COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 3.10.2008
COM(2008) 615 final

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à assinatura de um acordo entre a Comunidade Europeia e o Canadá em matéria de segurança da aviação civil

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à conclusão de um acordo entre a Comunidade Europeia e o Canadá em matéria de segurança da aviação civil

(apresentadas pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. INTRODUÇÃO

1. Em 25 de Fevereiro de 2004, a Comissão solicitou a autorização do Conselho para conduzir negociações com o Canadá sobre a aceitação recíproca dos resultados do processo de certificação no domínio da segurança da aviação civil e da compatibilidade ambiental.

2. O Conselho concedeu essa autorização em 21 de Abril de 2004 e deu instruções à Comissão no sentido de realizar as negociações em conformidade com um conjunto de directrizes de negociação, tendo designado um comité especial para a assistir nessa tarefa.

3. A autorização concedida à Comissão previa um acordo de aceitação recíproca dos resultados, incidindo essencialmente em dois aspectos:

   (a) Facilidade de emissão da certificação necessária para que os produtos projectados, fabricados, modificados ou reparados sob o controlo regulamentar de uma Parte possam ser registados ou explorados sob o controlo regulamentar da outra Parte;

   (b) Manutenção das aeronaves registadas ou operadas sob o controlo regulamentar de uma Parte por organizações sob o controlo regulamentar da outra Parte.

4. Os principais objectivos das directrizes de negociação eram facilitar o comércio de bens e serviços abrangidos pelo acordo, limitar, na medida do possível, a duplicação de avaliações, ensaios e controlos às diferenças regulamentares significativas e confiar no sistema de certificação de qualquer das Partes para verificar a conformidade com os requisitos da outra Parte.

5. Para alcançar estes objectivos, as directrizes de negociação apontaram os seguintes meios:

   – Harmonização progressiva dos requisitos e processos regulamentares de ambas as Partes;

   – Manutenção da confiança nos sistemas de certificação de ambas as Partes, com base na experiência adquirida com a cooperação entre o Canadá e as Autoridades Comuns da Aviação (JAA), de modo a permitir às autoridades competentes de todos os Estados-Membros executar, em nome da autoridade competente do Canadá, a *Transport Canada* (TCCA), as tarefas necessárias para a aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008, que substituiu as regras comuns em matéria de segurança da aviação e criou a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (Regulamento n.º 1592/2002);

   – Garantia dada a uma Parte de que os organismos envolvidos no processo regulamentar da outra Parte estão aptos a realizar, de forma satisfatória, avaliações de conformidade e a exercer a supervisão regulamentar necessária para emitir as suas próprias certificações;

– Reforço da cooperação, prevendo consultas periódicas entre as Partes para garantir que o acordo funcione de forma satisfatória, nomeadamente mediante a introdução de mecanismos de cooperação adequados para verificar, numa base recíproca, se as entidades reguladoras responsáveis pela aplicação do acordo mantêm a sua idoneidade e capacidade;

– Criação de um sistema de acompanhamento contínuo do funcionamento do acordo e, em particular, dos seus anexos, que são sua parte integrante, e garantia de que o acordo seja gerido de forma eficaz por um Comité Misto, composto por representantes de ambas as Partes, responsável pela procura e pela proposta de soluções, em tempo oportuno, para eventuais problemas decorrentes da aplicação do acordo.

2. O PROCESSO DE NEGOCIAÇÃO

6. As negociações com o Canadá centraram-se na forma de garantir a aceitação mútua das certificações que atestam a aeronavegabilidade das aeronaves e dos componentes e equipamentos nelas instalados, bem como da certificação das organizações responsáveis pelo seu projecto, produção e manutenção. Essas certificações seriam emitidas por qualquer das Partes, aplicando certos procedimentos em matéria de aeronavegabilidade e manutenção. Durante as negociações, os dois lados decidiram estabelecer os detalhes desses procedimentos em anexos separados do acordo.

7. O texto do acordo e os seus anexos foram rubricados pela Comissão e pela *Transport Canada* em Bruxelas, em 25 de Abril de 2007. Dado que o Canadá estava nessa altura em processo de reorganização dos seus procedimentos de auditoria interna e do sistema de controlo da fiscalização, a Comissão e a AESA pediram que o Canadá demonstrasse à Comunidade, através de um diálogo reforçador da confiança mútua, a eficácia do novo processo, em particular na área da manutenção e da fiscalização das organizações de manutenção, antes de as duas Partes procederem à finalização dos seus procedimentos internos tendo em vista a assinatura do acordo.

8. No quadro do reforço da confiança, realizaram-se várias reuniões entre a AESA e a TCCA para a preparação do material de orientação no domínio da manutenção e das actividades conexas de avaliação técnica entre os dois agentes técnicos. A Comunidade e o Canadá já tinham adquirido experiência e ganho confiança no sistema canadiano através de uma cooperação regular e eficaz no quadro das JAA com base num acordo de trabalho. Por conseguinte, havia necessidade de compreender e de avaliar em que medida as alterações previstas pela *Transport Canada* teriam impacto no seu sistema concreto de gestão da segurança e na aplicação do acordo e, mais precisamente, na manutenção da confiança entre as duas Partes.

9. As alterações dos procedimentos de auditoria interna e do sistema de controlo da fiscalização da *Transport Canada* seriam postas em prática em duas fases:

– A primeira fase consistiu numa análise da situação das empresas sob o controlo regulamentar da *Transport Canada* no que respeita aos aspectos da segurança, com base numa avaliação de riscos, e das necessidades de capacidade da

autoridade para garantir a correcta aplicação e imposição dos seus requisitos regulamentares sem afectar os procedimentos de fiscalização estabelecidos.

– Na segunda fase, introduzir-se-iam as alterações consideradas necessárias com base na experiência e nos resultados da avaliação de riscos efectuada durante a primeira fase.

10. Dado que as alterações previstas poderiam ter impacto na manutenção e no exercício de fiscalização pelas autoridades canadianas das organizações de manutenção localizadas no Canadá, foram feitas à AESA, em Colónia, a 23 e 24 de Abril de 2007, e em Praga, a 6 de Junho de 2007, várias apresentações da nova abordagem da TCCA para a fiscalização das empresas (com base numa avaliação de riscos e nos sistemas de gestão da segurança). Essas apresentações mostraram que as alterações efectuadas na primeira fase estavam a produzir resultados líquidos positivos, já que permitiam à autoridade definir melhor as prioridades na atribuição dos seus recursos depois de avaliados os riscos das empresas sob o seu controlo regulamentar e, nessa base, intervir de um modo focalizado. Às apresentações seguiu-se a visita de uma equipa de normalização da AESA a Otava (de 17 a 22 de Setembro de 2007). Durante esta visita, para além de vários esclarecimentos sobre o exercício de fiscalização prestados pela TCCA, a AESA conduziu uma inspecção (MIST, *maintenance international standardisation* – normalização internacional da manutenção) para ilustrar a nova abordagem da TCCA. Tendo-se mantido inalterada a periodicidade das inspecções à aeronavegabilidade permanente e à manutenção durante a primeira fase, a visita confirmou os resultados positivos das alterações no sistema canadiano.

11. A primeira fase ainda se encontra em curso. Durante várias reuniões da AESA com a *Transport Canada*, a Agência teve a oportunidade de manifestar a sua satisfação geral pelo facto de o sistema aplicado pela TCCA Canada garantir um nível da segurança equivalente ao da Comunidade. Para poder antecipar e gerir melhor as eventuais alterações que possam ser introduzidas durante a segunda fase nas inspecções às organizações de manutenção, a AESA e a TCCA utilizarão o comité sectorial misto para a manutenção, instituído pelo acordo, para garantir que cada Parte mantenha sistematicamente a confiança no sistema de fiscalização da outra Parte.

3. BASE JURÍDICA DO ACORDO

12. Nos termos da jurisprudência do Tribunal de Justiça, a eliminação de obstáculos técnicos ao comércio de bens é objecto da política comercial comum, definida no n.º 1 do artigo 133.º do Tratado CE, e, consequentemente, da competência exclusiva da Comunidade[1].

[1] Parecer 1/94, OMC, [1994] Col. I-5267, número 33. Em consonância com esta jurisprudência, os acordos de reconhecimento mútuo de produtos são geralmente concluídos com base no artigo 133.º do Tratado CE. Ver, por exemplo, a Decisão 1999/78/CE do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa à celebração de um Acordo sobre reconhecimento mútuo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América, JO L 31 de 4.2.1999.

13. Por outro lado, com a entrada em vigor, em Setembro de 2002, do Regulamento (CE) n.º 1592/2002 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), posteriormente substituído pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008[2], a Comunidade conseguiu uma harmonização interna nos domínios abrangidos pelo referido regulamento, ou seja: aeronavegabilidade inicial e permanente (incluindo manutenção) e compatibilidade ambiental dos produtos aeronáuticos. Este regulamento foi complementado por um conjunto de medidas de execução (Regulamentos n.os 1702/2003 e 2042/2003 da Comissão), que estabelecem os requisitos e procedimentos a adoptar pelos requerentes, titulares de certificados e autoridades para garantir que os requisitos e objectivos essenciais do regulamento de base sejam sistematicamente respeitados. O acordo proposto afecta esta legislação comunitária na acepção da jurisprudência sobre o AETR.

14. A Comissão considera, por conseguinte, que a Comunidade possui competência exclusiva para concluir o acordo nos termos do n.º 4 do artigo 133.º e do n.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE.

4. ESTRUTURA DO ACORDO

15. O acordo negociado reflecte de um modo geral a estrutura dos acordos «clássicos» no domínio da segurança da aviação, também denominados BASA (*Bilateral Aviation Safety Agreements*), ou seja, os acordos bilaterais no domínio da segurança da aviação em vigor entre os Estados-Membros e o Canadá. À semelhança dos BASA, o acordo baseia-se na confiança mútua no sistema das Partes e na comparação das diferenças regulamentares. Consequentemente, o acordo prevê obrigações e métodos de cooperação entre a autoridade exportadora e importadora, de modo a que esta última possa emitir o seu próprio certificado para o produto, componente ou equipamento aeronáutico sem ter de repetir todas as avaliações efectuadas pela autoridade exportadora, bem como procedimentos de resolução de litígios para a alteração do acordo.

16. As modalidades de consecução deste objectivo, ou seja, o modo de cooperar e aceitar mutuamente os resultados do processo de certificação das Partes no domínio da aeronavegabilidade e da manutenção (métodos, âmbito em termos de produtos ou serviços, diferenças regulamentares, também denominadas «condições especiais» na respectiva gíria), são enunciadas nos anexos do acordo.

17. O projecto de acordo é diferente dos BASA vigentes entre os Estados-Membros e países terceiros, incluindo o Canadá. No caso dos BASA vigentes, os elementos que constam dos anexos são geralmente inseridos em acordos separados, concluídos a nível das autoridades da aviação civil, que não possuem o carácter vinculativo de um tratado. Estes acordos são geralmente denominados «MIP» (*Maintenance Implementation Procedures*, procedimentos de execução da manutenção) e «IPA» (*Implementing Procedures for Airworthiness*, procedimentos de execução para a

[2] Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE; JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

aeronavegabilidade). A entrada em vigor das disposições dos BASA só pode ter lugar, na prática, após a assinatura de um IPA e/ou de um MIP, na medida em que são estes os textos que definem as modalidades de consecução dos objectivos enunciados no BASA. Desde o início das negociações, as duas Partes acordaram em que os procedimentos específicos que lhes permitem aceitar mutuamente os resultados do processo de certificação nos dois domínios – certificação dos projectos e da produção e certificação das organizações de manutenção – constariam dos anexos, que seriam vinculativos para ambas as Partes e fariam parte integrante do acordo.

18. O projecto de acordo dá a possibilidade às Partes de estudarem maneiras de melhorar o seu funcionamento e de formularem recomendações para alterações, incluindo o aditamento de novos anexos ao acordo, através do Comité Misto. Confere às Partes a liberdade de escolherem as modalidades de alteração do acordo e dos seus anexos segundo o mesmo procedimento, que se encerra com a última notificação de uma Parte à outra Parte da conclusão dos seus procedimentos internos para a entrada em vigor da alteração acordada. Em particular, se o objecto da modificação forem alterações aos anexos vigentes ou o aditamento de novos anexos, as Partes podem acordar a modificação do acordo através de uma mera troca de Notas Diplomáticas.

19. Além disso, o projecto de acordo representa um benefício líquido para a Comunidade, uma vez que estabelecerá a aceitação mútua dos resultados do processo de certificação em todos os domínios da aeronavegabilidade para todos os Estados-Membros. Refira-se que, neste momento, apenas 6 Estados-Membros estabeleceram acordos bilaterais com o Canadá abrangendo a certificação de produtos. Até à data, a *Transport Canada* também tem aceitado os resultados das certificações das administrações europeias, especialmente quando estabelecidos sob a responsabilidade das JAA, para emitir as suas próprias certificações. Reciprocamente, as JAA auditaram o sistema canadiano e acordaram "contratos de externalização" com o governo canadiano, especificando os processos a seguir para que as JAA possam recomendar às autoridades nelas filiadas a aceitação dos seus resultados. Prevalece a mesma abordagem no respeitante à certificação das organizações de manutenção, matéria em que existem apenas 6 acordos formais. Também neste domínio, foi concluído um acordo de "externalização" entre a *Transport Canada* e as JAA que prevê a aceitação pelas autoridades nelas filiadas das estações de reparação canadianas (organizações de manutenção) sob a fiscalização do governo canadiano. Não existem de momento acordos sobre a certificação ambiental de produtos aeronáuticos.

5. CONTEÚDO DO ACORDO

5.1. Direitos e obrigações inequívocos de ambas as Partes

20. O acordo não se propõe ir além do que é consentido pela legislação aplicável de cada uma das Partes. A legislação aplicável no caso da Comunidade Europeia é o Regulamento (CE) n.º 216/2008, que revogou o Regulamento (CE) n.º 1592/2002, e as respectivas medidas de execução, incluindo as eventuais versões alteradas.

21. O sistema comunitário está plenamente reflectido no projecto de texto, que estabelece claramente uma separação entre a certificação dos produtos e

componentes aeronáuticos e as organizações envolvidas no projecto e fabrico de tais produtos e componentes.

22. No que respeita à manutenção, com base na experiência positiva em matéria de relações bilaterais entre o Canadá e as JAA, o Canadá propôs-se ir mais além do disposto no n.º 1 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, que prevê, como já previa a disposição equivalente (o n.º 1 do artigo 9.º) do anterior Regulamento (CE) n.º 1592/2002, que a AESA ou as autoridades aeronáuticas de cada Estado-Membro podem emitir certificados com base em certificados emitidos pelas autoridades aeronáuticas de um país terceiro, no quadro de um acordo internacional. Na verdade, as autoridades canadianas propuseram-se emitir certificações em nome das organizações de manutenção da AESA localizadas no Canadá que efectuam a manutenção de aeronaves e de peças das mesmas projectadas na CE, sem ser necessário que a Agência emita os seus próprios certificados/homologações com base nos certificados/homologações emitidos pela *Transport Canada*. Esta proposta mostrou a vontade das autoridades canadianas de instaurarem o pleno reconhecimento mútuo no domínio da manutenção.

23. A Comissão considera que o disposto no n.º 1 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 não constitui um obstáculo a que a Comunidade conclua um acordo internacional nos termos do qual os certificados emitidos pela autoridade competente do país terceiro sejam automaticamente válidos na Comunidade.

Tendo isso em conta, o acordo prevê, no domínio da manutenção, o seguinte:

– As Partes acordam em que, para efeitos do Procedimento de Manutenção, o cumprimento da legislação aplicável em matéria de manutenção de uma das Partes e dos requisitos regulamentares especificados no seu apêndice B1 equivale ao cumprimento da legislação aplicável da outra Parte.

– As Partes acordam em que, para efeitos do Procedimento de Manutenção, as práticas e os procedimentos de certificação das autoridades competentes de cada uma das Partes prevejam uma prova equivalente do cumprimento dos requisitos atrás referidos.

– As Partes acordam em que, para efeitos do Procedimento de Manutenção, as normas respectivas das Partes referentes ao licenciamento do pessoal de manutenção sejam consideradas equivalentes.

5.2. Meios claros para atingir os objectivos do mandato

24. O projecto prevê que cada Parte aceite os resultados relativos à conformidade resultantes de procedimentos especificados da outra Parte, contanto que estes sejam estabelecidos de acordo com as disposições dos anexos – n.º 1 do artigo 3.º.

25. O projecto de texto reconhece o direito de a autoridade reguladora de uma das Partes emitir certificados que atestem a conformidade com o sistema da outra Parte, em nome dessa outra Parte – n.º 1 do artigo 3.º.

26. Para garantir a manutenção da confiança mútua, o projecto de acordo prevê um mecanismo adequado – a criação de um sistema de cooperação e consulta contínuas mediante o reforço da cooperação no âmbito de auditorias, inspecções, notificações e

consultas, em tempo oportuno, sobre todas as matérias abrangidas pelo seu âmbito de aplicação (artigo 8.º relativo à cooperação mútua, à assistência e à transparência).

5.3. Consultas periódicas e resolução rápida de litígios

27. O projecto de acordo foi concebido para funcionar quotidianamente sem obstáculos e permitir resolver o mais rapidamente possível as questões técnicas decorrentes da sua aplicação. Para esse efeito, é criado um Comité Misto das Partes, assim como subcomités – o Comité Sectorial Misto para a Certificação e o Comité Sectorial Misto para a Manutenção – que respondem perante o Comité Misto das Partes e são responsáveis pelo controlo da aplicação dos anexos. O Comité Misto das Partes e os subcomités têm funções de consulta e mediação, para garantir o bom funcionamento do acordo, oferecendo um fórum para a resolução das divergências entre as Partes – artigo 9.º (Comité Misto), ponto 2.2 do anexo A (para a certificação) e ponto 4.2 do anexo B (para a manutenção).

28. O Comité Misto tem a incumbência de discutir e recomendar às Partes eventuais alterações ao acordo e aos seus anexos e de elaborar procedimentos práticos para a cooperação regulamentar e a transparência relativamente a todas as actividades que não sejam desenvolvidas pelos subcomités. Deste modo, as matérias não abrangidas pelos dois anexos mas abrangidas pela legislação comunitária (por exemplo, as operações das aeronaves, as licenças ou os dispositivos de treino sintéticos) podem ser discutidas de forma construtiva abrindo caminho a uma eventual alteração futura do acordo.

29. Em qualquer altura se pode solicitar uma consulta – artigo 15.º. No entanto, as Partes deverão envidar todos os esforços para tentar solucionar os problemas técnicos ao mais baixo nível possível, antes que estes se transformem em «litígios».

5.4. Manter um alto nível de confiança no sistema da outra Parte

30. Para manter um alto nível de confiança no sistema de certificação da aeronavegabilidade inicial e permanente da outra Parte, a Comunidade e o Canadá assumem determinadas obrigações:

- comunicar à outra Parte a identidade da "autoridade competente"; para a Comunidade, tal implica notificar o Canadá de que uma autoridade nacional da aviação foi objecto de auditoria (pela AESA) e que a auditoria mostrou que a dita autoridade cumpre plenamente a legislação comunitária, conhece as disposições da legislação canadiana nos domínios relevantes e está apta a cumprir as obrigações em matéria de certificação e manutenção previstas nos anexos – n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º;

- garantir, através de auditorias periódicas, que as autoridades nacionais da aviação que foram notificadas como "autoridades competentes" à outra Parte continuam aptas a cumprir as obrigações em matéria de certificação e manutenção previstas nos anexos – n.º 5 do artigo 5.º;

- cooperar em matéria de garantia da qualidade e permitir a participação de cada uma das Partes nas inspecções à normalização e nas avaliações da

conformidade (de autoridades e empresas) da outra Parte – n.º 6 do artigo 5.º e n.º 5 do artigo 8.º;

- proceder ao intercâmbio de dados sobre segurança - informações disponíveis sobre acidentes, incidentes ou ocorrências (n.º 4 do artigo 8.º) e garantir a confidencialidade adequada desse intercâmbio (artigo 11.º);

- notificar a outra Parte de todos os requisitos aplicáveis e consultá-la sobre alterações regulamentares e organizacionais numa fase precoce (artigo 8.º).

31. Nesta matéria reside também a diferença entre o presente acordo e o acordo celebrado entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil: o Canadá não pediu um processo de fortalecimento da confiança que consistisse na realização de inspecções próprias (ou conjuntas) à AESA ou às autoridades nacionais da aviação como condição prévia para a assinatura e a conclusão deste acordo. Contrariamente ao Canadá, os Estados Unidos da América insistiram em a) inspecções à AESA e às autoridades nacionais da aviação com o objectivo de as incluir como autoridades competentes reconhecidas para efeitos dos dois anexos relativos à certificação e à manutenção; b) "acompanhamento de projectos de certificação", no âmbito do qual a FAA dos Estados Unidos seguiu uma série de projectos de certificação para a certificação de tipo e para a atribuição de certificados de tipo suplementares levados a cabo pela AESA para se familiarizar com os procedimentos seguidos pela Agência, antes de o acordo poder ser assinado e concluído.

5.5. Medidas de salvaguarda eficazes

32. O projecto de texto do acordo foi concebido com o objectivo de proporcionar às Partes a flexibilidade necessária para reagirem de imediato a problemas de segurança ou para estabelecerem um nível de protecção mais elevado, se o considerarem necessário para efeitos de segurança (artigo 6.º). Para permitir que as duas Partes tomem medidas em tais situações sem colocar em risco a validade do acordo, são previstos procedimentos específicos.

33. No caso, porém, de as Partes não conseguirem corrigir de modo satisfatório uma situação específica, o projecto de texto do acordo prevê, em primeiro lugar, a possibilidade de suspender a aceitação dos resultados da certificação da autoridade competente contestada (artigo 10.º) e, em segundo lugar, meios e procedimentos a seguir para denunciar uma parte ou a totalidade do acordo – n.º 2 do artigo 16.º.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à assinatura de um acordo entre a Comunidade Europeia e o Canadá em matéria de segurança da aviação civil

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do seu artigo 80.º e o n.º 4 do seu artigo 133.º, em conjugação com o n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, do seu artigo 300.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[3],

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão negociou, em nome da Comunidade, um acordo sobre segurança da aviação civil com o Canadá, em conformidade com a Decisão do Conselho que autoriza a Comissão a abrir negociações[4].

(2) O acordo negociado pela Comissão deve ser assinado, sob reserva da sua eventual conclusão em data ulterior.

(3) Os Estados-Membros devem adoptar as medidas necessárias para garantir que os seus acordos bilaterais com o Canadá sobre a mesma matéria cessem de vigorar a partir da data de entrada em vigor do acordo,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É aprovada, em nome da Comunidade, a assinatura do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Canadá em matéria de segurança da aviação civil (a seguir designado «o acordo»), sob reserva da Decisão do Conselho relativa à sua conclusão. O texto do acordo figura em anexo à presente Decisão.

O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a(s) pessoa(s) com poderes para assinar o acordo em nome da Comunidade, sob reserva da sua conclusão.

---

3 JO C […] de […], p. […].

4 SEC(2004) 213 final de 25.2.2004

Feito em Bruxelas,

Pelo Conselho
O Presidente

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à conclusão de um acordo entre a Comunidade Europeia e o Canadá em matéria de segurança da aviação civil

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do seu artigo 80.º e o n.º 4 do seu artigo 133.º, em conjugação com o n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, o n.º 3, primeiro parágrafo, e o n.º 4 do seu artigo 300.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[5],

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão negociou, em nome da Comunidade, um acordo em matéria de segurança da aviação civil com o Canadá, em conformidade com a Decisão do Conselho que autoriza a Comissão a abrir negociações.

(2) O acordo foi assinado, em nome da Comunidade, sob reserva da sua possível conclusão em data ulterior, em conformidade com a Decisão …/…/CE do Conselho, em ….

(3) O acordo deve ser aprovado.

(4) É necessário estabelecer disposições processuais para a participação da Comunidade nos organismos conjuntos instituídos pelo acordo, bem como para a adopção de determinadas decisões relativas, designadamente, à alteração do acordo e dos seus anexos, ao aditamento de novos anexos, à denúncia de anexos específicos, às consultas e à resolução de litígios, e a adopção de medidas de salvaguarda.

(5) Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os seus acordos bilaterais com o Canadá sobre a mesma matéria cessem de vigorar a partir da data de entrada em vigor do acordo,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

(1) O Acordo entre a Comunidade Europeia e o Canadá em matéria de segurança da aviação civil é aprovado em nome da Comunidade.

---

[5] JO C […] de […], p. […].

(2) O texto do acordo figura em anexo à presente Decisão.

(3) O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a pessoa com poderes para proceder à notificação prevista no n.º 1 do artigo 16.º do acordo.

Artigo 2.º

(1) A Comunidade será representada no Comité Misto das Partes, instituído nos termos do artigo 9.º do acordo, pela Comissão Europeia, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e acompanhada pelas Autoridades da Aviação, enquanto representantes dos Estados-Membros.

(2) A Comunidade será representada no Comité Sectorial Misto para a Certificação, previsto no ponto 2 do anexo A do acordo, e no Comité Sectorial Misto para a Manutenção, previsto no ponto 4 do anexo B do acordo, pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, assistida pelas autoridades da aviação directamente interessadas na ordem de trabalhos de cada reunião.

Artigo 3.º

(1) Após consulta do comité especial nomeado pelo Conselho, a Comissão determinará a posição a adoptar pela Comunidade no Comité Misto das Partes no que respeita às seguintes matérias:

– Adopção ou alteração do regulamento interno do Comité Misto das Partes, previsto no n.º 3 do artigo 9.º do acordo.

(2) Após consulta do comité especial previsto no n.º 1, a Comissão pode tomar as seguintes medidas:

– Adoptar medidas de salvaguarda, em conformidade com o disposto no artigo 6.º do acordo;

– Solicitar consultas, em conformidade com o disposto no artigo 15.º do acordo;

– Suspender a aceitação dos resultados e revogar essa suspensão, em conformidade com o disposto no artigo 10.º do acordo.

(3) O Conselho decidirá, por maioria qualificada, com base numa proposta da Comissão, sobre as seguintes matérias:

– A adopção de anexos adicionais, em conformidade com o n.º 5 do artigo 16.º do acordo;

– Quaisquer outras alterações ao acordo que não se insiram no âmbito do n.º 1;

– A denúncia de anexos específicos, em conformidade com o n.º 3 do artigo 16.º do acordo.

Feito em Bruxelas,

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

ACORDO

EM MATÉRIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
ENTRE
A COMUNIDADE EUROPEIA E O CANADÁ

A COMUNIDADE EUROPEIA e o CANADÁ, a seguir designadas colectivamente "as Partes",

CONSIDERANDO que cada Parte determinou, com base numa longa prática de intercâmbios técnicos e de acordos bilaterais entre os membros da Comunidade Europeia (CE) e o Canadá, que as normas e os sistemas da outra Parte para a certificação da aeronavegabilidade e a certificação ambiental ou para a aceitação de produtos aeronáuticos civis são suficientemente equivalentes aos seus para tornar viável um acordo;

RECONHECENDO a tendência emergente para o projecto, a produção e o intercâmbio multinacionais de produtos aeronáuticos civis;

DESEJANDO promover a segurança da aviação civil, a qualidade e a compatibilidade ambientais e facilitar o intercâmbio de produtos aeronáuticos civis;

DESEJANDO reforçar a cooperação e aumentar a eficácia em matérias relacionadas com a segurança da aviação civil;

CONSIDERANDO que a cooperação entre ambas pode contribuir positivamente para promover uma maior harmonização internacional de normas e processos;

CONSIDERANDO a possível redução dos encargos económicos impostos ao sector da aviação e aos operadores por inspecções técnicas , avaliações e ensaios redundantes;

RECONHECENDO o benefício mútuo de melhorar os procedimentos para a aceitação recíproca das certificações e dos ensaios no que respeita à aeronavegabilidade, à protecção do ambiente, às instalações de manutenção das aeronaves e à aeronavegabilidade permanente;

RECONHECENDO que a referida aceitação recíproca deve oferecer uma garantia de conformidade com os regulamentos técnicos ou normas aplicáveis equivalente à oferecida pelos seus próprios procedimentos;

RECONHECENDO que essa aceitação recíproca também exige que cada Parte confie na contínua fiabilidade das avaliações de conformidade da outra Parte;

RECONHECENDO os respectivos compromissos das Partes por força de acordos bilaterais, regionais e multilaterais em matéria de segurança da aviação civil e de compatibilidade ambiental,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

Artigo 1.º

Objectivos

São objectivos do presente acordo:

(a) Estabelecer princípios e disposições, no respeito da legislação em vigor em cada uma das Partes, para permitir a aceitação recíproca das certificações emitidas pelas autoridades competentes de ambas nos domínios cobertos pelo presente acordo, conforme especificado no artigo 4.º.

(b) Permitir que as Partes se adaptem à tendência emergente para o projecto, o fabrico, a manutenção e o intercâmbio de produtos aeronáuticos civis a nível multinacional, no que diga respeito ao interesse comum das Partes em matéria de segurança da aviação civil e qualidade ambiental.

(c) Promover a cooperação em prol de objectivos de segurança e de qualidade ambiental.

(d) Promover e facilitar o intercâmbio contínuo de produtos e serviços aeronáuticos civis.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente acordo, entende-se por:

(a) «Certificação da aeronavegabilidade», a conclusão de que o projecto ou a alteração do projecto de um produto aeronáutico civil satisfaz as normas estabelecidas pela legislação aplicável em vigor em cada uma das Partes ou de que um determinado produto obedece a um projecto que foi considerado satisfazer as referidas normas e se encontra em condições seguras de funcionamento.

(b) «Produto aeronáutico civil», qualquer aeronave civil, motor de aeronave ou hélice, ou subconjunto, equipamento, peça ou componente instalado ou a instalar neles.

(c) «Autoridade competente», uma agência ou entidade governamental, designada como autoridade competente por uma Parte para efeitos do presente acordo, que exerce o direito legal de avaliar a conformidade, acompanhar e controlar a utilização ou a venda de produtos ou serviços aeronáuticos civis na área de jurisdição dessa Parte e que pode tomar medidas de execução para garantir que tais produtos ou serviços comercializados na área de jurisdição dessa mesma Parte cumpram os requisitos legais aplicáveis.

(d) «Requisitos operacionais do projecto», os requisitos operacionais ou ambientais que influem quer nas características do projecto do produto quer nos dados sobre o projecto relacionados com as operações ou a manutenção do produto que o tornam elegível para um determinado tipo de operação.

(e) «Certificação ambiental», a conclusão de que um produto aeronáutico civil cumpre as normas estabelecidas pela legislação aplicável em vigor em qualquer das Partes relativa ao ruído e/ou às emissões de gases de escape.

(f) «Manutenção», a actividade de inspecção (excepto inspecções pré-voo), revisão, reparação ou conservação, e a substituição de peças, equipamentos ou componentes de um produto aeronáutico civil, para garantir a aeronavegabilidade permanente desse produto; inclui a incorporação de modificações, mas não o projecto de reparações e modificações.

(g) «Monitorização», a vigilância periódica por uma autoridade competente para determinar a conformidade permanente com as normas adequadas aplicáveis.

(h) «Agente técnico», para o Canadá, a organização canadiana responsável pela aviação civil, para a Comunidade Europeia, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA).

Artigo 3.º

Obrigações gerais

1. Cada Parte, como especificado nos anexos ao presente acordo, que são parte integrante do mesmo, aceitará ou reconhecerá os resultados de procedimentos especificados, utilizados na avaliação da conformidade com medidas legislativas, regulamentares e administrativas suas especificadas, apresentados pelas autoridades competentes da outra Parte, no pressuposto de que os procedimentos de avaliação da conformidade utilizados oferecem à Parte receptora uma garantia de conformidade com as suas próprias medidas legislativas, regulamentares e administrativas aplicáveis equivalente à oferecida pelos próprios procedimentos da Parte receptora.

2. O n.º 1 do presente artigo apenas se aplica depois de completadas as disposições provisórias, que podem ser estabelecidas nos anexos do presente acordo.

3. O presente acordo não implica a aceitação mútua das normas ou regulamentos técnicos das Partes nem, salvo disposição em contrário do presente acordo, o reconhecimento mútuo da sua equivalência.

4. Nada no presente acordo deve ser interpretado como limitando o direito de uma das Partes de determinar, através das suas medidas legislativas, regulamentares e administrativas, o nível de protecção que considera adequado para a segurança, para o ambiente e para fazer face a riscos que se enquadrem no âmbito do anexo aplicável do presente acordo.

5. Os resultados de certificação estabelecidos por pessoas delegadas ou por organizações certificadas, autorizadas pela legislação aplicável de qualquer das Partes a estabelecerem os mesmos resultados de certificação que uma autoridade competente, terão a mesma validade que os estabelecidos pela própria autoridade competente para efeitos do presente acordo. Uma entidade de uma das Partes responsável pela aplicação do presente acordo, conforme definida no artigo 7.º, pode, se necessário, e mediante notificação prévia da sua congénere da outra Parte, interagir directamente com uma pessoa delegada ou organização certificada dessa outra Parte.

Artigo 4.º

Âmbito de aplicação geral

1. O presente acordo aplica-se ao seguinte:

(a) Certificação da Aeronavegabilidade e Monitorização dos Produtos Aeronáuticos Civis;

(b) aeronavegabilidade permanente das aeronaves em serviço;

(c) certificação e monitorização das instalações de produção e fabrico;

(d) certificação e monitorização das instalações de manutenção;

(e) certificação ambiental e ensaios ambientais dos produtos aeronáuticos civis; e

(f) actividades de cooperação conexas.

2. Quando a competência da Comunidade Europeia seja exercida em relação a operações aéreas, licenciamento das tripulações de voo e certificação de dispositivos de treino sintéticos, as Partes podem acordar em anexos adicionais, incluindo disposições transitórias, específicos para cada área, de acordo com o procedimento previsto no artigo 16.º.

Artigo 5.º

Autoridades competentes

1. Se uma entidade for considerada elegível ao abrigo da legislação de uma Parte, será reconhecida como autoridade competente pela outra Parte depois de submetida a auditoria pela sua Parte para determinar se:

(a) cumpre integralmente a legislação da sua Parte,

(b) conhece bem os requisitos da outra Parte no que respeita ao tipo e ao âmbito da certificação pedida e

(c) é capaz de cumprir as obrigações previstas nos anexos.

2. Uma Parte notificará à outra Parte a identidade de uma autoridade competente depois de concluída favoravelmente a auditoria. A outra Parte pode contestar a competência técnica ou a conformidade dessa autoridade competente de acordo com o n.º 6 do presente artigo.

3. Considerar-se-á que as entidades identificadas nos apêndices 1 e 2 cumprem o disposto no n.º 1 do presente artigo para a aplicação respectivamente do anexo A e do anexo B à data de entrada em vigor do presente acordo.

4. As Partes garantirão que as suas autoridades competentes possuam e mantenham a capacidade para avaliar correctamente a conformidade dos produtos ou organizações mencionados nos anexos do presente acordo e conforme neles previsto. A este respeito, as Partes garantirão que as suas autoridades competentes sejam objecto de auditorias ou avaliações periódicas.

5. As Partes consultar-se-ão na medida do necessário para garantir a manutenção da confiança nos procedimentos de avaliação da conformidade. Essa consulta pode incluir a participação de uma Parte nas auditorias periódicas relacionadas com actividades de

avaliação da conformidade ou outras avaliações das autoridades competentes da outra Parte.

6. Em caso de contestação, por uma Parte, da competência técnica ou da conformidade de uma autoridade competente, a Parte que contesta notificará por escrito a outra Parte da sua contestação da competência técnica ou da conformidade da autoridade competente em causa e da sua intenção de suspender a aceitação dos resultados do processo de certificação da dita autoridade. Tal contestação será exercida de um modo objectivo e fundamentado.

7. Uma contestação notificada nos termos do n.º 6 do presente artigo será discutida pelo Comité Misto instituído nos termos do artigo 9.º, que pode decidir suspender a aceitação dos resultados do processo de certificação dessa autoridade competente ou considerar necessária a verificação da sua competência técnica. Essa verificação será normalmente efectuada em tempo útil pela Parte sob cuja jurisdição se encontra a autoridade competente em causa, mas pode ser efectuada conjuntamente pelas Partes, caso estas assim o decidam.

8. Se o Comité Misto não for capaz de resolver uma contestação notificada nos termos do n.º 6 do presente artigo no prazo de 30 dias após a notificação, a Parte que contesta pode suspender a aceitação dos resultados da autoridade competente em causa, mas aceitará os resultados dessa autoridade competente que tenham sido estabelecidos antes da data da notificação. Tal suspensão pode manter-se em vigor até que o Comité Misto resolva a questão.

Artigo 6.º

Medidas de salvaguarda

1. Nenhuma disposição do presente acordo deverá ser interpretada como limitando o direito de uma Parte de adoptar todas as medidas adequadas e imediatas, sempre que exista um risco razoável de um produto ou serviço poder:

   (a) comprometer a saúde ou a segurança das pessoas;

   (b) não cumprir as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas aplicáveis dessa Parte no âmbito do presente acordo; ou

   (c) não cumprir de qualquer outro modo um requisito no âmbito do anexo aplicável do presente acordo.

2. Se uma das Partes tomar medidas nos termos do n.º 1 do presente artigo, informará desse facto a outra Parte, por escrito, no prazo de 15 dias úteis após a tomada de tais medidas, indicando os motivos.

Artigo 7.º

Comunicações

1. As Partes acordam em que as comunicações entre si para efeitos da aplicação do presente acordo estarão a cargo:

   (a) dos agentes técnicos, no que respeita às questões técnicas;

(b) no que respeita a todas as outras questões:

– para o Canadá: do "Department of Transport";

– para a Comunidade Europeia: da Comissão Europeia e das autoridades competentes dos Estados-Membros, quando aplicável.

2. Aquando da assinatura do presente acordo, as Partes comunicarão uma à outra os pontos de contacto pertinentes.

Artigo 8.º

Cooperação mútua, assistência e transparência

1. Cada Parte garantirá que a outra seja informada de todas as suas leis, regulamentos, normas e requisitos pertinentes, assim como do seu sistema de certificação.

2. As Partes notificar-se-ão mutuamente das respectivas propostas de revisão significativa das suas leis, regulamentos, normas e requisitos pertinentes e dos seus sistemas de certificação na medida em que tais revisões possam ter incidência no presente acordo. Na medida do possível, as Partes darão uma à outra a oportunidade de se pronunciar sobre tais revisões e terão na devida conta as observações recebidas.

3. As Partes estabelecerão, se necessário, procedimentos para a cooperação regulamentar e a transparência em relação a todas as actividades desenvolvidas que se insiram no âmbito do presente acordo.

4. As Partes acordam, no respeito da respectiva legislação aplicável, em fornecer uma à outra, a pedido e em tempo útil, informações relativas a acidentes, incidentes ou ocorrências relacionados com as matérias abrangidas pelo presente acordo.

5. Para efeitos de investigação e de resolução de questões de segurança através da cooperação mútua, as Partes autorizar-se-ão uma à outra a participar nas inspecções e auditorias respectivas numa base de amostragem ou realizarão inspecções e auditorias conjuntas, se adequado.

Artigo 9.º

Comité Misto das Partes

1. É instituído um Comité Misto, composto por representantes de cada uma das Partes. O Comité Misto será responsável pelo funcionamento efectivo do presente acordo e reunir-se-á periodicamente para a avaliar a eficácia da sua aplicação.

2. O Comité Misto pode examinar todas as questões relacionadas com o funcionamento e a aplicação do presente acordo. Será nomeadamente responsável por:

(a) examinar e tomar medidas adequadas em relação às contestações a que se refere especificamente o artigo 5.º;

(b) resolver qualquer questão relacionada com a aplicação e a implementação do presente acordo, incluindo as questões não resolvidas no Comité Sectorial Misto instituído nos termos do anexo pertinente;

(c) estudar modos de melhorar o funcionamento do presente acordo e fazer as recomendações necessárias às Partes tendo em vista a sua alteração;

(d) estudar alterações específicas a introduzir nos anexos;

(e) coordenar, se adequado, a elaboração de anexos adicionais;

(f) adoptar, se adequado, procedimentos de trabalho para a cooperação regulamentar e a transparência em relação a todas as actividades referidas no artigo 4.º, caso tais procedimentos não sejam de outro modo desenvolvidos por comités sectoriais mistos.

3. O Comité Misto estabelecerá o seu próprio regulamento interno no prazo de um ano após a entrada em vigor do presente acordo.

Artigo 10.º

Suspensão das obrigações de aceitação recíproca

1. Uma Parte pode suspender, total ou parcialmente, as suas obrigações, especificadas num anexo do presente acordo, caso:

(a) a outra Parte não cumpra as suas obrigações, especificadas nesse anexo do presente acordo; ou

(b) uma ou mais das suas autoridades competentes não possa implementar os requisitos novos ou adicionais adoptados pela outra Parte no domínio coberto por esse anexo do presente acordo; ou

(c) a outra Parte não mantenha os meios e as medidas legais e regulamentares necessários para aplicar as disposições do presente acordo.

2. Antes de suspender as suas obrigações, uma Parte solicitará consultas, como previsto no artigo 15.º. Caso as consultas não resolvam um desacordo relacionado com qualquer dos anexos, qualquer das Partes pode notificar a outra da sua intenção de suspender a aceitação dos resultados relativos à conformidade e das certificações previstos no anexo sobre os quais existe desacordo. Tal notificação deve ser efectuada por escrito e especificar os motivos da suspensão.

3. A referida suspensão produzirá efeitos 30 dias após a data da notificação, a menos que, antes de terminado esse prazo, a Parte que iniciou a suspensão notifique a outra Parte, por escrito, de que retira a sua notificação. Tal suspensão não afectará a validade dos resultados relativos à conformidade, certificados e homologações estabelecidos pelos agentes técnicos ou pela autoridade competente em causa da Parte antes da data em que a suspensão produz efeitos. Qualquer suspensão que tenha entrado em vigor pode ser imediatamente revogada, mediante uma troca de correspondência entre as Partes para esse efeito.

Artigo 11.º

Confidencialidade

1. Cada Parte acorda em manter, na medida do exigido pela sua legislação, a confidencialidade das informações recebidas da outra Parte no âmbito do presente acordo.

2. Em particular, no respeito da respectiva legislação, as Partes não divulgarão ao público, nem permitirão que uma autoridade competente divulgue ao público, informações recebidas da outra Parte no âmbito do presente acordo que constituam sigilo comercial, informações comerciais ou financeiras confidenciais ou informações relacionadas com uma investigação em curso. Para esse efeito, tais informações serão consideradas privadas e devidamente assinaladas como tal.

3. Uma Parte ou uma autoridade competente pode, ao fornecer informações à outra Parte ou a uma autoridade competente da outra Parte, designar os elementos das informações fornecidas que considera não poderem ser divulgados.

4. Cada Parte tomará todas as precauções razoáveis necessárias para proteger as informações recebidas no âmbito do presente acordo de uma divulgação não autorizada.

Artigo 12.º

Recuperação dos custos

1. Nenhuma das Partes poderá impor taxas ou encargos a pessoas singulares ou colectivas cujas actividades sejam regulamentadas no âmbito do presente acordo por serviços de avaliação da conformidade abrangidos pelo presente acordo e prestados pela outra Parte.

2. Cada Parte envidará todos os esforços para garantir que as taxas ou encargos impostos pelo respectivo agente técnico a uma pessoa singular ou colectiva cujas actividades sejam regulamentadas nos termos do presente acordo sejam justas, razoáveis e proporcionadas em relação aos serviços de certificação e de vigilância prestados e não criem um obstáculo ao comércio.

3. O agente técnico de cada Parte terá o direito de recuperar, através de taxas e encargos aplicados às pessoas singulares ou colectivas cujas actividades são regulamentadas nos termos do presente acordo, os custos relacionados com a implementação do anexo aplicável e das auditorias e inspecções efectuadas em aplicação do n.º 5 do artigo 5.º e do n.º 5 do artigo 8.º.

Artigo 13.º

Outros acordos

1. Salvo disposição em contrário dos anexos, as obrigações constantes de acordos concluídos por qualquer das Partes com um país terceiro que não é Parte no presente acordo não vigorarão nem produzirão efeitos para a outra Parte em termos de aceitação dos resultados dos procedimentos de avaliação da conformidade do país terceiro.

2. Ao entrar em vigor, o presente acordo substituirá os acordos bilaterais de segurança da aviação concluídos entre o Canadá e os Estados-Membros da União Europeia no que respeita às matérias abrangidas pelo presente acordo.

3. O presente acordo não prejudica os direitos e as obrigações das Partes no âmbito de qualquer outro acordo internacional.

Artigo 14.º

Âmbito de aplicação territorial

Salvo disposição em contrário dos seus anexos, o presente acordo aplica-se, por um lado, aos territórios em que é aplicável o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e nas condições nele fixadas, e, por outro, ao território do Canadá.

Artigo 15.º

Consultas e resolução de litígios

1. Qualquer das Partes pode solicitar à outra a realização de consultas sobre qualquer tema relacionado com o presente acordo. A outra Parte satisfará prontamente tal pedido e iniciará as consultas numa data acordada por ambas no prazo de 45 dias.

2. As Partes envidarão todos os esforços para solucionar os eventuais desacordos que surjam entre si relacionados com a cooperação prevista no presente acordo ao nível técnico mais baixo possível, por consulta e em conformidade com as disposições contidas nos anexos do presente acordo.

3. No caso de um eventual desacordo não ser resolvido como previsto no n.º 2 do presente artigo, o agente técnico de qualquer das Partes pode remeter o desacordo para o Comité Misto das Partes, que se consultará sobre o assunto.

Artigo 16.º

Entrada em vigor, denúncia e alteração

1. O presente acordo entra em vigor na data da última nota de uma troca de Notas Diplomáticas em que as Partes se notificam mutuamente da conclusão dos respectivos procedimentos internos necessários para a sua entrada em vigor. O acordo permanecerá em vigor até à sua denúncia por uma das Partes.

2. Uma Parte pode denunciar o presente acordo em qualquer altura mediante o envio de uma notificação escrita à outra Parte com uma antecedência de seis meses, a menos que a referida notificação de denúncia tenha sido retirada por mútuo consentimento das Partes antes de terminado esse prazo.

3. Caso uma Parte pretenda alterar o acordo eliminando um ou mais anexos e mantendo os restantes, as Partes procurarão chegar a um consenso quanto à alteração do acordo, segundo os procedimentos previstos no presente artigo. Na impossibilidade de obter tal

consenso, o acordo cessará a sua vigência terminado o prazo de seis meses a contar da data da notificação, excepto decisão em contrário das Partes.

4. As Partes podem alterar o presente acordo por mútuo consentimento escrito. Uma alteração ao presente acordo entrará em vigor na data da última notificação escrita enviada por uma Parte à outra Parte indicando que os seus procedimentos internos para a entrada em vigor se encontram concluídos.

5. Não obstante o disposto no n.º 4 do presente artigo, as Partes podem acordar em alterar os anexos existentes ou em aditar novos anexos mediante uma troca de Notas Diplomáticas. Essas alterações entrarão em vigor conforme acordado na troca de Notas Diplomáticas.

6. Após a denúncia do acordo, cada Parte manterá a validade das certificações de aeronavegabilidade, das certificações ambientais ou dos certificados emitidos no âmbito do presente acordo anteriormente à sua denúncia, desde que continuem a ser conformes com as leis e regulamentos aplicáveis dessa Parte.

EM FÉ DO QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados para esse efeito, assinaram o presente acordo, redigido em duplo exemplar, em XX, aos XX de XXX de 2008, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca, fazendo igualmente fé qualquer dos textos.

PELA COMUNIDADE EUROPEIA / PELO CANADÁ

_____ / _____

Apêndice 1

Lista de autoridades competentes que se considera cumprirem as disposições do n.º 1 do artigo 5.º no que respeita ao anexo A

1. autoridades competentes para as certificações de projectos

para o Canadá: a organização canadiana responsável pela aviação civil

para a Comunidade Europeia: a Agência Europeia para a Segurança da Aviação

2. autoridades competentes para a fiscalização da produção

para o Canadá: a organização canadiana responsável pela aviação civil

para a Comunidade Europeia: a Agência Europeia para a Segurança da Aviação

as autoridades competentes dos Estados-Membros

Apêndice 2

Autoridades competentes dos 27 Estados-Membros da UE que se considera cumprirem as disposições do n.º 1 do artigo 5.º no que respeita ao anexo B

ANEXO A

Procedimento para a certificação de produtos aeronáuticos civis

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1.1. Este procedimento (a seguir designado "o procedimento") aplica-se a:

1.1.1. A aceitação recíproca dos resultados relativos à conformidade com o projecto e com os requisitos operacionais ambientais e de projecto relacionados com os produtos aeronáuticos civis estabelecidos pelo agente técnico da Parte agindo na qualidade de representante autorizado do Estado do projecto.

1.1.2. A aceitação recíproca dos resultados relativos à conformidade dos produtos aeronáuticos civis novos ou usados com os requisitos de aeronavegabilidade e ambientais para efeitos de importação de qualquer das Partes; a aceitação recíproca das certificações das alterações aos projectos e dos projectos de reparação de produtos aeronáuticos civis efectuadas sob a autoridade de qualquer das Partes;

1.1.3. A cooperação e a assistência para fins de manutenção permanente da aeronavegabilidade das aeronaves em serviço.

1.2. Para efeitos do presente procedimento, entende-se por:

(a) "Certificado de aptidão para serviço", uma declaração de uma pessoa ou organização sob a jurisdição da Parte exportadora, segundo a qual um produto aeronáutico civil, que não seja uma aeronave completa, é um produto fabricado de novo ou um produto entregue após manutenção;

(b) "Certificado de aeronavegabilidade para exportação", uma declaração, para efeitos de exportação, de uma pessoa ou organização sob a jurisdição da Parte exportadora, segundo a qual uma aeronave completa, também sob a jurisdição da Parte exportadora, está conforme com os requisitos de aeronavegabilidade e ambientais notificados pela Parte importadora;

(c) "Parte exportadora", a Parte de onde é exportado um produto aeronáutico civil;

(d) "Parte importadora", a Parte para onde é importado um produto aeronáutico civil.

2. COMITÉ SECTORIAL MISTO PARA A CERTIFICAÇÃO

2.1. Composição

2.1.1. É instituído um Comité Sectorial Misto para a Certificação. Este comité será constituído por representantes de ambas as Partes responsáveis, a nível de direcção, pelo seguinte:

2.1.1.1. certificação de produtos aeronáuticos civis;

2.1.1.2. produção, se estiver a cargo de pessoas que não as previstas no ponto 2.1.1.1.;

2.1.1.3. regulamentos e normas de certificação; e

2.1.1.4. inspecções ao sistema de normalização interno ou sistemas de controlo da qualidade.

2.1.2. Pode ser convidada a participar no Comité qualquer outra pessoa, escolhida em conjunto pelas Partes, que possa facilitar o cumprimento do mandato do Comité Sectorial Misto para a Certificação.

2.1.3. O Comité Sectorial Misto para a Certificação estabelece o seu próprio regulamento interno.

2.2. Mandato

2.2.1. O Comité Sectorial Misto para a Certificação reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o funcionamento e a aplicação efectivos do presente procedimento e terá como funções, entre outras:

(a) decidir, se necessário, procedimentos de trabalho a utilizar para facilitar o processo de certificação;

(b) decidir, se necessário, sobre as especificações técnicas normalizadas para efeitos do disposto no ponto 3.3.7 do presente procedimento;

(c) avaliar as mudanças regulamentares em cada Parte para garantir que os requisitos de certificação se mantenham actuais;

(d) elaborar, se necessário, propostas para o Comité Misto relativas a alterações ao presente procedimento, distintas das referidas na alínea b) do ponto 2.2.1;

(e) assegurar que as Partes partilhem uma compreensão comum do presente procedimento;

(f) assegurar que as Partes apliquem o presente procedimento de um modo coerente;

(g) sanar as eventuais divergências sobre questões técnicas decorrentes da interpretação ou da implementação do presente procedimento, incluindo as divergências que possam surgir na determinação das bases da certificação ou na aplicação de condições especiais, isenções e derrogações;

(h) organizar, se necessário, a participação recíproca de uma Parte no sistema de normalização interno ou de controlo da qualidade da outra Parte;

(i) identificar, se necessário, os "pontos focais" responsáveis pela certificação de cada produto aeronáutico civil importado ou exportado entre as Partes; e

(j) desenvolver meios eficazes de cooperação, assistência e troca de informações sobre normas de segurança e ambientais e sistemas de certificação, para reduzir ao mínimo, tanto quanto possível, as divergências entre as Partes;

2.2.2. Caso seja incapaz de resolver as divergências como previsto na alínea k) do ponto 2.2.1, o Comité Sectorial Misto para a Certificação remeterá a questão para o Comité Misto e assegurará a aplicação da decisão tomada por esse comité.

3. CERTIFICAÇÕES DE PROJECTOS

3.1. Disposições gerais

3.1.1. O presente procedimento abrange as certificações de projectos e das respectivas alterações no que respeita a: certificados de tipo, certificados de tipo suplementares, reparações, peças e equipamentos.

3.1.2. Para efeitos da aplicação do presente procedimento, as Partes acordam em que a demonstração da capacidade de uma organização de projecto para assumir as suas responsabilidades seja suficientemente controlada por cada uma das Partes, para suprir eventuais diferenças nos requisitos específicos da outra Parte.

3.1.3. Um pedido de certificação de um projecto será apresentado à Parte importadora através da Parte exportadora, quando se justifique.

3.1.4. Os organismos responsáveis pela aplicação da presente secção 3 relativa às certificações de projectos serão os agentes técnicos.

3.2. Base de certificação

3.2.1. Para efeitos de emissão de um certificado de tipo, a Parte importadora utilizará as normas aplicáveis a um produto similar seu que estavam em vigor quando o pedido do certificado de tipo original foi apresentado à Parte exportadora.

3.2.2. Sob reserva do disposto no ponto 3.2.5 e para efeitos de certificação de uma alteração de projecto ou de um projecto de reparação, a Parte importadora especificará uma alteração à base de certificação estabelecida nos termos do ponto 3.2.1, se considerar tal alteração apropriada para a alteração do projecto ou o projecto de reparação.

3.2.3. Sob reserva do disposto no ponto 3.2.5, a Parte importadora especificará qualquer condição especial aplicada ou que está previsto ser aplicada a características novas ou não usuais do projecto de um produto não abrangidas pelas normas de aeronavegabilidade e ambientais aplicáveis.

3.2.4. Sob reserva do disposto no ponto 3.2.5, a Parte importadora especificará as isenções ou derrogações das normas aplicáveis.

3.2.5. Ao especificar as condições especiais, isenções, derrogações ou alterações da base de certificação, a Parte importadora terá na devida conta as da Parte exportadora e não será mais exigente no que respeita aos produtos da Parte exportadora do que seria para produtos similares seus. A Parte importadora notificará a Parte exportadora de qualquer dessas condições especiais, isenções, derrogações ou alterações da base de certificação.

3.3. Processo de certificação

3.3.1. A Parte exportadora fornecerá à Parte importadora todas as informações necessárias para que esta fique a conhecer e se mantenha ao corrente de cada produto aeronáutico civil da Parte exportadora e da respectiva certificação.

3.3.2. Para cada certificação de projecto, as Partes desenvolverão um programa de certificação, com base nos procedimentos de trabalho determinados pelo Comité Sectorial Misto para a Certificação, se adequado.

3.3.3. A Parte importadora emitirá o seu certificado de tipo ou um certificado de tipo suplementar para uma aeronave, motor ou hélice quando:

(a) a Parte exportadora tenha emitido o seu próprio certificado;

(b) a Parte exportadora certifique a Parte importadora de que o projecto de tipo de um produto está conforme com a base de certificação estabelecida no ponto 3.2; e

(c) todos os problemas surgidos durante o processo de certificação tenham sido solucionados.

3.3.4. As alterações ao projecto de tipo de um produto aeronáutico civil para o qual a Parte importadora tenha emitido um certificado de tipo serão certificadas do seguinte modo:

3.3.4.1. A Parte exportadora classifica as alterações ao projecto em duas categorias de acordo com os procedimentos de trabalho determinados pelo Comité Sectorial Misto para a Certificação.

3.3.4.2. Para a categoria de alterações ao projecto que exigem o envolvimento da Parte importadora, a Parte importadora certifica as alterações ao projecto após ter recebido uma declaração escrita da Parte exportadora de que as alterações ao projecto estão conformes com a base de certificação estabelecida no ponto 3.2. Para cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do presente parágrafo, a Parte exportadora pode fornecer declarações individuais para cada alteração de projecto ou declarações colectivas para listas de alterações de projectos certificadas.

3.3.4.3. Para todas as outras alterações de projectos, a certificação da Parte exportadora constitui uma certificação válida da Parte importadora sem qualquer acção adicional.

3.3.5. As alterações ao projecto de um produto aeronáutico civil para o qual a Parte importadora tenha emitido um certificado de tipo suplementar serão certificadas do seguinte modo:

3.3.5.1. A Parte exportadora classifica as alterações ao projecto em duas categorias de acordo com os procedimentos de trabalho determinados pelo Comité Sectorial Misto para a Certificação.

3.3.5.2. Para a categoria de alterações ao projecto que exigem o envolvimento da Parte importadora, a Parte importadora certifica as alterações ao projecto após ter recebido uma declaração escrita da Parte exportadora de que as alterações ao projecto estão conformes com a base de certificação estabelecida no ponto 3.2. Para cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do presente parágrafo, a Parte exportadora pode fornecer declarações

individuais para cada alteração ao projecto ou declarações colectivas para listas de alterações ao projecto certificadas.

3.3.5.3. Para todas as outras alterações ao projecto, a certificação da Parte exportadora constitui uma certificação válida da Parte importadora sem qualquer acção adicional.

3.3.6. Os projectos de reparação de produtos aeronáuticos civis para os quais a Parte importadora tenha emitido um certificado de tipo serão certificados do seguinte modo:

3.3.6.1. A Parte exportadora classifica os projectos de reparação em duas categorias de acordo com os procedimentos de trabalho determinados pelo Comité Sectorial Misto para a Certificação.

3.3.6.2. Para a categoria de projectos de reparação que exigem o envolvimento da Parte importadora, a Parte importadora certifica os projectos após ter recebido uma declaração escrita da Parte exportadora de que os projectos de reparação estão conformes com a base de certificação estabelecida no ponto 3.2. Para cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do presente parágrafo, a Parte exportadora pode fornecer declarações individuais para cada grande projecto de reparação ou declarações colectivas para listas de projectos de reparação certificados.

3.3.6.3. Para todos os outros projectos de reparação, a certificação pela Parte exportadora constitui uma certificação válida da Parte importadora sem qualquer acção adicional.

3.3.7 No que respeita a peças e equipamentos certificados com base em especificações técnicas normalizadas decididas pelo Comité Sectorial Misto para a Certificação de acordo com o ponto 2.2 do presente procedimento, a certificação de peças e equipamentos emitida pela Parte exportadora será reconhecida pela Parte importadora como equivalente às suas próprias certificações emitidas em conformidade com a sua legislação e procedimentos.

3.4. Requisitos operacionais relativos ao projecto

3.4.1. A Parte importadora, a pedido da Parte exportadora, dará indicações à Parte exportadora sobre os seus actuais requisitos operacionais relativos ao projecto.

3.4.2. A Parte importadora determinará com a Parte exportadora, quer caso a caso, quer mediante a elaboração de uma lista dos actuais requisitos operacionais específicos relativos ao projecto para certas categorias de produtos e/ou operações, os requisitos operacionais relativos ao projecto para os quais aceitará a certificação escrita e a declaração de conformidade da Parte exportadora.

3.5. Aeronavegabilidade permanente

3.5.1. As duas Partes cooperarão na análise dos aspectos de aeronavegabilidade de acidentes e incidentes ocorridos com produtos aeronáuticos civis aos quais o presente acordo se aplica e que sejam susceptíveis de levantar questões sobre a aeronavegabilidade de tais produtos.

3.5.2. A Parte exportadora determinará, no que respeita a produtos aeronáuticos civis projectados ou fabricados sob a sua jurisdição, as medidas adequadas necessárias para corrigir qualquer defeito em termos de segurança do projecto de tipo que possa ser detectado após a colocação em serviço de um produto aeronáutico civil, incluindo medidas respeitantes aos componentes projectados e/ou fabricados por um fornecedor subcontratado para um contratante principal no território sob a jurisdição da Parte exportadora.

3.5.3. A Parte exportadora, no que respeita aos produtos aeronáuticos civis projectados ou fabricados sob a sua jurisdição, dará assistência à Parte importadora na determinação das medidas consideradas necessárias pela Parte importadora para a aeronavegabilidade permanente dos produtos.

3.5.4. Cada Parte manterá a outra informada de todas as directivas obrigatórias sobre aeronavegabilidade ou de outras medidas que determine serem necessárias para a aeronavegabilidade permanente dos produtos aeronáuticos civis projectados ou fabricados sob a jurisdição de qualquer das Partes e abrangidos pelo presente acordo.

4. CERTIFICAÇÃO DA PRODUÇÃO

4.1. Para efeitos de aplicação do presente procedimento, as Partes acordam em que a demonstração da capacidade de uma organização de produção para assumir a garantia e o controlo da qualidade da produção de produtos aeronáuticos civis seja suficientemente controlada através da fiscalização dessa organização por uma autoridade competente de qualquer das Partes, tendo em vista suprir eventuais diferenças nos requisitos específicos da outra Parte.

4.2. Se uma certificação da produção sob a fiscalização regulamentar de uma Parte incluir locais e instalações de fabrico no território da outra Parte ou num país terceiro, a primeira Parte permanecerá responsável pela vigilância e a fiscalização desses locais e instalações de fabrico.

4.3. As Partes podem pedir a assistência da autoridade da aviação civil de um país terceiro para o cumprimento das suas funções regulamentares de vigilância e fiscalização quando uma certificação por qualquer das Partes tenha sido concedida ou prolongada por acordo ou disposição formal acordada com esse país terceiro.

4.4. Os organismos responsáveis pela aplicação da presente secção 4 relativa à certificação da produção serão as autoridades competentes referidas no artigo 5.º do acordo.

5. CERTIFICAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO

5.1. Disposições gerais

5.1.1. A Parte exportadora emitirá certificações de aeronavegabilidade para exportação para os produtos aeronáuticos civis exportados para a Parte importadora nas condições definidas nos pontos 5.2 e 5.3.

5.1.2. A Parte importadora aceitará as certificações de aeronavegabilidade da Parte exportadora emitidas em conformidade com os pontos 5.2 e 5.3.

5.1.3. A identificação das peças e equipamentos com as marcações específicas exigidas pela legislação da Parte exportadora será reconhecida pela Parte importadora como cumprindo os seus próprios requisitos legais.

5.2. Certificados de aeronavegabilidade para efeitos de exportação

5.2.1. Aeronaves novas

5.2.1.1. Uma Parte exportadora, através da sua autoridade competente responsável pela aplicação do presente procedimento, emitirá um certificado de aeronavegabilidade para exportação para uma aeronave nova, atestando que a aeronave:

(a) está conforme com um projecto de tipo certificado pela Parte importadora de acordo com o presente procedimento;

(b) está em condições de operar em segurança, cumprindo nomeadamente as directivas sobre aeronavegabilidade aplicáveis da Parte importadora, conforme por ela notificadas;

(c) cumpre todos os requisitos adicionais estabelecidos pela Parte importadora, conforme por ela notificados.

5.2.2. Aeronaves usadas

5.2.2.1. No caso de uma aeronave usada à qual a Parte importadora tenha concedido uma certificação do projecto, a Parte exportadora, através da sua autoridade competente responsável pela fiscalização do certificado de aeronavegabilidade dessa aeronave, emitirá um certificado de aeronavegabilidade para exportação, atestando que a aeronave:

(a) está conforme com um projecto de tipo certificado pela Parte importadora de acordo com o presente procedimento;

(b) está em condições de operar em segurança, cumprindo nomeadamente todas as directivas sobre aeronavegabilidade aplicáveis da Parte importadora, conforme por ela notificadas;

(c) foi objecto de manutenção adequada, utilizando procedimentos e métodos certificados, durante o seu tempo de serviço, conforme demonstrado pelos diários de bordo e registos de manutenção; e

(d) cumpre todos os requisitos adicionais estabelecidos pela Parte importadora, conforme por ela notificados.

5.2.2.2. No que respeita às aeronaves usadas fabricadas sob a sua jurisdição, cada Parte acorda em, mediante pedido, dar assistência à outra Parte na obtenção de informações sobre:

(a) a configuração da aeronave na altura em que saiu do fabricante; e

(b) os elementos posteriormente instalados que tenham sido certificados pela Parte em causa.

5.2.2.3. As Partes aceitarão igualmente os certificados de aeronavegabilidade para exportação uma da outra relativos a aeronaves usadas fabricadas e/ou montadas num país terceiro, quando estejam satisfeitas as condições previstas nas alíneas a) a d) do ponto 5.2.2.1.

5.2.2.4. A Parte importadora pode solicitar registos de inspecção e manutenção que incluam (mas não se limitando a):

(a) o original ou uma cópia autenticada de um certificado de aeronavegabilidade para exportação, ou seu equivalente, emitido pela Parte exportadora;

(b) registos que confirmem que todas as revisões, grandes modificações e reparações foram realizadas de acordo com os requisitos certificados ou aceites pela Parte exportadora; e

(c) registos de manutenção e dados do diário de bordo que atestem que a aeronave usada foi objecto de uma manutenção correcta durante o seu tempo de serviço de acordo com os requisitos de um programa de manutenção certificado.

5.3. CERTIFICADO DE APTIDÃO PARA SERVIÇO

5.3.1. Novos motores e hélices

5.3.1.1. A Parte importadora apenas aceitará o certificado de aptidão para serviço da Parte exportadora relativo a um novo motor ou uma nova hélice se o certificado indicar que tal motor ou hélice:

(a) está conforme com um projecto de tipo certificado pela Parte importadora de acordo com o presente procedimento;

(b) está em condições de operar em segurança, cumprindo nomeadamente as directivas sobre aeronavegabilidade aplicáveis da Parte importadora, conforme por ela notificadas; e

(c) cumpre todos os requisitos adicionais estabelecidos pela Parte importadora, conforme por ela notificados.

5.3.1.2. A Parte exportadora exportará todos os novos motores e hélices com um certificado de aptidão para serviço emitido de acordo com a sua legislação e os seus procedimentos.

5.3.2. Novos subconjuntos, peças e equipamentos

5.3.2.1. A Parte importadora apenas aceitará o certificado de aptidão para serviço da Parte exportadora relativo a um novo subconjunto, peça, incluindo uma peça modificada e/ou de substituição, e equipamentos , se o certificado indicar que tal subconjunto ou peça:

(a) está conforme com os dados do projecto certificados pela Parte importadora;

(b) está em condições de operar em segurança; e

(c) cumpre todos os requisitos adicionais estabelecidos pela Parte importadora, conforme por ela notificados.

5.3.2.2. A Parte exportadora exportará todas as novas peças com um certificado de aptidão para serviço emitido de acordo com a sua legislação e os seus procedimentos.

6. ASSISTÊNCIA TÉCNICA

6.1. As Partes, se necessário através das respectivas autoridades competentes, prestar-se-ão assistência técnica recíproca, a pedido.

6.2. Os tipos de assistência podem incluir (mas não se limitam a):

6.2.1. Determinação da conformidade:

(a) testemunho presencial de ensaios;

(b) realização de inspecções ao cumprimento e à conformidade;

(c) análise de relatórios; e

(d) obtenção de dados.

6.2.2. Monitorização e fiscalização:

(a) testemunho presencial da primeira inspecção de peças;

(b) monitorização dos controlos a processos especiais;

(c) realização de inspecções por amostragem a peças em produção;

(d) monitorização das actividades das pessoas delegadas ou organizações certificadas referidas no n.º 5 do artigo 3.º do acordo;

(e) condução de investigações às dificuldades de serviço; e

(f) avaliação e supervisão dos sistemas de controlo da qualidade da produção.

ANEXO B

Procedimento para a manutenção

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Este procedimento (a seguir designado "o procedimento") aplica-se à aceitação recíproca dos resultados no domínio da manutenção das aeronaves em relação às aeronaves e aos componentes destinados a nelas serem instalados.

2. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

As Partes acordam em que, para efeitos do presente procedimento, a conformidade com a legislação aplicável em matéria de manutenção de uma das Partes e com os requisitos regulamentares especificados no apêndice B1 do presente procedimento significa conformidade com a legislação aplicável da outra Parte.

As Partes acordam em que, para efeitos do presente procedimento, as práticas e procedimentos de certificação das autoridades competentes de cada uma das Partes são prova equivalente do cumprimento dos requisitos atrás referidos.

As Partes acordam em que, para efeitos do presente procedimento, as normas respectivas das Partes referentes ao licenciamento do pessoal de manutenção são consideradas equivalentes.

3. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente procedimento, entende-se por:

(a) "Aeronave", qualquer máquina cuja sustentação na atmosfera se deve a reacções do ar distintas das reacções do ar contra a superfície terrestre;

(b) "Componente", qualquer motor, hélice, peça ou equipamento;

(c) "Aeronave de grandes dimensões", aeronave classificada como avião com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg, ou um helicóptero multimotor; e

(d) «Modificação», uma alteração da construção, configuração, desempenho, características ambientais ou limitações de operação de um produto aeronáutico civil.

4. COMITÉ SECTORIAL MISTO PARA A MANUTENÇÃO

4.1. Composição

4.1.1. É instituído um Comité Sectorial Misto para a Manutenção. Este comité será constituído por representantes de cada uma das Partes responsáveis a nível de direcção pelo seguinte:

(a) certificação das organizações de manutenção;

(b) implementação da legislação e das normas relativas às organizações de manutenção;

(c) inspecções ao sistema de normalização interno ou sistemas de controlo da qualidade.

4.1.2. Pode ser convidada a participar no Comité qualquer outra pessoa, escolhida em conjunto pelas Partes, que possa facilitar o cumprimento do mandato do Comité Sectorial Misto para a Manutenção.

4.1.3. O Comité Sectorial Misto para a Manutenção estabelece o seu próprio regulamento interno.

4.2. Mandato

4.2.1. O Comité Sectorial Misto para a Manutenção reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o funcionamento e a aplicação efectivos do presente procedimento e terá como funções, entre outras:

(a) avaliar as mudanças regulamentares em cada Parte para garantir que os requisitos especificados no Apêndice B1 do presente procedimento se mantenham actuais;

(b) assegurar que as Partes partilhem uma compreensão comum do presente procedimento;

(c) assegurar que as Partes apliquem o presente procedimento de um modo coerente;

(d) sanar as eventuais diferenças sobre questões técnicas derivadas da interpretação ou da aplicação do presente procedimento, incluindo as diferenças que possam surgir na interpretação ou aplicação do presente procedimento;

(e) organizar, se necessário, a participação recíproca de uma Parte no sistema de normalização interno ou de controlo da qualidade da outra Parte; e

(f) elaborar, se necessário, propostas para o Comité Misto respeitantes a alterações ao presente procedimento.

4.2.2. Caso seja incapaz de sanar as diferenças como previsto na alínea d) do ponto 4.2.1 do presente procedimento, o Comité Sectorial Misto para a Manutenção remeterá a questão para o Comité Misto e assegurará a aplicação da decisão tomada por esse Comité.

5. CERTIFICAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO

5.1. Uma organização de manutenção de uma Parte que tenha sido certificada por uma autoridade competente dessa Parte para exercer funções de manutenção deve obrigatoriamente dispor de um suplemento ao seu manual de manutenção para estar conforme com os requisitos constantes do apêndice B1 do presente procedimento. Quando considerar que o suplemento cumpre os requisitos constantes do apêndice B1, a referida autoridade competente emitirá uma certificação que ateste a conformidade com os requisitos aplicáveis da outra Parte e especifique o âmbito das tarefas que a organização de manutenção pode realizar numa aeronave registada nessa outra Parte. O âmbito das competências e limitações elencadas não poderá exceder o constante do seu próprio certificado.

5.2. A certificação emitida de acordo com o ponto 5.1 pela autoridade competente de uma Parte será notificada à outra Parte e constituirá uma certificação válida para a outra Parte sem qualquer acção adicional.

5.3. O reconhecimento de um certificado nos termos do ponto 5.2 aplicar-se-á à organização de manutenção no seu principal local de actividade assim como nos seus outros locais de actividade que são identificados no manual pertinente e estão sujeitos à fiscalização de uma autoridade competente.

5.4. As Partes podem pedir a assistência da autoridade da aviação civil de um país terceiro para o exercício das suas funções regulamentares de vigilância e fiscalização quando uma certificação por qualquer das Partes tenha sido concedida ou prolongada por acordo ou disposição formal acordada com esse país terceiro.

5.5. Uma Parte, através da sua autoridade competente, notificará prontamente a outra Parte de quaisquer alterações ao âmbito das certificações que tenha emitido de acordo com o ponto 5.1, incluindo a revogação ou a suspensão da certificação.

6. INCUMPRIMENTO

6.1. Cada Parte notificará a outra Parte dos principais incumprimentos da legislação aplicável ou de qualquer condição estabelecida no presente procedimento que prejudiquem a capacidade de uma organização certificada por essa outra Parte para realizar a manutenção nos termos do presente procedimento. Na sequência dessa notificação, a outra Parte efectuará as investigações necessárias e comunicará à Parte notificante, no prazo de 15 dias úteis, as medidas tomadas.

6.2. Em caso de desacordo entre as Partes quanto à eficácia das medidas tomadas, a Parte notificante pode exigir à outra Parte que tome medidas imediatas para impedir a organização de exercer funções de manutenção em produtos aeronáuticos civis sob a sua fiscalização regulamentar. Caso a outra Parte não tome tais medidas no prazo de 15 dias úteis a contar do pedido da Parte noficante, os poderes atribuídos à

autoridade competente da outra Parte pelo presente procedimento serão suspensos até à resolução satisfatória do problema pelo Comité Misto, de acordo com as disposições do acordo. Até o Comité Misto emitir uma decisão sobre o assunto, a Parte notificante pode tomar todas as medidas que considere necessárias para impedir a organização de exercer funções de manutenção em produtos aeronáuticos civis sob a sua fiscalização regulamentar.

6.3. Os organismos responsáveis pela comunicação no âmbito da presente secção 6 serão os agentes técnicos.

7. Assistência técnica

7.1. As Partes, se necessário através das respectivas autoridades competentes, prestar-se-ão assistência recíproca na avaliação técnica, a pedido.

7.2. Os tipos de assistência podem incluir (mas não se limitam a):

(a) monitorização e elaboração de relatórios do cumprimento permanente dos requisitos descritos no presente procedimento pelas organizações de manutenção sob a jurisdição de qualquer das Partes;

(b) condução de investigações e elaboração de relatórios sobre as mesmas; e

(c) avaliação técnica.

Apêndice B1

Requisitos regulamentares específicos

O reconhecimento por uma Parte de uma organização de manutenção sob a jurisdição da outra Parte nos termos da secção 5 do presente procedimento basear-se-á no facto de a organização de manutenção ter adoptado um suplemento ao seu manual de manutenção que, no mínimo, preveja o seguinte:

(a) uma declaração de compromisso, assinada pelo actual director responsável, de que a organização cumprirá o manual e o seu suplemento;

(b) que a organização cumprirá a ordem de serviço do cliente, tendo particularmente em conta as directivas sobre aeronavegabilidade, as modificações e as reparações solicitadas e o requisito de que as peças utilizadas foram fabricadas ou alvo de manutenção por organizações aceitáveis para a outra Parte;

(c) que o cliente que emite a ordem de serviço obteve a certificação da autoridade competente adequada para os dados do projecto das modificações e reparações;

(d) que a entrega para serviço do produto aeronáutico civil está conforme com os requisitos legislativos e regulamentares aplicáveis;

(e) que será dado conhecimento à outra Parte e ao cliente de qualquer produto aeronáutico civil sob a jurisdição da outra Parte que se constate não se encontrar em bom estado de aeronavegabilidade.