los requisitos adicionales prescritos por la Parte importadora, notificados por dicha Parte.

5.3.2.2. La Parte exportadora exportará todas las nuevas partes con un certificado de aptitud autorizado expedido de conformidad con su legislación y sus procedimientos.

6. ASISTENCIA TÉCNICA

6.1. Las Partes, si procede por medio de sus autoridades competentes, se facilitarán asistencia técnica mutua, previa solicitud.

6.2. La asistencia puede incluir, entre otros puntos, los siguientes aspectos:

6.2.1. Determinación de cumplimiento:

a) verificación de pruebas;

b) realización de inspecciones de cumplimiento y conformidad;

c) revisión de informes y

d) obtención de datos.

6.2.2. Control y supervisión:

a) presenciar la inspección de primer producto de los componentes;

b) supervisar los controles de procesos especiales;

c) realizar inspecciones por muestreo de partes que se fabrican en serie;

d) supervisar las actividades de las personas delegadas u organizaciones aprobadas a que se refiere el artículo 3, apartado 5, del Acuerdo;

e) investigar las dificultades de servicio; y

f) evaluar y supervisar los sistemas de calidad de la producción.

Anexo B

Procedimiento aplicable a las operaciones de mantenimiento

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este procedimiento (en lo sucesivo denominado «el procedimiento») se aplica al reconocimiento mutuo de los resultados en el ámbito del mantenimiento de las aeronaves, tanto para las aeronaves como para los elementos destinados a ser instalados en ellas.

2. NORMATIVA APLICABLE

Las Partes acuerdan que, a efectos de este procedimiento, el cumplimiento de la legislación aplicable de una Parte en materia de mantenimiento y de los requisitos reglamentarios especificados en el Apéndice B1 de este procedimiento equivale al cumplimiento de la legislación aplicable de la otra Parte.

Las Partes acuerdan que, a efectos de este procedimiento, las prácticas y los procedimientos de certificación de las autoridades competentes de cada una de las Partes suponen una prueba equivalente de cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado anterior.

Las Partes acuerdan que, a efectos de este procedimiento, se consideran equivalentes las normas respectivas de las Partes sobre licencias del personal de mantenimiento.

3. DEFINICIONES

A efectos de este procedimiento, se entenderá por:

a) «aeronave»: máquina que puede sostenerse en la atmósfera a partir de reacciones del aire distintas de las reacciones del aire contra la superficie de la tierra;

b) «elemento»: un motor, hélice, componente o equipo;

c) «aeronave de gran tamaño»: aeronave clasificada como aeroplano con una masa máxima de despegue superior a 5700 kg, o un helicóptero multimotor; y

d) «modificación»: un cambio que afecte a la construcción, configuración, prestaciones, características medioambientales o limitaciones operativas de un producto aeronáutico civil.

4. COMITÉ SECTORIAL CONJUNTO DE MANTENIMIENTO

4.1. Composición

4.1.1. Se crea un Comité Sectorial Conjunto de Mantenimiento. Incluirá representantes de cada Parte responsable a nivel de dirección para:

a) la aprobación de las organizaciones de mantenimiento;

b) la aplicación de la legislación y de las normas sobre organizaciones de mantenimiento;

c) las inspecciones internas de normalización o los sistemas de control de la calidad.

4.1.2. Previa decisión conjunta de las Partes, cualquier otra persona que pueda facilitar el cumplimiento del mandato del Comité Sectorial Conjunto de Mantenimiento podrá ser invitada a ese Comité.

4.1.3. El Comité Sectorial Conjunto de Mantenimiento establecerá su reglamento interno.

4.2. Mandato

4.2.1. El Comité Sectorial Conjunto de Mantenimiento se reunirá al menos una vez al año para garantizar la aplicación y el funcionamiento efectivos del presente procedimiento y, entre otras funciones, le corresponderá:

a) evaluar los cambios reglamentarios de las Partes para garantizar que sigan vigentes los requisitos detallados en el apéndice B1 de este procedimiento;

b) garantizar que las Partes compartan una comprensión común del presente procedimiento;

c) garantizar que las parten apliquen este procedimiento de forma coherente;

d) resolver cualquier diferencia sobre asuntos técnicos que se derive de la interpretación o de la aplicación de este procedimiento, incluidas las diferencias que puedan surgir de la interpretación o de la aplicación de este procedimiento;

e) organizar, si procede, la participación mutua de las Partes en la normalización interna y el sistema de control de calidad respectivos; y

f) elaborar, si procede, propuestas para el Comité Conjunto sobre modificaciones de este procedimiento.

4.2.2. Si el Comité Sectorial Conjunto de Mantenimiento no consigue resolver las diferencias con arreglo al punto 4.2.1, letra d), de este procedimiento, remitirá el asunto al Comité Conjunto y garantizará la aplicación de la decisión alcanzada por dicho Comité.

5. APROBACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

5.1. Se exigirá de cualquier organización de mantenimiento de una Parte que haya sido certificada por una de sus autoridades competentes para realizar funciones de mantenimiento que disponga de un suplemento a su manual de mantenimiento para cumplir los requisitos del apéndice B de este procedimiento. Cuando se haya demostrado que el suplemento cumple los requisitos del apéndice B1, la autoridad competente mencionada expedirá una aprobación que acredite el cumplimiento de los requisitos aplicables de la otra Parte y que especifique el alcance de las tareas que la organización de mantenimiento puede desempeñar en aeronaves matriculadas en la otra Parte. Ese conjunto de habilitaciones y limitaciones no excederá de lo incluido en su propio certificado.

5.2. La aprobación expedida de conformidad con el apartado 5.1 por la autoridad competente de una Parte será notificada a la otra y constituirá una aprobación válida para la otra Parte, sin ninguna acción adicional.

5.3. El reconocimiento de un certificado de aprobación con arreglo al apartado 5.2 se aplicará a la organización de mantenimiento en su sede principal, así como en los demás lugares en los que ejerza su actividad, indicados en el manual correspondiente y sujetos a la supervisión de una autoridad competente.

5.4. Las Partes podrán solicitar asistencia de la autoridad de aviación civil de un tercer país en el cumplimiento de sus funciones reglamentarias de supervisión y vigilancia si una aprobación ha sido expedida o prorrogada por ambas Partes mediante una disposición o un acuerdo oficial con dicho tercer país.

5.5. Por medio de su autoridad competente, una Parte deberá notificar con prontitud a la otra cualquier cambio en el alcance de las aprobaciones que haya expedido de conformidad con el apartado 5.1, incluidas la revocación o la suspensión de la aprobación.

6. INCUMPLIMIENTO

6.1. Cada Parte comunicará a la otra los incumplimientos graves de la legislación aplicable o de cualquier condición establecida en este procedimiento que menoscabe la capacidad de una organización aprobada por la otra Parte en el desempeño de las actividades de mantenimiento con arreglo a este procedimiento. Tras dicha notificación, la otra Parte realizará las investigaciones necesarias e informará a la Parte notificante de todas las medidas que haya adoptado en un plazo de quince días hábiles.

6.2. En caso de desacuerdo entre las Partes sobre la efectividad de la medida tomada, la Parte notificante podrá solicitar de la otra Parte que tome medidas

inmediatas para evitar que la organización desempeñe funciones de mantenimiento en productos aeronáuticos civiles bajo su supervisión reglamentaria. Si la otra Parte no adopta medida alguna en el plazo de quince días hábiles a petición de la Parte notificante, las facultades otorgadas a la autoridad competente de la otra Parte en virtud de este procedimiento se suspenderán hasta que el Comité Conjunto resuelva el asunto de forma satisfactoria, con arreglo a lo dispuesto en el Acuerdo. A la espera de la decisión al respecto del Comité Conjunto, la Parte notificante podrá adoptar cualquier medida que considere necesaria para evitar que la organización desempeñe funciones de mantenimiento en los productos aeronáuticos civiles bajo su supervisión reglamentaria.

6.3. Los organismos responsables de la comunicación en lo que se refiere a esta sección 6 serán los agentes técnicos.

7. ASISTENCIA TÉCNICA

7.1. Las Partes, si procede por medio de sus autoridades competentes, se facilitarán asistencia mutua en materia de evaluación técnica, previa solicitud.

7.2. La asistencia puede incluir los siguientes aspectos, entre otros:

a) control e información en materia de cumplimiento continuo de los requisitos descritos en este procedimiento por organizaciones de mantenimiento en el ámbito de competencia de una de las Partes;

b) realización de investigaciones e información al respecto; y

c) evaluación técnica.

Apéndice B1

Requisitos reglamentarios específicos

El reconocimiento por una Parte de una organización de mantenimiento en el ámbito de competencia de la otra en virtud de la sección 5 de este procedimiento se basará en el hecho de que la organización de mantenimiento adopte un suplemento a su manual de mantenimiento que, como mínimo, prevea lo siguiente:

a) una declaración de compromiso firmada por el gerente responsable que obligue a la organización a cumplir el manual y su suplemento;

b) que la organización cumplirá las órdenes de servicio del cliente, teniendo especialmente en cuenta las directivas de aeronavegabilidad, las modificaciones y las reparaciones solicitadas, así como el requisito de que las piezas utilizadas hayan sido fabricadas o mantenidas por organizaciones aceptables para la otra Parte;

c) que el cliente que expide la orden de servicio obtuvo la aprobación de la autoridad competente adecuada para cualquier dato de diseño de las modificaciones y reparaciones;

d) que la aptitud del producto aeronáutico civil se ajusta a la legislación aplicable y a los requisitos reglamentarios;

e) que se informará a la otra Parte y al cliente de cualquier producto aeronáutico civil en el ámbito de competencia de la otra Parte que no reúna las condiciones de aeronavegabilidad.