COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.10.2008
COM(2008) 615 definitivo

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile

(presentate dalla Commissione)

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

1. Il 25 febbraio 2004 la Commissione ha chiesto al Consiglio l'autorizzazione a condurre negoziati con il Canada sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale.

2. Il 21 aprile 2004 il Consiglio ha concesso l'autorizzazione, dando al contempo istruzioni alla Commissione affinché tali negoziati fossero condotti in conformità ad una serie di direttive, e ha designato un comitato speciale incaricato di assisterla in tale compito.

3. L'autorizzazione concessa alla Commissione prevedeva un accordo sul riconoscimento reciproco dei risultati incentrato principalmente su due aspetti:

   (a) veloce rilascio della certificazione necessaria affinché i prodotti progettati, fabbricati, modificati o riparati nell'ambito del controllo a norma di legge di una Parte possano essere registrati o utilizzati nell'ambito del controllo a norma di legge dell'altra Parte,

   (b) la manutenzione degli aeromobili immatricolati o utilizzati nell'ambito del controllo a norma di legge di una Parte deve essere assicurata da organismi soggetti al controllo a norma di legge dell'altra Parte.

4. Gli obiettivi perseguiti prioritariamente dalle direttive di negoziato consistevano nell'agevolare gli scambi di beni e servizi contemplati dall'accordo, limitare, per quanto possibile, la duplicazione delle valutazioni, dei test e dei controlli ai soli casi di significative differenze regolamentari e nel fare affidamento sul sistema di certificazione di una delle due Parti ai fini della verifica della conformità ai requisiti dell'altra Parte.

5. Per conseguire tali obiettivi le direttive di negoziato avevano individuato le seguenti modalità:

   – ravvicinare progressivamente i requisiti e le procedure regolamentari delle due Parti;

   – rafforzare la fiducia reciproca nei rispettivi sistemi di certificazione delle Parti, sulla base dell'esperienza acquisita nella cooperazione fra il Canada e le Autorità aeronautiche comuni (JAA), per consentire alle autorità competenti degli Stati membri di adempiere, per conto della competente autorità canadese (Transport Canada - TCCA), ai compiti loro incombenti ai fini dell'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008, che ha sostituito le norme comuni sulla sicurezza aerea, in virtù delle quali è stata istituita la Agenzia europea per la sicurezza aerea (regolamento n. 1592/2002);

   – fare in modo che ciascuna delle Parti abbia la certezza che le autorità di regolamentazione dell'altra Parte siano in grado di effettuare in modo

soddisfacente le necessarie valutazioni di conformità e di esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle norme necessaria ai fini del rilascio delle proprie approvazioni;

– rafforzare la cooperazione mediante consultazioni periodiche tra le Parti per assicurare un funzionamento soddisfacente dell'Accordo, in particolare mediante l'introduzione di appositi meccanismi di cooperazione volti a verificare, su base reciproca, il mantenimento dell'idoneità e della capacità degli organismi di regolamentazione partecipanti all'attuazione dell'accordo;

– istituire un sistema di monitoraggio continuato del funzionamento dell'accordo e in particolare dei suoi allegati, che ne formano parte integrante, e garantire una gestione efficiente dell'accordo da parte di un comitato misto composto da rappresentanti di entrambe le Parti, incaricato di trovare e proporre soluzioni tempestive a qualsiasi problema derivante dall'applicazione dell'Accordo.

2. IL PROCESSO DI NEGOZIAZIONE

6. I negoziati con il Canada si sono incentrati sui meccanismi atti a garantire la reciproca accettazione delle autorizzazioni che certificano l'aeronavigabilità degli aeromobili e dei loro componenti e attrezzature di bordo, nonché le certificazioni di idoneità degli organismi che partecipano alla loro progettazione, produzione e manutenzione. Tali certificazioni sarebbero rilasciate da una o l'altra delle Parti in applicazione di determinate procedure in materia di aeronavigabilità e di manutenzione. Nel corso dei negoziati le Parti hanno deciso di specificare i particolari di tali procedure in allegati separati dell'accordo.

7. Il testo dell'accordo e degli allegati è stato siglato dalla Commissione e da Transport Canada a Bruxelles il 25 aprile 2007. Dato che la controparte canadese era allora impegnata in un processo di riorganizzazione delle proprie procedure interne di audit e del sistema di controllo della sorveglianza, la Commissione e l'EASA hanno chiesto che venisse dimostrata, attraverso un dialogo diretto ad accrescere la fiducia reciproca, l'efficienza delle nuove procedure, in particolare nel campo della manutenzione e della sorveglianza degli organismi di manutenzione, prima che le Parti procedessero al perfezionamento delle rispettive procedure interne ai fini della firma dell'accordo.

8. Nell'ambito del processo di rafforzamento della fiducia reciproca, si sono tenute numerose riunioni fra l'EASA e il TCCA per la preparazione del materiale di orientamento nel settore della manutenzione e delle connesse attività di valutazione tecnica fra i due agenti tecnici. La Comunità e il Canada hanno già potuto acquisire esperienza e fiducia nel sistema canadese attraverso una agevole ed efficace cooperazione nell'ambito delle JAA sulla base di un accordo di lavoro. Era pertanto necessario capire e valutare in quale grado le modifiche previste da Transport Canada avrebbero influenzato il suo sistema di gestione della sicurezza e l'applicazione dell'accordo e, più precisamente, il mantenimento della fiducia fra le Parti.

9. Le modifiche alle procedure interne di audit e al sistema di controllo della sorveglianza di Transport Canada verrebbero introdotte in due fasi:

– la prima fase ha consistito in un'analisi della situazione in termini di sicurezza delle imprese sotto il controllo regolamentare di Transport Canada, basata su una valutazione dei rischi e delle necessità, sotto il profilo delle capacità, dell'autorità per garantire una corretta attuazione ed applicazione dei requisiti regolamentari senza incidere sulle procedure di sorveglianza vigenti;

– la seconda fase sarebbe utilizzata per introdurre modifiche laddove queste sarebbero opportune, sulla base dell'esperienza acquisita e dei risultati della valutazione dei rischi effettuata nel corso della prima fase.

10. Dato che le modifiche previste potrebbero avere potenzialmente un impatto sulla attività di manutenzione e sull'esercizio della sorveglianza da parte delle autorità canadesi sulle società di manutenzione situate in Canada, sono state effettuate diverse presentazioni all'EASA della nuova impostazione seguita da TCCA in materia di sorveglianza delle imprese (basata sulla valutazione dei rischi e i sistemi di gestione della sicurezza), precisamente a Colonia il 23 e 24 aprile 2007 e a Praga il 6 giugno 2007. Queste presentazioni hanno dimostrato che le modifiche nel corso della prima fase hanno portato a risultati positivi indiscussi in quanto hanno permesso alle autorità di migliorare le priorità nella ripartizione delle proprie risorse, avendo valutato i rischi delle imprese sotto il loro controllo regolamentare e potendo quindi intervenire in maniera mirata. Tali presentazioni sono state seguite da una visita (dal 17 al 22 settembre 2007) ad Ottawa di un team di standardizzazione dell'EASA. Nel corso della visita, oltre a vari chiarimenti forniti da TCCA in merito all'esercizio della sorveglianza, l'EASA ha effettuato un'ispezione MIST (*maintenance international standardisation* (standardizzazione internazionale della manutenzione) diretta ad approfondire la nuova impostazione di TCCA. Essendo rimaste immutate la periodicità delle ispezioni di mantenimento dell'aeronavigabilità e della manutenzione nel corso della prima fase, la visita ha confermato i positivi risultati ottenuti dalle modifiche apportate al sistema canadese.

11. La prima fase è ancora in corso. Durante le varie riunioni fra EASA e Transport Canada, l'Agenzia ha potuto manifestare la propria sostanziale soddisfazione per il fatto che il sistema attuato da TCCA Canada ha fornito un livello di sicurezza equivalente a quello comunitario. Per poter essere in grado di anticipare e gestire meglio eventuali modifiche delle ispezioni agli organismi di manutenzione, che possano essere introdotte nel corso della seconda fase, EASA e TCCA utilizzeranno il comitato misto di settore sulla manutenzione, istituito dall'accordo, per fare in modo che permanga sempre la fiducia nei rispettivi sistemi di sorveglianza.

3. BASE GIURIDICA DELL'ACCORDO

12. Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, l'eliminazione degli ostacoli tecnici agli scambi rientra nell'ambito di applicazione della politica commerciale comune, definita all'articolo 133, paragrafo 1, del trattato CE e quindi nella competenza esclusiva della Comunità[1].

[1] Parere 1/94, OMC, Racc. [1994] pag. I-5267, paragrafo 33. Coerentemente alla giurisprudenza, gli accordi di reciproco riconoscimento dei prodotti sono generalmente conclusi sulla base dell'articolo 133 CE. Cfr., ad esempio, la decisione 1999/78/CE del Consiglio, del 22 giugno 1998, relativa alla

13. Inoltre, con l'entrata in vigore, nel settembre 2002, del regolamento (CE) n. 1592/2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza nell'aviazione (EASA), poi sostituito dal regolamento (CE) n. 216/2008[2], la Comunità ha raggiunto l'armonizzazione interna dei settori disciplinati dal suddetto regolamento: l'aeronavigabilità iniziale e continua (compresa la manutenzione) e la compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici. Il regolamento è stato integrato da una serie di provvedimenti di attuazione (regolamenti n. 1702/2003 e n. 2042/2003 della Commissione) che stabiliscono i requisiti e le procedure che i richiedenti, i titolari di certificato e le autorità devono seguire per assicurare il costante rispetto delle disposizioni e degli obiettivi essenziali del regolamento di base. L'Accordo proposto incide sulla pertinente legislazione comunitaria ai sensi della giurisprudenza AETR.

14. Pertanto, la Commissione ritiene che la Comunità disponga della competenza esclusiva per concludere l'accordo sulla base dell'articolo 133, paragrafo 4, e dell'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE.

4. STRUTTURA DELL'ACCORDO

15. In linea di massima, l'Accordo negoziato presenta la struttura di un accordo "classico" nel settore della sicurezza aerea, vale a dire di un accordo "BASA" (*Bilateral Aviation Safety Agreement*), acronimo con il quale sono indicati gli accordi vigenti tra gli Stati membri e il Canada. Come in tutti gli accordi BASA, l'accordo si basa sulla rispettiva fiducia di ciascuna delle Parti nel sistema vigente presso l'altra Parte e sulla comparazione delle differenze regolamentari. Pertanto, l'accordo comporta obbligazioni e prevede modalità di collaborazione tra le autorità di esportazione e le autorità di importazione di modo che queste ultime possano rilasciare propri certificati su prodotti, parti o impianti aeronautici senza dover ripetere tutti i controlli effettuati dall'autorità di esportazione, nonché le procedure volte alla composizione delle controversie per la modifica dell'accordo.

16. I mezzi per conseguire le finalità dell'accordo, vale a dire cooperare e accettare reciprocamente i risultati delle certificazioni emesse dall'altra Parte in materia di aeronavigabilità e manutenzione (metodi, campo di applicazione tanto per i prodotti che per i servizi, differenze regolamentari - denominate anche "condizioni speciali" nel gergo del settore) sono enunciati negli allegati dell'accordo.

17. Il progetto di accordo si differenzia dai BASA vigenti tra Stati membri e paesi terzi, compreso il Canada. Nel caso dei BASA esistenti, il contenuto degli allegati forma generalmente oggetto di accordi separati, concordati a livello delle autorità dell'aviazione civile e che non hanno il carattere vincolante di un trattato. Generalmente, tali accordi sono denominati "MIP" (*Maintenance implementation procedures*/Procedure di esecuzione relative alla manutenzione) e "IPA"

---

conclusione di un accordo sul reciproco riconoscimento tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America. GU L 31 del 4.2.1999.

[2] Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE, GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

(*Implementing Procedures for Airworthiness*/Procedure di esecuzione relative all'aeronavigabilità). L'entrata in vigore delle disposizioni di un accordo BASA può avvenire, in pratica, soltanto dopo la firma di un IPA e/o MIP, giacché questi sono i testi che definiscono le modalità per conseguire gli obiettivi stabiliti nell'accordo BASA. Fin dall'avvio dei negoziati le due Parti hanno concordato che le procedure specifiche che consentono ad entrambe le Parti di riconoscere reciprocamente i risultati delle certificazioni nelle due aree – certificazioni di progettazione e di produzione e approvazioni di imprese di manutenzione – sarebbero state illustrate negli allegati che sarebbero egualmente vincolanti per entrambe le Parti e diventerebbero parti integrali dell'Accordo.

18. Il progetto di accordo offre alle Parti la possibilità di esaminare le modalità per migliorare ulteriormente il funzionamento dell'accordo e di fare raccomandazioni per eventuali modifiche inclusa l'aggiunta di nuovi allegati all'accordo adottati attraverso il comitato misto. Esso lascia le Parti libere di scegliere le modalità per modificare l'accordo e i suoi allegati con la stessa procedura di modifica che si conclude con la notifica di una Parte all'altra dell'avvenuto espletamento delle proprie procedure interne per l'entrata in vigore di una modifica convenuta di comune accordo. In particolare, quando l'oggetto della modifica è costituito da emendamenti agli allegati esistenti o dall'aggiunta di nuovi allegati, le Parti possono concordare di modificare l'accordo attraverso un semplice scambio di Note diplomatiche.

19. Inoltre, il progetto di accordo rappresenta un evidente vantaggio per la Comunità in quanto esso stabilisce il riconoscimento reciproco dei risultati della certificazione in tutte le aree dell'aeronavigabilità per tutti gli Stati membri. Va osservato che, attualmente, solo 6 Stati membri hanno concluso un accordo bilaterale con il Canada che disciplina la certificazione di prodotto. Finora, Transport Canada ha inoltre riconosciuto i risultati delle amministrazioni europee, specialmente quando avvengono sotto gli auspici delle JAA, per quanto riguarda il rilascio delle loro approvazioni. Reciprocamente, le JAA hanno verificato il sistema canadese e concordato "contratti di esternalizzazione" con l'amministrazione canadese che specificano le procedure da seguire per consentire alle JAA di raccomandare l'accettazione dei suoi risultati da Parte di autorità che sono membri JAA. La stessa impostazione prevale per le approvazioni di imprese di manutenzione dove esistono solo 6 accordi formali. Anche in quest'area, è stato concluso un accordo di "esternalizzazione" fra Transport Canada e le JAA che permette il riconoscimento da Parte delle sue autorità membri dei centri di riparazione canadesi (imprese di manutenzione) sotto la sorveglianza dell'amministrazione canadese. Attualmente non esistono accordi che disciplinano la certificazione ambientale dei prodotti aeronautici.

5. CONTENUTO DELL'ACCORDO

5.1. Definizione chiara dei diritti e degli obblighi di entrambe le Parti

20. L'Accordo non intende andare oltre a quanto consentito dalle rispettive legislazioni delle Parti. La normativa applicabile per la Comunità europea è il regolamento (CE) n. 216/2008 che ha sostituito il regolamento (CE) n. 1592/2002 e le relative misure attuative incluse le eventuali modifiche.

21. Il sistema comunitario si riflette pienamente nel testo proposto, che stabilisce una chiara separazione dei compiti concernenti la certificazione di prodotti e componenti aeronautici, da un lato, e la certificazione delle imprese attive nella progettazione e fabbricazione di tali prodotti e componenti, dall'altro.

22. Per quanto riguarda la manutenzione, sulla base di una buona esperienza nelle relazioni bilaterali fra il Canada e le JAA, la controparte canadese ha proposto di andare oltre il rinvio dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008, che prevede, come in precedenza l'equivalente articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1592/2002, che nel quadro di un accordo internazionale, i certificati possano essere rilasciati dall'EASA o dalle autorità di Stati membri sulla base di certificati rilasciati da autorità di paesi terzi. In effetti, le autorità canadesi hanno proposto di rilasciare autorizzazioni, a nome dell'EASA, di imprese di manutenzione situate in Canada che effettuano la manutenzione su aeromobili e loro parti progettati nella CE, senza la necessità che l'Agenzia debba rilasciare i propri certificati/autorizzazioni sulla base di certificati/autorizzazioni rilasciati da Transport Canada. Tale proposta dimostra la volontà della controparte canadese di arrivare al completo riconoscimento reciproco nel settore della manutenzione.

23. La Commissione ritiene che il disposto dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 non impedisca alla Comunità di concludere un accordo internazionale in base al quale i certificati rilasciati dalla autorità competente del paese terzo acquistano automaticamente validità anche nella Comunità.

Su questa base, nell'area della manutenzione, l'accordo prevede quanto segue:

– le Parti decidono che, ai fini della procedura di manutenzione, la conformità alla legislazione applicabile in materia di manutenzione di una delle Parti, unitamente ai requisiti regolamentari specificati all'appendice B1, equivale a conformità alla legislazione applicabile dell'altra Parte;

– le Parti concordano che, ai fini della procedura di manutenzione, le rispettive autorità competenti delle Parti per le pratiche e procedure di certificazione, forniscono una prova di conformità equivalente ai requisiti indicati sopra;

– le Parti concordano che, ai fini della procedura di manutenzione, i criteri rispettivi delle Parti attinenti alle licenze del personale addetto alla manutenzione sono considerati equivalenti.

5.2. Modalità chiare per conseguire gli obiettivi del mandato

24. Il progetto dispone che una Parte riconosce i risultati di conformità ottenuti da procedure specifiche dell'altra Parte quando siano state espletate in applicazione delle disposizioni contenute negli allegati (articolo 3, paragrafo 1)

25. Il progetto riconosce il diritto delle autorità di regolamentazione di entrambe le Parti di rilasciare certificati attestanti la conformità al sistema dell'altra Parte per conto di quest'ultima (articolo 3, paragrafo 1).

26. Il progetto di accordo assicura il mantenimento della reciproca fiducia attraverso un meccanismo idoneo che prevede un sistema di cooperazione e consultazione continue mediante una collaborazione rafforzata nell'ambito di verifiche, ispezioni,

notificazioni e consultazioni tempestive su tutte le questioni che rientrano nel suo campo di applicazione (articolo 8, relativo alla cooperazione reciproca, all'assistenza e alla trasparenza).

5.3. Consultazioni periodiche e risoluzione rapida delle controversie

27. Il progetto di accordo è concepito in modo da poter funzionare quotidianamente senza ostacoli e poter risolvere il più rapidamente possibile i problemi tecnici derivanti dalla sua applicazione. A questo fine viene istituito un Comitato misto delle Parti, nonché dei sottocomitati (il comitato misto di settore per la certificazione e il comitato misto di settore per la manutenzione), incaricati di riferire al Comitato misto delle Parti e di monitorare l'applicazione degli allegati. Il Comitato misto e i sottocomitati espletano entrambi funzioni consultive e di mediazione, in modo da garantire il corretto funzionamento dell'accordo, costituendo una sede per la soluzione delle controversie che possono insorgere tra le Parti (articolo 9, Comitato misto, nonché punto 2.2 dell'allegato 1 relativo alla certificazione e punto 4.2 dell'allegato 2 relativo alla manutenzione).

28. Il Comitato misto ha il compito di discutere e raccomandare alle Parti eventuali emendamenti all'accordo e ai suoi allegati e sviluppare procedure di lavoro su cooperazione e trasparenza regolamentari per tutte le attività che non sono sviluppate dai sottocomitati. In questo modo, le discussioni in quelle aree che non rientrano nei due allegati, ma sono disciplinate dal diritto comunitario (ad esempio, attività aeronautica, licenze o metodi di formazione con simulatore) possono avvenire in modo costruttivo in modo da preparare la strada ad eventuali future modifiche dell'accordo.

29. In qualsiasi momento può essere richiesta una consultazione (articolo 15). Nondimeno, le Parti devono adoperarsi al fine di risolvere le questioni tecniche al livello più basso possibile prima che si trasformino in "controversie".

5.4. Mantenere un livello elevato di fiducia nei rispettivi sistemi

30. Per mantenere un elevato grado di fiducia reciproco nei rispettivi sistemi di certificazione dell'aeronavigabilità iniziale e continua, la Comunità e il Canada assumono determinati obblighi:

- notificare alla controparte l'identità della "autorità competente"; per la Comunità questo comporta la notifica alla Parte canadese che una autorità aeronautica nazionale ha superato una verifica (dell'EASA) e che da tale verifica risulta che l'autorità in questione rispetta pienamente la legislazione comunitaria, che ha adeguata conoscenza dei requisiti della legislazione canadese nei settori pertinenti e che è in grado di espletare gli obblighi in materia di certificazione e manutenzione derivanti dagli allegati (articolo 5, paragrafo 2 e 3);

- accertarsi, attraverso verifiche periodiche, che le autorità aeronautiche nazionali che sono state notificate alla controparte come "autorità competenti" conservino la capacità di ottemperare agli obblighi che ad esse derivano dall'accordo e i suoi allegati (articolo 5, paragrafo 5);

- cooperare nell'ambito della garanzia di qualità e consentire la reciproca partecipazione alle ispezioni di standardizzazione e alle reciproche valutazioni di conformità (autorità e imprese) (articolo 5, paragrafo 6 e articolo 8, paragrafo 5);

- scambiare dati sulla sicurezza, cioè le informazioni disponibili su incidenti, contrattempi o inconvenienti (articolo 8, paragrafo 4) e assicurare l'opportuna riservatezza delle informazioni scambiate (articolo 11);

- notificare alla controparte tutti i requisiti applicabili e consultarsi reciprocamente e tempestivamente in merito alle modifiche regolamentari e organizzative (articolo 8).

31. In questo settore risiede inoltre la differenza fra il presente accordo e quello stipulato tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile: il Canada non ha richiesto una iniziativa per sviluppare la fiducia reciproca consistente in ispezioni proprie (o miste) all'EASA o alle autorità aeronautiche nazionali come condizione per la firma e la conclusione dell'accordo. Gli Stati Uniti d'America, al contrario, hanno insistito per a) avere la possibilità di effettuare ispezioni dell'EASA e delle autorità aeronautiche nazionali allo scopo di includerle, come autorità competenti riconosciute, nei due allegati sulla certificazione e la manutenzione; b) poter "accompagnare i progetti di certificazione", ottenendo per la US FAA la possibilità di seguire una serie di progetti di certificati di omologazione e di certificati supplementari di omologazione, eseguiti dall'EASA, per familiarizzarsi con le procedure seguite dall'Agenzia, prima della firma e della conclusione dell'accordo.

5.5. Efficaci misure di salvaguardia

32. Il progetto di accordo è concepito in modo da offrire alle Parti la flessibilità necessaria per poter reagire con tempestività a problemi di sicurezza o per imporre un maggiore livello di protezione, qualora esse lo ritengano necessario ai fini della sicurezza (articolo 6). Per consentire alle Parti di affrontare situazioni di questo tipo senza mettere a repentaglio la validità dell'accordo, sono previste procedure specifiche.

33. Tuttavia, se le Parti non riescono a trovare una soluzione soddisfacente per una determinata situazione, il progetto di accordo prevede, anzitutto, la possibilità di sospendere il riconoscimento dei risultati dell'autorità competente contestata (articolo 10) e, in secondo luogo, mezzi e procedure da applicare per la denuncia parziale o integrale dell'accordo (articolo 16, paragrafo 2).

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2 e l'articolo 133, paragrafo 4, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo punto, prima frase,

vista la proposta della Commissione[3],

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha negoziato, per conto della Comunità, un Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile con il Canada, in conformità della decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare negoziati[4].

(2) È necessario firmare l'Accordo negoziato dalla Commissione, fatta salva la sua eventuale conclusione in data successiva.

(3) Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i loro accordi bilaterali con il Canada aventi lo stesso oggetto si estinguano alla data dell'entrata in vigore dell'Accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La firma dell'Accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile (in appresso "l'Accordo") è approvata a nome della Comunità europea, fatta salva la sua conclusione con decisione del Consiglio. Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

Il Presidente del Consiglio è autorizzato a designare la(le) persona(persone) abilitata(abilitate) a firmare l'accordo a nome della Comunità, fatta salva la sua conclusione.

---

3 GU C del … pag.

4 SEC(2004) 213 definitivo del 25.2.2004

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

Vito il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2 e l'articolo 133, paragrafo 4, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo punto, prima frase, l'articolo 300, paragrafo 3, primo punto e l'articolo 300, paragrafo 4,

vista la proposta della Commissione[5],

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha negoziato, per conto della Comunità, un Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile con il Canada, in conformità della decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare negoziati.

(2) L'Accordo è stato firmato a nome della Comunità, fatta salva la sua eventuale conclusione a una data successiva, in conformità della decisione …/…/CE del Consiglio del .... .

(3) È necessario approvare l'Accordo.

(4) È necessario stabilire le disposizioni procedurali per la partecipazione della Comunità negli organismi misti istituiti dall'Accordo, così come per l'adozione di talune decisioni concernenti in particolare la modifica dell'Accordo e dei relativi allegati, l'aggiunta di nuovi allegati, la soppressione di singoli allegati, le consultazioni, la composizione delle controversie e l'adozione di misure di salvaguardia.

(5) Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i loro accordi bilaterali con il Canada aventi lo stesso oggetto si estinguano alla data dell'entrata in vigore dell'Accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

(1) L'accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile è approvato a nome della Comunità.

---

[5] GU C del … pag.

(2) Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

(3) Il Presidente del Consiglio è autorizzato a nominare la persona abilitata a effettuare la notifica di cui all'articolo 16, paragrafo 1, dell'Accordo.

Articolo 2

(1) Nel Comitato misto delle Parti, istituito dall'articolo 9 dell'Accordo, la Comunità è rappresentata dalla Commissione europea assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea e accompagnata dalle autorità aeronautiche in rappresentanza degli Stati membri.

(2) Nel Comitato misto di settore sulla certificazione, di cui al paragrafo 2 dell'allegato A dell'Accordo e nel Comitato misto di settore sulla manutenzione, di cui al paragrafo 4 dell'allegato B dell'Accordo, la Comunità è rappresentata dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea assistita dalle autorità aeronautiche direttamente interessate dall'ordine del giorno di ciascuna riunione.

Articolo 3

(1) Previa consultazione del comitato speciale nominato dal Consiglio, la Commissione stabilisce la posizione che deve assumere la Comunità nell'ambito del Comitato misto delle Parti con riferimento ai seguenti argomenti:

– l'adozione o la modifica del regolamento interno del Comitato misto delle Parti di cui all'articolo 9, paragrafo 3, dell'Accordo.

(2) Previa consultazione del comitato speciale di cui al paragrafo 1, la Commissione può intraprendere una delle seguenti azioni:

– adottare misure di salvaguardia a norma dell'articolo 6 dell'Accordo;

– chiedere una consultazione a norma dell'articolo 15 dell'Accordo;

– sospendere il riconoscimento di risultati e porre fine a detta sospensione a norma dell'articolo 10 dell'Accordo.

(3) Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, decide in merito ad una proposta della Commissione, con riferimento alle seguenti materie:

– l'adozione di allegati aggiuntivi conformemente all'articolo 16, paragrafo 5, dell'Accordo;

– qualsiasi altra modifica dell'Accordo che non rientra nel campo di applicazione del paragrafo 1;

– la denuncia di singoli allegati conformemente all'articolo 16, paragrafo 3, dell'Accordo.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

ACCORDO

SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE
TRA
LA COMUNITÀ EUROPEA E IL CANADA

La COMUNITÀ EUROPEA e il CANADA, in appresso denominate "le Parti",

CONSIDERANDO che ciascuna Parte ha stabilito, attraverso una lunga pratica di scambi tecnici e accordi bilaterali fra Stati membri della Comunità europea (CE) e il Canada, che gli standard e i sistemi della controparte in materia di aeronavigabilità e certificazione ambientale o accettazione di prodotti dell'aeronautica civile, sono sufficientemente equivalenti ai propri da rendere l'accordo praticabile;

RICONOSCENDO la attuale tendenza multinazionale alla progettazione, alla produzione e all'interscambio di prodotti dell'aeronautica civile;

DESIDERANDO promuovere la sicurezza dell'aviazione civile, la compatibilità e qualità dell'ambiente e facilitare lo scambio di prodotti dell'aeronautica civile;

DESIDERANDO accrescere la cooperazione e migliorare l'efficienza in aspetti connessi alla sicurezza dell'aviazione civile;

CONSIDERANDO che la loro cooperazione può contribuire positivamente a promuovere una maggiore armonizzazione internazionale degli standard e delle procedure;

CONSIDERANDO la possibilità di ridurre l'onere economico imposto all'industria aeronautica e ai suoi operatori dalla sovrapposizione di ispezioni, valutazioni e prove;

RICONOSCENDO il vantaggio comune derivante dal miglioramento delle procedure per il reciproco riconoscimento di autorizzazioni e prove in materia di aeronavigabilità, protezione ambientale, installazioni per la manutenzione degli aeromobili e il mantenimento dell'aeronavigabilità;

RICONOSCENDO che tale forma di riconoscimento reciproco deve poter offrire una garanzia di conformità a norme e regolamenti tecnici applicabili equivalente alla garanzia offerta dalle procedure previste da una delle Parti;

RICONOSCENDO che tale riconoscimento reciproco richiede inoltre la fiducia di ogni Parte nella persistente affidabilità delle valutazioni di conformità effettuate dall'altra Parte;

RICONOSCENDO i rispettivi impegni delle Parti nell'ambito di accordi bilaterali, regionali e multilaterali in materia di sicurezza dell'aviazione civile e di compatibilità ambientale;

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo 1

Obiettivi

Il presente accordo persegue i seguenti obiettivi:

(a) stabilire, coerentemente con la legislazione in vigore presso entrambe le Parti, principi e dispositivi per consentire il riconoscimento reciproco delle approvazioni rilasciate dalle autorità competenti di entrambe le Parti nelle aree disciplinate dal presente accordo, come viene specificato all'articolo 4.

(b) Permettere alle Parti di adeguarsi alla tendenza in atto verso forme multinazionali di progettazione, fabbricazione, manutenzione e interscambio di prodotti dell'aeronautica civile, che riguardano interessi comuni delle Parti in materia di sicurezza dell'aviazione civile e della qualità dell'ambiente.

(c) Promuovere la cooperazione diretta a sostenere gli obiettivi in materia di sicurezza e qualità dell'ambiente.

(d) Promuovere e facilitare il continuo scambio di prodotti e servizi dell'aeronautica civile.

Articolo 2

Definizioni

Al presente Accordo si applicano i termini e le definizioni seguenti:

(a) "Approvazione di aeronavigabilità", si intende la conclusione che la progettazione o la modifica della progettazione di un prodotto per l'aeronautica civile soddisfa le norme stabilite dalla legislazione applicabile in vigore presso entrambe le Parti o che un determinato prodotto è conforme ad una progettazione giudicata conforme a tali norme e che si trova in condizione di sicurezza operativa.

(b) "Prodotto aeronautico civile", si intende qualsiasi aeromobile civile, motore di aeromobile o propulsore a elica o sottogruppo, impianto, parte o componente installato o da installare sull'aeromobile.

(c) "Autorità competente", si intende un' agenzia o un ente governativo designato quale autorità competente da una delle Parti ai fini del presente Accordo, abilitata a valutare la conformità, a monitorare e controllare l'uso o la vendita di prodotti o servizi dell'aviazione civile, nell'ambito della giurisdizione di una delle Parti e che può adottare misure coercitive per garantire che tali prodotti o servizi commercializzati all'interno di tale giurisdizione siano conformi ai requisiti legali applicabili.

(d) "Requisiti operativi relativi alla progettazione", si intendono i requisiti operativi o ambientali relativi alle caratteristiche di progettazione del prodotto o ai dati di progettazione concernenti il funzionamento o la manutenzione del prodotto che lo rendono idoneo per un particolare tipo di operazione.

(e) "Approvazione ambientale", si intende il riconoscimento che un prodotto per l'aeronautica civile soddisfa le norme stabilite dalla legislazione in vigore in entrambe le Parti in materia di livelli acustici e/o di emissioni dei motori.

(f) "Manutenzione", si intende l'attività di ispezione, revisione, riparazione, conservazione o sostituzione di Parti, attrezzature o componenti, eccezion fatta per le ispezioni precedenti il volo, di un prodotto per l'aeronautica civile volta a garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità di tale prodotto e comprende l'installazione di modifiche, ma non la progettazione di riparazioni e modifiche.

(g) "Controllo", si intende la sorveglianza periodica effettuata da un'autorità competente volta a determinare la continua conformità alla normativa pertinente.

(h) "Agente tecnico", si intende per il Canada, l'organizzazione canadese responsabile per l'aviazione civile e, per la Comunità europea, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Articolo 3

Obblighi generali

1. Le Parti, come precisato negli allegati al presente Accordo, che ne costituiscono parte integrante, accettano o riconoscono i risultati delle procedure specificate, utilizzate per valutare la conformità ai rispettivi provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, prodotti dalle rispettive autorità competenti, nel presupposto che le procedure di valutazione di conformità utilizzate garantiscano, senza lasciare dubbi alla controparte, la conformità ai propri provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, in modo equivalente alle garanzie offerte dalle proprie procedure.

2. Il paragrafo 1 del presente articolo si applica solo una volta completate le disposizioni provvisorie, che possono essere illustrate negli allegati al presente Accordo.

3. Il presente Accordo non deve essere interpretato nel senso che comporta l'accettazione reciproca di norme o regolamenti tecnici delle Parti e, fatte salve eventuali altre disposizioni nell'Accordo, non comporta il riconoscimento reciproco dell'equivalenza di norme o regolamenti tecnici.

4. Nessuna delle disposizioni del presente accordo deve essere interpretata come una limitazione imposta all'autorità competente di una Parte di determinare, attraverso propri provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, il livello di protezione che essa ritiene adeguato ai fini della sicurezza per l'ambiente e per quanto riguarda i rischi nell'ambito del campo di applicazione dell'allegato applicabile al presente accordo.

5. I risultati ottenuti da soggetti delegati o organizzazioni approvate, autorizzate dalla legislazione applicabile di entrambe le Parti a effettuare gli stessi riscontri dell'autorità competente, hanno la stessa validità di quelli ottenuti da una autorità competente ai fini del presente accordo. Un organismo di una Parte responsabile per l'applicazione del presente accordo, come indicato all'articolo 7, può occasionalmente e previa notifica alla propria controparte, interagire direttamente con un soggetto delegato o un'organizzazione approvata dell'altra Parte.

Articolo 4

Campo generale di applicazione

1. Il presente accordo si applica:

   (a) alle approvazioni di aeronavigabilità e al controllo sui prodotti per l'aeronautica civile;

   (b) al mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili in servizio;

   (c) alle approvazioni e al controllo della produzione e delle installazioni di produzione;

   (d) alle approvazioni e al controllo delle installazioni di manutenzione;

   (e) alle certificazioni e prove ambientali sui prodotti per l'aeronautica civile nonché

   (f) alle attività connesse di cooperazione.

2. Quando viene esercitata la competenza della Comunità europea in relazione alle operazioni di volo, al rilascio delle licenze agli equipaggi e all'approvazione di metodi di addestramento con simulatore, le Parti possono decidere di adottare allegati aggiuntivi, inclusi accordi provvisori, specifici per ogni area a norma della procedura specificata all'articolo 16.

Articolo 5

Autorità competenti

1. Quando un soggetto è ammissibile a norma della legislazione di una Parte, viene riconosciuto come autorità competente dall'altra Parte, una volta che sia stato sottoposto a verifica dall'altra Parte per accertare che:

   (a) rispetti pienamente la legislazione della sua Parte,

   (b) conosca i requisiti dell'altra Parte, per il tipo e il campo di applicazione della certificazione che ha chiesto e

   (c) sia in grado di ottemperare agli obblighi esposti negli allegati.

2. Una Parte notifica all'altra Parte l'identità di una autorità competente dopo aver portato a termine con esito positivo la verifica. L'altra Parte può contestare la competenza o conformità tecnica della autorità competente in questione a norma del paragrafo 6 del presente articolo.

3. Gli organismi identificati negli appendici 1 e 2 sono considerati conformi alle disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo per l'applicazione rispettivamente degli allegati A e B al momento dell'entrata in vigore del presente accordo.

4. Le Parti garantiscono che le rispettive autorità competenti siano e restino in grado di valutare correttamente la conformità di prodotti o organizzazioni, menzionati negli allegati al presente accordo. A questo riguardo, le Parti garantiscono che le rispettive autorità competenti siano sottoposte a verifiche o valutazioni periodiche.

5. Le Parti procedono alle necessarie consultazioni per assicurare il mantenimento della fiducia nelle procedure di valutazione di conformità. Tale consultazione può includere la partecipazione di una Parte alle verifiche periodiche connesse alle attività di valutazione di conformità o altre valutazioni delle autorità competenti dell'altra Parte.

6. Nel caso di contestazione di una Parte della competenza o conformità tecnica di una autorità competente, la Parte che contesta notifica per iscritto all'altra Parte la propria contestazione della competenza o conformità tecnica della autorità competente in questione e della propria intenzione di sospendere l'accettazione delle risultanze della stessa. Tale contestazione viene esercitata in modo oggettivo e ragionevole.

7. Qualsiasi contestazione notificata a norma del paragrafo 6 del presente articolo viene discussa dal comitato misto istituito ai sensi dell'articolo 9, che può decidere di sospendere l'accettazione delle risultanze dell'autorità competente in questione o che è necessaria una verifica della sua competenza tecnica. Tale verifica viene normalmente effettuata tempestivamente dalla Parte avente giurisdizione sull'autorità competente in questione, ma può anche essere effettuata congiuntamente dalle Parti se viene così deciso.

8. Se il comitato misto non è in grado di risolvere una contestazione notificata a norma del paragrafo 6 del presente articolo, entro 30 giorni dalla sua comunicazione, la Parte che contesta può sospendere l'accettazione delle risultanze dell'autorità competente in questione ma accetta le risultanze dalla stessa autorità competente effettuate prima della data della comunicazione. Tale sospensione può essere vincolante fino a quando il comitato misto abbia risolto la questione.

Articolo 6

Misure di salvaguardia

1. Nessuna delle disposizioni del presente accordo è interpretata come una limitazione imposta all'autorità competente di una Parte nell'adottare immediatamente tutte le misure idonee quando vi sia un ragionevole rischio che un prodotto o un servizio potrebbero:

   (a) compromettere la salute o la sicurezza delle persone;

   (b) non rispettare i provvedimenti legislativi, regolamentari o amministrativi applicabili di quella Parte nell'ambito del campo di applicazione del presente accordo o

   (c) non riescano a soddisfare altrimenti un requisito nell'ambito del campo di applicazione dell'allegato applicabile al presente accordo.

2. Quando una Parte adotta misure ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, ne informa l'altra Parte per iscritto entro 15 giorni lavorativi, illustrandone le motivazioni.

Articolo 7

Comunicazioni

1. Le Parti concordano che le comunicazioni fra di esse per l'applicazione del presente Accordo saranno tenute da:

(a) per quanto riguarda le questioni tecniche, gli agenti tecnici

(b) per quanto riguarda questioni di altro tipo:

– per il Canada: il "Department of Transport";

– per la Comunità europea: la Commissione europea e le Autorità competenti degli Stati membri, ove opportuno.

2. Alla firma del presente Accordo le Parti si comunicano reciprocamente i rispettivi punti di contatto.

Articolo 8

Cooperazione reciproca, assistenza e trasparenza

1. Le Parti fanno in modo di essere reciprocamente informate su tutte le leggi, regolamenti, norme e requisiti pertinenti e in merito al proprio sistema di certificazione.

2. Le Parti si notificano reciprocamente le rispettive proposte di modifiche importanti a leggi, regolamenti, norme e requisiti pertinenti, nonché ai rispettivi sistemi di certificazione quando tali modifiche possono avere un'incidenza sul presente accordo. Nella misura del possibile, le Parti possono commentare reciprocamente le rispettive modifiche e tenere nel debito conto tali osservazioni.

3. Le Parti, come opportuno, sviluppano procedure sulla cooperazione regolamentare e la trasparenza per tutte le attività da esse svolte e che rientrano nel campo di applicazione del presente accordo.

4. Le Parti concordano, ferma restando la legislazione applicabile, di comunicarsi reciprocamente, su richiesta e tempestivamente, informazioni relative ad incidenti o fatti connessi all'oggetto del presente accordo.

5. Ai fini di indagine e soluzione di questioni in materia di sicurezza attraverso la mutua cooperazione, le Parti si autorizzano reciprocamente a partecipare alle rispettive attività di ispezione e verifica a campione o procedono, se necessario, a ispezioni e verifiche congiunte.

Articolo 9

Comitato misto delle Parti

1. È istituito un comitato misto composto da rappresentanti delle Parti. Il comitato misto è responsabile dell'effettivo funzionamento del presente accordo e si riunisce periodicamente per valutare l'efficacia della sua applicazione.

2. Il comitato misto può esaminare qualsiasi aspetto relativo al funzionamento e all'applicazione del presente accordo. In particolare, rientrano nella sua competenza le seguenti attività:

(a) rivedere e adottare misure adeguate in merito alle contestazioni di cui all'articolo 5;

(b) risolvere eventuali questioni relative all'applicazione e all'esecuzione del presente accordo, includendo quelle non altrimenti risolte nel comitato settoriale misto istituito a norma del pertinente allegato;

(c) esaminare le modalità per migliorare il funzionamento del presente accordo e fare le opportune raccomandazioni alle Parti per la modifica dello stesso;

(d) prendere in considerazione modifiche specifiche agli allegati;

(e) coordinare, come opportuno, lo sviluppo di allegati aggiuntivi;

(f) adottare, come opportuno, procedure di lavoro sulla cooperazione regolamentare e la trasparenza per tutte le attività di cui all'articolo 4 che non sono altrimenti sviluppate da comitati settoriali misti.

1. Il Comitato misto adotta il proprio regolamento interno entro un anno dall'entrata in vigore del presente accordo.

Articolo 10

Sospensione degli obblighi di riconoscimento reciproco

1. Una Parte può sospendere, in tutto o in parte, i propri obblighi specificati in uno degli allegati al presente accordo, quando:

(a) l'altra Parte non ottempera agli obblighi previsti nello stesso allegato al presente accordo o

(b) una o più delle sue autorità competenti non sono in grado di applicare requisiti nuovi o aggiuntivi adottati dall'altra Parte nel settore disciplinato dallo stesso allegato del presente accordo o

(c) l'altra Parte non mantiene gli strumenti e i provvedimenti legali e regolamentari necessari per l'applicazione delle disposizioni del presente Accordo.

2. Prima di sospendere i propri obblighi, una Parte chiede l'avvio di consultazioni a norma dell'articolo 15. Qualora le consultazioni non siano sufficienti a risolvere la controversia relativa ad uno degli allegati, una Parte può notificare all'altra la propria intenzione di sospendere il riconoscimento dei risultati di conformità e delle approvazioni a norma dell'allegato, in merito ai quali è sorto il disaccordo. La notifica è effettuata per iscritto e specifica i motivi della sospensione.

3. Tale sospensione prende effetto 30 giorni dopo la data della notificazione, sempre che, entro tale periodo, la Parte che ha avviato la sospensione non notifichi all'altra Parte per iscritto di voler revocare tale sospensione. Detta sospensione non incide sulla validità dei risultati di conformità, i certificati e le approvazioni rilasciate dagli agenti tecnici o dall'autorità competente della Parte in questione anteriormente alla data in cui la sospensione ha preso effetto. Una siffatta sospensione che è diventata effettiva può essere revocata immediatamente mediante uno scambio di corrispondenza a tal fine tra le Parti.

Articolo 11

Riservatezza

1. Le Parti convengono di mantenere, nella misura richiesta dalle rispettive legislazioni, la riservatezza delle informazioni scambiate reciprocamente nell'ambito del presente Accordo.

2. In Particolare, ferme restando le rispettive legislazioni, le Parti non comunicano a terzi, né permettono ad una autorità competente di comunicare a terzi, informazioni ricevute reciprocamente nell'ambito del presente Accordo, che costituiscono segreti commerciali, informazioni riservate di carattere commerciale o finanziario o informazioni relative ad un'indagine in corso. A questo fine tali informazioni vengono considerate proprietà industriale e vengono trattate conseguentemente come tali.

3. Una Parte o un'autorità competente può, nel fornire informazioni all'altra Parte o ad un'autorità competente di quest'altra Parte, indicare le parti dell'informazione fornita che non devono essere comunicate a terzi.

4. Le Parti adottano tutte le ragionevoli precauzioni necessarie per impedire che le informazioni ricevute nell'ambito del presente Accordo vengano comunicate a terzi senza autorizzazione.

Articolo 12

Recupero dei costi

1. Le Parti non addebitano commissioni o spese a persone fisiche o giuridiche le cui attività sono regolamentate dal presente Accordo per servizi di valutazione di conformità prestati nell'ambito del presente Accordo e forniti all'altra Parte.

2. Le Parti fanno in modo che eventuali commissioni o spese addebitate dal proprio agente tecnico a persone fisiche o giuridiche le cui attività sono regolamentate nell'ambito del presente Accordo siano eque, ragionevoli e proporzionate ai servizi di certificazione e sorveglianza prestati e non costituiscano un ostacolo agli scambi.

3. Gli agenti tecnici delle Parti hanno il diritto di recuperare attraverso commissioni e spese addebitate alle persone fisiche o giuridiche le cui attività sono regolamentate nell'ambito del presente Accordo, i costi connessi all'applicazione del relativo allegato e dei controlli e ispezioni effettuati a norma del dell'articolo 5, paragrafo 5 e dell'articolo 8, paragrafo 5.

Articolo 13

Altri accordi

1. Salvo diversa disposizione degli allegati del presente Accordo, gli obblighi derivanti da accordi conclusi da una delle Parti con un terzo non hanno valore né producono effetti per l'altra Parte del presente Accordo per quanto riguarda il riconoscimento dei risultati delle procedure di valutazione di conformità nel paese terzo.

2. Al momento della sua entrata in vigore, il presente Accordo subentra agli accordi bilaterali sulla sicurezza dell'aviazione stipulati tra il Canada e gli Stati membri dell'Unione europea per quanto riguarda tutte le materie disciplinate dal presente Accordo.

3. Il presente Accordo lascia impregiudicati i diritti e gli obblighi che derivano alle Parti da qualsiasi altro accordo internazionale.

Articolo 14

Efficacia territoriale

Salvo diversa disposizione degli allegati del presente accordo, esso si applica, da un lato, ai territori in cui vige il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni stabilite da detto trattato e, dall'altro, al territorio del Canada.

Articolo 15

Consultazioni e composizione di controversie

1. Una Parte può chiedere una consultazione con l'altra Parte su qualsiasi materia che rientri nel presente Accordo. L'altra Parte risponde prontamente a tale richiesta e avvia le consultazioni entro 45 giorni, ad una data convenuta tra le Parti.

2. Le Parti si adoperano per risolvere qualsiasi controversia che possa sorgere tra loro con riferimento alla cooperazione nell'ambito del presente Accordo anche al minimo livello tecnico mediante consultazioni e in conformità delle disposizioni contenute negli allegati del presente Accordo.

3. Qualora non sia possibile risolvere una eventuale controversia secondo le modalità di cui al paragrafo 2 del presente articolo, ciascun agente tecnico può deferire la questione al comitato misto, che si consulta in materia.

Articolo 16

Entrata in vigore, modifiche e denuncia dell'Accordo

1. Il presente Accordo entra in vigore alla data dell'ultima nota di uno scambio di Note diplomatiche con il quale le Parti si notificano reciprocamente l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne necessarie per la sua entrata in vigore. Il presente Accordo rimane in vigore fino alla sua denuncia da parte di una delle Parti.

2. Una Parte può denunciare il presente Accordo in qualsiasi momento con un preavviso scritto di sei mesi notificato all'altra Parte, a meno che la notifica di denuncia in questione sia stata ritirata per reciproco consenso delle Parti prima dello scadere del suddetto termine.

3. Quando una delle Parti intende modificare l'Accordo sopprimendo uno o più allegati e conservando gli altri, le Parti si adoperano per modificare il presente Accordo consensualmente, in conformità alle procedure previste dal presente articolo. In assenza di

tale consenso, l'Accordo si estingue allo scadere dei sei mesi a decorrere dalla data di preavviso, a meno che le Parti decidano altrimenti.

4. Le Parti possono modificare il presente Accordo mediante mutuo consenso scritto. Una modifica al presente Accordo entra in vigore alla data dell'ultima notifica scritta con cui una Parte comunica all'altra Parte l'avvenuto espletamento delle proprie procedure interne necessarie per la sua entrata in vigore.

5. Nonostante le disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, le Parti possono decidere di modificare gli allegati esistenti o di aggiungerne di nuovi attraverso uno scambio di Note diplomatiche fra le Parti. Tali modifiche entrano in vigore fatte salve le condizioni concordate nello scambio di Note diplomatiche.

6. Successivamente all'estinzione del presente accordo, le Parti mantengono la validità delle approvazioni di aeronavigabilità, delle approvazioni ambientali o dei certificati rilasciati nell'ambito del presente accordo prima della sua estinzione, ferma restando la loro conformità alle proprie leggi e regolamenti applicabili.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti debitamente autorizzati a tale fine, hanno firmato il presente Accordo FATTO, in duplice esemplare a ..., addì ... 2008, in lingua bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, tutti i testi facenti ugualmente fede.

PER LA COMUNITÀ EUROPEA / PER IL CANADA

_____ / _____

Appendice 1

Elenco delle autorità competenti considerate conformi alle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 1, per quanto riguarda l'allegato A.

1. Autorità competenti in materia di approvazione di progetti

per il Canada: l'ente canadese responsabile per l'aviazione civile

per la Comunità europea: l'Agenzia europea per la sicurezza aerea

2. Autorità competenti in materia di supervisione della produzione

per il Canada: l'ente canadese responsabile per l'aviazione civile

per la Comunità europea: l'Agenzia europea per la sicurezza aerea

le autorità competenti degli Stati membri.

Appendice 2

Autorità competenti dei 27 Stati membri dell'UE considerate conformi alle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 1, per quanto riguarda l'allegato B

ALLEGATO A

Procedura di certificazione di prodotti per l'aeronautica civile

1. CAMPO D'APPLICAZIONE

1.1. La presente procedura (in appresso la "procedura") si applica a:

1.1.1. Il riconoscimento reciproco delle risultanze di conformità con i requisiti operativi di progettazione, ambientali e connessi alla progettazione per i prodotti dell'aeronautica civile, riscontrate dall'agente tecnico della Parte che agisce come rappresentante autorizzato dello Stato di progettazione.

1.1.2. Il riconoscimento reciproco di constatazioni che prodotti per l'aeronautica civile nuovi o di seconda mano sono conformi ai requisiti ambientali e di aeronavigabilità stabiliti per l'importazione dalle Parti; il riconoscimento reciproco delle approvazioni di modifiche di progettazione e di progettazioni di riparazione dei prodotti per l'aeronautica civile effettuate sono l'autorità delle Parti.

1.1.3. L'attività di cooperazione e assistenza sul mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili in servizio.

1.2. Ai fini della presente procedura i seguenti termini sono così definiti:

(a) "Certificato di ammissione in servizio", si intende una dichiarazione proveniente da una persona o da un ente posti sotto la giurisdizione della Parte esportatrice che attesta che un prodotto per l'aeronautica civile, diverso da un aeromobile completo, è un prodotto manufatto nuovo o che può essere utilizzato dopo essere stato sottoposto a manutenzione.

(b) "Certificato di aeronavigabilità per l'esportazione", si intende una dichiarazione per l'esportazione proveniente da una persona o da un ente posti sotto la giurisdizione della Parte esportatrice che attesta che un aeromobile completo, anch'esso sotto la giurisdizione della Parte esportatrice, è conforme ai requisiti ambientali e di aeronavigabilità notificati dalla Parte importatrice.

(c) "Parte esportatrice", si intende la Parte che procede all'esportazione di un prodotto per l'aeronautica civile.

(d) "Parte importatrice", si intende la Parte che procede all'importazione di un prodotto per l'aeronautica civile.

2. COMITATO MISTO DI SETTORE SULLA CERTIFICAZIONE

2.1. Composizione

2.1.1. È istituito un Comitato misto di settore sulla certificazione. Tale comitato comprende rappresentanti delle Parti responsabili a livello amministrativo di:

2.1.1.1. certificazione di prodotti per l'aeronautica civile;

2.1.1.2. produzione, se si tratta di personale diverso da quello di cui al punto 2.1.1.1.;

2.1.1.3. regolamenti e norme di certificazione nonché

2.1.1.4. ispezioni interne di standardizzazione o sistemi di controllo di qualità.

2.1.2. A far parte del comitato può essere invitato qualsiasi altro soggetto, secondo la decisione presa congiuntamente dalle Parti, in grado di facilitare l'esecuzione del mandato del Comitato misto di settore sulla certificazione.

2.1.3. Il Comitato misto di settore sulla certificazione adotta il proprio regolamento interno.

2.2. Mandato

2.2.1. Il Comitato misto di settore sulla certificazione si riunisce almeno una volta all'anno per assicurare l'efficiente funzionamento e applicazione della presente procedura e, fra l'altro:

(a) decide, come opportuno, sulle procedure di lavoro da utilizzare per facilitare il processo di certificazione;

(b) decide, come opportuno, sulle prescrizioni relative alle norme tecniche (*technical standard orders*) ai fini del punto 3.3.7 della presente procedura;

(c) valuta le modifiche regolamentari di ogni Parte per garantire che i requisiti di certificazione restino in vigore;

(d) elabora, come opportuno, proposte per il comitato misto relative alle modifiche alla presente procedura, diverse da quelle di cui al punto 2.2.1(b);

(e) assicura che le Parti condividano un'interpretazione comune della presente procedura;

(f) assicura che le Parti applichino la presente procedura in modo coerente;

(g) risolve eventuali divergenze su questioni tecniche derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della presente procedura, incluse le divergenze che possono sorgere nel determinare le basi di certificazione o nell'applicazione di condizioni, esenzioni e deroghe speciali;

(h) organizza, come opportuno, la partecipazione reciproca delle Parti nei rispettivi processi di standardizzazione interna o sistemi di controllo di qualità;

(i) individua, se opportuno, i punti focali responsabili per la certificazione di ogni prodotto per l'aeronautica civile importato o esportato fra le Parti nonché

(j) elabora efficaci metodi di cooperazione, assistenza e scambio di informazioni in materia di sicurezza, norme ambientali e sistemi di certificazione, allo scopo di limitare, nella maggior misura possibile, le divergenze fra le Parti.

2.2.2. Qualora il comitato misto di settore sulla certificazione non sia in grado di risolvere le divergenze conformemente al punto 2.2.1(g), esso rinvia la questione al comitato misto e garantisce l'esecuzione della decisione raggiunta da tale comitato.

3. APPROVAZIONI DI PROGETTO

3.1. Disposizioni generali

3.1.1. La presente procedura disciplina le approvazioni di progetto e le relative modifiche concernenti: certificati di omologazione, certificati di omologazione supplementari, riparazioni, parti e impianti.

3.1.2. Ai fini dell'applicazione della presente procedura, le Parti riconoscono che la dimostrazione della capacità di un'organizzazione di progettazione di assumere le proprie responsabilità è sufficientemente sotto il controllo delle Parti, da poter compensare eventuali differenze con i requisiti specifici imposti dall'altra Parte.

3.1.3. Una domanda di approvazione di progetto deve essere presentata, se opportuno, alla Parte importatrice attraverso la Parte esportatrice.

3.1.4. Gli organismi responsabili dell'applicazione del presente paragrafo 3 relativo alle approvazioni di progetto sono gli agenti tecnici.

3.2. Base di certificazione

3.2.1. Per l'emissione di un certificato di omologazione, la Parte importatrice si avvale delle norme, applicabili ad un suo prodotto simile, in vigore al momento in cui la domanda di certificato di omologazione originale è stata presentata alla Parte esportatrice.

3.2.2. Fatto salvo il punto 3.2.5 e ai fini dell'approvazione di una modifica di progettazione o di un progetto di riparazione, la Parte importatrice specifica una modifica alla base di certificazione stabilita a norma del punto 3.2.1 se giudica tale modifica appropriata per la modifica di progettazione o il progetto di riparazione.

3.2.3. Fatto salvo il punto 3.2.5, la Parte importatrice specifica le eventuali condizioni speciali applicate o che si intende applicare a caratteristiche originali o insolite di un progetto di prodotto che non rientra negli standard ambientali e di aeronavigabilità applicabili.

3.2.4. Fatto salvo il punto 3.2.5., la Parte importatrice specifica eventuali esenzioni o deroghe agli standard applicabili.

3.2.5. Specificando speciali condizioni, esenzioni, deroghe o modifiche alla base di certificazione, la Parte importatrice tiene nel dovuto conto quelle della Parte esportatrice

e non impone requisiti più rigidi per i prodotti di quest'ultima di quanto non faccia per i propri prodotti simili. La Parte importatrice notifica alla Parte esportatrice eventuali speciali condizioni, esenzioni, deroghe o modifiche alla base di certificazione.

3.3. Processo di certificazione

3.3.1. La Parte esportatrice trasmette alla Parte importatrice tutte le informazioni necessarie a quest'ultima per acquisire e mantenere una conoscenza approfondita dei singoli prodotti per l'aeronautica civile della Parte esportatrice e la loro certificazione.

3.3.2. Per ogni approvazione di progetto, le Parti sviluppano un programma di certificazione, sulla base delle procedure di lavoro stabilite dal Comitato misto di settore sulla certificazione, in modo appropriato.

3.3.3. La Parte importatrice rilascia il proprio certificato di omologazione o certificato di omologazione supplementare per un aeromobile, motore o propulsore a elica quando:

(k) la Parte esportatrice ha rilasciato il proprio certificato;

(l) la Parte esportatrice certifica alla Parte importatrice che il progetto tipo di un prodotto è conforme alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2. e

(m) che tutte le questioni sorte durante il processo di certificazione sono state risolte.

3.3.4. Le modifiche al progetto tipo di un prodotto per l'aviazione civile per il quale la Parte importatrice ha rilasciato un certificato di omologazione vengono approvate come segue:

3.3.4.1. la Parte esportatrice classifica le modifiche di progettazione in due categorie conformemente alle procedure di lavoro stabilite dal comitato misto di settore sulla certificazione.

3.3.4.2. Per la categoria di modifiche di progetto che richiedono la partecipazione della Parte importatrice, quest'ultima approva tali modifiche dopo aver ricevuto una dichiarazione scritta della Parte esportatrice che le modifiche di progetto in questione sono conformi alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2. Al fine di ottemperare agli obblighi previsti dal presente punto, la Parte esportatrice può trasmettere dichiarazioni individuali per ogni modifica di progetto o dichiarazioni collettive per elenchi di modifiche di progetto approvate.

3.3.4.3. Per tutte le altre modifiche di progetto l'approvazione della Parte esportatrice costituisce una approvazione valida anche per la Parte importatrice senza necessità di ulteriori interventi.

3.3.5. Le modifiche al progetto di un prodotto per l'aviazione civile per il quale la Parte importatrice ha rilasciato un certificato di omologazione supplementare vengono approvate come segue:

3.3.5.1. la Parte esportatrice classifica le modifiche di progetto in due categorie conformemente alle procedure di lavoro stabilite dal comitato misto di settore sulla certificazione.

3.3.5.2. Per la categoria di modifiche di progetto che richiedono la partecipazione della Parte importatrice, quest'ultima approva tali modifiche dopo aver ricevuto una dichiarazione

scritta della Parte esportatrice che le modifiche di progetto in questione sono conformi alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2. Al fine di ottemperare agli obblighi previsti dal presente punto, la Parte esportatrice può trasmettere dichiarazioni individuali per ogni modifica di progetto o dichiarazioni collettive per elenchi di modifiche di progetto approvate.

3.3.5.3. Per tutte le altre modifiche di progetto l'approvazione della Parte esportatrice costituisce una approvazione valida anche per la Parte importatrice senza necessità di ulteriori interventi.

3.3.6. I progetti di riparazione di un prodotto per l'aviazione civile per il quale la Parte importatrice ha rilasciato un certificato di omologazione vengono approvati come segue:

3.3.6.1. la Parte esportatrice classifica i progetti di riparazione in due categorie conformemente alle procedure di lavoro stabilite dal Comitato misto di settore sulla certificazione.

3.3.6.2. Per la categoria di progetti di riparazione che richiedono la partecipazione della Parte importatrice, quest'ultima approva tali progetti dopo aver ricevuto una dichiarazione scritta della Parte esportatrice che attesta che i progetti di riparazione in questione sono conformi alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2. Al fine di ottemperare agli obblighi previsti dal presente punto, la Parte esportatrice può trasmettere dichiarazioni individuali per ogni progetto di riparazione o dichiarazioni collettive per elenchi di progetti di riparazione approvati.

3.3.6.3. Per tutti gli altri progetti di riparazione, l'approvazione della Parte esportatrice costituisce una approvazione valida anche per la Parte importatrice senza necessità di ulteriori interventi.

3.3.7. Per parti e impianti approvati sulla base delle prescrizioni relative alle norme tecniche decise dal comitato misto di settore sulla certificazione in conformità al paragrafo 2.2. della presente procedura, l'approvazione di parti e impianti approvati dalla Parte esportatrice viene riconosciuta dalla Parte importatrice come equivalente alle proprie approvazioni rilasciate in conformità alle proprie norme e procedure.

3.4. Requisiti operativi connessi al progetto

3.4.1. La Parte importatrice, su richiesta della Parte esportatrice, informa quest'ultima in merito ai propri requisiti operativi connessi al progetto vigenti.

3.4.2. La Parte importatrice stabilisce assieme alla Parte esportatrice, su base individuale o elaborando un elenco di specifici requisiti operativi connessi al progetto vigenti per determinate categorie di prodotti e/o operazioni, i requisiti operativi per i quali essa accetta la certificazione scritta e la dichiarazione di conformità della Parte esportatrice.

3.5. Mantenimento dell'aeronavigabilità

3.5.1. Le Parti cooperano fra loro nell'analisi degli aspetti relativi all'aeronavigabilità di incidenti e inconvenienti verificatisi in relazione a prodotti per l'aeronautica civile ai quali si applica il presente accordo e che sollevano interrogativi in merito all'aeronavigabilità di tali prodotti.

3.5.2. La Parte esportatrice, in merito a prodotti per l'aeronautica civile progettati o costruiti sotto la sua giurisdizione, stabilisce le azioni necessarie per correggere eventuali

condizioni di insicurezza del progetto tipo che possono essere individuate dopo che un prodotto per l'aeronautica civile è stato immesso in servizio, incluse eventuali azioni in relazione a componenti progettati e/o costruiti da un fornitore sotto contratto con il contraente principale nella giurisdizione della Parte esportatrice.

3.5.3. La Parte esportatrice, nei confronti di prodotti per l'aeronautica civile progettati o costruiti sotto la sua giurisdizione, assiste la Parte importatrice nell'individuare eventuali azioni giudicate necessarie da quest'ultima per il mantenimento della aeronavigabilità dei prodotti.

3.5.4. Le Parti si tengono reciprocamente informate su tutte le direttive vincolanti in materia di aeronavigabilità o su altre azioni giudicate necessarie per il mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti per l'aeronautica civile progettati o costruiti sotto le rispettive giurisdizioni e che sono disciplinati dal presente accordo.

4. APPROVAZIONE DELLA PRODUZIONE

4.1. Ai fini dell'applicazione della presente procedura, le Parti riconoscono che la dimostrazione della capacità di un'organizzazione di produzione di assumere la garanzia di qualità della produzione e il controllo dei prodotti per l'aeronautica civile è sufficientemente controllata dalla sorveglianza di questa organizzazione da Parte di un'Autorità competente di una delle Parti, da poter compensare eventuali differenze con i requisiti specifici imposti dall'altra Parte.

4.2. Quando un'approvazione di produzione nell'ambito del controllo regolamentare di una Parte comprende siti e impianti di produzione sul territorio dell'altra Parte o di un paese terzo, la prima Parte mantiene la responsabilità della sorveglianza e del controllo di questi siti e impianti di produzione.

4.3. Le Parti possono chiedere assistenza all'autorità per l'aviazione civile di un paese terzo nell'espletamento delle loro funzioni di sorveglianza e controllo regolamentari quando una approvazione è stata concessa o prorogata da un accordo o convenzione formale con tale paese terzo.

4.4. Gli organismi responsabili dell'applicazione del presente paragrafo 4, relativo alle approvazioni di produzione, sono le autorità competenti di cui all'articolo 5 dell'accordo.

5. APPROVAZIONI DI AERONAVIGABILITÀ PER L'ESPORTAZIONE

5.1. Aspetti generali

5.1.1. La Parte esportatrice rilascia approvazioni di aeronavigabilità per l'esportazione di prodotti per l'aeronautica civile esportati verso la Parte importatrice alle condizioni di cui ai paragrafi 5.2. e 5.3.

5.1.2. La Parte importatrice riconosce le approvazioni di aeronavigabilità per l'esportazione della Parte esportatrice rilasciate conformemente ai paragrafi 5.2. e 5.3..

5.1.3. L'identificazione di parti e impianti con le marcature specifiche richieste dalla normativa della Parte esportatrice è riconosciuta dalla Parte importatrice conforme ai propri requisiti di legge.

5.2. Certificati di aeronavigabilità per l'esportazione

5.2.1. Aeromobili nuovi

5.2.1.1. La Parte esportatrice, attraverso la propria autorità competente responsabile per l'applicazione della presente procedura, rilascia un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione relativo ad un aeromobile nuovo, che attesta che tale aeromobile:

(a) è conforme ad un progetto tipo approvato dalla Parte importatrice in conformità alla presente procedura;

(b) è in condizioni di sicurezza operativa, inclusa la conformità alle direttive di aeronavigabilità applicabili della Parte importatrice, come notificato da tale Parte;

(c) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, come notificato da tale Parte.

5.2.2. Aeromobili usati

5.2.2.1. Per un aeromobile usato per il quale è stata concessa l'approvazione di progetto dalla Parte importatrice, la Parte esportatrice, attraverso la propria autorità competente responsabile per la supervisione del certificato di aeronavigabilità di tale aeromobile, rilascia un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione che attesta che l'aeromobile:

(a) è conforme ad un progetto tipo approvato dalla Parte importatrice in conformità alla presente procedura;

(b) è in condizioni di sicurezza operativa, inclusa la conformità a tutte le direttive di aeronavigabilità applicabili della Parte importatrice, come notificato da tale Parte;

(c) è stato sottoposto a corretta manutenzione utilizzando procedure e metodi approvati, nel corso dell'intera durata di servizio, come dimostrano i giornali di bordo e i registri di manutenzione e

(d) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, come notificato da tale Parte.

5.2.2.2. Per gli aeromobili usati costruiti sui rispettivi territori, le Parti si garantiscono assistenza reciproca nell'ottenimento di informazioni concernenti:

(a) la configurazione dell'aeromobile alla data di consegna da Parte del costruttore e

(b) le successive installazioni montate sull'aeromobile approvate dal costruttore.

5.2.2.3. Le Parti riconoscono reciprocamente i rispettivi certificati di aeronavigabilità per l'esportazione relativi ad aeromobili usati costruiti e/o assemblati in un paese terzo quando sono soddisfatte le condizioni del punto 5.2.2.1. lettere da a) a d).

5.2.2.4. La Parte importatrice può chiedere le registrazioni di ispezione e manutenzione che comprendono, ma non si limitano a:

(a) l'originale o una copia autenticata di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione o un documento equivalente, rilasciato dalla Parte esportatrice;

(b) le registrazioni che attestano che tutte le verifiche, le modifiche rilevanti e le riparazioni sono state effettuate conformemente ai requisiti approvati o riconosciuti dalla Parte esportatrice e

(c) i registri di manutenzione e le voci dei giornali di bordo che comprovano che l'aeromobile usato è stato sottoposto a corretta manutenzione nel corso dell'intera durata di servizio, conformemente ai requisiti di un programma di manutenzione approvato.

5.3. Certificato di ammissione in servizio

5.3.1. Motori e propulsori ad elica nuovi

5.3.1.1. La Parte importatrice riconosce il certificato di ammissione in servizio della Parte esportatrice per motori o propulsori ad elica nuovi solo quando tale certificato attesta che il motore o il propulsore ad elica in questione:

(a) è conforme ad un progetto tipo approvato dalla Parte importatrice in conformità alla presente procedura;

(b) è in condizioni di sicurezza operativa, inclusa la conformità alle direttive di aeronavigabilità applicabili della Parte importatrice, come notificato da tale Parte e

(c) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, come notificato da tale Parte.

5.3.1.2. La Parte esportatrice procede all'esportazione di tutti i motori e propulsori ad elica nuovi con un certificato di ammissione in servizio rilasciato conformemente alle proprie normative e procedure.

5.3.2. Nuovi sottogruppi, parti e impianti

5.3.2.1. La Parte importatrice riconosce il certificato di ammissione in servizio della Parte esportatrice per un nuovo sottogruppo, parte, inclusa una parte modificata e/o di sostituzione e impianti, solo quando tale certificato attesta che il sottogruppo o la parte:

(a) è conforme ai dati di progetto approvati dalla Parte importatrice;

(b) è in condizioni di sicurezza operativa e

(c) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, come notificato da tale Parte.

5.3.2.2. La Parte esportatrice esporta tutte le nuove parti con un certificato di ammissione in servizio rilasciato conformemente alle proprie normative e procedure.

6. ASSISTENZA TECNICA

6.1. Le Parti, su richiesta, si prestano reciproca assistenza tecnica, all'occorrenza attraverso le rispettive autorità competenti.

6.2. I tipi di assistenza possono comprendere, senza limitarsi ad essi, i seguenti aspetti:

6.2.1. Determinazione di conformità:

(a) presenza alle prove;

(b) effettuazione di controlli di conformità normativa e tecnica;

(c) preparazione di rapporti di revisione e

(d) acquisizione di dati.

6.2.2. Sorveglianza e controllo:

(a) presenza alla prima ispezione di prodotto di parti;

(b) monitoraggio di controlli su processi speciali;

(c) effettuazione di ispezioni a campione su parti di produzione;

(d) monitoraggio delle attività di persone delegate o di organizzazioni approvate di cui all'articolo 3.5 dell'Accordo;

(e) svolgimento di indagini su difficoltà di servizio e

(f) valutazione e supervisione di sistemi di qualità di produzione.

Allegato B

Procedura relativa alla manutenzione

1. CAMPO D'APPLICAZIONE

La presente procedura (in appresso la "procedura") si applica al riconoscimento reciproco delle risultanze nell'area della manutenzione degli aeromobili per quanto riguarda gli aeromobili e i componenti destinati ad esservi installati.

2. NORMATIVA APPLICABILE

Le Parti concordano che, ai fini della presente procedura, la conformità alla legislazione applicabile in materia di manutenzione di una delle Parti, unitamente ai requisiti regolamentari specificati all'appendice B1 della presente procedura, equivale a conformità alla legislazione applicabile dell'altra Parte.

Le Parti concordano che, ai fini della presente procedura, le rispettive autorità competenti delle Parti per le pratiche e procedure di certificazione, forniscono una prova equivalente di conformità ai requisiti di cui al paragrafo che precede.

Le Parti decidono che, ai fini della presente procedura, le rispettive norme delle Parti attinenti alle licenze del personale addetto alla manutenzione sono considerate equivalenti.

3. DEFINIZIONI

Ai fini della presente procedura i seguenti termini sono così definiti:

(a) "Aeromobile", si intende ogni macchina che può trarre sostentazione nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da quelle dovute all'effetto suolo;

(b) "Componente", s'intendono qualsiasi motore, elica, parte o impianto;

(c) "Velivolo a grande capacità", si intende un aeromobile, classificato come aeroplano, con massa massima al decollo superiore a 5700 kg oppure un elicottero plurimotore e

(d) "modifica", si intende una variazione relativa a costruzione, configurazione, prestazioni, caratteristiche ambientali o limitazioni operative di un prodotto per l'aeronautica civile.

4. COMITATO MISTO DI SETTORE SULLA MANUTENZIONE

4.1. Composizione

4.1.1. È istituito un Comitato misto di settore sulla manutenzione. Tale comitato comprende rappresentanti delle Parti responsabili a livello amministrativo per:

(a) le approvazioni delle organizzazioni di manutenzione;

(b) l'applicazione della legislazione e degli standard relativi alle organizzazioni di manutenzione;

(c) le ispezioni interne di standardizzazione o i sistemi di controllo della qualità.

4.1.2. A far parte del comitato può essere invitato qualsiasi altro soggetto, secondo la decisione presa di comune accordo dalle Parti, in grado di facilitare l'esecuzione del mandato del Comitato misto di settore sulla manutenzione.

4.1.3. Il Comitato misto di settore sulla manutenzione adotta il proprio regolamento interno.

4.2. Mandato

4.2.1. Il Comitato misto di settore sulla manutenzione si riunisce almeno una volta all'anno per assicurare un funzionamento e un'applicazione efficienti della presente procedura e, fra l'altro:

(a) valuta le modifiche regolamentari introdotte dalle Parti per garantire il mantenimento dei requisiti di cui all'appendice B1 della presente procedura;

(b) assicura che le Parti condividano un'interpretazione comune della presente procedura;

(c) assicura che le Parti applichino la presente procedura in modo coerente;

(d) risolve eventuali divergenze su questioni tecniche derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della presente procedura, incluse quelle che possono sorgere nell'interpretazione o nell'applicazione della stessa;

(e) organizza, come opportuno, la partecipazione reciproca delle Parti nei rispettivi processi di standardizzazione interna o sistemi di controllo di qualità e

(f) elabora, in modo appropriato, proposte per il comitato misto relative alle modifiche alla presente procedura.

4.2.2. Qualora il Comitato misto di settore sulla manutenzione non sia in grado di risolvere le divergenze conformemente al punto 4.2.1(d) della presente procedura, esso rinvia

la questione al comitato misto e garantisce l'esecuzione della decisione raggiunta da tale comitato.

5. APPROVAZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE DI MANUTENZIONE

5.1. Qualsiasi organizzazione di manutenzione di una Parte che sia stata certificata da un'autorità competente di quella Parte per effettuare funzioni di manutenzione, deve disporre di un supplemento al suo manuale di manutenzione al fine di conformarsi ai requisiti di cui all'appendice B1 della presente procedura. Una volta accertato che il supplemento soddisfa i requisiti dell'appendice B1, la suddetta autorità competente rilascia un documento di approvazione che attesta la conformità ai requisiti applicabili dell'altra Parte e che specifica l'ampiezza dei compiti che l'organizzazione di manutenzione può svolgere su un aeromobile registrato presso l'altra Parte. Tale ampiezza di valutazioni e limitazioni non può superare quella contenuta nel proprio certificato.

5.2. L'approvazione rilasciata a norma del paragrafo 5.1. dall'autorità competente di una delle Parti è notificata all'altra Parte e costituisce una approvazione valida anche per quest'ultima senza ulteriori interventi.

5.3. Il riconoscimento di un certificato di approvazione ai sensi del paragrafo 5.2. si applica all'organizzazione di manutenzione presso la sua sede centrale, nonché negli altri suoi locali identificati nel manuale pertinente e che sono sottoposti al controllo di un'autorità competente.

5.4. Le Parti possono chiedere assistenza all'autorità per l'aviazione civile di un paese terzo nell'espletamento delle loro funzioni di sorveglianza e controllo regolamentari quando una approvazione è stata concessa o prorogata da un accordo o convenzione formale con tale paese terzo da entrambe le Parti.

5.5. Una Parte, attraverso la sua autorità competente, notifica senza indugio all'altra Parte eventuali modifiche al campo di applicazione delle approvazioni da essa rilasciate a norma del paragrafo 5.1., inclusa la revoca o la sospensione dell'approvazione.

6. VIOLAZIONI

6.1. Le Parti si notificano reciprocamente le violazioni gravi della legislazione applicabile o di eventuali condizioni stabilite nella presente procedura che riducono la capacità di un'organizzazione approvata da una delle Parti di effettuare la manutenzione a norma della presente procedura. In seguito a tale notifica, la Parte interessata procede alle necessarie indagini e comunica, entro 15 giorni lavorativi, alla Parte notificante le eventuali iniziative prese.

6.2. In caso di disaccordo tra le Parti sull'efficacia dell'azione intrapresa la Parte notificante può chiedere all'altra Parte di prendere azioni immediate per impedire all'organizzazione in questione di eseguire funzioni di manutenzione su prodotti per l'aeronautica civile, nell'ambito della sua supervisione regolamentare. Qualora l'altra Parte non intraprenda tali azioni entro 15 giorni

lavorativi dalla richiesta della Parte notificante, i poteri conferiti all'autorità competente dell'altra Parte nell'ambito della presente procedura sono sospesi fino a quando la questione non sia stata risolta in modo soddisfacente dal comitato misto, conformemente alle disposizioni del presente accordo. Fino a quando il comitato misto non decide al riguardo, la Parte notificante può prendere qualunque iniziativa ritenga necessaria per impedire all'organizzazione in questione di svolgere lavori di manutenzione su prodotti per l'aeronautica civile, nell'ambito della sua supervisione regolamentare.

6.3. Gli agenti tecnici sono gli organismi responsabili per la comunicazione nell'ambito del presente paragrafo 6.

7. ASSISTENZA TECNICA

7.1. Le Parti, su richiesta, si prestano reciproca assistenza tecnica, all'occorrenza attraverso le rispettive autorità competenti.

7.2. I tipi di assistenza possono comprendere, senza limitarsi ad essi, i seguenti aspetti:

(a) monitoraggio e preparazione di relazioni in merito alla persistente conformità ai requisiti descritti nella presente procedura di organizzazioni di manutenzione nell'ambito della giurisdizione di una delle Parti;

(b) realizzazione di inchieste e preparazione di relazioni in merito e

(c) valutazione tecnica.

Appendice B1

Requisiti specifici di regolamentazione

Il riconoscimento effettuato da una Parte di un'organizzazione di manutenzione che opera sul territorio dell'altra Parte, ai sensi del paragrafo 5 della presente procedura, si basa sull'adozione da parte dell'organizzazione di manutenzione di un supplemento al suo manuale di manutenzione che, come minimo, prevede quanto segue:

(a) una dichiarazione firmata dall'attuale dirigente responsabile che impegna l'organizzazione a conformarsi al manuale ed al suo supplemento;

(b) che l'organizzazione si conformi all'ordine del cliente, tenendo conto in particolare delle direttive di aeronavigabilità, modifiche e riparazioni richieste nonché del requisito che le parti utilizzate siano state costruite o sottoposte a manutenzione da parte di organizzazioni riconosciute dall'altra Parte;

(c) che il cliente che trasmette l'ordine abbia ottenuto l'approvazione dell'autorità competente adeguata per eventuali dati di progetto per le relative modifiche e riparazioni;

(d) che l'immissione di prodotti per l'aeronautica civile sia conforme ai requisiti di legge e regolamentari applicabili;

(e) che venga comunicato all'altra Parte e al cliente qualsiasi prodotto per l'aeronautica civile costruito sul territorio dell'altra Parte, trovato in condizioni di non aeronavigabilità.