COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 3.10.2008
COM(2008) 615 final

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind semnarea unui acord între Comunitatea Europeană și Canada privind siguranța aviației civile

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind încheierea unui acord între Comunitatea Europeană și Canada privind siguranța aviației civile

(prezentate de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. INTRODUCERE

1. La 25 februarie 2004, Comisia a solicitat Consiliului autorizarea de a purta negocieri cu Canada privind acceptarea reciprocă a rezultatelor certificării în domeniul siguranței aviației civile și al compatibilității aviației civile cu mediul.

2. Consiliul a acordat această autorizare la 21 aprilie 2004 și a dat instrucțiuni Comisiei în sensul derulării negocierilor în conformitate cu un set de directive de negociere, instituind un comitet special care să o susțină în acest demers.

3. Autorizarea acordată Comisiei avea în vedere un acord privind acceptarea reciprocă a rezultatelor, concentrându-se în principal pe două aspecte:

   (a) facilitarea emiterii aprobărilor necesare pentru ca produsele proiectate, fabricate, modificate sau reparate sub controlul reglementar al unei părți să poată fi înregistrate sau operate sub controlul reglementar al celeilalte părți;

   (b) întreținerea pentru aeronavele înmatriculate sau operate sub controlul reglementar al unei părți să poată fi efectuată de către organizații aflate sub controlul reglementar al celeilalte părți.

4. Obiectivele de bază ale directivelor de negociere au fost facilitarea schimburilor comerciale de bunuri și servicii aflate sub incidența acordului, limitarea pe cât posibil a dublării evaluărilor, încercărilor și inspecțiilor la diferențe semnificative la nivel de reglementare și încrederea în sistemele de certificare ale oricărei părți în vederea verificării conformității cu cerințele celeilalte părți.

5. Directivele de negociere au identificat mijloacele următoare pentru realizarea acestor obiective:

   – apropierea treptată a cerințelor și proceselor de reglementare ale ambelor părți;

   – menținerea încrederii în sistemele de certificare ale ambelor părți, construită pe experiența dobândită în urma cooperării între Canada și Autoritățile Aviatice Reunite (JAA), astfel încât să li se permită tuturor autorităților competente din statele membre să îndeplinească, în numele autorității competente a Canadei, Transport Canada (TCCA), sarcinile pe care trebuie să le execute în vederea punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008, care a înlocuit normele comune privind aviația civilă în baza cărora a fost instituită Agenția Europeană de Siguranță a Aviației – Regulamentul 1592/2002;

   – asigurările furnizate reciproc de către părți cu privire la faptul că organismele implicate în procesul de reglementare al celeilalte părți pot să întreprindă în mod satisfăcător evaluările conformității și supravegherea reglementară ce se impun pentru emiterea propriilor aprobări;

   – consolidarea cooperării prin consultări periodice între părți, pentru a se asigura derularea optimă a acordului, în special prin introducerea mecanismelor adecvate

de cooperare prin care să se verifice, pe bază de reciprocitate, dacă organismele de reglementare responsabile de punerea în aplicare a acordului dovedesc în continuare că dețin aptitudinea și capacitățile necesare în acest sens;

– instituirea unui sistem de monitorizare continuă a funcționării acordului și în special a anexelor, care fac parte integrantă din acesta, și asigurarea gestionării eficiente a acordului de către un comitet mixt format din reprezentanți ai ambelor părți, cu misiunea de a identifica și de a propune în timp util soluții pentru orice problemă legată de punerea în aplicare a acordului.

2. PROCESUL DE NEGOCIERE

6. Negocierile cu Canada au avut ca punct central modalitatea de a permite acceptarea reciprocă a omologărilor care atestă navigabilitatea aeronavelor, a reperelor și dispozitivelor montate pe acestea, precum și omologările care atestă organizațiile responsabile de proiectarea, producerea și întreținerea acestora. Aceste omologări ar urma să fie emise de către fiecare dintre părți, în conformitate cu anumite proceduri privind navigabilitatea și întreținerea. Pe parcursul negocierilor, cele două părți au hotărât să stabilească detaliile acestor proceduri în anexe separate la acord.

7. Textul acordului și anexele la acesta au fost parafate de către Comisie și de către Transport Canada la 25 aprilie 2007, la Bruxelles. Întrucât, la momentul respectiv, partea canadiană se afla într-un proces de reorganizare a procedurilor proprii de audit intern și a sistemului de supraveghere a controlului, Comisia și EASA au solicitat părții canadiene să demonstreze Comunității eficacitatea noului proces printr-un dialog menit să consolideze încrederea, în special în domeniul întreținerii și al supravegherii organizațiilor de întreținere, înainte ca cele două părți să își finalizeze procedurile interne în vederea semnării acordului.

8. În cadrul dialogului de consolidare a încrederii au avut loc o serie de întâlniri între EASA și TCCA în scopul elaborării unui material orientativ în domeniul întreținerii și al activităților de evaluare tehnică aferente desfășurate la nivelul celor doi agenți tehnici. Comunitatea și Canada au căpătat deja experiență și încredere în sistemul canadian în urma unei cooperări flexibile și eficiente în cadrul JAA pe baza unei proceduri de lucru. Prin urmare, a fost necesar să se înțeleagă și să se evalueze în ce măsură modificările preconizate de Transport Canada ar avea un impact asupra sistemului actual de management al siguranței al acesteia și asupra punerii în aplicare a acordului, mai exact în ceea ce privește menținerea încrederii între cele două părți.

9. Modificările procedurilor de audit intern și ale sistemului de supraveghere a controlului ale Transport Canada urmau să fie puse în aplicare în două etape:

– Prima etapă consta într-o analiză a stadiului siguranței în întreprinderile aflate sub controlul reglementar al Transport Canada, pe baza evaluării riscurilor și a necesarului de capacități ale autorității, pentru a se asigura o punere în aplicare și o executare corecte a cerințelor sale de reglementare, fără a fi afectate procedurile de supraveghere stabilite.

– A doua etapă urma să fie folosită pentru introducerea modificărilor, după caz, pe baza experienței și a rezultatelor evaluării riscurilor derulate pe parcursul primei etape.

10. Dat fiind faptul că modificările preconizate ar putea avea un impact potențial asupra întreținerii și exercitării supravegherii de către autoritățile canadiene asupra organizațiilor de întreținere cu sediul în Canada, s-au realizat câteva prezentări în atenția EASA pe tema noii abordări a TCCA cu privire la supravegherea întreprinderilor (pe baza evaluării riscurilor și a sistemelor de management al siguranței), la Köln, pe 23 și 24 aprilie 2007 și la Praga, pe 6 iunie 2007. Aceste prezentări au arătat că modificările din etapa întâi conduceau la rezultate net pozitive, întrucât permiteau autorității să își stabilească mai bine prioritățile în alocarea resurselor ca urmare a evaluării riscurilor întreprinderilor aflate sub controlul său reglementar și, prin urmare, să intervină direct. Aceste prezentări au fost urmate de o vizită a unei echipe de standardizare a EASA la Ottawa (17-22 septembrie 2007). În cursul acestei vizite, pe lângă diferitele clarificări pe care TCCA i le-a furnizat cu privire la exercitarea supravegherii, EASA a efectuat o inspecție (MIST, standardizarea internațională a întreținerii) pentru a obține o imagine a noii abordări a TCCA. În măsura în care periodicitatea inspecțiilor privind menținerea navigabilității și întreținerii a rămas neschimbată în decursul etapei întâi, vizita a confirmat rezultatele pozitive ale modificărilor în cadrul sistemului canadian.

11. Prima etapă este încă în derulare. În cadrul diferitelor întâlniri dintre EASA și Transport Canada, agenția și-a putut manifesta satisfacția generală cu privire la faptul că sistemul implementat de Transport Canada asigură un nivel de siguranță echivalent celui comunitar. Pentru a putea anticipa și a gestiona mai bine orice modulare a inspecțiilor în cadrul organizațiilor de întreținere, care ar putea fi introdusă în a doua etapă, EASA și TCCA vor apela la comitetul sectorial mixt înființat prin acord pentru a se asigura că încrederea reciprocă în sistemele de supraveghere ale fiecărei părți este menținută permanent.

3. TEMEIUL JURIDIC AL ACORDULUI

12. În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, eliminarea barierelor de ordin tehnic din cadrul schimburilor comerciale cu bunuri intră sub incidența politicii comerciale comune, astfel cum este definită la articolul 133 alineatul (1) din Tratatul CE, și, prin urmare, este de competența exclusivă a Comunității[1].

13. Pe lângă aceasta, odată cu intrarea în vigoare în septembrie 2002 a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației (EASA), înlocuit de Regulamentul (CE) nr. 216/2008[2], Comunitatea a realizat armonizarea internă în

---

[1] Avizul 1/94, OMC, [1994] ECR I-5267, alineatul (33). În temeiul acestei jurisprudențe, acordurile de recunoaștere reciprocă a produselor se încheie, în general, în conformitate cu articolul 133 CE. A se vedea, de exemplu, Decizia 1999/78/CE a Consiliului din 22 iunie 1998 privind încheierea unui acord de recunoaștere reciprocă între Comunitatea Europeană și Statele Unite ale Americii, JO L 31, 4.2.1999.

[2] Regulamentul (CE) nr. 216/2008 din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației (EASA) și de abrogarea a Directivei

domeniile reglementate de acest regulament, și anume: navigabilitatea inițială și menținerea navigabilității (inclusiv întreținerea), precum și compatibilitatea produselor aeronautice cu mediul. Acest regulament a fost completat de o serie de măsuri de punere în aplicare (Regulamentele nr. 1702/2003 și 2042/2003 ale Comisiei), prin care s-au stabilit cerințele și procedurile pe care trebuie să le urmeze solicitanții de certificate, titularii acestora și autoritățile pentru a se asigura că obiectivele și cerințele esențiale ale regulamentului de bază sunt respectate întotdeauna. Acordul propus aduce atingere acestei legislații în sensul jurisprudenței ERTA.

14. Prin urmare, Comisia consideră că este de competența exclusivă a Comunității să încheie acordul în conformitate cu articolele 133 alineatul (4) și 80 alineatul (2) din Tratatul CE.

4. STRUCTURA ACORDULUI

15. Acordul negociat reflectă în linii mari structura unui acord „clasic" în domeniul siguranței aviației, a unui „BASA" (Bilateral Aviation Safety Agreement), cum sunt denumite acordurile bilaterale în vigoare privind siguranța aviatică încheiate între statele membre și Canada. La fel ca în cazul BASA, acordul are la bază încrederea reciprocă în sistemele părților și compararea diferențelor la nivel de reglementare. Prin urmare, acordul cuprinde obligații și metode de cooperare între autoritatea importatoare și cea exportatoare, astfel încât aceasta din urmă să poată emite propriul certificat pentru produse aeronautice, repere sau dispozitive fără să dubleze toate evaluările efectuate de autoritatea exportatoare, precum și procedurile de soluționare a litigiilor în cazul modificării acordului.

16. Modalitățile de îndeplinire a acestui obiectiv, și anume cooperarea și acceptarea reciprocă a rezultatelor certificării în domeniul navigabilității și întreținerii (metode, domeniu de aplicare în ceea ce privește produsele sau serviciile, diferențe la nivel de reglementare, denumite în jargon și „condiții speciale") sunt stabilite în anexele la acord.

17. Proiectul de acord diferă de BASA existente între statele membre și țările terțe, inclusiv Canada. În cazul BASA existente, prevederile din anexe sunt incluse, de obicei, în acorduri separate la nivel de autoritate aviatică civilă și nu au caracterul obligatoriu al unui tratat. De obicei, aceste acorduri sunt denumite „MIP" (proceduri de implementare pentru întreținere) și „IPA" (proceduri de implementare pentru navigabilitate). În practică, prevederile BASA pot intra în vigoare numai după semnarea IPA și/sau MIP, deoarece acestea reprezintă textele care definesc modalitatea de realizare a obiectivelor stabilite de BASA. Din acest motiv, în timpul negocierilor, cele două părți au convenit ca procedurile care să le permită să accepte reciproc rezultatele certificării în cele două domenii – certificarea proiectării și producției și aprobarea organizațiilor de întreținere – să fie stabilite în anexe cu caracter obligatoriu pentru ambele părți, anexe care să devină părți integrante ale acordului.

91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, JO L79, 19.3.2008, p.1.

18. Proiectul de acord oferă părților posibilitatea de a analiza modalități de a dezvolta funcționarea viitoare a acordului și de a formula recomandări de modificare, inclusiv adăugarea de noi anexe la acord prin intermediul comitetului mixt. Acesta lasă la latitudinea părților libertatea de alegere a modalității de modificare a acordului și a anexelor la acesta, prin aceeași procedură de modificare care se încheie cu notificarea unei părți de către celelalte cu privire la îndeplinirea procedurilor sale interne pentru intrarea în vigoare a unei modificări convenite. În special în cazul în care obiectul modificărilor îl reprezintă modificarea anexelor existente sau adăugarea unor anexe noi, părțile pot conveni să modifice acordul printr-un simplu schimb de note diplomatice între părți.

19. Totodată, proiectul de acord reprezintă un beneficiu net pentru Comunitate întrucât prin acesta se va institui acceptarea reciprocă a rezultatelor certificării în toate domeniile navigabilității, pentru toate statele membre. Trebuie menționat că, în prezent, doar șase state membre dețin acorduri bilaterale cu Canada prin care se reglementează certificarea produselor. De asemenea, până în prezent, Transport Canada a acceptat rezultatele administrațiilor europene pentru emiterea propriilor aprobări, mai ales atunci când au fost realizate sub auspiciile JAA. Pe bază de reciprocitate, JAA a auditat sistemul canadian și a fost de acord cu „contractele de externalizare" cu administrația canadiană, detaliind procesele care trebuie urmate pentru a permite JAA să recomande acceptarea rezultatelor acestora de către autoritățile membre JAA. Aceeași abordare prevalează pentru aprobarea organizațiilor de întreținere, pentru care există doar 6 acorduri oficiale. Și în acest domeniu s-a încheiat un acord „de externalizare" între Transport Canada și JAA, permițând acceptarea, de către autoritățile membre, a unităților de reparații (organizațiilor de întreținere) canadiene aflate sub supravegherea administrației canadiene. În prezent nu există acorduri care să reglementeze certificarea de mediu a componentelor aeronautice.

5. CONȚINUTUL ACORDULUI

5.1. Drepturi și obligații clare ale ambelor părți

20. Acordul nu își propune să depășească ceea ce este permis de legislația aplicabilă a părților. Legislația aplicabilă pentru Comunitatea Europeană este Regulamentul (CE) nr. 216/2008 care a înlocuit Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 și normele de aplicare ale acestuia, inclusiv modificările ulterioare.

21. Sistemul comunitar se reflectă pe deplin în textul proiectului care stabilește o separare clară a sarcinilor în ceea ce privește certificarea produselor și componentelor aeronautice și organizațiile implicate în proiectarea și fabricarea acestor produse și componente.

22. În ceea ce privește întreținerea, bazându-se pe buna experiență în relațiile bilaterale dintre Canada și JAA, partea canadiană a propus extinderea prevederilor articolului 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 care prevede, similar dispozițiilor de la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) 1592/2002, că, în cadrul unui acord internațional, certificatele pot fi emise de către EASA sau de către autoritățile statelor membre pe baza certificatelor emise de către autoritățile țărilor terțe. Într-adevăr, autoritățile canadiene au propus să emită aprobări în numele EASA

pentru organizațiile de întreținere din Canada care realizează întreținerea aeronavelor și a componentelor proiectate în CE, fără a mai fi necesar ca agenția să emită propriile certificate/aprobări pe baza certificatelor/aprobărilor emise de Transport Canada. Această propunere a ilustrat dorința părții canadiene de a realiza pe deplin recunoașterea reciprocă în domeniul întreținerii.

23. Comisia consideră că dispozițiile articolului 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 nu reprezintă un obstacol pentru Comunitate în ceea ce privește încheierea unui acord internațional prin care certificatele emise de către autoritatea competentă a unei țări terțe sunt validate automat în Comunitate.

Din această perspectivă, acordul conține următoarele prevederi în domeniul întreținerii:

– Părțile convin că, în sensul Procedurii de întreținere, respectarea legislației aplicabile a unei părți cu privire la întreținere și a cerințelor de reglementare prevăzute în apendicele B1 echivalează cu respectarea legislației aplicabile a celeilalte părți.

– Părțile convin că, în sensul Procedurii de întreținere, practicile și procedurile de certificare ale autorităților competente ale fiecărei părți prevăd o dovadă a conformității echivalentă cu cerințele menționate anterior.

– Părțile convin că, în sensul Procedurii de întreținere, standardele respective ale părților cu privire la autorizarea personalului de întreținere sunt considerate echivalente.

5.2. Modalități clare de îndeplinire a obiectivelor mandatului

24. Proiectul prevede că oricare dintre părți va accepta constatările de conformitate ca rezultate ale procedurilor specificate ale celeilalte părți, atunci când acestea sunt realizate în conformitate cu prevederile din anexe – articolul 3 alineatul (1).

25. Proiectul recunoaște dreptul autorității de reglementare a fiecărei părți de a emite certificate prin care să ateste conformitatea cu sistemul celeilalte părți, în numele părții respective – articolul 3 alineatul (1).

26. Pentru a asigura menținerea încrederii printr-un mecanism adecvat, proiectul de acord prevede instituirea unui sistem de cooperare și consultare continuă, prin consolidarea cooperării în cadrul auditurilor, inspecțiilor, notificărilor și consultărilor în timp util asupra tuturor aspectelor care fac obiectul acordului – articolul 8 privind cooperarea, asistența și transparența reciproce.

5.3. Consultări periodice și soluționarea rapidă a litigiilor

27. Proiectul de acord este conceput astfel încât să funcționeze zilnic, în mod flexibil, pentru a permite soluționarea cât mai rapidă a problemelor tehnice generate de punerea în aplicare a acestuia. În acest scop se instituie un comitet mixt al părților, precum și subcomitete – Comitetul mixt sectorial pentru certificare și Comitetul mixt sectorial pentru întreținere – care au rolul de a informa Comitetul și de a monitoriza aplicarea anexelor. Comitetul mixt, precum și subcomitetele, au funcții de mediere și consultare, pentru a garanta funcționarea optimă a acordului prin constituirea unui

for pentru soluționarea litigiilor între părți - articolul 9 (comitetul mixt), precum și punctul 2.2 din anexa 1 cu privire la certificare și punctul 4.2 din anexa 2 cu privire la întreținere.

28. Comitetul mixt are rolul de a discuta și de a recomanda părților modificări ale acordului și ale anexelor la acesta și de a elabora proceduri de lucru cu privire la cooperarea și transparența la nivel de reglementare pentru toate activitățile care nu se întreprind de către subcomitete. Astfel, discuțiile din domeniile care nu sunt reglementate de cele două anexe, dar sunt reglementate de legislația comunitară (de exemplu operarea aeronavelor, licențele sau dispozitivele pentru pregătirea sintetică) pot fi discutate într-o manieră constructivă astfel încât să deschidă drumul pentru orice modificare ulterioară a acordului.

29. Se pot solicita consultări în orice moment – articolul 15. Cu toate acestea, se recomandă părților să depună toate eforturile pentru a încerca să soluționeze problemele de ordin tehnic pe cât posibil la nivel inferior, înainte de a se transforma în „litigii".

5.4. Menținerea unui grad ridicat de încredere reciprocă în sistemele părților

30. Pentru a menține un nivel ridicat de încredere reciprocă în sistemele de certificare ale părților privind navigabilitatea inițială și menținerea navigabilității, Comunitatea și Canada își asumă anumite obligații, după cum urmează:

- notifică celeilalte părți identitatea „autorității competente"; pentru Comunitate, aceasta cuprinde notificarea părții canadiene cu privire la faptul că o autoritate națională de aviație a fost auditată cu succes (de către EASA) și că acest audit arată că autoritatea în cauză respectă în totalitate legislația comunitară, este familiarizată cu cerințele legislației canadiene în domeniile în cauză și deține capacitatea de a-și îndeplini obligațiile care afectează certificarea și întreținerea prevăzute în anexe – articolul 5 alineatele (2) și (3);

- se asigură, prin audituri periodice, că autoritățile naționale de aviație care au fost notificate celeilalte părți în calitate de „autorități competente" își mențin capacitatea de a-și îndeplini obligațiile care le revin în baza acordului și a anexelor la acesta – articolul 5 alineatul (5);

- cooperează în privința asigurării calității și permit participarea reciprocă la controale de standardizare și la evaluarea conformității fiecăreia (autorități și întreprinderi) – articolul 5 alineatul (6) și articolul 8 alineatul (5);

- fac schimburi de date privind siguranța – informații disponibile privind accidentele, incidentele sau evenimentele – articolul 8 alineatul (4) și asigură un grad corespunzător de confidențialitate în cadrul schimbului de informații – articolul 11;

- își notifică reciproc toate cerințele aplicabile și se consultă reciproc, în timp util, cu privire la modificările organizatorice și la nivel de reglementare – articolul 8.

31. Acesta este domeniul în care rezidă diferența dintre acest acord și acordul încheiat între CE și Statele Unite ale Americii privind cooperarea în reglementarea siguranței

aviației civile: Canada nu a solicitat un proces de consolidare a încrederii care să cuprindă inspecții proprii (sau comune) ale EASA sau ale autorităților naționale de aviație ca o precondiție pentru semnarea și încheierea acestui acord. Spre deosebire de elementele asupra cărora Statele Unite ale Americii au insistat: a) inspecții ale EASA și ale autorităților naționale de aviație în scopul includerii acestora ca autorități competente recunoscute în sensul celor două anexe privind certificarea și întreținerea; b) „proiecte paralele de certificare" prin care FAA SUA urmărea unele proiecte de certificare pentru certificarea de tip și certificatele de tip suplimentare efectuate de EASA pentru a se familiariza cu procedurile urmate de Agenție, înainte ca acordul să poată fi semnat și încheiat.

5.5. Măsuri solide de salvgardare

32. Textul proiectului de acord este conceput astfel încât să acorde părților flexibilitatea necesară pentru a reacționa imediat la probleme de siguranță sau pentru a ridica nivelul de protecție, după cum consideră că este necesar, din motive de siguranță – articolul 6. S-au prevăzut o serie de proceduri specifice, pentru a permite celor două părți să abordeze acest tip de situații fără a periclita valabilitatea acordului.

33. Cu toate acestea, în cazul în care părțile nu reușesc să soluționeze o anumită situație în mod satisfăcător, textul proiectului de acord prevede, în primul rând, posibilitatea de a se suspenda acceptarea constatărilor autorității competente contestate – articolul 10 și, în al doilea rând, modalitățile și procedurile de urmat în vederea denunțării acordului, în parte sau în întregime – articolul 16 alineatul (2).

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind semnarea unui acord între Comunitatea Europeană și Canada privind siguranța aviației civile

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2) și articolul 133 alineatul (4), coroborate cu articolul 300 alineatul (2) primul paragraf prima teză,

având în vedere propunerea Comisiei[3],

Întrucât:

(1) Comisia a negociat în numele Comunității un acord cu Canada privind siguranța aviației civile, în conformitate cu decizia Consiliului prin care Comisia este autorizată să deschidă negocieri;[4]

(2) Acordul negociat de către Comisie ar trebui semnat, sub rezerva eventualei sale încheieri la o dată ulterioară;

(3) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a se asigura că acordurile lor bilaterale cu Canada în același domeniu sunt denunțate la data intrării în vigoare a acordului.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Se aprobă semnarea acordului între Comunitatea Europeană și Canada privind siguranța aviației civile (denumit în continuare „acordul") în numele Comunității, sub rezerva unei decizii a Consiliului privind încheierea acordului. Textul acordului se anexează la prezenta decizie.

Președintele Consiliului este autorizat să numească persoana împuternicită (persoanele împuternicite) să semneze acordul în numele Comunității, sub rezerva încheierii acestuia.

---

[3] JO C, p.

[4] SEC(2004) 213 final din 25.2.2004

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind încheierea unui acord între Comunitatea Europeană şi Canada privind siguranța aviației civile

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2) şi articolul 133 alineatul (4), coroborate cu articolul 300 alineatul (2) primul paragraf prima teză, cu articolul 300 alineatul (3) primul paragraf şi cu articolul 300 alineatul (4),

având în vedere propunerea Comisiei[5],

Întrucât:

(1) Comisia a negociat în numele Comunității un acord cu Canada privind siguranța aviației civile, în conformitate cu decizia Consiliului prin care Comisia este autorizată să deschidă negocieri;

(2) Acordul a fost semnat în numele Comunității, sub rezerva eventualei sale încheieri la o dată ulterioară, în conformitate cu Decizia …/…/CE a Consiliului din …;

(3) Acordul ar trebui să fie aprobat;

(4) Este necesar să se stabilească regulamentul de procedură pentru participarea Comunității în cadrul organismelor mixte stabilite prin acord, precum şi pentru adoptarea anumitor decizii care au legătură în special cu modificarea acordului şi a anexelor la acesta, adăugarea de anexe noi, rezilierea anexelor individuale, consultări, soluționarea litigiilor şi adoptarea unor măsuri de salvgardare;

(5) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a se asigura că acordurile lor bilaterale cu Canada în același domeniu sunt denunțate la data intrării în vigoare a acordului,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Se aprobă în numele Comunității acordul între Comunitatea Europeană şi Canada privind siguranța aviației civile.

(2) Textul acordului se anexează la prezenta decizie.

---

[5] JO C, p.

(3) Președintele Consiliului este autorizat să numească persoana împuternicită să facă notificarea prevăzută la articolul 16 alineatul (1) din acord.

Articolul 2

(1) În cadrul Comitetului mixt al părților, prevăzut la articolul 9 din acord, Comunitatea este reprezentată de către Comisia Europeană, asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și însoțită de autoritățile aviatice în calitate de reprezentanți ai statelor membre.

(2) În cadrul Comitetului mixt sectorial pentru certificare prevăzut la alineatul 2 din anexa A la acord și al Comitetului mixt sectorial pentru întreținere prevăzut la alineatul 4 din anexa B la acord, Comunitatea este reprezentată de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, asistată de autoritățile aviatice vizate direct de agenda fiecărei întruniri.

Articolul 3

(1) După consultarea comitetului special numit de Consiliu, Comisia stabilește poziția pe care Comunitatea trebuie să o adopte în cadrul Comitetului mixt al părților, în privința următoarelor aspecte:

– adoptarea sau modificarea regulamentului intern de procedură al Comitetului mixt al părților prevăzut la articolul 9 alineatul (3) din acord;

(2) Comisia, după consultarea comitetului special menționat la alineatul (1), poate să întreprindă următoarele acțiuni:

– să adopte măsuri de salvgardare în conformitate cu articolul 6 din acord;

– să solicite consultări în conformitate cu articolul 15 din acord;

– să suspende acceptarea constatărilor și să abroge suspendarea în conformitate cu articolul 10 din acord.

(3) Consiliul decide, hotărând cu majoritate calificată, la propunerea Comisiei, în privința următoarelor aspecte:

– adoptarea unor anexe suplimentare în conformitate cu articolul 16 alineatul (5) din acord;

– orice alte modificări aduse acordului, care nu intră sub incidența alineatului (1);

– denunțarea anexelor individuale în conformitate cu articolul 16 alineatul (3) din acord.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ

ACORD

PRIVIND SIGURANȚA AVIAȚIEI CIVILE
ÎNTRE
COMUNITATEA EUROPEANĂ ȘI CANADA

COMUNITATEA EUROPEANĂ și CANADA, denumite în continuare „părți”,

AVÂND ÎN VEDERE că fiecare parte a constatat, în urma unei practici îndelungate de schimburi tehnice și acorduri bilaterale între membrii Comunității Europene (CE) și Canada, că standardele și sistemele celeilalte părți pentru certificarea de navigabilitate și de mediu sau acceptarea componentelor de aeronautică civilă sunt echivalente în mod satisfăcător propriilor certificări sau acceptări, făcând posibil un acord în acest sens;

RECUNOSCÂND tendința spre proiectarea, producția și schimburile reciproce la nivel multinațional ale produselor aeronautice civile;

DORIND să promoveze siguranța aviației civile, calitatea mediului și compatibilitatea cu mediul, și să faciliteze schimbul de produse aeronautice civile;

DORIND să consolideze cooperarea și să crească eficiența în aspectele legate de siguranța aviației civile;

AVÂND ÎN VEDERE că, prin cooperarea lor, ele pot contribui în mod pozitiv la încurajarea unui grad mai mare de armonizare internațională a standardelor și proceselor;

AVÂND ÎN VEDERE reducerea posibilă a sarcinii economice impuse industriei aviației și operatorilor prin inspecțiile tehnice, evaluările și încercările redundante;

RECUNOSCÂND beneficiul reciproc al procedurilor îmbunătățite pentru acceptarea reciprocă a aprobărilor și încercărilor cu privire la navigabilitate, protecția mediului, unitățile de întreținere a aeronavelor și menținerea navigabilității;

RECUNOSCÂND că orice astfel de acceptare reciprocă trebuie să ofere o asigurare a conformității cu reglementările sau standardele tehnice aplicabile, echivalentă asigurării oferite de procedurile proprii ale unei părți;

RECUNOSCÂND că orice astfel de acceptare reciprocă necesită, de asemenea, încrederea fiecărei părți în fiabilitatea permanentă a evaluărilor de conformitate ale celeilalte părți;

RECUNOSCÂND angajamentele părților, care decurg din acordurile bilaterale, regionale și multilaterale în domeniul siguranței aviației civile și al compatibilității cu mediul:

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

Articolul 1

Obiective

Obiectivele prezentului acord sunt:

(a) Să stabilească, în conformitate cu legislația în vigoare a fiecărei părți, principii și acorduri care să le permită acceptarea reciprocă a aprobărilor emise de autoritățile competente ale oricărei părți în domeniile reglementate de prezentul acord, după cum se detaliază în articolul 4.

(b) Să permită părților să se adapteze tendinței spre proiectarea, producția, întreținerea și schimburile reciproce la nivel multinațional în ceea ce privește produsele aeronautice civile, implicând interesele comune ale părților cu privire la siguranța aviației civile și a calității mediului.

(c) Să promoveze cooperarea în vederea susținerii obiectivelor de siguranță și de calitate a mediului.

(d) Să promoveze și să faciliteze schimbul continuu de produse și servicii aeronautice civile.

Articolul 2

Definiții

În cadrul prezentului acord se aplică termenii și definițiile următoare:

(a) „Aprobare de navigabilitate” înseamnă o constatare a faptului că proiectul sau o modificare adusă proiectului unui produs aeronautic civil îndeplinește normele stabilite prin legislația aplicabilă în vigoare a fiecărei părți sau că produsul este conform cu un proiect despre care s-a constatat că îndeplinește astfel de norme și este în condiție de operare sigură.

(b) „Produs aeronautic civil” înseamnă orice aeronavă civilă, motor sau elice sau subansamblu de aeronavă, dispozitiv, material, reper sau componentă instalată sau care urmează să fie instalată în aceasta.

(c) „Autoritate competentă” înseamnă o agenție guvernamentală sau o entitate care este desemnată ca autoritate competentă de către una din părți, în sensul prezentului acord, și care exercită un drept legal de evaluare a conformității, de supraveghere și de control al utilizării ori vânzării produselor aeronautice civile sau a serviciilor aflate sub jurisdicția unei părți și care poate lua măsuri legale pentru a se asigura că aceste produse sau servicii aflate pe piața din jurisdicția părții respective sunt conforme cu cerințele legale aplicabile.

(d) „Cerințe operaționale legate de proiectare” înseamnă cerințele operaționale sau de mediu care afectează fie elementele de proiectare ale produsului, fie datele proiectului legate de operarea sau întreținerea produsului care îl fac eligibil pentru un anumit tip de operațiuni.

(e) „Autorizare de mediu” înseamnă o constatare a faptului că un produs aeronautic civil este conform cu normele stabilite de legislația aplicabilă în vigoare a oricăreia dintre părți privind nivelul de zgomot și/sau nivelul emisiilor de noxe.

(f) „Întreținere” înseamnă efectuarea unei inspecții, reparații capitale, reparații, conservări și înlocuiri ale unor repere, dispozitive sau componente, cu excepția inspecției înainte de zbor, ale unui produs aeronautic civil pentru a se asigura menținerea navigabilității produsului respectiv și include aplicarea modificărilor, dar nu include proiectarea sau repararea modificărilor.

(g) „Monitorizare" înseamnă supravegherea periodică de către autoritatea competentă pentru a se stabili conformitatea permanentă cu normele corespunzătoare aplicabile.

(h) „Agent tehnic” înseamnă, pentru Canada, organizația canadiană responsabilă pentru aviația civilă, și, pentru Comunitatea Europeană, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA).

Articolul 3

Obligații generale

1. În conformitate cu anexele la prezentul acord, care sunt parte integrantă a acestuia, fiecare parte acceptă sau recunoaște rezultatele procedurilor specificate, utilizate în evaluarea conformității cu legislația, reglementările sau măsurile administrative precizate ale părții respective, eliberate de autoritățile competente ale celeilalte părți, înțelegându-se că procedurile de evaluare a conformității utilizate asigură conformitatea, spre satisfacția părții destinatare, cu legislația, reglementările sau măsurile administrative aplicabile ale părții respective, fiind echivalentă cu asigurarea oferită de procedurile proprii ale părții destinatare.

2. Alineatul 1 din prezentul articol se aplică doar atunci când sunt finalizate dispozițiile tranzitorii, care pot fi prevăzute în anexele la prezentul acord,.

3. Prezentul acord nu poate fi interpretat în sensul determinării acceptării reciproce a normelor sau a reglementărilor tehnice ale părților și, cu excepția cazului în care prezentul acord prevede altfel, nu determină recunoașterea reciprocă a echivalenței normelor sau a reglementărilor tehnice.

4. Nicio dispoziție din prezentul acord nu se interpretează în sensul limitării autorității unei părți de a determina, prin măsuri legislative, de reglementare sau administrative, nivelul de protecție pe care aceasta îl consideră adecvat pentru siguranță, pentru mediu și în orice alt mod cu privire la riscurile aflate sub incidența anexei la prezentul acord.

5. Constatările persoanelor delegate sau ale organizațiilor aprobate, autorizate de legislația aplicabilă a fiecărei părți să efectueze astfel de constatări în calitate de autoritate competentă, au aceeași valabilitate cu cele realizate de autoritatea competentă propriu-zisă în sensul prezentului acord. Există posibilitatea ca o entitate a unei părți, responsabilă cu aplicarea prezentului acord, astfel cum este definită în articolul 7, să interacționeze direct cu persoana delegată sau organizația aprobată a celeilalte părți, ocazional și după notificarea prealabilă a partenerului din cealaltă parte.

Articolul 4

Domeniu general de aplicare

1. Prezentul acord se aplică:

   (a) aprobărilor de navigabilitate și monitorizării produselor aeronautice civile;

   (b) menținerii navigabilității aeronavelor în serviciu;

   (c) aprobării și monitorizării unităților de producție și de fabricație;

   (d) aprobării și monitorizării unităților de întreținere;

   (e) aprobării de mediu și încercărilor de mediu ale produselor aeronautice civile; și

   (f) activităților de cooperare conexe.

2. În cazul în care se exercită competența Comunității Europene în legătură cu operațiunile aeriene, licențierea personalului de zbor și aprobarea dispozitivelor pentru pregătirea sintetică, părțile pot conveni asupra unor anexe suplimentare, inclusiv asupra unor dispoziții tranzitorii specifice fiecărui domeniu, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 16.

Articolul 5

Autorități competente

1. În cazul în care o entitate este eligibilă în conformitate cu legislația unei părți, aceasta este recunoscută ca autoritate competentă de către cealaltă parte după ce a fost auditată de către partea căreia îi aparține, pentru a determina dacă:

   (a) respectă în totalitate legislația părții căreia îi aparține,

   (b) este familiarizată cu cerințele celeilalte părți pentru tipul și domeniul de certificare pe care l-a solicitat și

   (c) este aptă să își îndeplinească obligațiile prevăzute în anexe.

2. O parte notifică celeilalte părți identitatea autorității competente după ce a finalizat cu succes auditul. Cealaltă parte poate contesta competența tehnică sau conformitatea din punct de vedere tehnic a autorității competente respective în conformitate cu alineatul 6 din prezentul articol.

3. Se consideră că entitățile identificate în apendicele 1 și 2 respectă prevederile alineatului 1 din prezentul articol pentru aplicarea anexelor A și B în momentul intrării în vigoare a prezentului acord.

4. Părțile se asigură că autoritățile lor competente sunt apte și rămân apte să evalueze în mod adecvat conformitatea produselor sau a organizațiilor, după caz și după cum se reglementează în anexele la prezentul acord. În acest sens, părțile se asigură că autoritățile lor competente fac, în mod regulat, obiectul unui audit sau unei evaluări.

5. Părțile se consultă, după caz, pentru a se asigura că încrederea în procedurile de evaluare a conformității se menține. Aceste consultări pot include participarea autorităților competente ale unei părți la auditurile periodice cu privire la activitățile de evaluare a conformității sau la alte evaluări ale celeilalte părți.

6. Dacă o parte contestă competența sau conformitatea tehnică a unei autorități competente, partea contestatară notifică în scris cealaltă parte privind contestarea competenței sau conformității tehnice a autorității competente respective și asupra intenției sale de a suspenda acceptarea constatărilor autorității competente respective. Contestarea se exercită în mod obiectiv și fundamentat.

7. Orice contestație notificată în conformitate cu alineatul 6 din prezentul articol se discută în comitetul mixt instituit în conformitate cu articolul 9, care poate hotărî să se suspende acceptarea constatărilor autorității competente respective sau să se verifice competența tehnică a acesteia. Această verificare se efectuează, de obicei, în timp util de către partea sub jurisdicția căreia se află autoritatea competentă în cauză, dar poate fi efectuată în comun de către părți dacă acestea hotărăsc astfel.

8. În cazul în care comitetul mixt nu poate soluționa contestația notificată în conformitate cu alineatul 6 din prezentul articol, în termen de 30 de zile de la transmiterea notificării, partea contestatară poate suspenda acceptarea constatărilor autorității competente în cauză, dar trebuie să accepte constatările făcute de autoritatea competentă respectivă înainte de data notificării. Suspendarea poate rămâne în vigoare până la soluționarea problemei de către comitetul mixt.

Articolul 6

Măsuri de salvgardare

1. Nicio dispoziție din prezentul acord nu se interpretează în sensul limitării autorității unei părți de a lua toate măsurile adecvate și imediate oricând există un risc rezonabil ca un produs sau un serviciu:

   (a) să compromită sănătatea sau siguranța persoanelor;

   (b) să nu respecte măsurile legislative, de reglementare sau administrative aplicabile ale părții respective, care intră sub incidența prezentului acord; sau

   (c) să nu îndeplinească o cerință din domeniul anexei aplicabile la prezentul acord.

2. În cazul în care oricare dintre părți ia măsuri în conformitate cu alineatul 1 din prezentul articol, partea respectivă informează cealaltă parte în scris, în termen de 15 zile lucrătoare, cu privire la măsurile luate, menționând și motivele acestor măsuri.

Articolul 7

Comunicări

1. Părțile convin ca toate comunicările între ele în vederea aplicării prezentului acord să fie preluate spre rezolvare de către:

(a) în ceea ce privește problemele tehnice - agenții tehnici

(b) în toate celelalte probleme:

– pentru Canada: Departamentul Transporturilor;

– pentru Comunitatea Europeană: Comisia Europeană și autoritățile competente ale statelor membre, după caz.

1. După semnarea prezentului acord părțile își vor comunica reciproc punctele de contact respective.

Articolul 8

Cooperare, asistență și transparență reciproce

1. Fiecare parte se asigură că cealaltă parte este informată asupra tuturor legilor, regulamentelor, normelor și cerințelor sale relevante și asupra sistemului său de certificare.

2. Părțile își notifică reciproc modificările semnificative pe care și le propun pentru legile, regulamentele, normele și cerințele lor relevante, cât și pentru sistemele lor de certificare, în măsura în care aceste modificări pot avea impact asupra prezentului acord. În măsura în care este posibil, ele își oferă reciproc șansa de a face observații pe marginea acestor modificări și acordă atenția corespunzătoare acestor observații.

3. Părțile stabilesc, după caz, proceduri pentru cooperarea și transparența în domeniul reglementării cu privire la toate activitățile pe care le derulează și care intră sub incidența prezentului acord.

4. Părțile convin, sub rezerva legislației lor aplicabile, să își furnizeze reciproc, la cerere și în timp util, informații cu privire la accidente, incidente sau evenimente în legătură cu aspectele reglementate de prezentul acord.

5. În sensul investigării și soluționării problemelor de siguranță prin cooperare reciprocă, părțile își acordă reciproc permisiunea de a participa la inspecțiile și auditurile celeilalte părți, prin sondaj, sau derulează inspecții și audituri comune, după caz.

Articolul 9

Comitetul mixt al părților

1. Se instituie un comitet mixt format din reprezentanți ai fiecărei părți. Comitetul mixt este responsabil de funcționarea eficientă a prezentului acord și se reunește periodic pentru a evalua eficiența punerii în aplicare a acordului.

2. Comitetul mixt poate examina orice aspect legat de derularea prezentului acord. În special, comitetul are următoarele atribuții:

(a) analizează și adoptă măsurile adecvate cu privire la contestațiile prevăzute la articolul 5;

(b) soluționează orice problemă care decurge din aplicarea sau executarea prezentului acord, inclusiv problemele care nu sunt soluționate altfel în comitetul sectorial mixt instituit prin anexa relevantă;

(c) examinează modalitățile de consolidare a funcționării prezentului acord și face recomandările adecvate către părți pentru modificarea prezentului acord;

(d) examinează modificări specifice ale anexelor;

(e) coordonează, după caz, elaborarea de anexe suplimentare;

(f) adoptă, după caz, proceduri de lucru pentru cooperarea și transparența în domeniul reglementării pentru toate activitățile prevăzute la articolul 4, care nu sunt elaborate de către comitetele sectoriale mixte.

1. Comitetul mixt își stabilește regulamentul de procedură în termen de un an de la intrarea în vigoare a prezentului acord.

Articolul 10

Suspendarea obligațiilor de acceptare reciprocă

1. O parte poate suspenda, în totalitate sau parțial, obligațiile proprii prevăzute într-o anexă la prezentul acord, în cazul în care:

(a) cealaltă parte nu își îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa respectivă la prezentul acord; sau

(b) una sau mai multe dintre autoritățile sale competente nu pot pune în aplicare cerințele noi sau suplimentare adoptate de către cealaltă parte în domeniile reglementate de anexa respectivă la prezentul acord; sau

(c) cealaltă parte nu își menține modalitățile și măsurile legale și de reglementare necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului acord.

2. Înainte de a-și suspenda obligațiile, partea solicită organizarea de consultări în temeiul articolului 15. În cazul în care consultările nu soluționează dezacordul cu privire la oricare dintre anexe, oricare parte poate să notifice celeilalte părți intenția de a suspenda acceptarea constatărilor de conformitate și a aprobărilor emise în baza anexei cu privire la care există dezacordul. Această notificare se efectuează în scris și detaliază motivele care au determinat suspendarea.

3. Suspendarea intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data notificării, cu excepția cazului în care, înainte de încheierea acestei perioade, partea care a inițiat suspendarea notifică celeilalte părți, în scris, retragerea notificării. Suspendarea nu afectează valabilitatea constatărilor de conformitate, a certificatelor sau a aprobărilor emise de agenții tehnici sau autoritățile competente ale celeilalte părți în cauză anterior datei la care suspendarea intră în vigoare. Orice astfel de suspendare care a intrat în vigoare poate fi abrogată printr-un schimb de note scrise între părți.

Articolul 11

Confidențialitate

1. Părțile sunt de acord să mențină, în măsura impusă de legislațiile lor, confidențialitatea informațiilor primite de la cealaltă parte în temeiul prezentului acord.

2. În mod special, sub rezerva legislației proprii, părțile nu fac publice și nu permit autorităților competente să facă publice informațiile primite în cadrul schimbului reciproc în temeiul prezentului acord și care constituie secrete comerciale, informații comerciale și financiare confidențiale sau informații în legătură cu investigațiile în curs de derulare. În acest scop, informațiile sunt considerate protejate și sunt marcate ca atare.

3. După ce a furnizat informațiile celeilalte părți sau autorității competente a celeilalte părți, o parte sau o autoritate competentă poate desemna părțile din informație pe care le consideră informații confidențiale.

4. Părțile iau toate măsurile de precauție rezonabile pentru a proteja informațiile primite în temeiul prezentului acord împotriva divulgării neautorizate.

Articolul 12

Recuperarea costurilor

1. Niciuna dintre părți nu impune taxe sau redevențe persoanelor fizice sau juridice ale căror activități sunt reglementate prin prezentul acord pentru evaluarea conformității serviciilor reglementate de prezentul acord și furnizate de cealaltă parte.

2. Părțile se obligă să se asigure că taxele impuse de agenții lor tehnici persoanelor fizice sau juridice ale căror activități sunt reglementate de prezentul acord sunt corecte, rezonabile și pe măsura serviciilor de supraveghere prestate și nu creează o barieră în calea comerțului.

3. Agentul tehnic al fiecărei părți are dreptul să își recupereze costurile legate de punerea în aplicare a anexei aplicabile și cele determinate de auditurile și inspecțiile efectuate în aplicarea articolului 5 alineatul (5) și a articolului 8 alineatul (5), prin aplicarea de taxe și redevențe aplicate persoanelor fizice sau juridice ale căror activități sunt reglementate de prezentul acord.

Articolul 13

Alte acorduri

1. Cu excepția cazului în care anexele la prezentul acord prevăd altfel, drepturile și obligațiile conținute de acordurile încheiate de oricare din părți cu o țară terță care nu este parte la prezentul acord nu au incidență ori efect asupra celeilalte părți la prezentul acord în ceea ce privește acceptarea rezultatelor procedurilor de evaluare a conformității din țara terță respectivă.

2. După intrarea în vigoare, prezentul acord înlocuiește acordurile bilaterale privind siguranța aviației dintre Canada și statele membre ale Uniunii Europene cu privire la orice problemă reglementată de prezentul acord.

3. Prezentul acord nu afectează drepturile și obligațiile părților asumate prin orice alt acord internațional.

Articolul 14

Aplicare teritorială

Cu excepția cazului în care anexele la prezentul acord prevăd altfel, prezentul acord se aplică, pe de o parte, pe teritoriile în care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene și în condițiile prevăzute în Tratat și, pe de altă parte, pe teritoriul Canadei.

Articolul 15

Consultări și soluționarea dezacordurilor

1. Orice parte poate solicita consultări cu cealaltă parte privind orice aspect legat de prezentul acord. Cealaltă parte răspunde prompt unei astfel de solicitări și începe consultările la o dată convenită de către părți, în termen de 45 de zile.

2. Părțile depun toate eforturile pentru soluționarea oricărui dezacord apărut între ele cu privire la cooperarea în temeiul prezentului acord la cel mai mic nivel tehnic posibil prin consultări în conformitate cu prevederile anexelor la prezentul acord.

3. În cazul în care dezacordul nu este soluționat conform prevederilor alineatului (2) din prezentul articol, oricare din agenții tehnici menționați să înainteze dezacordul spre soluționare către comitetul mixt al părților, care se va consulta în această privință.

Articolul 16

Intrarea în vigoare, denunțarea și modificarea acordului

1. Prezentul acord intră în vigoare la data ultimului schimb de note diplomatice prin care părțile își notifică reciproc încheierea procedurilor lor interne necesare în vederea intrării în vigoare a prezentului acord. Prezentul acord rămâne în vigoare până la denunțarea de oricare dintre părți.

2. Părțile pot denunța prezentul acord oricând, printr-o notificare prealabilă de 6 luni adresată în scris celeilalte părți, cu excepția cazului în care părțile nu retrag notificarea denunțării de comun acord, înainte de expirarea acestei perioade.

3. În cazul în care o parte încearcă să modifice acordul prin eliminarea uneia sau mai multor anexe și păstrarea altor anexe, părțile încearcă să modifice prezentul acord prin consens, în conformitate cu procedurile prevăzute de prezentul articol. În cazul în care nu se obține consensul, acordul este denunțat la sfârșitul celor șase luni de la data notificării, cu excepția cazului în care părțile convin altfel.

4. Părțile pot modifica prezentul acord prin consimțământ scris reciproc. Orice modificare a prezentului acord intră în vigoare la data ultimei notificări scrise a unei părți de către cealaltă parte care o informează că procedurile sale interne pentru intrarea în vigoare au fost finalizate.

5. Fără a aduce atingere prevederilor alineatului (4) din prezentul articol, părțile pot conveni să modifice anexele sau să adauge anexe noi prin intermediul unui schimb de note diplomatice între părți. Modificările intră în vigoare sub rezerva condițiilor convenite prin schimbul de note diplomatice.

6. După denunțarea prezentului acord, părțile vor menține valabilitatea oricăror aprobări de navigabilitate, aprobări de mediu sau certificate emise în temeiul prezentului acord anterior denunțării sale, sub rezerva menținerii conformității permanente cu legile și regulamentele aplicabile ale părții respective.

DREPT CARE, subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezentul acord. Adoptat în dublu exemplar la XX, la data de XX, 2008, în limbile bulgară, cehă, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, neerlandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă și suedeză, fiecare dintre aceste versiuni fiind în egală măsură autentică.

PENTRU COMUNITATEA EUROPEANĂ / PENTRU CANADA

_____ / _____

Apendicele 1

Lista autorităților competente care sunt considerate conforme cu prevederile articolului 5 punctul (1) cu privire la anexa A

1. autoritățile competente în ceea ce privește aprobarea proiectării

pentru Canada: organizația canadiană responsabilă pentru aviația civilă

pentru Comunitatea Europeană: Agenția europeană de siguranță a aviației

2. autoritățile competente în ceea ce privește supravegherea producției

pentru Canada: organizația canadiană responsabilă pentru aviația civilă

pentru Comunitatea Europeană: Agenția europeană de siguranță a aviației

autoritățile competente ale statelor membre

Apendicele 2

Autoritățile competente ale celor 27 de state membre ale UE, care sunt considerate conforme cu prevederile articolului 5 punctul (1) cu privire la anexa B

ANEXA A

Procedura de certificare a produselor aeronautice civile

1. DOMENIU DE APLICARE

1.1. Prezenta procedură (denumită în continuare „Procedura”) se aplică pentru:

1.1.1. Acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate pentru proiectare, mediu și cerințele operaționale în legătură cu proiectarea pentru produsele aeronautice civile realizate de către agentul tehnic al unei părți acționând în calitate de reprezentant autorizat al statului de proiectare.

1.1.2. Acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate pentru produsele aeronautice civile noi sau uzate cu privire la conformitatea acestora cu cerințele de import pentru navigabilitate și mediu ale fiecărei părți; acceptarea reciprocă a aprobărilor pentru modificarea proiectării și proiectarea reparațiilor produselor aeronautice civile efectuate sub autoritatea fiecărei părți;

1.1.3. Cooperare și asistență în menținerea navigabilității aeronavelor aflate în serviciu.

1.2. În sensul prezentei proceduri, următorii termeni au următoarele definiții:

(a) „Certificat de autorizare a punerii în serviciu” înseamnă declarația unei persoane sau a unei organizații aflate sub jurisdicția părții exportatoare care certifică faptul că produsul aeronautic civil, altul decât o aeronavă completă, fie este un produs nou fabricat, fie este pus în serviciu după i s-a aplicat procedura de întreținere.

(b) „Certificat de navigabilitate pentru export” înseamnă o declarație de export dată de o persoană sau o organizație aflată sub jurisdicția părții exportatoare care certifică faptul că o aeronavă completă, aflată, de asemenea, sub jurisdicția părții exportatoare, este conformă cu cerințele de navigabilitate și de mediu notificate de către partea importatoare.

(c) „Parte exportatoare” înseamnă partea din care este exportat produsul aeronautic civil;

(d) „Parte importatoare” înseamnă partea în care este importat produsul aeronautic civil;

2. COMITETUL SECTORIAL MIXT PENTRU CERTIFICARE

2.1. Componență

2.1.1. Se instituie un comitet sectorial mixt pentru certificare. Comitetul include reprezentanți ai fiecărei părți responsabile la nivel executiv pentru:

2.1.1.1. certificarea produselor aeronautice civile;

2.1.1.2. certificarea producției, dacă diferă de persoanele prevăzute la punctul 2.1.1.1.;

2.1.1.3. reglementările și normele de certificare și

2.1.1.4. certificarea inspecțiilor interne de standardizare sau a sistemelor de control al calității.

2.1.2. Orice altă persoană, desemnată prin acordul comun al părților, care poate facilita îndeplinirea mandatului comitetului sectorial mixt pentru certificare, poate fi invitată să facă parte din acest comitet.

2.1.3. Comitetul sectorial mixt pentru certificare își stabilește regulamentul de procedură.

2.2. Mandat

2.2.1. Comitetul sectorial mixt pentru certificare se reunește cel puțin o dată pe an pentru a asigura buna funcționare și punerea în aplicare eficientă a prezentei proceduri și, inter alia:

(a) hotărăște, după caz, asupra procedurilor de lucru care vor fi utilizate pentru facilitarea procesului de certificare;

(b) hotărăște, după caz, asupra normelor tehnice în sensul punctului 3.3.7 din prezenta procedură.

(c) evaluează modificările de reglementare ale fiecărei părți pentru a asigura că cerințele de certificare rămân actuale;

(d) elaborează, după caz, propuneri pentru comitetul mixt cu privire la modificări ale prezentei proceduri, altele decât cele prevăzute la punctul 2.2.1 litera (b);

(e) se asigură că părțile au un punct de vedere comun cu privire la procedură;

(f) se asigură că părțile aplică procedura în mod consecvent;

(g) soluționează problemele tehnice care decurg din interpretarea sau executarea prezentei proceduri, inclusiv problemele care pot apărea în determinarea bazelor pentru certificare sau a aplicării unor condiții speciale, excepții sau abateri;

(h) organizează, după caz, participarea reciprocă a părților la standardizarea internă sau la sistemul de control al calității;

(i) identifică, după caz, punctele de contact responsabile de certificarea fiecărui produs aeronautic civil importat sau exportat între părți; și

(j) elaborează mijloace eficiente de cooperare, asistență și schimb de informații cu privire la normele de siguranță și de mediu și la sistemele de certificare pentru a reduce, în cea mai mare măsură posibilă, diferențele dintre părți;

2.2.2. În cazul în care comitetul sectorial mixt pentru certificare nu poate soluționa problemele în conformitate cu punctul 2.2.1 litera (g), acesta va transmite problema spre soluționare comitetului mixt și va asigura punerea în aplicare a hotărârii pe care o adoptă acest comitet.

3. APROBĂRILE DE PROIECT

3.1. Prevederi generale

3.1.1. Prezenta procedură reglementează aprobările de proiect și modificările acestora pentru: certificatele de tip, certificatele de tip suplimentare, reparații repere și dispozitive.

3.1.2. Pentru implementarea prezentei proceduri, părțile convin că demonstrarea capacității unei organizații de proiectare de a-și asuma responsabilitățile este controlată suficient de fiecare parte pentru a satisface orice diferență la nivel de cerințe speciale ale celeilalte părți.

3.1.3. Cererea pentru o aprobare de proiectare se transmite părții importatoare prin intermediul părții exportatoare, după caz.

3.1.4. Organismele responsabile de punerea în aplicare a prezentei secțiuni 3 cu privire la aprobarea de proiectare sunt agenții tehnici.

3.2. Baza de certificare

3.2.1. În scopul emiterii certificatului de tip, partea importatoare utilizează normele aplicabile pentru un produs propriu similar în vigoare la data transmiterii cererii pentru certificatul de tip original către partea exportatoare.

3.2.2. Sub rezerva prevederilor punctului 3.2.5 și în scopul aprobării unei modificări de proiect, partea importatoare specifică o modificare a bazei pentru certificare prevăzută la punctul 3.2.1.atunci când consideră că o astfel de modificare este adecvată pentru modificarea de proiect sau pentru proiectul de reparație.

3.2.3. Sub rezerva prevederilor punctului 3.2.5., partea importatoare specifică orice condiție specială care se aplică sau urmează să se aplice caracteristicilor noi sau neobișnuite ale proiectului unui produs nereglementat de normele de navigabilitate și de mediu aplicabile.

3.2.4. Sub rezerva prevederilor punctului 3.2.5., partea importatoare specifică orice scutire sau abatere de la normele aplicabile.

3.2.5. În momentul specificării condițiilor speciale, a scutirilor, abaterilor sau modificărilor la nivelul bazei de certificare, partea importatoare acordă atenția corespunzătoare elementelor similare ale părții exportatoare, iar acestea nu vor fi mai restrictive pentru produsele părții exportatoare decât cele aplicate produselor similare proprii. Partea importatoare notifică părții exportatoare orice astfel de condiție specială, scutire, abatere sau modificare la nivelul bazei de certificare.

3.3. Procesul de certificare

3.3.1. Partea exportatoare furnizează părții importatoare toate informațiile necesare pentru ca partea importatoare să se familiarizeze și să fie familiarizată în continuare cu produsele aeronautice civile individuale ale părții exportatoare și cu certificarea acestora.

3.3.2. Pentru fiecare aprobare de proiect, părțile elaborează un program de certificare, pe baza procedurilor de lucru stabilite de comitetul sectorial mixt pentru certificare, după caz.

3.3.3. Partea importatoare emite propriul certificat de tip sau certificat de tip suplimentar pentru o aeronavă, un motor sau o elice în cazul în care:

(a) partea exportatoare a emis propriul certificat de tip;

(b) partea exportatoare confirmă părții importatoare că proiectul de tip al unui produs este conform cu baza de certificare conform prevederilor punctului 3.2; și

(c) toate problemele ridicate pe parcursul procesului de certificare au fost rezolvate.

3.3.4. Modificările proiectului de tip pentru un produs aeronautic civil pentru care partea importatoare a emis un certificat de tip se aprobă după cum urmează:

3.3.4.1. Partea exportatoare clasifică modificările de proiect în două categorii, în conformitate cu procedurile de lucru stabilite de comitetul sectorial mixt pentru certificare.

3.3.4.2. Pentru categoria modificărilor de proiect care necesită implicarea părții importatoare, partea importatoare aprobă modificările de proiect în urma primirii unei declarații scrise de la partea exportatoare care certifică faptul că modificările de proiect corespund bazei de certificare prevăzute la punctul 3.2. Pentru a-și îndeplini obligațiile prevăzute la acest punct, partea exportatoare poate furniza declarații individuale pentru fiecare modificare de proiect sau declarații colective pentru liste de modificări de proiect aprobate;

3.3.4.3. Pentru toate celelalte modificări de proiect, aprobarea părții exportatoare reprezintă o aprobare valabilă a părții importatoare, fără a fi necesare demersuri suplimentare.

3.3.5. Modificările de proiect ale unui produs aeronautic civil pentru care partea importatoare a emis un certificat de tip suplimentar se aprobă după cum urmează:

3.3.5.1. Partea exportatoare clasifică modificările de proiect în două categorii, în conformitate cu procedurile de lucru stabilite de comitetul sectorial mixt pentru certificare.

3.3.5.2. Pentru categoria modificărilor de proiect care necesită implicarea părții importatoare, partea importatoare aprobă modificările de proiect în urma primirii unei declarații scrise de la partea exportatoare care certifică faptul că modificările de proiect corespund bazei de certificare prevăzute la punctul 3.2. Pentru a-și îndeplini obligațiile prevăzute la acest punct, partea exportatoare poate furniza declarații individuale pentru fiecare modificare de proiect sau declarații colective pentru liste de modificări de proiect aprobate;

3.3.5.3. Pentru toate celelalte modificări de proiect, aprobarea părții exportatoare reprezintă o aprobare valabilă a părții importatoare, fără a fi necesare demersuri suplimentare.

3.3.6. Proiectele de reparații ale produselor aeronautice civile pentru care partea importatoare a emis un certificat de tip se aprobă după cum urmează:

3.3.6.1. Partea exportatoare clasifică proiectele de reparații în două categorii, în conformitate cu procedurile de lucru stabilite de comitetul sectorial mixt pentru certificare.

3.3.6.2. Pentru categoria proiectelor de reparații care necesită implicarea părții importatoare, partea importatoare aprobă proiectele de reparații în urma primirii unei declarații scrise de la partea exportatoare care certifică faptul că proiectele de reparații corespund bazei de certificare prevăzute la punctul 3.2. Pentru a-și îndeplini obligațiile prevăzute la acest punct, partea exportatoare poate furniza declarații individuale pentru fiecare proiect de reparații important sau declarații colective pentru liste de proiecte de reparații aprobate;

3.3.6.3. Pentru toate celelalte proiecte de reparații aprobarea părții exportatoare reprezintă o aprobare valabilă a părții importatoare, fără a fi necesare demersuri suplimentare .

3.3.7. Pentru reperele și dispozitivele aprobate în baza normelor tehnice stabilite de comitetul sectorial mixt de certificare în conformitate cu punctul 2.2 din prezenta procedură, aprobarea reperelor și dispozitivelor emisă de partea exportatoare este recunoscută de partea importatoare ca fiind echivalentă aprobărilor proprii emise în conformitate cu legislația și procedurile proprii.

3.4. Cerințe operaționale în legătură cu proiectarea

3.4.1. La cererea părții exportatoare, partea importatoare aduce la cunoștința acesteia cerințele operaționale proprii în legătură cu proiectarea.

3.4.2. Partea importatoare determină împreună cu partea exportatoare fie de la caz la caz, fie prin elaborarea unei liste a cerințelor operaționale în legătură cu proiectarea specifice și în vigoare pentru anumite categorii de produse și/sau operațiuni, cerințele operaționale în legătură cu proiectarea pentru care acceptă de la partea exportatoare certificarea și declarația de conformitate în scris.

3.5. Menținerea navigabilității

3.5.1. Părțile cooperează în analiza aspectelor accidentelor și incidentelor în domeniul navigabilității și care apar în legătură cu produsele aeronautice civile pentru care se aplică prezentul acord și a căror natură poate pune sub semnul întrebării navigabilitatea acestor produse.

3.5.2. Partea exportatoare determină, în ceea ce privește produsele aeronautice civile proiectate și fabricate sub jurisdicția sa, orice acțiune adecvată necesară remedierii gradului nesatisfăcător de siguranță al proiectului de tip care poate fi descoperit după ce produsul aeronautic civil este pus în funcțiune, inclusiv orice acțiuni cu privire la componentele proiectate și/sau fabricate de către un furnizor subcontractat de un contractor de pe teritoriul aflat sub jurisdicția părții exportatoare.

3.5.3. Partea exportatoare asistă partea importatoare, în ceea ce privește produsele aeronautice civile proiectate sau fabricate sub jurisdicția sa, în determinarea oricărei acțiuni pe care partea importatoare o consideră necesară pentru menținerea navigabilității produselor.

3.5.4. Fiecare parte informează cealaltă parte asupra directivelor de navigabilitate obligatorii sau a altor acțiuni pe care le determină ca fiind necesare pentru menținerea navigabilității produselor aeronautice civile proiectate sau fabricate sub jurisdicția părților și care sunt reglementate de prezentul acord.

4. APROBAREA PRODUCȚIEI

4.1. În sensul implementării prezentei proceduri, părțile convin că demonstrarea capacității unei organizații de producție de asumare a asigurării și controlului calității producției de produse aeronautice civile este suficient controlată prin supravegherea acestei organizații de către o autoritate competentă a oricărei părți pentru a satisface orice diferență la nivel de cerințe speciale ale celeilalte părți.

4.2. În cazul în care aprobarea producției sub supravegherea reglementară a unei părți include și instalații și unități de producție de pe teritoriul celeilalte părți sau dintr-o țară terță, prima parte menționată este responsabilă de supravegherea și supervizarea acestor locații și unități de producție.

4.3. Părțile pot încerca să obțină asistență de la autoritatea aeronautică civilă dintr-o țară terță pentru a-și îndeplini funcțiile de supraveghere și supervizare reglementare în cazul în care aprobarea uneia dintre părți a fost acordată sau extinsă printr-un acord sau înțelegere oficială cu țara terță respectivă.

4.4. Organismele responsabile de punerea în aplicare a prezentei secțiuni 4 cu privire la aprobarea producției sunt autoritățile competente prevăzute la articolul 5 din prezentul acord.

5. APROBĂRILE DE NAVIGABILITATE PENTRU EXPORT

5.1. Generalități

5.1.1. Partea exportatoare emite aprobări de navigabilitate pentru export pentru produsele aeronautice civile exportate în partea importatoare în conformitate cu condițiile prevăzute la punctele 5.2 și 5.3.

5.1.2. Partea importatoare acceptă aprobările de navigabilitate pentru export ale părții exportatoare emise în conformitate cu punctele 5.2 și 5.3.

5.1.3. Identificarea reperelor și dispozitivelor cu marcajele specifice impuse de legislația părții exportatoare este recunoscută de partea importatoare ca fiind conformă cu cerințele legislației proprii.

5.2. Certificate de navigabilitate pentru export

5.2.1. Aeronavă nouă

5.2.1.1. Partea exportatoare, prin autoritatea competentă responsabilă de punerea în aplicare a prezentei proceduri, emite un certificat de navigabilitate pentru export pentru o aeronavă nouă, prin care certifică faptul că aeronava:

(a) este conformă cu proiectul de tip aprobat de partea importatoare în conformitate cu prezenta procedură;

(b) este în condiție de operare sigură, fiind conformă inclusiv cu directivele de navigabilitate aplicabile ale părții importatoare, astfel cum au fost notificate de partea respectivă;

(c) întrunește toate cerințele suplimentare prescrise de partea importatoare, astfel cum au fost notificate de partea respectivă.

5.2.2. Aeronavă uzată

5.2.2.1. Pentru o aeronavă uzată pentru care a fost emisă o aprobare de proiect de către partea importatoare, partea exportatoare, prin autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea certificatului de navigabilitate pentru aeronava respectivă, emite un certificat de navigabilitate pentru export, prin care certifică faptul că aeronava:

(a) este conformă cu proiectul de tip aprobat de partea importatoare în conformitate cu prezenta procedură;

(b) este în condiție de operare sigură, fiind conformă inclusiv cu directivele de navigabilitate aplicabile ale părții importatoare, astfel cum au fost notificate de partea respectivă;

(c) a fost întreținută corespunzător pe durata vieții sale de serviciu, conform evidențelor și jurnalelor corespunzătoare de întreținere; și

(d) întrunește toate cerințele suplimentare prescrise de partea importatoare, astfel cum au fost notificate de partea respectivă.

5.2.2.2. Pentru aeronavele uzate fabricate sub jurisdicția sa, fiecare parte este de acord să acorde, la cerere, asistență celeilalte părți în obținerea informațiilor cu privire la:

(a) configurația aeronavei în momentul ieșirii pe poarta producătorului; și

(b) instalațiile montate ulterior pe aeronavă pe care le-a aprobat.

5.2.2.3. De asemenea, părțile își acceptă reciproc certificatele de navigabilitate pentru export pentru aeronavele uzate fabricate și/sau asamblate într-o țară terță în cazul în care sunt îndeplinite condițiile de la punctele 5.2.2.1 literele (a) - (d).

5.2.2.4. Partea importatoare poate solicita registrele de întreținere și inspecție care includ, dar nu se limitează la:

(a) certificatul de navigabilitate pentru export în original sau o copie legalizată a acestuia sau echivalentul său emis de partea exportatoare;

(b) evidențele prin care se verifică faptul că toate reparațiile capitale, modificările importante și reparațiile s-au efectuat în conformitate cu cerințele aprobate sau acceptate de către partea exportatoare; și

(c) evidențele de întreținere și înregistrările din jurnal care dovedesc faptul că aeronava a fost întreținută corespunzător pe durata vieții sale de serviciu, în conformitate cu un program de întreținere aprobat.

5.3. Certificat de autorizare a dării în exploatare

5.3.1. Motoare și elice noi

5.3.1.1. Partea importatoare acceptă certificatul de autorizare punerii în serviciu al părții exportatoare pentru un motor sau o elice nouă doar în cazul în care certificatul prevede că motorul ori elicea:

(a) este conform(ă) cu un proiect de tip aprobat de partea importatoare în conformitate cu prezenta procedură;

(b) este în condiție de operare sigură, fiind conform(ă) inclusiv cu directivele de navigabilitate aplicabile ale părții importatoare, astfel cum au fost notificate de partea respectivă; și

(c) întrunește toate cerințele suplimentare prescrise de partea importatoare, astfel cum au fost notificate de partea respectivă.

5.3.1.2. Partea exportatoare exportă toate motoarele și elicele noi însoțite de un certificat de autorizare punerii în serviciu emis în conformitate cu legislația și procedurile proprii.

5.3.2. Subansambluri, repere și dispozitive noi

5.3.2.1. Partea importatoare acceptă certificatul de autorizare a punerii în serviciu al părții exportatoare pentru un subansamblu nou, reper nou, inclusiv pentru un reper modificat sau înlocuit, și pentru dispozitive noi doar în cazul în care certificatul prevede că subansamblul sau reperul:

(a) este conform cu datele de proiectare aprobate de partea importatoare;

(b) este în condiție de operare sigură; și

(c) întrunește toate cerințele suplimentare prescrise de partea importatoare, astfel cum au fost notificate de partea respectivă.

5.3.2.2. Partea exportatoare exportă toate reperele noi însoțite de un certificat de autorizare a punerii în serviciu emis în conformitate cu legislația și procedurile proprii.

6. ASISTENȚĂ TEHNICĂ

6.1. Părțile, prin autoritățile lor competente, după caz, își furnizează reciproc asistență tehnică, la cerere.

6.2. Tipurile de asistență pot include, dar nu se limitează la următoarele:

6.2.1. Determinarea conformității:

(a) atestarea verificărilor;

(b) realizarea inspecțiilor de conformitate;

(c) rapoarte de analiză; și

(d) obținerea de date.

6.2.2. Monitorizare și supraveghere:

(a) atestarea inspectării primului produs dintr-o serie de repere;

(b) monitorizarea controlului proceselor speciale;

(c) realizarea de inspecții prin eșantionare asupra fabricației reperelor;

(d) monitorizarea activităților persoanelor delegate sau a organizațiilor aprobate prevăzute la articolul 3.5 din acord;

(e) realizarea investigațiilor cu privire la dificultățile de funcționare; și

(f) evaluarea și supervizarea sistemelor de calitate a producției.

Anexa B

Procedura de întreținere

1. DOMENIU DE APLICARE

Prezenta procedură (denumită în continuare „procedura”) se aplică acceptării reciproce a constatărilor în domeniul întreținerii aeronavelor pentru aeronave și componentele destinate instalării pe acestea.

2. LEGISLAȚIA APLICABILĂ

Părțile convin că, în sensul prezentei proceduri, conformitatea cu legislația aplicabilă a unei părți în ceea ce privește întreținerea și cu cerințele de reglementare prevăzute în apendicele B1 la prezenta procedură echivalează cu conformitatea cu legislația aplicabilă a celeilalte părți.

Părțile convin că, în sensul prezentei proceduri, practicile și procedurile de certificare ale autorităților competente ale fiecărei părți prevăd o dovadă de conformare echivalentă cu cerințele menționate la paragraful precedent.

Părțile convin că, în sensul Procedurii de întreținere, normele respective ale părților cu privire la licențierea personalului de întreținere sunt considerate echivalente.

3. DEFINIȚII

În sensul prezentei proceduri, următorii termeni sunt definiți după cum urmează:

(g) „Aeronavă” înseamnă orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului pe suprafața terestră;

(h) „Componentă” înseamnă orice motor, elice, reper sau dispozitiv;

(i) „Aeronavă de mare capacitate” înseamnă o aeronavă clasificată ca avion cu o masă maximă la decolare mai mare de 5,700 kg sau un elicopter cu mai multe motoare; și

(j) „Modificare” înseamnă o schimbare care afectează construcția, configurația, performanța, caracteristicile de mediu sau limitările operaționale ale unui produs aeronautic civil.

4. COMITETUL SECTORIAL MIXT PENTRU ÎNTREȚINERE

4.1. Componență

4.1.1. Se instituie un comitet sectorial mixt pentru întreținere. Comitetul include reprezentanți ai fiecărei părți responsabile la nivel executiv pentru:

(a) aprobarea organizațiilor de întreținere;

(b) punerea în aplicare a legislației și normelor cu privire la organizațiile de întreținere;

(c) inspecțiile interne de standardizare sau sistemele de control al calității;

4.1.2. Orice altă persoană, desemnată prin acordul comun al părților, care poate facilita îndeplinirea mandatului comitetului sectorial mixt pentru întreținere, poate fi invitată să participe la acest comitet.

4.1.3. Comitetul sectorial mixt pentru întreținere își stabilește regulamentul de procedură.

4.2. Mandat

4.2.1. Comitetul sectorial mixt pentru întreținere se reunește cel puțin o dată pe an pentru a asigura buna funcționare și punerea în aplicare eficientă a prezentei proceduri și, inter alia:

(a) evaluează modificările la nivel de reglementare ale fiecărei părți pentru a se asigura că cerințele detaliate în apendicele B1 la prezenta procedură rămân actuale;

(b) se asigură că părțile au un punct de vedere comun cu privire la prezenta procedură;

(c) se asigură că părțile aplică prezenta procedură în mod consecvent;

(d) soluționează problemele tehnice care decurg din interpretarea sau executarea prezentei proceduri, inclusiv problemele care pot decurge din interpretarea sau executarea prezentei proceduri;

(e) organizează, după caz, participarea reciprocă a unei părți la standardizarea internă sau la sistemul de control al calității al celeilalte părți; și

(f) elaborează, după caz, pentru comitetul mixt, propuneri de modificare a prezentei proceduri.

4.2.2. În cazul în care comitetul sectorial mixt pentru întreținere nu poate soluționa problemele în conformitate cu punctul 4.2.1 litera (d) din prezenta procedură, acesta va transmite problema comitetului mixt spre soluționare și va asigura punerea în aplicare a hotărârii pe care o adoptă comitetul.

5. APROBAREA ORGANIZAțIILOR DE ÎNTREțINERE

5.1. Orice organizație de întreținere a unei părți care a fost certificată de autoritatea competentă a părții respective să îndeplinească funcții de întreținere trebuie să aibă o anexă la manualul de întreținere pentru a respecta cerințele prevăzute în apendicele B1 la prezenta procedură. Dacă autoritatea competentă menționată este convinsă că suplimentul îndeplinește cerințele prevăzute în apendicele B1, aceasta emite o aprobare prin care atestă conformitatea cu cerințele aplicabile ale celeilalte părți și precizează sfera de aplicare a sarcinilor pe care organizația de întreținere le poate efectua asupra aeronavelor înmatriculate în cealaltă parte. Sfera de aplicare a clasificărilor și limitărilor nu o depășește pe cea conținută de certificatul propriu.

5.2. Aprobarea emisă de către autoritatea competentă a unei părți, în conformitate cu punctul 5.1, este notificată celeilalte părți și constituie o aprobare valabilă pentru cealaltă parte, fără a fi necesare demersuri suplimentare.

5.3. Recunoașterea certificatului în baza punctului 5.2 se aplică organizației de întreținere la sediul social principal, precum și pentru celelalte amplasamente care sunt identificate în manualul respectiv și care fac obiectul supravegherii de către o autoritate competentă.

5.4. Părțile pot încerca să obțină asistență de la autoritatea aeronautică civilă dintr-o țară terță pentru a-și îndeplini funcțiile de supraveghere și supervizare la nivel de reglementare în cazul în care o aprobare a ambelor părți a fost acordată sau extinsă printr-un acord sau înțelegere oficială cu țara terță respectivă.

5.5. O parte notifică prompt cealaltă parte, prin intermediul autorității sale competente, cu privire la orice modificare a domeniului de aplicare al aprobărilor pe care le-a emis în conformitate cu punctul 5.1, inclusiv revocarea sau suspendarea aprobării.

6. NECONFORMITATE

6.1. Fiecare parte notifică cealaltă parte cu privire la neconformitățile majore cu orice legislație aplicabilă sau condiții prevăzute de prezenta procedură și care reduc capacitatea unei organizații aprobate de cealaltă parte de a efectua lucrări de întreținere în condițiile prezentei proceduri. În urma unei astfel de notificări, cealaltă parte derulează investigațiile necesare și raportează părții care a transmis notificarea, în termen de 15 zile lucrătoare, orice acțiune întreprinsă.

6.2. În cazul unui dezacord între părți cu privire la eficiența acțiunii întreprinse, partea care a transmis notificarea poate solicita celeilalte părți să întreprindă o

acțiune imediată în scopul de a împiedica organizația să desfășoare în continuare funcții de întreținere asupra produselor aeronautice civile aflate sub supravegherea sa. În cazul în care cealaltă parte nu întreprinde aceste acțiuni în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea cererii de la partea care a transmis notificarea, competențele acordate autorității competente ale celeilalte părți în temeiul prezentei proceduri se suspendă până la soluționarea problemei de către comitetul mixt, în conformitate cu prevederile acordului. Până la emiterea unei hotărâri a comitetului mixt în această privință, partea care a transmis notificarea poate lua orice măsură pe care o consideră necesară pentru a împiedica organizația să desfășoare în continuare funcții de întreținere asupra produselor aeronautice civile aflate sub supravegherea sa.

6.3. Organismele responsabile de comunicare în baza prezentei secțiuni 6 sunt agenții tehnici.

7. ASISTENȚĂ TEHNICĂ

7.1. Părțile, prin autoritățile lor competente, după caz, își furnizează reciproc asistență tehnică, la cerere.

7.2. Tipurile de asistență pot include, dar nu se limitează la următoarele:

(a) monitorizare și raportare cu privire la menținerea conformității cu cerințele menționate în prezenta procedură de către organizațiile de întreținere aflate sub jurisdicția fiecărei părți;

(b) efectuarea de investigații și raportarea rezultatelor acestora; și

(c) evaluare tehnică.

Apendicele B1

Cerințe speciale de reglementare

Recunoașterea de către o parte a unei organizații de întreținere aflate sub jurisdicția celeilalte părți în temeiul secțiunii 5 a prezentei proceduri are la bază adoptarea de către organizația de întreținere a unui supliment la manualul său de întreținere care prevede cel puțin următoarele informații:

(a) o declarație angajament semnată de directorul responsabil în funcție, prin care organizația se obligă să respecte manualul și suplimentul la acesta;

(b) faptul că organizația respectă comanda clientului, ținând seama în special de directivele de navigabilitate, de modificări și reparații și de cerința ca orice repere utilizate să fie produse sau întreținute de organizații acceptate de cealaltă parte;

(c) faptul că la emiterea comenzii clientului s-a obținut aprobarea autorității competente pentru orice date de proiectare pentru modificări sau reparații;

(d) faptul că punerea în serviciu a unui produs aeronautic civil are loc în conformitate cu cerințele legislative și de reglementare aplicabile;

(e) faptul că orice produs aeronautic civil aflat sub jurisdicția celeilalte părți și găsit în condiție de nenavigabilitate este raportat celeilalte părți și clientului.